



MUT
MOBILIDADE
U R B A N A
E
TRÂNSITO
2018

setembro | ISSN 2594-6226



caderno de
RESUMOS

Vol. 2 - ANUAL

5º FÓRUM GOIANO DE MOBILIDADE URBANA E TRÂNSITO

Universidade Estadual de Goiás

Reitor

Haroldo Reimer

Pró-Reitoria de Graduação

Prof.^a Maria Olinda Barreto

Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação

Prof. Dr. Ivano Alessandro Devilla

Pró-Reitoria de Extensão, Cultura e Assuntos Estudantis

Prof. Marcos Antônio Cunha Torres

Pró-Reitoria de Gestão e Finanças

Lacerda Martins Ferreira

Pró-Reitoria de Planejamento e Desenvolvimento Institucional

Christiano de Oliveira e Silva

Coordenador do Programa Educando e Valorizando a Vida

Hugo Paraguassu Serradourada

5º SEMINÁRIO DE SAÚDE PÚBLICA E TRÂNSITO

Secretaria Estadual de Saúde (SES)

Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas (OMSH)

Leonardo Vilela

Secretário de Estado da Saúde de Goiás

Maria Cecília Martins Brito

Superintendente de Vigilância em Saúde

Magna Maria de Carvalho

Gerente de Vigilância Epidemiológica

Maria de Fátima Rodrigues

Coordenadora de Vigilância de Violência e Acidentes

COMISSÃO ORGANIZADORA DOS EVENTOS

Camila Souza Dantas Mota (EVV/UEG)

Danielle Oliveira (EVV/UEG)

Maria de Fátima Rodrigues (OMSH)

Nilo Celestino da Silva (EVV/UEG)

Odália Bispo de Souza e Silva (EVV/UEG)

COMISSÃO CIENTÍFICA DOS EVENTOS

Dr. Cristiano Faria Almeida (FCT/UEG)

Dra. Erika Cristina Kneib (FAV/UEG)

Me. Fernando Camargo e Chapadeiro (CCET/UEG)

Dr. Glaucio Rodrigo Gonçalves (CEPAE/UEG)

Dr. Hugo Alexandre Dantas do Nascimento (INF/UEG)

Dr. Marcos Paulino Roriz Junior (UEG)

Me. Marta Maria da Silva (SUS)

Dra. Odália Bispo de Souza e Silva (EVV/UEG)

Dr. Otaliba Libânio de Moraes Neto (UEG)

Dr. Pastor Willy Gonzales Taco (ENC/UnB)

Me. Poliana de Sousa Leite (FCT/UEG)

Dr. Ronny Marcelo Aliaga Medrano (FCT/UEG)

Dr. Vinícius Polzin Druciaki (UEG/ Cora-Coralina)

COMISSÃO EXECUTIVA DOS EVENTOS

Me. Dina Célia da Costa (UEG/EVV)

Lucy Jayne Fernandes Pires (UEG/EVV)

Márcia Santos Almeida (UEG/EVV)

Manoela Souza Costa Vieira (OMSH)

Priscila Pereira de Oliveira (OMSH)

Raquel Trindade de Souza (OMSH)

Simone Alves de Oliveira (UEG/EVV)

Suelena Macedo Canonici (UEG/EVV)

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Vinícius Machado Luz

REVISÃO

Rita de Acácia Nicolau

Suelena Macedo Canonici (UEG/EVV)

Catálogo na Fonte

Comissão Técnica do Sistema Integrado de Bibliotecas Regionais (SIBRE)

Universidade Estadual de Goiás

Caderno de Resumo Mobilidade Urbana e Trânsito MUT /Direito à Cidades Seminário de Saúde Pública e Trânsito V edição - Campus Anápolis: UEG, 2018.

[Fórum] - Período: 12/13 de setembro 2018.

1. Educação Para o trânsito. 2. Mobilidade Urbana. 3. Trânsito.

I. Caderno de Resumo II. Eventos III. Fórum

ISSN: 2594-6226

CDU 374(817.3)

Vol. 2 - 2018 (ANUAL)

Editor: Camila Souza Dantas Mota (org)

Endereço: Programa Educando e Valorizando a Vida (EVV) - Rua C-158, Qd. 314, Lt. 17, n. 730 - Jd. América/Goiânia-Go

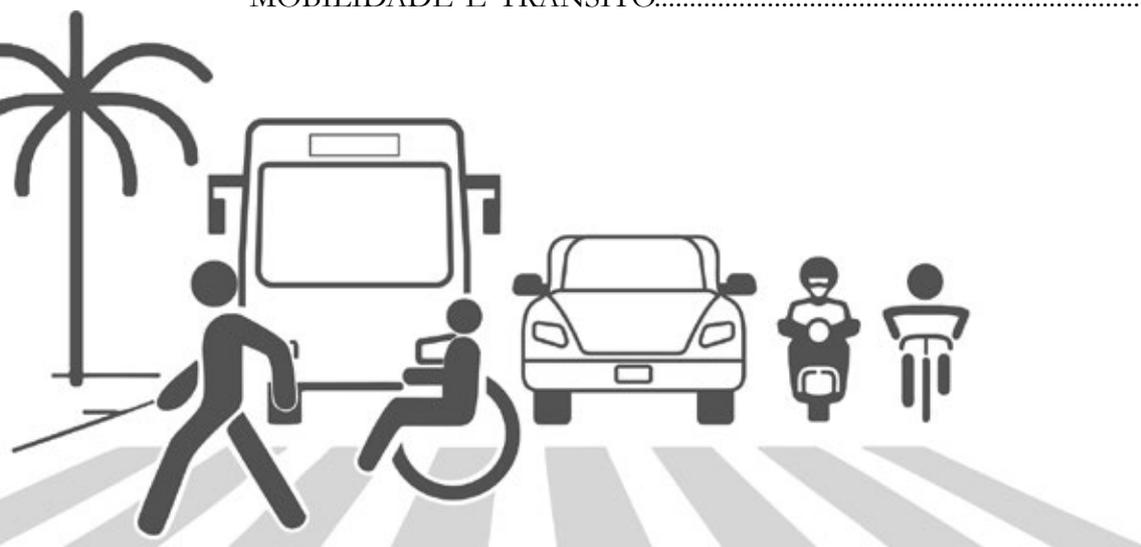
*** O conteúdo dos resumos apresentados neste Caderno é de inteira responsabilidade de seus respectivos autores, assim como a adequação técnico-linguística dos textos.**

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	05
PROGRAMAÇÃO GERAL	07
PALESTRANTES	09

FÓRUM GOIANO DE MOBILIDADE URBANA E TRÂNSITO SEMINÁRIO DE SAÚDE PÚBLICA E TRÂNSITO

GT1 - MOBILIDADE URBANA: OS DESAFIOS INERENTES AO TRANSPORTE COLETIVO, PEDESTRES E CICLISTAS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE	17
GT2 - MOBILIDADE URBANA: PARA QUE E PARA QUEM?	37
GT3 - TRÂNSITO SUSTENTÁVEL: A CIDADANIA PELA VIDA	47
GT4 - PLANEJAMENTO, GESTÃO, OPERAÇÃO E SEGURANÇA DO TRANSPORTE URBANO VOLTADOS AO DESENVOLVIMENTO DE CIDADES INTELIGENTES	55
GT5 - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A (TRANS)FORMAÇÃO DOS SUJEITOS PARA VIABILIZAR MELHORES CONDIÇÕES DE MOBILIDADE	61
GT6 - CONTRIBUIÇÕES DA VIGILÂNCIA, PREVENÇÃO, ATENÇÃO INTEGRAL E PROMOÇÃO DA SAÚDE PARA A MOBILIDADE E TRÂNSITO SEGUROS	71
GT7 - INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS PARA MOBILIDADE E TRÂNSITO	83



APRESENTAÇÃO

A cidade é o lócus por excelência da experiência humana. Ao longo da história não só as pessoas produziram a cidade, mas também a cidade produziu e reproduziu a complexa relação humana urbana.

Foi na cidade que a filosofia, a política, a arte e a cultura se desenvolveram. E é nela que vive a maior parte da população brasileira e mundial. A cidade é lugar do encontro, do trabalho, do estudo, das feiras livres, das exposições, dos parques e praças, dos centros comerciais e econômicos, das contradições, dos centros de decisão política que estrutura toda a dinâmica interna urbana. É certamente a maior obra humana e sua dimensão e complexidade de ações, criações, e produções do homem que nela circula, vive, passeia e estrutura o mundo contemporâneo.

Nesse contexto, o Fórum Goiano de Mobilidade Urbana e Trânsito, que se compromete em discutir e refletir os deslocamentos nas cidades, recorre à ideia (e a obra) do pensador Henri Lefebvre, que há cinquenta anos lançava o livro “O direito à cidade”.

Toda elaboração teórica do agora cinquentenário, “O direito à cidade”, caminha rumo à prática, ao prático sensível. O direito à cidade de Lefebvre tem o espaço vivido como meta e é para ser vivida e apropriada em toda sua magnitude, em suas variadas facetas e possibilidades. É essencial a promoção da inclusão da sociedade para além do direito à habitação, ao transporte, a serviços básicos, elevando o tema mobilidade de forma menos instrumental e sendo uma necessidade democrática.

Assim, a noção de direito à cidade nos convida a pensar uma prática.

Por isso nesta quinta edição do Fórum Goiano de Mobilidade Urbana e Trânsito nos lançamos rumo aos múltiplos desafios da mobilidade urbana em suas interações com as permanências, com apropriações do/no espaço urbano. As idas e vindas nos levam e trazem de lugares onde permanecemos. Se vamos, é para estar! Ao passo que durante a ida, também estamos. Mais do que um mero jogo de palavras, as condições de passagem e permanência se entrecruzam. Da perspectiva da cidade a passagem, sua necessidade, é certamente uma das suas maiores marcas, de suas maiores permanências.

Os espaços de passagem, mais notadamente a rua, que tornam o espaço por excelência da passagem ainda resiste, também como lugar da permanência, do encontro.

Os desafios da mobilidade constituem na realização do direito à cidade. Viabilizar a mobilidade urbana em sua necessária multiplicidades e diversidades de meios de transporte e de possibilidades de locomoção, é um dos caminhos mais necessários rumo ao direito à cidade.

Mobilizar ideias rumo à mobilidade. Assegurar direitos rumo ao direito à cidade.

Glauco Roberto Gonçalves
Comissão Científica



PROGRAMAÇÃO

12 DE SETEMBRO DE 2018

8h30 - 9h

MENSAGEM DE BOAS VINDAS

Haroldo Reimer - Reitor da Universidade Estadual de Goiás - UEG

CIDADE EM MOVIMENTO

As grandes cidades estão focadas em buscar soluções para um dos principais problemas na atualidade: a mobilidade urbana. Em sua face mais visível, a questão se resume ao desgaste diário enfrentado por milhares de pessoas que, em seus deslocamentos – por trabalho, estudo ou lazer, por exemplo –, se veem, por diversas vezes, presas no caos do trânsito. Semáforos que teimam em continuar fechados, barulho de buzinas, os ônibus lotados e que não passam no horário, ou o pedestre que insiste em passar fora da faixa. Mas, por trás dessa disputa no espaço público, o que há é uma cidade ocupada de forma desigual. Um lugar de passagem para quem está sempre em busca de recuperar o tempo que, supostamente, já não tem mais. Estamos sempre correndo ou atrasados para compromissos diversos, ao mesmo tempo em que outras pessoas também estão correndo para os seus próprios compromissos. Esse tempo já escasso torna-se vilão em um trânsito em disputa. O pedestre, com seu fone nos ouvidos, anda pelas calçadas desviando de tantos obstáculos que já não se dá ao trabalho sequer de negar o folheto oferecido por algum promotor de clínica odontológica. Na pista contrária, um motoqueiro em zigue-zague busca alternativas para não ficar preso tanto tempo naquele cruzamento, afinal, a moto foi comprada para dar mais agilidade. No interior de um desses carros com o qual ele cruzou, o motorista olha distraído para lugar nenhum pelo vidro fumê. Uma estação musical aleatória toca qualquer coisa enquanto ele espera o sinal abrir. Três personagens entre tantos outros que se cruzam todos os dias e que disputam todos os dias o mesmo espaço público. Um espaço que tem se tornado cada vez mais um lugar de solidão. De pessoas que não se relacionam entre si, nem com a cidade. Talvez seja essa uma das piores, e mais urgentes a serem combatidas, faces da mobilidade urbana na atualidade: a perda das relações. O caos no trânsito, o estresse, a disputa e o corre-corre são reflexos de uma sociedade em que os indivíduos se voltam cada vez mais para si. E daí surge a violência e, conseqüentemente, a não ocupação dos espaços urbanos públicos. Perdemos o direito à cidade que nos pertence. As pessoas se repelem, se afastam e se isolam em suas rotinas e correrias – sem perceber que alimentam o caos e os dissabores de quem cruza a cidade em sua falta de tempo. E por falar em tempo: há quanto tempo nós não aproveitamos o que a cidade tem a oferecer?

Leonardo Vilela - Secretário Estadual de Saúde - SES

POR UM TRÂNSITO MAIS HUMANO

A violência no trânsito constitui grave problema de saúde pública no País. Milhares de vidas são perdidas todos os dias, gerando enormes prejuízos, humanos e financeiros, para toda a sociedade mundial. Anualmente, são cerca de 43 mil brasileiros mortos por ano. Em todo mundo, este número chega a 1,3 milhão, além de outros milhões de feridos ou incapacitados, em decorrência de acidentes de trânsito. Em Goiás, conforme dados do Observatório de Mobilidade e Saúde Humana da Secretaria de Estado da Saúde (SES), a quantidade de mortes e sequelas causadas por desastres terrestres totalizam cerca de 2 mil mortes por ano. Na população goiana, os acidentes de trânsito compõem as causas externas (violência e acidentes) que são a segunda causa de morte. Na faixa etária de 15 a 29 anos de idade, os acidentes de trânsito são a primeira causa de mortes. Isso representa anos

potenciais de vida perdidos. Nossos hospitais de urgências e emergências estão sobrecarregados com vítimas de acidentes de trânsito, com uma conta muito alta para o setor saúde. Mas há esperança. Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito, lançado em 2004 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), identificou melhorias na gestão da segurança viária, bem como ações específicas que levaram a uma diminuição drástica do número de mortes e de lesões no trânsito em países industrializados engajados na questão da segurança viária. Elas envolvem uso do cinto de segurança, capacetes e cadeirinhas infantis, além da introdução de limites de velocidade, entre outros. Muitas dessas medidas têm sido adotadas também no Brasil e em Goiás. Mas é preciso maior união de todos, instituições públicas e privadas e o cidadão comum, para ampliarmos ainda mais a adoção de medidas preventivas e educativas, colocando um fim no quadro de epidemia que se tornou o trânsito brasileiro. Afinal, somos todos responsáveis por um trânsito mais humano.

Arnaldo Mascarenha Braga - Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo - CAU/GO

Hugo Paraguassu Serradourada - Coordenador do Programa Educando e Valorizando a Vida - EVV

SOBRE A SATISFAÇÃO DE REALIZAR O 5º FÓRUM GOIANO DE MOBILIDADE URBANA E TRÂNSITO

O Fórum Goiano de Mobilidade Urbana e Trânsito chega à sua 5ª edição e constitui-se para nós do Programa Educando e Valorizando a Vida da Universidade Estadual de Goiás como um momento de imensa satisfação. Trata-se, a nosso ver, do resultado de um trabalho criteriosamente desenvolvido por uma equipe exitosa em suas diligências e em seus propósitos. A satisfação por fazer parte deste momento emerge permeada por um sentimento de gratidão pelo empenho de todos os envolvidos com o processo de construção desse importante evento que, a cada ano, conquista espaços mais amplos e profícuos tanto no âmbito acadêmico quanto em seus aspectos sociais e políticos. Com o objetivo precípua de refletir sobre fatores condicionantes da mobilidade urbana e do trânsito, tendo como foco o papel do sistema viário no planejamento da mobilidade, os serviços de transporte público, as características e o papel dos diferentes modos de transporte, o 5º Fórum Goiano de Mobilidade Urbana e Trânsito propõe estreitar suas discussões com o subtema Direito à Cidade. Com isso, permite ampliar o enfoque de questões referentes à mobilidade urbana e ao trânsito para um espaço de reflexão que não perde de vista inúmeros aspectos que envolvem as cidades e coloca em evidência, sobretudo, os sujeitos e suas condições nesse circuito. Para além disso, nosso orgulho por fazer parte da realização deste evento e por compartilhar de sua visível evolução possui estreita relação com nossa sensação de dever cumprido para com a sociedade e com a Universidade da qual fazemos parte. Tendo em vista que o Programa Educando e Valorizando a Vida caracteriza-se como um grupo constituído, sobretudo, por professores de diversas áreas de conhecimento que atuam diretamente no processo de habilitação para condução de veículo automotor do Estado de Goiás, entendemos que nosso trabalho tem atingido um estatuto que vai muito além dessa sua atividade fim. Hoje, transcorridos 12 anos de sua inauguração, temos cada vez mais a convicção de que estamos no caminho certo. De que nos tornamos um braço forte dessa Universidade na tarefa de agir de forma ética e eficaz, ao mesmo tempo em que refletimos sobre as nossas ações e sobre as questões sociais com às quais estamos diretamente relacionados.

Maria de Fátima Rodrigues - Coordenadora do Observatório de Mobilidade Humana e Saúde - OMHS

Atendendo às recomendações da “DÉCADA MUNDIAL DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA” estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) como meta mundial com foco na redução de mortes em acidentes de trânsito para a Década 2011-2020, a Secretaria de Estado da Saúde (SES) em parceria com a Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos (SECIMA), elaborou o projeto de criação do Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas do

Estado de Goiás (OMSH) instituído através do Decreto-Lei n. 7.653, pelo governo de Goiás, em 26 de junho de 2012, com o objetivo de dar visibilidade aos esforços de instituições/organizações governamentais e não governamentais que tenham em comum o propósito de estabelecer estratégias e medidas que visam a reduzir os níveis atuais de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito em Goiás. Posteriormente, no mesmo ano, a Universidade Estadual de Goiás (UEG), via Programa Educando e Valorizando a Vida (EVV), passou a fazer parte também dessa parceria. Segundo dados do DATASUS, os acidentes de transporte representam 27% dos óbitos por causas externas e 4,7% dos óbitos gerais, no ano de 2016 em Goiás. Visando contribuir na redução destas mortes, o OMSH trabalha com intuito de mobilizar outros setores da sociedade, empresas públicas e privadas, entidades de classes, associações, sociedade civil organizada, especialistas da área e cidadãos em prol de um trânsito com condições mais seguras, apresentando dados e boletins epidemiológicos sobre morbimortalidade, subsidiando a implantação de políticas públicas que venham reprimir as lesões e óbitos causados pelo trânsito em Goiás.

9h - 10h45

PALESTRA DE ABERTURA

Moderadora - Dra. Lúcia Maria Moraes - Puc/GO

Palestrante - Dra. Raquel Rolnik - USP

MOBILIDADE – ELEMENTOS ESSENCIAIS DO DIREITO À CIDADE

Pelo menos desde as jornadas de junho de 2013, quando o preço do transporte público, mas também sua precariedade e ineficiência nas cidades incendiaram as ruas, o tema da mobilidade urbana se constituiu em elemento essencial das lutas pelo direito à cidade no país. Não são só 20 centavos, mas todo um sistema de circulação construído sob uma matriz rodoviarista e perversamente articulado à expansão ilimitada de periferias autoconstruídas e enclaves segregados, que é posto à prova quando os cidadãos exigem transporte público de qualidade disponível e acessível para todos, assim como o respeito aos modos não motorizados, protegendo os corpos dos venenos da poluição decorrente da queima de combustíveis fósseis e dos acidentes e mortes que marcam a vida nas cidades. Entretanto, embora absolutamente presente nas ruas, o tema é bastante ausente tanto nos meios de comunicação quanto no interior do aparato estatal, aonde a crise de mobilidade que claramente explodiu nas nossas cidades, se expressa através da imagem dos congestionamentos recordes, que se sucederam sobretudo após os anos do “milagrinho” (2006-2013). Constituído na opinião pública, o tema se traduz em política pública sob a forma de dois tipos de intervenções: investimentos em ampliação da infraestrutura viária e novos “produtos” ofertados pelo mercado de gestão de transporte e trânsito, agora sedutoramente denominados de “smart cities”. Mas afinal, o que impede que a prioridade absoluta para os transportes coletivos de massa e os modos não motorizados ganhem finalmente centralidade na política e no uso dos recursos? Apresentamos aqui cinco bloqueios, e uma esperança. A hegemonia da razão empreiteira aliada à promiscuidade dos prestadores de serviços de transporte em suas relações com o modelo político eleitoral, a força econômico-política da cadeia da circulação sobre pneus, a ligação estreita entre o modelo de circulação e o modo de rentabilizar o solo urbano, ganhou um aliado importante – para sua conservação e não ruptura, da chamada economia do compartilhamento. Por outro lado, os que obtiveram ganhos mínimos, mas fundamentais, com a adoção de políticas como bilhete único, corredores exclusivos, integração de modais e criação de uma malha cicloviária, certamente não pararão por aí.

10h45 - 11h

MOMENTO INSTITUCIONAL

Programa Educando e Valorizando a Vida - Dra. Odália Bispo da Silva e Souza

11h - 12h30

MESA DE DEBATE

DIREITO À CIDADE: DA MOBILIDADE À PERMANÊNCIA

Moderador: Dr. Glauco Roberto Gonçalves - CEPAE/UFG

Debatedor: Dr. César Simoni Santos - DG/FFLCH /USP

O PROJETO LEFEBVRIANO DO DIREITO À CIDADE E O POLICY MAKING

A noção de direito à cidade, elaborada por Henri Lefebvre em 1968, tem força suficiente para capitanear uma profunda transformação no campo do horizonte utópico. Dados os fundamentos que embasam a crítica radical que dá sustentação a um projeto de ruptura e superação em relação aos legados da modernidade e da razão iluminista, as próprias filosofias da emancipação tornam-se alvo de necessários e contundentes ataques. Nesse contexto, o direito à cidade não se elabora como mais um dentre os direitos e não se confunde com eles. Trata-se de um direito superior que deve orientar a prática social que não se contenta nem com a coleção de direitos formais nem com os enunciados abstratos a respeito da liberdade. Frequentemente confundidos com ele, o direito à habitação e o direito à mobilidade, na condição de direitos formais, além do limitado alcance face aos direitos superiores, podem também sepultar a utopia do direito à cidade sob as formas reduzidas e funcionais do habitat e da locomoção, mesmo constituindo uma dimensão que importa ao avanço do projeto utópico maior. Também o direito à cidade não aceita adjetivações e predicados redutores que, normalmente, atingem mais diretamente à noção de direito, como é o caso da ideia presente no direito à cidades sustentáveis. Desse modo, estabelece-se uma difícil e conflituosa relação entre o campo da totalidade e da crítica, onde se elabora a noção de direito à cidade, e as práticas fragmentárias, funcionais, hierarquizadas e positivas, resultantes da implementação de políticas públicas e do âmbito da gestão burocrática da vida. Junta-se mal, aqui, o produto utópico da crítica à racionalidade ocidental com o universo das práticas de planejamento e da elaboração do estatuto normativo da sociedade. Revela-se, assim, o uso redutor e vazio de conteúdo (mas não de sentido ou estratégia) do slogan do direito à cidade no marketing do policy making.

Debatedora - Joice Berth

MOBILIDADE E DIREITO À CIDADE COMO ELEMENTOS DE DESCONSTRUÇÃO SOCIAL

A discussão sobre direito à cidade é relativamente nova para a maioria da população, em todas as cidades do Brasil. Embora o Ministério das Cidades e, o Estatuto da Cidade tenha inaugurado essa temática tão importante, há quase duas décadas e, a nossa Constituição Federal de 1988 já sinalizar esse caminho a ser aprofundado, o da política urbana e todas as suas questões, agora é que vemos a popularização dessa pauta chegando aos poucos. Não estamos diante de um assunto unilateral, ao contrário, há várias considerações, especificidades e desmembramentos do mesmo tema. Como a questão da mobilidade urbana, por exemplo. A estrutura de locomoção de nossas cidades, não teriam outra realidade, senão a de consubstanciar os problemas sociais reproduzidos em nosso espaço urbano. Se temos uma divisão geográfica marcada por opressões que formam a nossa pirâmide social, a maneira como nos locomovemos não poderia ser diferente. A mobilidade urbana tem obedecido essa configuração, sendo desigual e excludente para atender a perspectiva em que a cidade se articula. Milton Santos fala sobre a condição de subcidadania em que as camadas desfavorecidas pelas desigualdades constroem suas vivências. Então temos uma dinâmica que se desenvolve e se retroalimenta da raiz de nossas desigualdades que, são as opressões de raça e gênero. Como resultantes mais visíveis, temos o assédio sexual no transporte público e a precária distribuição deste pela cidade, dificultando o acesso da população indesejada por questões raciais, a espaços tomados como única e exclusivamente para uso das camadas que se situam no topo da nossa pirâmide. Precisamos primeiramente entender essas dinâmicas sociais que se espelham no espaço e formação das cidades, para poder propor, com o olhar interseccional, soluções que trabalhem no sentido de contribuir com a erradicação dessas condições formadoras de subcidadanias.

Debatedor - André Jonas de Campos

A ACESSIBILIDADE COMO MEIO DE EFETIVAR A INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Visar acessibilidade, é proporcionar a toda e qualquer pessoa que possui uma limitação física, seja temporária ou definitiva, condições de autonomia nos deslocamentos, e usufruir dos serviços disponibilizados a todos em situação de igualdade e independência, e a valorizar, a pessoa humana, independente de sua condição física. Eu, como pessoa com deficiência, sou conhecedor de causa, da importância da efetividade da acessibilidade como meio de inclusão social. Mas, não é só, temos que trabalhar também com a consciência humana, para que as futuras gerações possam usufruir de uma melhor condição de deambulação pelas calçadas e vias públicas. O poder público, desde a consagração da convenção internacional da pessoa com deficiência, como direito fundamental, tem buscado concretizar os direitos trazidos pelo documento internacional. Mas, ainda falta muito a ser feito. Esperamos, que em breve, a acessibilidade, com a eliminação das barreiras arquitetônicas, e o acesso livre, seja de fato garantido para toda e qualquer pessoa que possua uma limitação física.

12h30 - 13h30

PAUSA PARA O ALMOÇO

13h30 - 15h30

1º SESSÃO DE COMUNICAÇÃO ORAL

Auditório Jaime Câmara: **GT1 - MOBILIDADE URBANA: OS DESAFIOS INERENTES AO TRANSPORTE COLETIVO, PEDESTRES E CICLISTAS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE**

Proponente: Dra. Erika Cristine Kneib - FAV/UFG

Auditório Carlos Eurico: **GT2 – MOBILIDADE URBANA: PARA QUE E PARA QUEM?**

Proponentes: Dr. Vinícius Polzin Druciaki - UEG/ Cora-Coralina
e Me. Fernando Camargo Chapadeiro - CCET/UEG

Sala da Presidência: **GT4 - PLANEJAMENTO, GESTÃO, OPERAÇÃO E SEGURANÇA DO TRANSPORTE URBANO VOLTADOS AO DESENVOLVIMENTO DE CIDADES INTELIGENTES**

Proponentes: Dr. Cristiano Almeida - FCT/UFG e Me. Poliana de Sousa Leite - FCT/UFG

15h30 - 17h30

2º SESSÃO DE COMUNICAÇÃO ORAL

Auditório Jaime Câmara: **GT6 - CONTRIBUIÇÕES DA VIGILÂNCIA, PREVENÇÃO, ATENÇÃO INTEGRAL E PROMOÇÃO DA SAÚDE PARA A MOBILIDADE E TRÂNSITO SEGUROS**

Proponente: Dr. Otaliba Libânio de Moraes Neto - IPTSP/UFG e Me. Marta Maria da Silva - SUS

Auditório Carlos Eurico: **GT5 - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A (TRANS) FORMAÇÃO DOS SUJEITOS PARA VIABILIZAR MELHORES CONDIÇÕES DE MOBILIDADE**

Proponentes: Dra. Odália Bispo de Souza e Silva - UEG/EVV e Dr. Glauco Roberto Gonçalves - CEPAE/UFG

Sala da Presidência: **GT7 - INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS PARA MOBILIDADE E TRÂNSITO**

Proponentes: Dr. Hugo Alexandre Dantas do Nascimento - INF-UFG, Dr. Ronny Marcelo Aliaga Medrano - FCT-UFG e Dr. Marcos Paulino Roriz Junior - FCT-UFG

17h30

ENCERRAMENTO DAS ATIDADES DO PRIMEIRO DIA

13 DE SETEMBRO DE 2018

8h15 - 10h

MESA DE DEBATE

OS MAIS VULNERÁVEIS NO TRÂNSITO: PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES PARA O MOTOCICLISTA, O CICLISTA E O CAMINHANTE

Moderador: Dr. Otaliba Libânio - UFG

Debatedora: Dra. Júlia Greve - FMUSP

Serão apresentados dados do Brasil (2015 e 2016) e do INFOSIGA- SP (2015-2017) sobre os acidentes com motocicletas em números absolutos e pelo número de veículos e população. Serão apresentados dados do HCFMUSP sobre atendimento de urgência dos traumas com ênfase no trânsito e nas motocicletas e na gravidade das lesões, de acordo com índice de severidade do trauma (ISS). Serão apresentados os fatores relacionados com os acidentes com motocicletas na cidade de São Paulo, estudo de 2013 e dados preliminares de pesquisa em andamento (2017-2019) sobre as vítimas de acidentes de motocicletas internadas no HCFMUS e quais os principais fatores relacionados com estes acidentes mais graves. Após a apresentação dos dados, uma reflexão sobre os dados epidemiológicos observados e as políticas de redução dos acidentes e o que tem funcionado.

Debatedora: Suzana Leite Nogueira -UCB

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE E ACESSO À CIDADE

A bicicleta é um meio de transporte utilizado no Brasil desde o século XIX, em um período em que as ruas eram também utilizadas como espaços de encontro e convívio. Além disso, no mesmo período, a bicicleta foi um das ferramentas utilizadas para a emancipação feminina. O fomento à indústria automobilística no início do século XX e o desestímulo ao transporte coletivo sobre trilhos fez com que as cidades cedessem seus espaços de convívio para espaços de circulação. Mesmo com a crise do petróleo, que levou algumas cidades a buscar formas mais sustentáveis de mobilidade urbana, a lógica da motorização individual não cessou no Brasil, trazendo outros efeitos como a redução do uso dos espaços públicos em detrimento a grandes empreendimentos imobiliários, tornando maiores as distâncias, e restringindo o acesso das pessoas. Em consequência, os efeitos da motorização geraram congestionamento, estresse e poluição, demonstrando um modelo irracional de seu uso. Ainda assim, podemos observar que a mobilidade a pé é o meio de transporte mais utilizado no Brasil, e a maior frota de

veículos do Brasil é a bicicleta, com 103,4 milhões de unidades. Porém, as cidades ainda vivenciam a cultura do carro, e apesar de desde 2012 termos a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, podemos ainda observar os pequenos investimentos em infraestrutura no Brasil, que em suas capitais possui apenas 3% da malha viária com tratamentos para a circulação da bicicleta. Há um grande desafio para o futuro das cidades, buscando resgatar a cultura da mobilidade ativa integrada aos modos coletivos, o uso racional do carro, e o resgate dos espaços públicos para o convívio das pessoas.

Debatedora: Angélica de Amorim RomacheII - CCET/UEG

LOS PEATONES Y PEATONAS SOMOS UN INVENTO DEL AUTOMÓVIL

A afirmação acima, de autoria do geógrafo, matemático e urbanista espanhol Alfonso Sanz (2012), revela uma forma peculiar de olhar para o pedestre. Segundo essa visão, só é possível compreender o papel reservado a eles nas cidades, se o confrontarmos ao papel exercido pela cultura do automóvel. Ao longo dos cinco milênios da história urbana, as cidades foram construídas para o tamanho dos passos humanos, e vividas na velocidade da marcha a pé. Eram densas, coesas, multifuncionais, e a rua, uma grande mistura a 5 km/h. Nessa velocidade podia-se andar, parar e depois andar de novo, cumprimentar um conhecido e ler as manchetes dos jornais. Mesmo já iniciada a chamada “era do motor”, correspondente ao último século, esse foi o ambiente em que circularam os primeiros automóveis. Foi só a partir da década de 1920, quando pela primeira vez o setor automobilístico se organizou, para a proposição de estratégias de mercado mais ofensivas, que o centro da rua passou gradativamente a ser reservado ao automóvel, ao mesmo tempo em que se comprimiam os pedestres, e toda sorte de obstáculos à livre circulação de veículos, rumo às fachadas dos edifícios. A segunda fase da adaptação da cidade ao automóvel, foi o esgarçamento do tecido urbano, o aumento das distâncias e a ampliação das áreas monofuncionais, o que dificultava os deslocamentos a pé e incentivava a motorização. A construção de áreas urbanas antipedestre, segue a todo vapor em nossas cidades, com a intensificação da motorização, da competitividade no setor imobiliário e da autosegregação. O pedestre é o mais vulnerável no campo de batalha das ruas urbanas. Também é frágil a cidade caminhável - a cidade em que é possível escolher caminhar. Vítima de um modelo urbano que beneficia a poucos, sacrificando a qualidade de vida de muitos, os deslocamentos a pé são um valioso patrimônio das cidades, que como tal, precisa ser protegido.

10h - 10h30

MOMENTO CULTURAL E CAFÉ COM PROSA

10h30 - 12h30

ATIVIDADES SIMULTÂNEAS

MESA DE DEBATE

Auditório Jaime Câmara

MOBILIDADE E AS NOVAS TECNOLOGIAS

Debatedor: Me. Felipe da Silva Fernandes Gonçalves - FGV

Debatedor: Dr. Hugo Alexandre Dantas do Nascimento - INF-UFG

TRÂNSITO, MOBILIDADE E COMO NOS ADAPTAMOS ÀS NOVAS TECNOLOGIAS

A tecnologia é intrínseca no deslocamento de pessoas na maioria das cidades atuais. Basta lembrar que o próprio veículo é um elemento tecnológico, seja ele um carro, um metrô, um ônibus ou uma bicicleta. Além disso, a sociedade rapidamente se acostuma a uma inovação tecnológica, a ponto de passar a considerá-la um item comum que em breve ficará obsoleto. É preciso, portanto, se esforçar para reviver o passado e perceber o quanto nos adaptamos e migramos para as novas tecnologias. Por exemplo, não usamos hoje, salvo exceções, os mesmos tipos de carros de 50 anos atrás. Os carros atuais têm injeção eletrônica, pneus sem câmara de ar e com

maior aderência à pista, freios ABS e outros itens que os tornam mais eficientes, seguros e menos poluentes. Até as bicicletas evoluíram se comparadas àquelas da década de 70, possuindo agora novos sistemas de câmbio, de suspensão e iluminação, além de quadros mais leves. Considerando apenas as últimas duas décadas, percebemos avanços tecnológicos ainda mais significativos no trânsito e na mobilidade em geral. Do lado da gestão do transporte urbano, vários sistemas computacionais de modelagem e de simulação do trânsito foram aperfeiçoados ou totalmente construídos. Isso inclui programas de computador como o Emme, o TransCAD, o Saturn, o VISUM, o SUMO e o PETGYN, os quais contam como modernas interfaces gráficas para a modelagem e a visualização dos dados do trânsito. Já do lado do cidadão, um conjunto de tecnologias portáteis têm influenciado diretamente a mobilidade e a forma como as pessoas planejam e usam os sistemas de transporte. O Smartphone, computador pessoal compacto de uso geral repleto de sensores e que pode ser conectado à Internet, extrapolou os limites da telefonia e do tradicional GPS veicular, contando hoje com aplicativos considerados indispensáveis por muitos, como o Waze, o Google Maps e o Uber. Nesta apresentação discutiremos esses aspectos, bem como os desafios também existem e estão relacionados frequentemente à falta de soluções nas áreas de acessibilidade, de segurança, de integração entre os modais e de educação para o trânsito.

SESSÃO TÉCNICA

Auditório Carlos Eurico: público exclusivo - professores/examinadores

Moderador: Nilo Celestino da Silva -EVV/UEG

Palestrante: Dr. Francisco Garonce

EXAMINADORES QUE SALVAM VIDAS

As examinadoras e os examinadores do Sistema Nacional de Trânsito integram hoje, sem dúvida, um grupo dos mais importantes atores no processo de formação do condutor brasileiro, pois é deles a última barreira antes da habilitação. Sua responsabilidade social é muito grande, pois têm a palavra final que permite termos novos condutores capazes ou não nas vias do nosso país. Estes profissionais devem ser capazes de verificar, através de métodos e procedimentos bastante complexos, se o indivíduo que está buscando uma habilitação tem condições de conduzir um veículo na categoria que pretende. E é importante saber que isso vai muito além da simples capacidade de operar uma máquina. O examinador tem que ser hábil e estar preparado para identificar no candidato: a capacidade de conviver no ambiente do trânsito, seguindo as normas previstas no Código de Trânsito Brasileiro; a sua aptidão para respeitar o próximo; e, principalmente, sua atitude de segurança. Não há novidade alguma em falar sobre as falhas com as quais são obrigados a conviver, em virtude das famosas Resoluções 168 e 358, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que tratam do processo de formação do condutor e das exigências àqueles que pretendam oferecer esta formação no Brasil. Há regras em vigor nestes normativos que tornam a atividade do examinador ainda mais crucial. Citando apenas uma, somos obrigados a refletir sobre como se sente um examinador de trânsito ao aprovar um candidato à CNH Categoria A, para motociclistas, seguindo todas as regras em vigor, e sabendo que aquele recém-habilitado nunca foi avaliado na sua capacidade de conduzir nas vias públicas das nossas cidades. Este é um dos inúmeros desafios a serem enfrentados pelas nossas autoridades de trânsito. Estes bravos profissionais, apesar de todas as dificuldades que lhes são impostas, seguem cumprindo sua missão profissional e travando batalhas diárias em prol de um trânsito seguro. Que sigam fortes no seu propósito, afinal, poucos têm a satisfação de saber que suas ações podem efetivamente salvar vidas. E cada um deles pode carregar esta distinção.

3º SESSÃO DE COMUNICAÇÃO ORAL

Sala da Presidência: **GT3 - TRÂNSITO SUSTENTÁVEL: A CIDADANIA PELA VIDA**

Proponente: Dr. Pastor Willy Gonzales Taco - UnB/Ceftru

12h30 - 13h30

PAUSA PARA O ALMOÇO

13h30 - 15h15

ATIVIDADES SIMULTÂNEAS

MESA DE DEBATE

Auditório Jaime Câmara

TRANSPORTE COLETIVO: SERVIÇO ESSENCIAL E DIREITO SOCIAL

Moderador: Dr. Cristiano Almeida - FCT/UFG

Debatedor: Murilo Salviano - Globo News

O jornalista Murilo Salviano vai narrar as realidades que descobriu no transporte público do Brasil durante as gravações do programa GloboNews Em Movimento. A série tem 12 episódios, e discute os problemas e as soluções para a mobilidade urbana do país. A equipe de reportagem investigou a situação de sete capitais, além de cidades do interior, rodovias e ferrovias.

OS DESAFIOS BASILARES PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE COLETIVO

Debatedora: Dra. Erika Cristine Kneib - FAV/UFG

Ao longo desses últimos anos o Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes (Ceftru) da Universidade de Brasília (UnB) vem realizando ações voltadas à discussão e disseminação de conhecimento técnico que proporcione para a sociedade instrumentos de empoderamento, em relação aos seus direitos e deveres no que tange ao transporte, à acessibilidade e a mobilidade urbana. Ações tais como: desenvolvimento de Programa de Carona Solidária com a plataforma Carona Phone; promoção da Mobilidade Corporativa; avaliação da Qualidade do Transporte Coletivo; promoção da Participação Popular nas instâncias deliberativas; diálogo com os Atores envolvidos na Gestão do Transporte Coletivo; realização de Campanhas de Segurança na Mobilidade Pela Vida; realização de eventos que valorizem aos usuários da Acessibilidade e Mobilidade Urbana, em favor da inclusão das pessoas Surdas, dos Idosos e Portadores de Necessidades Especiais. Assim, tem-se trabalhado para que cada ator (gestor, usuário, empresário, imprensa) possa apresentar suas visões, tanto numa perspectiva específica como global a fim de que a Equidade e Inclusão Social sejam uma pauta constante na procura do direito social. Algumas constatações, podem ser listadas a seguir: i) em termos de instrumentos normativos, percebe-se que existe uma gama bem robusta de Leis e Estatutos que por si só já servem como um direcionamento do que deve ser feito e cobrado no serviço essencial; ii) nem sempre as instituições responsáveis, em maior ou menor grau, pela provisão da mobilidade, têm práticas co-participativas; iii) ainda existe forte crença de que grandes investimentos em infraestrutura resolverão as carências da mobilidade; iv) pequenas ações, coordenadas, focadas em setores específicos da sociedade e do espaço urbano podem e de fato estão sendo as sementes transformadoras da mobilidade e acessibilidade como um direito; v) ainda existem fragilidades no empoderamento da sociedade dos seus direitos, os que estão fortemente relacionados com a concepção individual que cada usuário tem em relação a sua prática de cidadania. Em resumo, ainda temos muito por fazer.

Debatedor: Dr. Pastor Willy Gonzales Taco - UnB/Ceftru

OS DESAFIOS BASILARES PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE COLETIVO

O transporte público coletivo é um serviço essencial para toda a sociedade. É o modo motorizado de transporte capaz de contribuir para a mobilidade sustentável nas cidades. Porém, nos últimos anos, o transporte coletivo enfrenta um cenário de ausência de priorização e de investimentos, assim como perde competitividade frente ao modo motorizado individual. Muitos são os desafios para a melhoria do serviço, dentre os quais podem ser destacados cinco fatores, basilares para o início de um processo de melhoria da sua qualidade, assim como de atendimento às necessidades da população: i) financiamento, pois o modelo atual, no qual o usuário pagante é o único a arcar com os custos de um serviço que atende toda a sociedade, não é mais viável; ii) infraestrutura adequada, principalmente no caso dos ônibus, pois é necessário que o transporte coletivo seja efetivamente prioritário e que não necessite mais disputar espaço com os veículos motorizados individuais. Isso impede que o sistema seja competitivo e confiável; iii) gestão pública eficiente, por se tratar de um serviço público essencial e estruturador das cidades e regiões, uma gestão pública eficiente é fundamental para garantir a operação do serviço, assim como para gerir e influenciar políticas públicas que o impactam direta e indiretamente; iv) desenvolvimento orientado ao transporte coletivo, no qual as atividades da cidade e sua localização devem ser pensadas para potencializar e viabilizar o uso do transporte coletivo; v) segurança urbana, uma vez que o transporte coletivo refletirá os padrões de segurança (ou falta dela) que se apresentam nas áreas urbanas. Caso esses 5 elementos sejam efetivamente discutidos, planejados, atendidos e implementados nas cidades brasileiras, certamente o transporte coletivo, a mobilidade e as cidades estarão diante de uma nova e positiva perspectiva, associada à sustentabilidade e à qualidade de vida urbana.

SESSÃO TÉCNICA

Sala da Presidência

DESAFIOS DOS MUNICÍPIOS GOIANOS FRENTE AOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

Moderador: Paulo de Souza Neto - ANTP/CO

Proponente: Dr. Vinícius Polzin Druciaki – UEG/ Cora-Coralina

Um dos desafios das gestões municipais na atualidade é assegurar uma cidade com mais equidade urbana e justiça social. Um dos caminhos possíveis passa pelo processo de refletir, pesquisar, propor e implementar diretrizes que tornam o espaço urbano mais acessível, convidativo, mais utilizado e democrático. Nesse sentido, essa seção técnica visa refletir e conhecer as dificuldades e os êxitos vivenciados na área de mobilidade urbana e da acessibilidade nos municípios goianos. Logo, a lei 12.587/2012 (lei da mobilidade urbana) e a elaboração dos Planos de Mobilidade, constituem instrumentos possíveis para uma melhor mobilidade, acessibilidade e circulação em nossas cidades.

PROJETO VIDA NO TRÂNSITO

Proponentes : Mary Signorreli Faria Lima - SUVISA / SES - GO

Marta Maria Alves da Silva - SUVISA / SES - GO

Sirlene Gomes de Oliveira Borges- SUVISA / SES - GO

15h15 – 15h30

MOMENTO INSTITUCIONAL

Observatório de Mobilidade Humana e Saúde - Maria de Fátima Rodrigues

15h30 - 17h30

PALESTRA DE ENCERRAMENTO

Moderadora - Dr. Vinícius Polzin Druciaki – UEG/ Cora-Coralina

Palestrante - Dr. Eduardo Vasconcellos - ANTP

O DIREITO À CIDADE E A MOBILIDADE URBANA COM JUSTIÇA

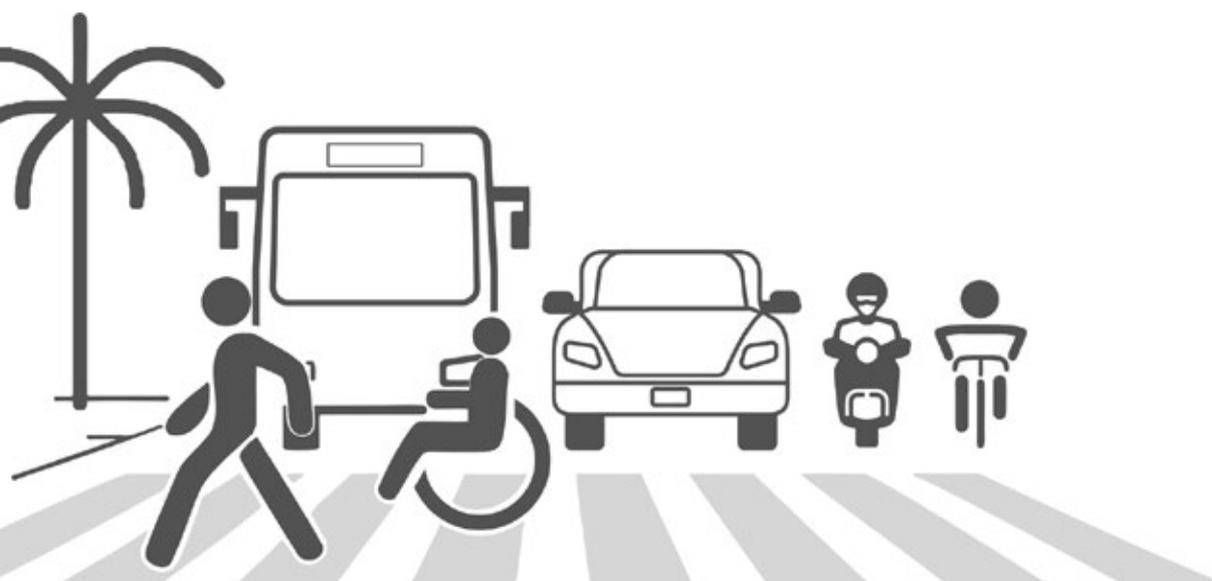
A necessidade de circular em uma cidade está ligada ao desejo ou à necessidade de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade. O acesso ao espaço é essencial para a vida de todas as pessoas. Assim, por um lado a mobilidade depende das condições físicas pessoais dos viajantes e da sua capacidade de pagamento dos custos incorridos. Por outro lado, ela depende da disponibilidade de tempo por parte das pessoas e do casamento adequado com os horários de funcionamento das atividades nos destinos (janelas de tempo), bem como da oferta de meios de transporte. A apropriação do sistema de circulação só pode ser feita se todas estas condições forem satisfeitas. Portanto, a apropriação real do sistema de circulação é caracterizada por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais. Estas diferenças sempre revelam contrastes sociais e políticos, que são muito mais pronunciados nos países em desenvolvimento. Na circulação, as pessoas consomem tempo, energia, espaço viário e dinheiro; elas também geram impactos negativos como a poluição (sonora e atmosférica), os acidentes de trânsito e o congestionamento. Nos países em desenvolvimento e com grande desigualdade social os consumos e impactos negativos relativos às pessoas de renda mais alta são entre seis e dez vezes maiores do que os valores relativos às pessoas de renda baixa, revelando enorme iniquidade no acesso à cidade. A questão central da organização da mobilidade sustentável e equitativa é, portanto, analisar quem faz os consumos e quem causa os impactos negativos, para propor medidas que impeçam grande desigualdade entre as pessoas.



GT1 - MOBILIDADE URBANA: OS DESAFIOS INERENTES AO TRANSPORTE COLETIVO, PEDESTRES E CICLISTAS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE

Proponente: Dra. ERIKA CRISTINE KNEIB (FAV/UFG)

Muitos são os desafios relacionados à mobilidade urbana, mesmo a partir da base legal existente sobre o tema. As cidades e seus cidadãos enfrentam prejuízos sociais e econômicos, majorados dia a dia pelas precárias condições de mobilidade urbana. A necessidade de melhor infraestrutura e segurança para o pedestre e o ciclista, a dificuldade de entender e valorizar o transporte coletivo enquanto serviço público essencial, além da estreita relação entre a disposição das atividades e densidades no território com a mobilidade, só majoram os desafios relativos a esta temática. É neste contexto de investigação das problemáticas que este grupo temático se apresenta, procurando revelar e socializar, seja na escala urbana, seja na metropolitana, estudos e pesquisas referentes a este tema, seus desafios e possíveis soluções que possam contribuir para mudar o paradigma até então adotado nas cidades brasileiras.



DIÁRIOS DE MOBILIDADE URBANA E A PERCEPÇÃO FRENTE AOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE

EVELLYN SIQUEIRA LIMA

evellynlima18@gmail.com

INGRID NETO

ingridluzaneto@gmail.com

Centro Universitário do Distrito Federal – UDF

O sistema de transportes é utilizado por inúmeras pessoas que precisam realizar suas atividades diárias. Para tanto, essas pessoas fazem uso de diferentes modos de transporte, como ônibus, metrô, automóvel, bicicleta ou a pé. Dessa maneira, é importante verificar como os usuários percebem os diferentes modos de transportes utilizados, já que essa percepção pode interferir em sua forma de se comportar futuramente. O presente estudo investigou a percepção de 173 estudantes, de cursos de pós graduação em psicologia do trânsito, sobre os modos de transporte utilizados em seus deslocamentos e os sentimentos/emoções suscitados ao se utilizar cada modo. Para coletar os dados, utilizaram-se diários de mobilidade, proporcionando a análise da interação pessoa-ambiente, de maneira mais rica e sem a interferência direta do pesquisador. Os dados foram avaliados, por meio da técnica de análise de conteúdo. O carro foi o meio de transporte mais utilizado (n= 704), seguido por andar a pé (n=123), ônibus (n= 82) e táxi/ Uber (n=53). Sensações contraditórias foram associadas ao uso do carro (e.g, estresse X conforto; liberdade X congestionamentos), enquanto usar o transporte público foi percebido mais negativamente, trazendo sensações de medo, ansiedade, desconforto e cansaço. Andar a pé proporcionou mais sensações positivas, como tranquilidade, bem-estar, liberdade e possibilidade de perceber o espaço, bem como usar táxi/Uber, que foi associado à tranquilidade, conforto e rapidez. Estima-se que esses estudos, relacionados à percepção do usuário, possam auxiliar no desenvolvimento de ações de melhoria da mobilidade urbana, que considerem as demandas dos usuários.

Palavras-chave: Meios. Transporte. Diário. Mobilidade. Percepção.

INFLUÊNCIA DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NO SISTEMA DE TRANSPORTES DA RODOVIA ESTADUAL GO-060

DENIS BIOLKINO DE SOUSA PEREIRA

denisbiolkino@terra.com.br

IFG

KELVES VINÍCIUS SOUZA

kelvesvinicius@gmail.com

IFG

WILLIAM RODRIGUES FERREIRA

wferreira@ufu.br

UFU

Este estudo busca contribuir com a análise da influência do uso e ocupação do solo no sistema de transportes público e privado, no entorno da Rodovia Estadual GO-060, entre as cidades de Goiânia e Trindade, inseridas na Região Metropolitana de Goiânia (GO). Procurou-se analisar a relação de conflito entre a evolução do espaço urbano/metropolitano, por diversas tipologias e o sistema de transportes às margens da rodovia. O objetivo principal desse estudo consiste na compreensão da influência da ocupação espacial na composição dos modos de transporte, no número de viagens do transporte público, no fluxo de passageiros e na influência dos polos geradores de viagens (PGVs), na estrutura espacial e de redes viárias. Foi utilizada a metodologia de Kneib (2004) - adaptada para análise espaço-temporal e de redes e aplicada ao estudo de caso das Regiões Oeste/Mendanha e Trindade 2, dos municípios de Goiânia e Trindade, respectivamente. Em relação ao contexto da frota veicular, houve uma evolução de 28,68% e 80,01%, com 1.141.421 e 58.785 veículos nos municípios de

Goiânia e Trindade, respectivamente, segundo DENATRAN (2017). No contexto populacional, essa evolução foi apenas de 11,26% e 14,26%, com 1.466.105 e 121.266 habitantes em 2017, respectivamente, de acordo com os dados do IBGE (2017). Os resultados mostraram as diferenças em áreas de ocupação, entre os anos de 2011 e 2016, com média de crescimento de +15% e +30% para essas regiões, respectivamente. Essa dinâmica ocupacional gerou um aumento de +84,5% para carro/moto e +44,4 para caminhão leve, um discreto aumento de +3,4% nas viagens do transporte coletivo e queda de -9,2% no quantitativo de passageiros do transporte coletivo, para o período de 2013 a 2016. Apesar da alta competitividade do uso do automóvel e moto, o ônibus ainda é um componente viável para a matriz de transporte e para a mobilidade urbana da população.

Palavras-chave: Solo. Transporte. Coletivo. Passageiros.

CRIMINALIDADE, PERCEÇÃO DE (IN)SEGURANÇA E CAMINHABILIDADE

CAROLINE MACHADO DA SILVA

carolmachadoxd@gmail.com

HARTMUT GUNTHER

hartmut.gunther@me.com

LUCAS MATSUNAGA

lucas.matsunaga@gmail.com

Universidade de Brasília - UnB

A criminalidade é um problema dos grandes centros urbanos brasileiros, trazendo a sensação de insegurança aos moradores. Essa sensação de medo constante, por sua vez, pode afetar a forma com que as pessoas se locomovem na cidade. O presente estudo objetivou aferir a percepção de (in)segurança de 1112 moradores do Distrito Federal – Brasil, correlacionando-a à percepção de caminhabilidade. O estudo contou com participantes de três, a saber: (a) Vila Planalto, com 347 respondentes, renda domiciliar baixa e tecido urbano formal, (b) Varjão, com 325 entrevistados, renda domiciliar baixa e tecido urbano informal e (c) 409 e 410 Sul, com 440 participantes, renda domiciliar média e tecido urbano formal. As três áreas de estudo estão localizadas em um raio de 10km, da rodoviária central de Brasília. A idade média dos participantes foi de 41 anos (DP=16,34), sendo 68% mulheres. O método utilizado foi de entrevistas face a face, com cada um dos participantes. Utilizou-se a Escala News para medir a percepção de segurança e de caminhabilidade na vizinhança e o questionário de dados sociodemográficos. Obtiveram-se os resultados a partir de correlação não paramétrica, em que foram encontradas relações negativas entre a percepção de insegurança e a percepção de caminhabilidade na vizinhança, o que indica que quanto maior a percepção de insegurança, menor a percepção de caminhabilidade na vizinhança em que se mora. Esses resultados permitem elaborar sugestões para políticas públicas que visam orientar medidas de gestão, a fim de aumentar a percepção de segurança e prevenção criminal nas grandes cidades e, conseqüentemente, a percepção de que é possível caminhar na vizinhança.

Palavras-chave: Percepção. Insegurança. Qualidade. Ambiental.

DETERMINAÇÃO DO ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE NA ZONA URBANA CENTRAL DE MANAUS – AM

JÉSSICA PAMELA DA SILVA GOMES

jpdg.eng@uea.edu.br

YTHANA ISIS AFLITOS

ythana.aflitos@gmail.com

KATTYLLINNE DE MELO BARBOSA

kdbarbosa@uea.edu.br

Universidade do Estado do Amazonas

Caminhabilidade, do inglês *walkability*, é uma medida quantitativa e qualitativa que define se uma área proporciona aos pedestres segurança e conforto ao caminhar. Dentre as diversas contribuições da caminhabilidade, destaca-se o estímulo ao deslocamento a pé, como meio de transporte e, com isso, beneficiando a redução do trânsito de automóveis e a diminuição dos custos em infraestrutura de estradas. Esse estudo tem como objetivo avaliar a condição dos espaços, destinados ao tráfego de pedestres na Zona Central de Manaus e, assim, determinar a caminhabilidade do passeio público. Para tanto, teve-se como objeto de estudo a calçada da Avenida Eduardo Ribeiro, localizada no Centro Histórico de Manaus. Essa avenida é uma das mais movimentadas da capital amazonense, contando com o tráfego de veículos de passeio e, por se localizar em zona comercial, tráfego intenso de pedestres. Como metodologia de pesquisa, foi utilizado o método de Siebert & Lorenzini (1998). Esse método consiste na adaptação para a realidade local do estudo proposto, inicialmente, pelo canadense Chris Bradshaw, em 1993. Em 1998, os pesquisadores brasileiros adaptaram a metodologia canadense para a cidade de Blumenau, pois visavam analisar a qualidade do deslocamento a pé, a fim de demonstrar as prioridades de adequação ao deslocamento a pé para o poder público. Nesse artigo serão apresentadas as condições morfológicas da calçada em estudo, de acordo com os fatores considerados pela metodologia supracitada, esperando encontrar as condições atuais da calçada e sua influência para o meio urbano e população local.

Palavras-chave: Caminhabilidade. Mobilidade. Calçada.

AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS

LAÍS ZANI CARVALHO MONTEIRO

laiszani@icloud.com

CONRADO VIDOTTE PLAZA

conradoplaza@macae.ufrj.br

Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ/Macaré

A carência de elaboração de políticas públicas, direcionadas às formas de transportes, de maneira planejada e adequada à realidade das cidades, principalmente, no que tange à priorização dos modos de transporte não motorizados e coletivos, tem resultado de forma negativa à mobilidade urbana sustentável. Nesse contexto, esse estudo tem por objetivo avaliar a mobilidade urbana sustentável dos modos não motorizados na cidade de São Mateus – ES, utilizando-se do domínio “Modos Não Motorizados”, do Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS). Complementarmente, objetiva-se comparar os resultados obtidos, nesse estudo, com aplicações do IMUS para outras cidades brasileiras, conforme revisão bibliográfica, diagnosticando-se, assim, pontos estratégicos para a formulação de políticas públicas, voltadas à mobilidade urbana sustentável dos modos não motorizados. A metodologia proposta foi composta por três etapas principais: i) Diagnóstico da mobilidade urbana sustentável dos modos não motorizados em São Mateus; ii) Comparação entre cidades brasileiras; e iii) Elementos para a formulação de políticas públicas, voltadas à promoção da mobilidade urbana sustentável dos modos não motorizados. O resultado da avaliação para São Mateus, foi de 0,420, abaixo da média da escala do IMUS, compreendida entre 0,00 e 1,00. Para a segunda etapa da metodologia, foram elencadas as cidades de São Carlos - SP, Curitiba - PR, Goiânia - GO, Uberlândia - MG e Brasília - DF. Apenas quatro dos nove indicadores do domínio avaliado foram calculados para todas as cidades abordadas: Extensão e conectividade de ciclovias, Estacionamento de bicicletas, Vias com calçadas e Ações para redução do tráfego motorizado. A comparação entre os resultados indicou que Goiânia apresentou melhores resultados, seguida, respectivamente, por Curitiba, Uberlândia, São Carlos, Brasília e São Mateus. Os indicadores, Estacionamento de bicicletas e Ações para redução do tráfego motorizado, apresentaram resultados mais críticos para as cidades comparadas, indicando a necessidade de revisão de políticas públicas de incentivo aos modos não motorizados.

Palavras-chave: Sustentável. Modos. Motorizados. Políticas. Públicas.

UM OLHAR ETNOGRÁFICO: AS DINÂMICAS SOCIAIS NA CICLOVIA DA AVENIDA T- 63 EM GOIÂNIA.

POLLANA BATISTA RODRIGUES LINS

poliana.arq.urb@gmail.com

Dra. KARLA EMMANUELA RIBEIRO HORA

karlaemmanuel@gmail.com

Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade - UFG

A análise do espaço urbano envolve a observação das diferentes dinâmicas sociais e seus efeitos na produção espacial das cidades. Tais dinâmicas revelam, não só os usos normatizados do espaço público, mas também indicam a presença de tipologias urbanas, serviços e atividades dispare, que traduzem uma prática de ocupação espacial contraditória. O conflito atuante nos sistemas de circulação, a exemplo da disputa pelo espaço entre pedestres, ciclistas e veículos, também, simboliza um conflito de trajeto e das decisões locais sobre o uso do solo. Mediante essa observação, o presente artigo objetivou registrar as formas de uso e ocupação em uma ciclovia urbana. O estudo utilizou-se de registros etnográficos, com apontamentos de imagens, no primeiro semestre de 2018 e pesquisa bibliográfica. O referencial utilizado, para a análise antropológica das dinâmicas socioespaciais, possibilitou observar que a ciclovia possui destinações e usos diversos. Os resultados revelaram conflitos e contradições no uso da ciclovia da Avenida T- 63, na cidade de Goiânia, em distintos dias e horários. As diferentes imagens e sua análise subsequente permitiu refletir que, embora a administração pública destine espaço para a mobilidade de pedestres e ciclistas, o compartilhamento espacial cidadão ocorre de forma divergente. Os registros documentados pela etnografia de rua evidenciam as distintas formas de atuação e relação nesse ambiente. Além das disputas por espaço, as vias representam simbologias dos próprios usuários e suas preocupações.

Palavras-chave: Ciclovia. Mobilidade. Etnografia. Dinâmicas Socioespaciais.

MOBILIDADE PENDULAR E SEGREGAÇÃO URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

YORDANA DIAS DAS NEVES NACIFF

yordanad.neves@gmail.com

Universidade Federal de Goiás

A urbanização extensiva e desordenada das cidades brasileiras consolidou áreas metropolitanas com casas e empregos descentralizados e, nessa perspectiva, intensificaram-se os processos de mobilidade pendular, fortemente associados a segregação socioespacial. Ante os vários desafios das cidades contemporâneas, a mobilidade urbana e a desigualdade social alcançam uma escala de alto impacto urbano e social. Essas duas temáticas, além de apresentarem estreito vínculo entre si, possuem uma forte relação com as aglomerações urbanas densas e fragmentadas – frutos do fenômeno da metropolização. Essa nova morfologia urbana fragmentada implica, frequentemente, na redução da acessibilidade, custos mais elevados para o fornecimento de infraestrutura e serviços públicos, distâncias maiores de viagens, mais congestionamento e poluição, assim como na redução de oportunidades sociais e econômicas. Tendo em vista que tais fenômenos incidem de maneira decisiva na estrutura espacial intraurbana, o artigo busca analisar a constituição dos movimentos pendulares na Região Metropolitana de Goiânia (RMG), a fim de relacionar esses deslocamentos aos processos de manutenção da segregação socioespacial. Apresenta-se, nessa pesquisa, os deslocamentos intrametropolitanos da RMG, a partir de um conceito revisitado de mobilidade pendular, entendendo a existência de uma relação dialética entre esse fenômeno com a organização interna dos investimentos, da população e dos empregos. Dessa maneira, pretende-se contribuir com a busca de soluções para as problemáticas associadas ao processo de desenvolvimento urbano, principalmente quanto aos fatores que interferem sobre os deslocamentos pendulares, associados aos movimentos de ordem social e econômica da segregação urbana.

Palavras-chave: Mobilidade. Pendular. Segregação. Urbana. RMG.

AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO UTILIZANDO INDICADORES DE MOBILIDADE URBANA

TAYSE ANGELI
tay.angeli@hotmail.com
IVO ALMEIDA COSTA
ivo.almeida@ceuma.br
Universidade CEUMA

Com a preocupação de um desenvolvimento sustentável, devido a demanda de crescimento populacional dos centros urbanos, surge um desafio eminente de adequar esse crescimento com as necessidades de um transporte público de qualidade em prol da mobilidade urbana sustentável. O alcance da melhoria do transporte público passa pela avaliação das condições em que o serviço é prestado, de forma que os resultados sejam utilizados na gestão da mobilidade urbana. Assim, diversos estudos estão relacionados com a promoção e compreensão da realidade da mobilidade nas cidades e como esse fator pode ser revertido para um cenário urbano com qualidade de vida em um modelo sustentável. Devido à essa complexidade o planejamento de mobilidade sustentável tem alguns desafios e a busca por alternativas através do uso de índices e indicadores para diagnosticar e auxiliar no monitoramento das condições que os centros urbanos, torna-se uma boa opção. Esse trabalho tem como objetivo principal identificar o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável do domínio Sistema de Transporte Público por Ônibus, e propor um modelo ideal, a partir da majoração de todos os indicadores do IMUS para este domínio. De forma específica, o estudo será aplicado na cidade de Imperatriz (MA) onde os indicadores do transporte público serão avaliados e monitorados. Os resultados desta pesquisa servirão de apoio para o planejamento do transporte público da cidade, além da contribuição científica ao analisar o processo inverso dos indicadores partindo da majoração dos dados para construção do planejamento.

Palavras-chave: Transporte. Urbana. Indicadores. Mobilidade. Sustentável.

FACILIDADE DE ACESSO AOS TERMINAIS E PONTOS DE PARADA: UM ESTUDO DE CASO DO TERMINAL PRAÇA A, GOIÂNIA - GO

ALINE JOSÉ LUIZ SILVA
alinejls1995@gmail.com
LEONARDO GOMES DE LIMA NETO
leonardoglneto@hotmail.com
Orientador: GABRIEL TENAGLIA CARNEIRO
gabrieltenaglia@hotmail.com
Centro Universitário de Goiás Uni-ANHANGUERA

O transporte público coletivo tem por objetivo realizar a integração entre as diversas regiões da cidade, permitindo que as pessoas acessem locais de trabalho, saúde, lazer e educação. A integração do usuário ao sistema é realizada por meio dos terminais e pontos de parada. Assim, o objetivo desse trabalho foi verificar a facilidade de acesso aos pontos de ônibus e terminais do sistema de transporte público coletivo, da cidade de Goiânia-GO. Para tal, realizou-se pesquisa de opinião, por meio da aplicação de questionário e entrevista, com os usuários no Terminal Praça A. O local foi escolhido devido ao fato de apresentar grande fluxo de usuários do transporte coletivo, oriundos de diversos bairros da cidade. Os resultados demonstram que 37,34% dos entrevistados caracterizam como regular a facilidade de acesso aos terminais. Os quesitos “muito bom” e “bom”, por sua vez, totalizam 31,01% dos entrevistados, enquanto “muito ruim” e “ruim” somam 31,65%. Com relação à facilidade de acesso aos pontos de ônibus, 39,24% dos usuários avaliaram como regular, “muito bom” e “bom” totalizam 34,81%, e “muito ruim” e “ruim” somam 25,95%. Acerca das características dos locais de parada, 68,67% afirmaram que os pontos de ônibus contam com cobertura e assentos, porém

79,12% disseram que os mesmos não possuem informativos das linhas e horários. Esses dados sugerem que o serviço de informação precário, assim como a estrutura deficiente disponibilizada nos pontos de parada, afeta negativamente o acesso ao transporte público. A partir dos resultados, conclui-se que os usuários do transporte coletivo apresentam dificuldades de acesso aos pontos de ônibus e terminais, em consequência da infraestrutura e localização desses serviços, sendo necessário adotar uma metodologia de implantação que envolva indicadores, como espacialização, densidade populacional e roteamento dos ônibus.

Palavras-chave: Transporte. Público. Pontos. Ônibus. Terminais

ACESSIBILIDADE POR TRANSPORTE PÚBLICO À ESCOLA SUPERIOR DE TECNOLOGIA: ESTUDO DE CASO

TAYNÁ SHADLA NEVES DE SOUZA

tsns.eng@uea.edu.br

KATTYLINNE DE MELO BARBOSA

kdbarbosa@uea.edu.br

EST / UEA

O uso do transporte público permite que os destinos sejam alcançados, por meio das linhas disponibilizadas. No entanto, além de saber que o ônibus possibilita chegar aos locais desejados, as condições enfrentadas pelos passageiros em seus trajetos, as quais abrangem as caminhadas, viabilizadas pelas calçadas até os pontos de ônibus, a espera pelo coletivo nos pontos de parada e a viagem no interior dos veículos, devem ser levadas em conta. O objetivo desse trabalho é de analisar a facilidade do acesso e mobilidade dos alunos à Escola Superior de Tecnologia (EST), da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). Através da plataforma INFOBUS, foram estudados os itinerários das linhas de ônibus com acesso à EST, a fim de verificar se existem zonas da cidade, pelas quais essas linhas não trafegam. Foi realizado um questionário online, via Google Forms, e entrevistas diretas com os alunos, como forma de caracterizá-los e de descobrir se suas zonas de origem estão comprometidas pela falta de linhas de ônibus. Em paralelo, as calçadas e paradas situadas no entorno da Instituição, assim como os veículos do transporte público, com acesso direto ao local, passaram por uma etapa de levantamento de suas características com a finalidade de conhecer suas atuais condições. Os estudantes, que não dispõem de acesso direto por ônibus à EST, caminham mais de 1 km para atingir o seu destino, sendo esses, em sua maioria, residentes da zona norte da cidade. Os resultados obtidos refletem a necessidade de adequações no sistema de transporte público, a fim de que se possibilite uma efetiva aproximação da EST. Dentre as principais mudanças, sugere-se a criação de uma linha de ônibus, advinda da zona norte da cidade e que atenda à universidade, bem como o ajuste das calçadas, paradas, além de veículos para facilitar o acesso de todas as pessoas, inclusive as com deficiência e mobilidade reduzida.

Palavras-chave: Mobilidade. Acesso. Transporte. Ônibus.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE: UM ESTUDO DAS CALÇADAS DA PRAÇA XV DE NOVEMBRO, EM MANAUS-AM.

RONALDO ACÁSSIO DE OLIVEIRA FARIAS

radof.eng@uea.edu.br

M.S.C KATTYLINNE DE MELO BARBOSA

kdbarbosa@uea.edu.br

Universidade do Estado do Amazonas- UEA

Um dos maiores desafios de gestão das cidades brasileiras remete ao desafio da estruturação da mobilidade urbana. Entende-se que a mobilidade e acessibilidade são fatores relevantes, com conceituações similares, que devem estar agregadas para tornar efetiva a participação da sociedade, promovendo a inclusão social com

segurança, conforto e autonomia para deslocamentos, de acordo com o estabelecido nas diretrizes brasileiras. A calçada, como um dos componentes do sistema viário, é um elemento essencial para a circulação de pedestre, devendo ter seu uso valorizado, apresentando as devidas condições de circulação. O objetivo desse trabalho consiste em apresentar os resultados obtidos em estudo, realizado nas calçadas da praça XV de Novembro, um dos cenários urbanos do município de Manaus, com grande fluxo diário de pessoas, visando verificar as conformidades com estabelecidos em normativas brasileiras de mobilidade urbana e acessibilidade, após período de reforma. A praça está localizada no centro da cidade e, devido a carga histórica, foi tombada pelo IPHAN, no ano de 2012, tornando-se um componente do sítio histórico. Esse trabalho foi desenvolvido, a partir de visitas técnicas in loco, onde, com auxílio de um checklist, foram coletados os dados geométricos, verificando as larguras das faixas de utilização, as inclinações longitudinais e transversais, os tipos de piso, a sinalização tátil e mobiliários urbanos. Após coleta e análise dos resultados, confeccionou-se o mapa identificador de áreas críticas, o qual ilustra os pontos, onde se têm as inconformidades, tais como inclinação superior ao estabelecido, larguras menores às mínimas em pontos específicos, falta de sinalização tátil e sinalização aos mobiliários urbanos, além de utilização de piso de pedra portuguesa em trechos da praça. Dessa forma, conclui-se que, apesar da recente reforma na praça XV de Novembro, as calçadas não atendem aos preceitos especificados em normativas de mobilidade urbana e acessibilidade, podendo dificultar o deslocamento dos usuários.

Palavras-chave: Mobilidade. Acessibilidade. Conformidade. Calçadas. Praça.

ACESSIBILIDADE EM FEIRAS: UM ESTUDO DE CASO NO MUNICIPAL DE IMPERATRIZ (MA)

EMME EMANUELA FERREIRA CARDOSO

emme_emanuela@hotmail.com

IVO ALMEIDA COSTA

ivo.almeida@ceuma.br

Universidade CEUMA

As feiras exercem grande influência sobre o comércio local. A oferta de produtos e a possibilidade de negociação com os vendedores é um atrativo para clientes e consumidores. No caso de Imperatriz (MA) a área da feira municipal conhecida como “mercadinho” tem esta função. A feira estabelece uma relação de abastecimento para toda região, recebendo e distribuindo produtos para os municípios vizinhos. Este estudo é parte de um projeto de pesquisa que busca avaliar a acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais na feira ao ar livre de Imperatriz, Maranhão. Pretende-se também apresentar um comparativo do espaço físico e a norma de acessibilidade e indicar os principais fatores que afetam a circulação dos cadeirantes. Após visitas técnicas feitas in loco, observou-se que a feira livre de Imperatriz, conhecido como “mercadinho” atua em um complexo composto por lojas e ruas e inclui ainda um mercado central. Este complexo exerce influência no abastecimento de cidades e regiões próximas com a compra e venda dos produtos. A feira funciona todos os dias com pico no período da manhã e nos fins de semana. O domingo se apresenta como o dia mais crítico para acessar a feira, pois aumenta o volume de pessoas e também o número de barracas, sendo necessário fechar o tráfego em alguns trechos das principais avenidas de acesso à feira, apenas neste dia. Com relação à acessibilidade, identificou-se a falta de infraestrutura em todos os trechos. Àqueles que ainda apresentavam largura efetiva, estavam obstruídas por produtos, feirantes, barracas e outras formas de ocupação. Assim, as calçadas não atendem os requisitos de acessibilidades previstas na NBR 9050. Quanto às pessoas portadoras de deficiência, em especial cadeirantes, não trafegavam pelas calçadas, e acabavam utilizando a via pública para sua locomoção.

Palavras-chave: Mobilidade. Acessibilidade. Pessoas. Deficiência.

CICLOMOBILIDADE: UMA ALTERNATIVA POSSÍVEL E NECESSÁRIA

JOÃO PAULO F. PERES

jfpeografo@gmail.com

DENIS CASTILHO

deniscastilho@hotmail.com

IESA/UFG

A ciclomobilidade deve ser entendida como uma opção de mobilidade urbana saudável, ambientalmente responsável, econômica e acessível às distintas classes socioeconômicas e faixas etárias. Sua maior eficiência depende da complementaridade e da intermodalidade em relação aos modais de transporte coletivo urbano, uma vez que a bicicleta é um meio de transporte recomendado para percorrer pequenas e médias distâncias. O deslocamento pelo espaço urbano, mediante o uso da bicicleta, é uma realidade em algumas cidades do Brasil e do mundo. Os espaços urbanos, onde foram criadas as condições adequadas para a prática do ciclismo como opção de transporte, ampliaram a cidadania de seus habitantes, sobretudo daqueles que possuem menor poder aquisitivo e que estavam condenados a uma condição de imobilidade, por não possuírem veículos motorizados individuais ou por não contarem com um sistema de transporte coletivo urbano qualificado. A literatura especializada, nas questões referentes à ciclomobilidade, ressalta que o uso da bicicleta é mais rápido e barato que outras opções de transporte, além de ato saudável e benéfico para o meio ambiente. Mediante a utilização da bicicleta, é possível alargar a escala de percepção das paisagens e ampliar a experiência sensorial na urbe, em função das características da própria bicicleta, como sua baixa velocidade e a ausência do barulho de motor. A valorização desse meio de transporte, portanto, pode ser vista como parte de uma solução para mitigar os acidentes de trânsito; os níveis de poluição atmosférica, decorrentes da queima de combustíveis fósseis e para desafogar o trânsito caótico de várias cidades, espalhadas pelo país, inclusive em Goiânia. Nesse sentido, defendemos a ciclomobilidade como uma alternativa possível e necessária à mobilidade urbana das cidades de hoje e de amanhã.

Palavra-chave: Mobilidade. Urbana. Ciclomobilidade. Transporte. Ativo.

CONHECIMENTO, AVALIAÇÃO, REESTRUTURAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE UMA VIA CICLÁVEL – ANÁPOLIS, GOIÁS

LETÍCIA DE OLIVEIRA CASARI MOREIRA

leticiascasari@hotmail.com

FERNANDA A. FONTES MENDONÇA

fermendonca@terra.com.br

Instituto Metropolitano de Anápolis

Em regiões, onde o trânsito apresenta-se complexo, o desafio é encontrar maneiras de amenizar o congestionamento com alternativas que possibilitem um acesso rápido, principalmente para pequenas distâncias. As vias cicláveis surgem como alternativa dentro desse contexto. Os motivos que levam as cidades a incentivarem o uso de modais não motorizados são vários, dentre eles, podemos citar a melhoria da qualidade ambiental e da qualidade de vida. Ao se indagar à população sobre os motivos de não utilizarem a bicicleta para se deslocarem diariamente, as alegações são a falta de infraestrutura adequada, os perigos do trânsito e a invisibilidade dos ciclistas, porém não se percebe um discurso de aversão ao modal. No Brasil, surgem, na década de 1920, as primeiras vilas operárias na região Sudeste e, para o deslocamento pendular (casa/trabalho), as pessoas passam a fazer o uso da bicicleta. Em Goiás, as primeiras vilas operárias surgem no Oeste da cidade de Anápolis e, nessas vilas, a maioria dos trabalhadores também se desloca por modais ativos. Em razão desse uso, parte da GO 330, rodovia que liga a cidade de Anápolis a Campo Limpo, foi segregada pelos operários e passou a funcionar como uma ciclovia. Contudo, essa via não segue uma padronização, deixando a desejar

no quesito segurança. A urbanização, juntamente com a melhoria da infraestrutura cicloviária consolidada, poderá atrair um maior número de usuários para essa ciclovia? O objetivo desse trabalho é trazer sugestões e propostas para a revitalização, além de propor a expansão da ciclovia que, quando foi criada, era utilizada pelos operários e hoje é parte integrante dos bairros Vila Fabril e Bairro da Lapa, periferia central da cidade de Anápolis que, mesmo em condições desfavoráveis, ainda é utilizada por moradores para as necessidades diárias de deslocamentos.

Palavras-chave: Urbanização. Periferia. Bicicletas. Vias. Cicláveis.

ANÁLISE DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE SALVADOR - BAHIA

KÁIC FERNANDO FERREIRA LOPES

kaicfernando@outlook.

Universidade Federal da Bahia – PPGAU/UFBA

ANTÔNIO HELIODÓRO LIMA SAMPAIO

hsampaio@gmail.com

Universidade Federal da Bahia – PPGAU/UFBA

SILVANA SÁ DE CARVALHO

silvana.carvalho@ucsal.edu.br

Universidade Católica de Salvador - UCSAL

Este trabalho se propõe a compreender como as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estão sendo aplicadas, na prática, em Planos de Mobilidade Urbana já finalizados, correlacionando as ações aplicadas com aquelas de acordo com as características do município, tendo por base os documentos referentes ao tema Mobilidade Urbana. A metodologia utilizada foi a construção de um quadro síntese para análise dos planos municipais com base na publicação PlanMob, do ano de 2015. Esse plano norteia as ações e diretrizes e, a partir disso, será analisado o Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador, capital do Estado da Bahia, esperando-se avaliar até que ponto o plano atende as diretrizes. A partir de uma breve conclusão do trabalho até o momento, foi possível perceber que, no caso de Salvador, ainda predomina o planejamento para o transporte individual motorizado o que, de acordo com a Lei 12.587/2012, não deveria ser feito, já que a mesma visa priorizar o transporte não motorizado.

Palavras-chave: Plano. Mobilidade. Estatuto. Cidades. Planejamento.

MOBILIDADE URBANA PELA PERSPECTIVA FEMININA

ISABELA ALMEIDA DE SOUSA

isabelaalmeida68@gmail.com

Este artigo tem como objetivo desenvolver e relatar pesquisas baseadas na dificuldade que é ser mulher dentro da mobilidade urbana. A mulher por sua vez utiliza mais o transporte público, uma pesquisa realizada pelo Mobilize site de mobilidade urbana sustentável no Brasil, afirma que em 2016 mulheres usaram 74,6% o transporte coletivo e andavam mais a pé que os homens com 62,5%. Segundo o relatório, o fato de mulheres utilizarem mais o transporte público e andarem mais a pé as torna “atores centrais para o planejamento urbano”. A figura feminina dentro dos espaços públicos nos leva a perceber como sua segurança é violada somente por questão de gênero, diante das últimas notícias dadas em diversos meios de comunicações uma que se torna frequente é a quantidade de assédios sexuais que vem crescendo. Na capital Goiânia uma pesquisa realizada pela Grupom Consultoria e Pesquisas revela que 34% das mulheres já sofreram assédio sexual dentro dos transportes coletivos da cidade, o levantamento aponta também que 66,1% disseram conhecer alguém que já foi vítima desta situação. Portanto é necessário entender como essas mulheres utilizam esse

espaço, onde elas estão posicionadas dentro da mobilidade urbana e ouvir também sua opinião sobre assédio sexual em espaços públicos. Por este motivo foi desenvolvida uma pesquisa cujo o objetivo é a análise desta percepção, onde a região centro-oeste se encontra em 2o lugar com 32,6% das mulheres entrevistadas afirmando que já sofreram assédio sexual em espaços públicos mesmo em sua maioria dizendo que seu maior meio de transporte é automóvel privado. A finalidade é gerar discussões dentro da mobilidade urbana debates e criações de novos planejamentos onde pode ser o principal caminho para garantir que a cidade pode sim ser livre para todos sem distinção de cor classe ou gênero.

Palavras-chave: Mulher. Mobilidade. Urbana. Segurança. Assédio.

CONFLITOS DE CIRCULAÇÃO ENTRE CICLISTAS E PEDESTRES EM CICLOVIA NA CIDADE DE MANAUS-AM

GABRIELY DA SILVA E SILVA

gdss.eng@uea.edu.br

KATTYLLINNE DE MELO BARBOSA

kdbarbosa@uea.edu.br

Universidade do Estado do Amazonas

Devido ao desenvolvimento desregrado das cidades, houve um crescimento alarmante do tráfego de veículos motorizados, fazendo com que o atual sistema viário entrasse em colapso. Com isso, a mobilidade urbana sustentável vem investindo na implementação e melhoria de outros modos de transporte, sendo de grande importância o foco nos pedestres e ciclistas que, por muito tempo, foram negligenciados, fazendo-se necessário o cuidado em relação aos conflitos que podem ocorrer entre essas categorias. O presente trabalho teve como objetivo a análise da ciclovia da Avenida Boulevard Álvaro Maia, na cidade de Manaus – AM, quanto aos aspectos conflitantes, relacionados a pedestres e ciclistas, bem como o nível de qualidade da infraestrutura, ofertada aos usuários da ciclovia. A metodologia utilizada no respectivo estudo consistiu em observações in loco, registros fotográficos e avaliação das características físicas e geométricas, que permitiram averiguar, de forma eficiente, como se encontra a realidade em relação à infraestrutura da ciclovia em estudo, acessibilidade, sinalização, segurança aos seus usuários, iluminação e outros. Por estar implantada junto ao espaço destinado a pedestres, é comum a existência de conflitos entre esses usuários, como, por exemplo, a presença de pedestres na ciclovia, tornando menos segura a passagem de ciclistas. Problema esse que, somado a interrupção do projeto do qual a ciclovia faz parte, bem como aos desgastes e inconformidades existentes, ocasionou o desuso da infraestrutura. Situações como essas salientam o descaso sofrido, ao longo do tempo, tanto pelos ciclistas, quanto pelos pedestres, causando o desestímulo ao uso desses modos de transporte. Em vista disso, foi proposto a instalação de separador físico, atualmente inexistente, com aberturas ao longo do trajeto para a travessia de pedestres, sendo devidamente sinalizadas, evitando assim a invasão de espaço de uso entre essas categorias.

Palavras-chave: Ciclovia. Conflitos. Pedestres. Ciclistas.

PROPOSTA DE MELHORIA PARA AS CALÇADAS NA REGIÃO DO HOSPITAL DAS CLÍNICAS - UFG

JOÃO PAULO SOUZA SILVA

jpps@ufg.br

Professor do Curso de Engenharia de Transportes - FCT/UFG

GABRIELA CHIRSTLANE PEREIRA DUARTE

gabrielachristiane@gmail.com

Graduandos em Engenharia de Transportes - FCT/UFG

ROMILTON CARNEIRO DA SILVA

*rocagyn2013@gmail.com**Graduandos em Engenharia de Transportes - FCT/UFG*

As leis e normas de acessibilidade servem para padronizar as construções, nesse caso das calçadas, de forma que atenda, minimamente, às necessidades de todos, oferecendo a possibilidade e a facilidade de as pessoas se deslocarem para qualquer local, sem a necessidade de um terceiro para auxiliá-las. Nesse trabalho, foi feito um estudo de caso, por meio de utilização de questionários, com os pacientes do Hospital das Clínicas da UFG e, ainda, um levantamento fotográfico da situação das calçadas e acessos, nas regiões adjacentes ao local. Tal estudo teve como finalidade realizar a avaliação da qualidade das calçadas e a quantificação de serviços, para a adequação desse trecho, a fim de torná-lo acessível, principalmente para aquelas pessoas com necessidades especiais ou mobilidade reduzida. Para tal, utilizou-se como base a NBR 9050, que trata da acessibilidade de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. As entrevistas com as pessoas que acessam, diariamente, o HC apontaram que a grande maioria desconhece as leis e normas de acessibilidade e, por isso, não exigem seu cumprimento. Além disso, o local em questão foi fotografado e teve algumas características físicas levantadas, para a aplicação de procedimentos sugeridos pela lei e códigos de acessibilidade. A partir daí, foi observado que o estado atual das calçadas se dá pela ineficiência ou a falta de manutenção ou, ainda, por terem sido construídas antes da criação das normas de acessibilidade vigentes. A UFG, por sua vez, comenta que uma possível reforma na região é algo bastante burocrático, uma vez que existem inúmeros ambulantes na região e, qualquer tentativa de removê-los, é algo problemático. Entretanto, no caso da realização da reforma, seria observada uma melhoria na qualidade da mobilidade na região, uma maior segurança e uma maior independência pessoal, principalmente aos usuários do HC que, em sua grande maioria, são pessoas com mobilidade reduzida ou deficientes físicos.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Acessibilidade. Calçadas. HC/UFG.

MOBILIDADE URBANA: SOLUÇÕES INTELIGENTES PARA PLANEJAMENTO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS

ROSANA DA CRUZ PINTO

moendapcruz@yahoo.com.br

ALANA DA CRUZ CAVALCANTE

alanacruzcavalcante@gmail.com

Universidade Federal do Pará - UFPA

As grandes cidades e regiões metropolitanas do Brasil vivem problemáticas cotidianas, provenientes da falta de planejamento urbano, em desacordo com o fenômeno de crescimento populacional desses grandes centros, refletindo na Mobilidade Urbana inadequada. As consequências são notadas nos congestionamentos das principais vias, espaços públicos impróprios para pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais, poluição ambiental, visual e sonora, não racionalização do recurso público, crescentes números de acidentes de trânsito, entre outros transtornos. A mobilidade urbana envolve diversos serviços e infraestrutura, de forma a permitir acesso seguro e eficiente por parte das pessoas aos espaços, tais como: moradia, emprego, saúde, educação e lazer. Projetos, que priorizem a mobilidade urbana sustentável, devem ser a ideia central dos objetivos dos agentes administradores das cidades, juntamente, com toda a população, não necessariamente criando novas estruturas, mas otimizando as que já existem. Tais soluções podem abranger desde uma simples melhoria para o pedestre, como calçadas ajustadas e niveladas, construção e manutenção adequada de cicloviárias e ciclofaixas, até a utilização de recursos tecnológicos para implantação de sistemas inteligentes e automatizados, para o setor de transporte e logística urbana. Prezar pelos transportes coletivos de qualidade e seguros é um

grande incentivo à diminuição de veículos particulares nas ruas, já que, de acordo com a pesquisa sobre Mobilidade Corporativa, feita pela PARAR & Mindminers (2018), 53% dos entrevistados abandonariam seu carro próprio, se tivessem outras alternativas. A exemplo do que já ocorre nas grandes cidades em todo o mundo, que utilizam transportes sobre trilhos, hidrovias urbanas, sistemas de bilhetes únicos e controle de fluxo, bicicletários e rotas estratégicas para os ônibus. Isso é a intermodalidade a favor da mobilidade urbana, com planejamento, cidadania e civilidade, garantindo um espaço viável para a circulação de pessoas de forma acessível, segura, econômica e, ecologicamente, correta.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Planejamento. Soluções. Inteligentes.

TODOS SÃO PEDESTRES, CARACTERÍSTICAS DO ANDAR A PÉ

ESTHER LAÍS BORGES PEREIRA

estherborges53@gmail.com

KALEBE CAMELO DIAS DE OLIVEIRA

kalebe290799@gmail.com

NELTON NATTAN AMARAL NUNES

neltonnattan@hotmail.com

Universidade Estadual de Goiás, Campus Cora Coralina.

Em variadas cidades, onde se deslocar é uma tarefa complexa, andar a pé figura como uma excelente opção de mobilidade. Os deslocamentos a pé apresentam características específicas, influenciadas diretamente pela velocidade ao caminhar e pelas condições das calçadas que formam o sistema viário do pedestre. Compreender e reconhecer essas características de caminhar, associadas às funções e usos das ruas da cidade, são condições essenciais para definirmos conexões e estabelecermos uma malha para a circulação de pedestres. Essa malha forma a rede de circulação, em que os deslocamentos, com origem e destinos definidos, passam a se interligar por meio das calçadas, escadas, passarelas e travessias de toda a cidade, tendo, ao longo do seu trajeto, soluções de engenharia e urbanismos que possam garantir as condições de segurança e conforto do pedestre. Por meio de planejamento adequado, que garanta articulações entre as vias do bairro e os principais pontos de interesse (escolas, terminais de transporte coletivo, centros esportivos), é possível definirmos programas de conservação, manutenção e melhoria do sistema de calçadas da cidade, articulando e integrando o sistema de circulação a pé. A calçada é indispensável, quando nos referimos a caminhar pela cidade e, por isso, necessita de conexões feitas pelas travessias, sem as quais não há como fazer um trajeto a pé. Ao encontrarmos obstáculos nas calçadas, como buracos, degraus, comércios ambulantes, lixo ou largura insuficiente ao número de pedestres, o indivíduo se sente desencorajado a realizar seu percurso a pé. É importante destacarmos que a manutenção e conservação da rede de circulação do pedestre é responsabilidade de todos nós.

Palavras-chave: Mobilidade. Cidade. Caminhar.

A PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO NA AV. GUSTAVO PAIVA - MACEIÓ/AL

EVELINY DOS SANTOS

eveliny.santos@fau.ufal.br

Universidade Federal de Alagoas – UFAL

MARLANA DA CONCEIÇÃO ACIOLI

mariannaacioli@gmail.com

Centro Universitário Tiradentes – Unit AL
 RENAN DURVAL APARECIDO DA SILVA
rnsilva@gmail.com

Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas – DETRAN/AL

Com o desenvolvimento das atividades portuárias, na cidade de Maceió-AL, no século XIX, eixos viários se formaram para escoamento da produção; dentre eles, o eixo Comendador Calaça, formado por quatro avenidas, sendo uma delas a Av. Comendador Gustavo Paiva que liga o centro à planície litorânea norte, conectando com a rodovia AL 101 – principal via de acesso para Pernambuco. No entorno desses eixos viários ocorreu a ocupação da cidade, onde a população estruturou-se próxima aos modais existentes na época, pela facilidade de deslocamento. A avenida é a principal conexão entre os bairros de Mangabeiras, Cruz das Almas e Jacarecica – esse último pertencia à área rural, sendo incorporado ao meio urbano no novo abairramento de 2000 (Plano de Desenvolvimento), recebendo investimentos para infraestrutura. Desde então, essa região passou a ter uma dinâmica especulativa da expansão urbana, voltada ao litoral norte, com a priorização do transporte individual motorizado, um privilégio para poucos, levando em consideração a condição financeira dos moradores que sofreram com o processo de gentrificação. A “extravagância” das vias, suprimindo os espaços pedonais não cria alternativas de deslocamento justas para todos, indo de encontro à Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), como é possível observar nos dados do DETRAN/AL, em que 112 acidentes foram registrados, em 2011, na Av. Gustavo Paiva, com três mortes, elegendo essa avenida, no referido ano, como aquela, entre as cinco da cidade, onde mais vítimas foram a óbito. Com base na problemática atual dessa importante avenida, esse trabalho se propõe a discutir, tendo por base a legislação vigente, a democratização incluída desses espaços, focando na segurança viária, humanização e direito à cidade.

Palavras-chave: Av. Gustavo Paiva. Mobilidade. Urbana. Democratização. Espaço.

A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE URBANA NO PLANEJAMENTO DE UMA CIDADE

LARISSA PEREIRA PANISSET DA SILVA

panisset.larissa@gmail.com

LETICIA MENDES TEIXEIRA

lethiciamendes91@gmail.com

MICHELLE SILVEIRA MAGRI

michelle-smagri@hotmail.com

Universidade Católica de Minas Gerais

Grandes oportunidades de emprego, instalação de grandes indústrias, presença de uma importante matéria-prima são alguns dos fatores que contribuem para o crescimento de uma cidade, cujo reflexo é percebido no crescimento populacional, sendo necessário fazer uso do planejamento urbano, a fim de garantir um desenvolvimento com qualidade socioambiental. O planejamento urbano contempla diversos setores do funcionamento da cidade, dentre eles a mobilidade, pois se mal planejada, pode causar problemas na locomoção de pessoas e automóveis, que irão desencadear inúmeros transtornos na economia, saúde pública e, principalmente, na diminuição da qualidade de vida dos cidadãos. A mobilidade se torna um fator imprescindível, pois permeia as condições em que pessoas e cargas se locomovem dentro do espaço urbano. Portanto, é importante discutir o assunto para poder encontrar alternativas que ofereçam uma melhor qualidade por meio da diminuição do tempo de deslocamento, tornando o espaço mais acessível e fazendo-o mais seguro. Essas discussões resultaram no plano de mobilidade, ferramenta essa que tem como finalidade a integração entre os diferentes modais de transporte, melhorias na acessibilidade e na mobilidade de pessoas e cargas na cidade. A fim de mostrar a

importância da mobilidade urbana no planejamento de uma cidade, esse trabalho apresenta um estudo de caso da Rodovia Amaral Peixoto/RJ-106, que atravessa diversos municípios, sendo uma das mais importantes rodovias da Região dos Lagos. O estudo contempla o trecho entre o km 153 e km 167,1, que abrange as cidades de Rio das Ostras-RJ e Macaé-RJ. Ambas tiveram um “boom” econômico, devido à exploração do petróleo que, sem um planejamento urbano adequado (ou mesmo inexistente), viram sua população crescer 190% e 50%, respectivamente, ultrapassando 100 mil habitantes. O artigo expõe os impactos da falta de planejamento urbano e os transtornos vivenciados pela população, devido ao grande fluxo de carros, pessoas e cargas que, diariamente, fazem o movimento pendular entre as duas cidades, além de, também, discutir algumas propostas que resolvam ou mitiguem os problemas gerados por essas mudanças.

Palavras-chave: Planejamento. Urbano. Qualidade. Plano. Mobilidade.

PARA ALÉM DA CALÇADA: A MOBILIDADE A PÉ COMO UMA QUESTÃO DE DESENHO URBANO

ANGÉLICA DE AMORIM ROMACHELI

angelicaarg@yahoo.com.br

Curso de Arquitetura e Urbanismo - CCET/UEG

As metodologias de análise e desenho, de espaços adequados à mobilidade a pé, em geral, concentram-se sobre o “espaço viário do pedestre”, a calçada. Essa visão, certamente relevante, e ponto de partida para as políticas públicas existentes, é estrutural para a construção de um espaço, minimamente, seguro para o pedestre, em meio ao tráfego veicular crescente e à grande profusão de obstáculos de todos os tipos. Entretanto, se o objetivo é o planejamento de cidades, em que o caminhar seja um modal de transporte competitivo, em meio a um processo intenso de motorização, não basta construir cidades com calçadas adequadas. Para que seja possível escolher caminhar, é preciso construir a “ciudad próxima” (LAMIQUIZ, 2007). Esse trabalho discute critérios urbanísticos para o desenho da “ciudad próxima”, a partir dos quais, aliás, estruturam-se os espaços urbanos, ao longo de milênios de história, cuja lógica se alterou apenas no último século. Essa cidade é contínua, diversa, densa e conectada, de maneira a manter a maior parte dos deslocamentos diários, sob o raio de ação da marcha a pé. Além de se estruturar a partir do tamanho das pernas humanas, esse entorno deve responder a outras necessidades das pessoas, como: escala, fechamento, percepção de segurança, motivação e interesse. Ao estudar a produção de espaços urbanos, constituídos a partir de empreendimentos implantados pelo mercado privado de habitação, em Goiânia, ao longo da última década, a pesquisa pôde indicar, em um processo que, certamente, encontra eco em um grande número de cidades brasileiras, de diversos tamanhos e em diversas regiões, um processo de desfazimento dessas características, naturalmente existentes nas cidades pré-rodoviárias, o que evidencia um relevante processo de (des) construção da caminhabilidade.

Palavras-chave: Cidade. Caminhável. Caminhabilidade. Desenho. urbano.

COMO INCENTIVAR O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO

MARLANA MACHADO DOS ANJOS

marimachado685@gmail.com

O acelerado desenvolvimento urbano das cidades brasileiras gerou problemas complexos tanto ambientais, quanto social e econômico. Com o aumento da população na zona urbana, levou a necessidade de utilizar o transporte público coletivo para se deslocar nas cidades, ocasionando o aumento na demanda do uso do transporte público, mas o sistema de transporte não acompanhou o crescimento popula-

cional, enfrentando problemas estruturais, pois há necessidade de pensar no conforto dos usuários, mas não é o que ocorre, devido ao transporte não ser tão atrativo a população, pois no planejamento urbano prioriza mais o uso do transporte individual do que o coletivo, causando problemas como o aumento de carros nas ruas, congestionamento, assim ocorre a redução da demanda de passageiros e a frequência de ônibus, o aumento do custo operacional, levando os usuários optarem pelo transporte individual. O objetivo do trabalho é apresentar incentivos e ações de como implantar o uso de transporte de qualidade no município de Goiânia de uma forma mais segura e sustentável. Através da revisão do conceito de mobilidade urbana é preciso qualificar as rotas do transporte público, sendo que as condições da infraestrutura urbana no caminho do usuário e no entorno dos terminais de ônibus influencia a escolha do usuário por esse modal. É necessário uma adequação do sistema de transporte e mobilidade urbana, assim dedicar o espaço público com foco no transporte com faixas exclusivas e diferentes configurações das ruas, com foco no cliente do transporte do público.

Palavras-Chave: Mobilidade. Transporte. Público

ESTUDO DE CASO DA RELAÇÃO ENTRE A IMAGEM DA CIDADE E MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRES

THAINY RODRIGUES DAMASCENA

thainyrd@gmail.com

UNIP/GO

Desde que ocorreu o “boom” dos automóveis nos centros urbanos, muitos problemas ligados à locomoção surgiram e, com isso, conseqüente preocupação em criar alternativas e incentivos, para que a população busque novas formas de mobilidade. Muitas cidades já tiveram êxito para driblar o grande tráfego de automóveis. É o caso de Londres que, por meio de uma legislação específica para os automóveis e de outras estratégias, conseguiu restringir a circulação de veículos em áreas movimentadas. Uma das formas adotadas para diminuir o tráfego de automóveis, em Londres, foi a instituição do pedágio urbano, que consiste na cobrança de uma taxa para trafegar em vias de grande circulação. Além de inibir a locomoção por esses locais, o dinheiro arrecadado, de quem trafega nessa rota, é investido em transporte público, para que as pessoas tenham acesso a um serviço de qualidade. Outra estratégia utilizada é o ônibus grátis, para menores de 16 anos, visto que vias próximas a escolas tendem a ficar congestionadas. Essa iniciativa foi criada com a intenção de que os pais não precisem levar seus filhos, diminuindo o tráfego dessa região. Além disso, foram criadas campanhas de incentivo ao ciclismo e à caminhada, destacando os benefícios para a saúde e meio ambiente. Em suma, Londres é considerada um exemplo de mobilidade urbana, porque, além de todos os incentivos e leis que inibem o uso desenfreado do automóvel individualmente, é uma cidade que investe nos espaços públicos de locomoção, como calçadas e ciclovias e na imagem da cidade, que atrai os olhares de quem caminha pelas ruas. Não há como pensar em estratégias, sem planejar uma forma para que a cidade as comporte, proporcionando qualidade e conforto no percurso das pessoas. Isso é conquistado por meio de um urbanismo de qualidade.

Palavras-chave: Urbanismo. Planejamento. Parques. Ciclovias.

VARIÁVEIS QUE INFLUENCIAM O USO DE BICICLETA NAS CIDADES BRASILEIRAS

AMANDA BASILIO ROMANO

amandaromano27@gmail.com

PASTOR WILLY GONZALES TACO

pwgtaco@gmail.com

Universidade de Brasília - UnB

A bicicleta vem ganhando mais espaço nos últimos anos no Brasil, principalmente por ser um modo muito vantajoso para viagens curtas e médias ou em integração com o transporte coletivo, nos deslocamentos urbanos. E também traz benefícios tanto ao usuário, em questões como saúde e custos, como para a sociedade, por diminuir a poluição sonora e atmosférica e reduzir congestionamentos. Porém, devido à ineficiência da atual infraestrutura cicloviária nas cidades brasileiras, uma barreira dificulta um maior incentivo desse modo de transporte. Acidentes envolvendo ciclistas ocorrem, por exemplo, devido a fatores como falta de iluminação pública e de manutenção das vias, características da via de motorizados desfavoráveis e ausência de campanhas educativas. O objetivo desse estudo é apresentar variáveis que influenciam no uso de bicicleta nas cidades brasileiras; pois, para poder incentivar o uso desse modo é necessário entender o que o influencia, podendo assim ser uma ferramenta valiosa para a tomada de decisão dos planejadores urbanos e de transporte, para propor a melhoria do sistema cicloviário brasileiro. A metodologia utilizada foi a Revisão Sistemática da Literatura, buscando estudos já desenvolvidos sobre variáveis, que influenciam os deslocamentos de ciclistas em vias cicláveis. Como resultado, foi possível levantar diversas variáveis referentes ao usuário (ciclista), a atributos da viagem, ao tráfego de motorizados, a características da infraestrutura, ao modo de transporte (bicicleta), a questões socioculturais e ambientais. É esperado que, ao se analisar essas variáveis, seja possível propor melhorias ao sistema cicloviário brasileiro, promovendo o uso seguro da bicicleta como modo de transporte nas áreas urbanas.

Palavras-chave: Transporte. Mobilidade. Ativa. Sistema. Cicloviário.

PERSPECTIVA SOBRE O DESLOCAMENTO PEDONAL DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE COLETIVO EM TERESINA-PI

LUCAS CÉZAR SANTANA FERREIRA

lucascezarferreira@gmail.com

WHITTILLEY DE ARAÚJO ALMEIDA RODRIGUES

whittlley@live.com

Instituto de Ciências Jurídicas e Sociais Professor Camillo Filho

O desenvolvimento da cidade de Teresina, Piauí, baseou-se ao longo de décadas no modelo “rodoviário”, em que a prioridade era dada a veículos, ao invés de pedestres. O grande contingente de automóveis atentou a administração municipal para melhoria das vias, o que, equivocadamente, colocou em segundo plano o desenvolvimento do transporte coletivo e, conseqüentemente, comprometeu a caminhabilidade da população em geral. De maneira tardia, o novo sistema de transporte coletivo da cidade foi implementado em 2018, com novas estruturas concretas, sem levar em conta o impacto do deslocamento pedonal sobre os usuários. O presente estudo pretende investigar os fatores que dificultam, diretamente, a caminhabilidade no trajeto diário da população às paradas/terminais/estações de ônibus. Na pesquisa, verificou-se que a insegurança, o desconforto térmico e o calçamento ruim são aspectos diretos que afetam a vida dos usuários no seu cotidiano, demonstrando que os mesmos fazem uso do transporte coletivo, por não possuírem transporte automotivo particular. Tais fatores também são características que dificultam a experiência dos futuros possíveis usuários, dos quais 65,4% consideram que o trajeto de deslocamento até às paradas/terminais/estações de ônibus é um obstáculo, para usufruírem do transporte coletivo. A melhoria da experiência pedonal de cada indivíduo aponta para um possível aumento de usuários no transporte coletivo, contribuindo para a efetivação de uma mobilidade

urbana democrática e sustentável – perspectiva que vem sendo ignorada na implementação do novo sistema de transporte coletivo da cidade. Por meio de análise e discussão dos resultados, concluiu-se que o diálogo administrativo deve integrar, de maneira imediata, o plano diretor de mobilidade urbana com outros planos, como o de segurança pública e arborização, que se encontram atualmente negligenciados.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Transporte. Coletivo. Caminhabilidade.

RELAÇÃO DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO (INTHEGRA) COM O USO DA BICICLETA EM TERESINA-PI

LUCAS CÉZAR SANTANA FERREIRA

lucascezarferreira@gmail.com

ROSEANA MARTINS RIBEIRO

roseana_mr@hotmail.com

WHITTLELEY DE ARAÚJO ALMEIDA RODRIGUES

whittleley@live.com

Instituto de Ciências Jurídicas e Sociais Professor Camillo Filho

O desenvolvimento sustentável já é premissa para o planejamento urbano da cidade de Teresina, Piauí, desde o início dos anos 2000. Todavia, a inserção de políticas de mobilidade, que contribuem para tal, ainda está atrasada. O presente trabalho visa analisar a relação do novo sistema de transporte coletivo (INTHEGRA), implementado na capital piauiense, com o uso da bicicleta como desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável. A corrente política do município baseia-se em um desenvolvimento territorial, no qual integra o modo bicicleta aos transportes públicos coletivos, através de seus terminais e estações, reduzindo o consumo de combustíveis e emissão de poluentes. Dessa maneira, o sistema INTHEGRA traz ações estruturais em projeto que corroboram com essa compatibilização, como o aumento de ciclofaixas e a instalação de bicicletários nos terminais de integração. Entretanto, a realidade nas ruas da cidade, quatro meses após o início do sistema, demonstra que o mesmo pouco tem contribuído para o uso efetivo da bicicleta e está, possivelmente, distante de assim fazer. Por meio de respostas de questionários aplicados online e in loco, nos terminais de integração, constatou-se que apenas 11,8%, dos usuários do sistema, utilizam bicicleta e 28,5% intencionam usá-la no futuro. A grande maioria que não utiliza bicicleta não se sente segura em usá-la, e/ou considera que a cidade não possui ciclovias suficientes, e/ou acham desconfortável. O planejamento atual intenciona estruturar a cidade para o transporte sustentável, mas não reconhece a população e suas necessidades imediatas. O artigo apresenta as análises e determina as fragilidades na implantação do novo sistema, discutindo que soluções podem ser desenvolvidas, ainda em tempo, para consagrar a bicicleta como meio de transporte que auxilie e perpetue na mobilidade da cidade.

Palavras-chave: Mobilidade. Transporte. Coletivo. Bicicleta. Transporte

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO RIO NEGRO, COMO ALTERNATIVA PARA O TRANSPORTE URBANO NA CIDADE DE MANAUS-AM

YTHANA ISIS LOPES DA SILVA AFLITOS

ythana.aflitos@gmail.com

KATTYLINNE DE MELO BARBOSA

kdbarbosa@uea.edu.br

Universidade do Estado do Amazonas

JOSSANDRA ALVES DAMASCENO

joba.alves@gmail.com

Faculdade Martha Falcão

Transporte aquaviário é um modo de deslocar cargas ou pessoas em rios, lagos ou mares. Possui vantagens como baixa emissão de poluentes, menores custos em infraestrutura, manutenção e maior segurança. Sendo muito utilizado na bacia Amazônica principalmente no estado do Amazonas por contemplar extensas redes hidrográficas. Em contrapartida no município de Manaus há um aumento de veículos particulares e um crescimento desordenado que distancia a população dos centros urbanos, criando um cenário desfavorável para o transporte urbano na cidade atualmente. Desta maneira, este estudo verifica a viabilidade técnica do transporte aquaviário como transporte coletivo na orla de Manaus, considerando três terminais para embarque e desembarque dos passageiros, nos bairros do São Raimundo, Centro e Ceasa. Constituindo uma avaliação em três terminais portuários de acordo com a norma de acessibilidade NBR 15.450:06, visando caracterizar o potencial de navegação do rio Negro, por meio de dados batimétricos, assim como as dimensões lineares da embarcação do tipo lancha para por fim, levantar a demanda de passageiros através de dados da SMTU e da pesquisa “sobe e desce” nos transportes coletivos que circulam nas áreas dos portos. Por conseguinte, nenhum terminal cumpriu os critérios normativos de modo satisfatório, haja vista que as profundidades encontradas no rio Negro são ideias para a navegabilidade da embarcação escolhida, e a demanda de passageiros que se deslocam dos bairros escolhidos para o centro é relevante para o sistema. Desse modo, a viabilidade técnica do sistema ficou comprometida, justamente pela ausência de acessibilidade para os passageiros, em especial para as pessoas com deficiência física, necessitando de adequações para atender a norma e tornar o sistema viável.

Palavras-chave: Transporte. Aquaviário. Urbano. Amazônia. Manaus.

OS PROBLEMAS DE MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO DA RUA 44 EM GOIÂNIA: UMA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA

CAMILA BORGES DA SILVA

camilaborges.au@gmail.com e Orientador: Dr. Camilo Vladimir de Lima Amaral –

camilonla@gmail.com

Programa e Pós-Graduação Projeto e Cidade – Universidade Federal de Goiás.

Tem-se discutido muito a respeito de uma nova e necessária urbanidade que priorize os pedestres, o transporte público, ciclovias e uma maior acessibilidade, a fim de que os espaços públicos sejam acessíveis e voltados aos pedestres, bem como o trânsito seja reformulado, priorizando menos os carros e cada vez mais o transporte público e as ciclovias. Os locais com alta concentração de atividades econômicas se tornam densos, atraindo e concentrando uma alta quantidade populacional, o que, possivelmente, resultará em transtornos para esses locais, tanto em infraestrutura, quanto em mobilidade urbana. A região da rua 44, no centro de Goiânia, atrai para si um elevado fluxo de pessoas diariamente, principalmente aos finais de semana; exercendo uma quantidade maior do que a infraestrutura da região suporta. Considerando os impactos na mobilidade urbana da região, resultantes de sua alta atratividade, objetiva-se apresentá-los, registrá-los, analisá-los e propor soluções viáveis e plausíveis para uma melhoria. Para tanto, o presente artigo, faz uso de referencial bibliográfico, de registro etnográfico e de proposta de intervenção urbana de mobilidade realizada. O estudo etnográfico, embasado no referencial sobre mobilidade urbana, acessibilidade, trânsito e espaços urbanos de qualidade possibilitaram observar e analisar os impactos na região. Resultando na percepção de que o transporte público sofre alterações, aos finais de semana, causando danos aos usuários, bem como a obstrução das vidas pelos automóveis, a falta

de acessibilidade nas calçadas e a apropriação ilegal dos ambulantes nas calçadas, ruas e ilhas, gerando desconforto e incômodo aos usuários da região. A análise resultante da percepção, por meio do registro e vivência in loco permitiu e possibilitou a elaboração de uma proposta de intervenção urbana, a qual propõe um plano de mobilidade urbana de qualidade, que visa sanar todas as deficiências e problemas da região, a ser implantada de forma eficaz e viável.

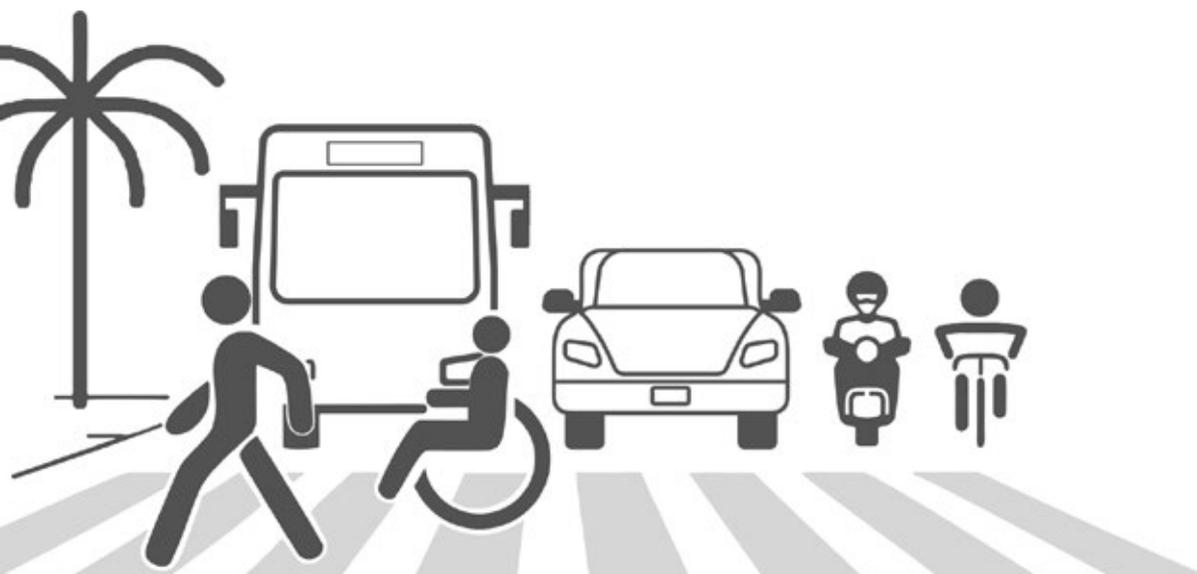
Palavras-chave: Mobilidade. Região da 44. Etnografia. Intervenção. Urbana.



GT2 – MOBILIDADE URBANA: PARA QUE E PARA QUEM?

Proponentes: Dr. VINÍCIUS POLZIN DRUCIAKI UEG/ CORA - CORALINA
e Me. FERNANDO CAMARGO CHAPADEIRO - CCET/UEG

A mobilidade urbana é um fenômeno que releva, ainda que em partes, a dinâmica da vida na escala do lugar. Este tema demanda uma visão holística, que seja capaz de aproximar os elementos que condicionam e até determinam a qualidade e o ritmo de vida das pessoas. Nesse sentido, o Grupo de Trabalho sobre Mobilidade Urbana: para que e para quem? O V Fórum Estadual de Mobilidade Urbana, tem como intuito reunir discussões oriundas de pesquisas científicas, relatos de experiências, atuação de movimentos sociais e demais atuações, a fim de ter uma leitura e um panorama da mobilidade urbana no Estado de Goiás. Diante da realidade em que o direito à mobilidade urbana tem sido negado em várias realidades, seja do pequeno aglomerado urbano a metrópole, convidamos acadêmicos, técnicos, professores, gestores, militantes dos movimentos sociais e demais interessados para refletirmos a cidade que vivemos, o acesso que temos, e a mobilidade urbana que queremos.



AS DIFICULDADES PARA O PORTADOR DE MOBILIDADE REDUZIDA NOS MUNICÍPIOS DE PEQUENO PORTE.

MÁRCIA REGINA CRESTANI
marciadolixo@hotmail.com

A restrição dos pequenos municípios com menos de vinte mil habitantes para a participação das cidades nas políticas urbanas demonstra a restrição ao direito à cidade para os cidadãos que ali vivem, já que os mesmos desde a Constituição Federal de 1988 através dos artigos 182 e 183 que estabeleceram que o poder municipal tivesse a função de administrar seu espaço urbano, para garantir o bem-estar de seus habitantes e o desenvolvimento das funções sociais da cidade, no entanto estes municípios permanecem à margem dos instrumentos de gestão urbana. No Estado de Goiás dos 246 municípios, 201 ficam à margem destas legislações justamente por não possuírem mais de 20.000 habitantes. Os dados do IBGE demonstram que a maioria dos jovens migra para as cidades que possam lhes dar a oportunidade de estudos e trabalho. Com isso os que permanecem nos pequenos municípios estão envelhecendo. Como abordagem metodológica deliberou-se por uma pesquisa qualitativa, do tipo exploratório com procedimento bibliográfico. O objetivo do estudo é refletir e proporcionar maiores informações sobre este assunto especialmente, para os municípios goianos de pequeno porte com menos de 20.000 habitantes. Os resultados da pesquisa indicaram que esses municípios têm dificuldades financeiras para instalarem a mobilidade urbana que é de suma importância para a comunidade e que os gestores municipais confrontam com a urgência de implantar e ao mesmo tempo impossibilitados.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Reduzida. Municípios. Pequeno.

CICLOVIAS EM GOIÂNIA: DIREITO OU PRIVILÉGIO?

JACKELINE MENDES FERREIRA
jackeline.m.ferreira@gmail.com
RODRIGO RODRIGUES FREIRE GOMES
rodrigo.rodriguesfg@yahoo.com.br
FCS-UFG / IESA-UFG

Apesar de ser considerada uma cidade planejada, Goiânia sofre com pontos de falta de organização e de planejamento em sua dinâmica socioespacial. Atualmente, com um desordenado crescimento, diversos problemas emergem e colocam em risco a solidez e a qualidade de vida da população goianiense. Entre elas, podemos destacar a questão da mobilidade urbana que, em Goiânia, é uma questão recorrente, devido à exorbitante utilização de veículos particulares, o que contradiz e adversa com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Esse fato se evidencia na disputa feroz entre carros e motos, provocando congestionamentos, acidentes e um ambiente totalmente insultuoso no trânsito da cidade. Adentrando a essa questão, o Plano Diretor de Goiânia traz a mobilidade urbana como atributo indispensável a um bom funcionamento da cidade, idealizando facilidades de deslocamento de pessoas e bens dentro da área urbana. Frente a isso, notam-se alguns tímidos esforços das políticas públicas em tentar resolver alguns desses problemas de mobilidade, entre eles a construção de ciclovias, vista pelas autoridades públicas como um projeto de incentivo ao uso das bicicletas pelos habitantes de Goiânia. Isso porque a cidade oferece um relevo favorável para esse tipo de transporte. Contudo, ao analisar os locais de implantação dessas ciclovias, levantamos as seguintes questões: Por que as ciclovias estão interconectadas somente aos parques urbanos de Goiânia? Por que grande parte dessas ciclovias estão na zona nobre da cidade? Por que não há ciclovias nas áreas periféricas? Partindo dessas questões triviais, é que pretendemos fomentar e encaminhar o debate sobre essa sensível problemática, sugerida no título, baseados na crença de que o transporte por bicicletas poderia trazer qualidade de vida a toda população goianiense, além de se tornar uma alternativa para o caótico e anárquico trânsito da cidade de Goiânia.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Ciclovias. Políticas Públicas.

BRT NORTE SUL EM GOIÂNIA: PERFIL URBANO

ELLARA MOREIRA SANDIM FERREIRA

sandim.eliara@gmail.com

DR. A MIRACI KURAMOTO NUCADA

miracipu@gmail.com

Curso de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Goiás

O presente estudo resulta de uma pesquisa que dá suporte à elaboração de proposta para a melhoria da acessibilidade de usuários ao futuro sistema de transporte BRT Norte Sul em Goiânia, tema de Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. O recorte espacial considerado para a pesquisa é o entorno imediato do trajeto do BRT: faixas bilaterais de 500 metros do Eixo Norte Sul, também chamado de Corredor Goiás, foi definido no Plano Diretor 2007 como Eixo Estruturante de Desenvolvimento, e faz parte da Macro Rede Viária Básica. As pesquisas iniciais levaram a dividir o trajeto do BRT em 5 trechos que se mostraram de características internas aproximadas, tais como: densidade, aglomeração de equipamentos urbanos, características de uso do solo, e outros aspectos sociais como: população, faixa etária da população, renda, alfabetização. Esses dados foram utilizados para a confecção de mapas ilustrativos das características apontadas por trecho e tema, e resultaram em interessante e revelador diagnóstico do perfil urbano do Eixo Norte Sul. O estudo demonstra como o eixo Norte Sul possui perfil urbano diversificado, cujas necessidades particulares não devem ser suprimidas em um projeto urbano de microacessibilidade ao eixo BRT. Este estudo é importante por tratar-se de um trabalho inédito, baseado em microdados do IBGE e levantamento de dados em campo, desde os primeiros bairros situados ao extremo sul do Eixo, localizados em Aparecida de Goiânia até à Vila Finsocial em Goiânia, num total aproximado de 27 km.

Palavras-chave: Uso. Solo. Microacessibilidade. Transporte. Coletivo.

A MOBILIDADE URBANA SOB A ÉGIDE DA EQUIDADE E INCLUSÃO SOCIAL

ADRIANA MODESTO DE SOUSA

anairdamodesto@gmail.com

PASTOR WILLY GONZALES TACO

pwgtaco@gmail.com

PHILIPPE BARBOSA SILVA

philippe1303@hotmail.com

Faculdade de Tecnologia - FT/ Universidade de Brasília / UnB

O presente resumo trata do relato de experiência e principais resultados advindos do 1o Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda - SAMUPPS e 2o Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Equidade e Inclusão social - SAMUPEIS, ocorridos na Universidade de Brasília - UnB. Os referidos eventos objetivaram fomentar a criação de espaços dialógico-reflexivos, abordando a mobilidade urbana, a partir de leitura holística, atenta às necessidades e demandas de segmentos sociais específicos. Como principais resultados, destacam-se que o 1o SAMUPPS contou com participação diversificada desde gestores públicos, estudantes e pesquisadores, oriundos de cinco estados brasileiros. Como pontos positivos, foi destacado o ineditismo do evento ao apresentar a mobilidade urbana, a partir da interface Linguística/Engenharia de Transportes. Quanto ao público participante, 14,45% eram surdos, 9,5% são parentes de pessoa surda, 21,2% são amigos de pessoa surda, 27,95% trabalham com pessoa surda. Os participantes destacaram que é fundamental que os serviços de transporte público ofereçam condições adequadas de uso a todos os segmentos da população. O 2o SAMUPEIS ampliou o escopo de discussão, ofertando protagonismo a outros segmentos sociais como idosos e pessoa com deficiência. A faixa etária do público participante foi de 18 e 75 anos, oriundos de nove estados brasileiros. Dos participantes, 37,57% referiram interesse pelo evento por estudarem ou pesquisarem um dos segmentos

sociais do evento; 4,03% são pessoas com deficiência física, auditiva, visual, intelectual ou múltipla, pessoas com mobilidade reduzida ou idoso; 39,44% por terem interesse nas temáticas do evento e 18,96% declararam trabalhar com um dos segmentos protagonistas do evento. Acredita-se que os Seminários alcançaram os objetivos estabelecidos. Reitera-se a necessidade de se abordar a mobilidade urbana, a partir de conceitos de cidadania em sentido lato e cidadania solidária, este último sendo eixo norteador para o próximo seminário.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Inclusão. Social. Equidade.

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DA MOBILIDADE URBANA: UM DESAFIO NA CONSTITUIÇÃO DO DIREITO À CIDADE

MARIA ANGÉLICA DE SOUSA SANTOS

sousamariaangelica@gmail.com

Graduação em Geografia no Instituto de Estudos Socioambientais-UFG.

NATÁLIA MULLER DE DEUS

nataliamullerdedeus@gmail.com

Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia / UnB

A mobilidade urbana e as redes que a constituem na cidade têm ganhado, cada vez mais, destaque nos debates, acerca da questão urbana no Brasil, não somente por seu papel na realização do cotidiano, como também pelas estratégias e interesses por trás da sua produção. Essa produção/reprodução/apropriação (significante) é concebida por grupos com interesses político-econômicos que dominam e constroem as formas, estruturas e funções do espaço e da cidade, e que geram efeitos diretos na vida cotidiana de toda a sociedade. Com o intuito de fornecer uma análise teórico-crítica, e pensar a constituição do direito à cidade, a partir da mobilidade urbana, recorreremos ao formulador e proponente dessa ideia: Henri Lefebvre (1968), que nos coloca diante de uma teoria espacial abrangente (LEFEBVRE, 2001); organizando seu pensamento por meio de tríades, para pensar os processos que se realizam no espaço (homogeneização/fragmentação/hierarquização) e suas formas resultantes (práticas sociais/espços de representação/representações do espaço); e apontando para a urgência da transformação da cidade e da retomada do uso em meio à realização da sociedade urbana (LEFEBVRE, 1999). É preciso primeiramente um esforço de desnaturalização da mobilidade, entendendo seu significante e significado no período atual. Depois é preciso pensar a mobilidade como condição primeira no acesso e na apropriação da cidade pelos cidadãos, enxergando a apropriação popular dos instrumentos de mobilidade, como fator *sine qua non* da democratização da cidade e dos espaços nela presentes. Assim propomos tratar a mobilidade urbana no contexto da produção do espaço e da cidade, na perspectiva de Henri Lefebvre, construindo coletivamente um debate que nos coloque diante da formulação de novas ideias e ações, além de revelar as contradições da realidade para imaginar novas possibilidades de ação, no sentido de alcançar a constituição do valor de uso e do direito à cidade.

Palavras-chave: Mobilidade. Direito. Cidade. Produção. Reprodução

ANÁLISE DA IMPLANTAÇÃO DA ZONA QUARENTA NO CENTRO DE GOIÂNIA

CAMILA BORGES DA SILVA

camilaborges.au@gmail.com e

Orientador: DR. CAMILO VLADIMIR DE LIMA AMARAL

camilovla@gmail.com

Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade – Universidade Federal de Goiás.

A priorização e valorização do pedestre no espaço urbano têm sido cada vez mais implementadas, através de medidas em planos de mobilidade urbana em nível mundial. Medidas essas, que vão na

contramão da crescente valorização do automóvel no espaço urbano, resultante do modelo capitalista, ligado à monopolização do petróleo, ocasionada após a Revolução Industrial, predominante até a atualidade. O pedestre perdeu espaço para o automóvel. Nos grandes centros, onde o fluxo de pessoas circulando é alto, bem como o fluxo de automóveis, registram-se muitos acidentes e mortes, havendo assim, a necessidade de se rever o pedestre como protagonista na mobilidade urbana proposta para estes locais. O centro da cidade de Goiânia foi palco dessa problemática. Com grande número de pessoas e veículos, disputando espaço e vez, registrava-se um número alto de acidentes e mortes, havendo assim a necessidade do Poder Público intervir com medidas, que trariam maior segurança para os usuários da região. A Zona Quarenta foi a medida tomada pela Prefeitura de Goiânia, implantada no ano de 2016, como forma de controlar a velocidade dos veículos até 40km/h, a qual registra flagrantes por meio de fiscalização eletrônica a quem ultrapassar a velocidade estabelecida, dando maior segurança ao pedestre. O presente artigo objetivou apresentar e analisar os resultados da implantação da Zona 40 no Centro de Goiânia, como medida em prol da mobilidade urbana direcionada à segurança do pedestre. O referencial utilizado para o estudo e a análise da mobilidade urbana e de exemplos de medidas adotadas em panorama mundial, possibilitou observar que a Zona 40 é uma medida segura e adotada em diversas cidades e que obtém resultados eficazes e impactantes, que em alguns casos diminuí drasticamente e até zera o número de mortes nos locais de implantação, como observado nos resultados da análise realizada por meio de entrevista e análise de dados.

Palavras-chave: Setor. Central. Goiânia. Zona 40. Pedestre.

PAISAGENS GOIANIENSES: UM OLHAR ATRAVÉS DA JANELA DO EIXO ANHANGUERA

JORDANNA FONSECA SILVA

jordannasilvaf@gmail.com

Universidade Federal de Minas Gerais

As discussões sobre paisagem urbana, segregação socioespacial, cidadania e direito à cidade, levam este trabalho a desenvolver uma reflexão sobre as desigualdades sociais que habitam o espaço urbano na cidade de Goiânia, tendo como principal objeto de análise a Avenida Anhanguera. Para isso, foram utilizadas fotografias do percurso leste e oeste, abarcando toda a avenida no interior da capital, para posterior leitura e análise das imagens. Também foi realizada uma etnografia urbana, com observação e travessia desse pedaço da cidade, a partir do Eixo Anhanguera, veículo que trafega exclusivamente por essa avenida. A partir disso, foram analisadas as condições de mobilidade à disposição dos/as cidadãos/as que utilizam este veículo de massa, BRT. Os resultados apontam para uma estreita relação entre a desigualdade social e a segregação espacial, mostrando como, à medida que nos afastamos das regiões centrais e nos aproximamos das regiões periféricas, os lugares da cidade se alteram, significativamente, no que diz respeito a serviços e estética urbana. Além disso, corroboram os problemas da mobilidade urbana nas grandes cidades: superlotação, desconforto, insegurança (roubos, furtos, assédios); agressões involuntárias (cotoveladas, pisar no pé, quedas etc.); preços abusivos; estruturas de integração abandonadas etc. Ademais, sustenta uma reflexão sobre a apropriação do espaço pelos agentes sociais; como se conformam as múltiplas territorialidades e fronteiras em sua dimensão política; e, ainda, se é possível pensá-lo como um espaço de troca entre os sujeitos sociais ou como uma “guerra de lugares”. Pela janela do “Eixo”, enxergamos as paisagens mudando expressivamente: marcadamente distintas, as regiões e bairros adjacentes à Avenida Anhanguera diferem-se nas paisagens, comércios e serviços oferecidos; casas, prédios, edifícios, monumentos; fluxos de pessoas, veículos e mercadorias; limpeza e “beleza” de ruas, muros e avenidas.

Palavras-chave: Mobilidade. Segregação. Socioespacial. Paisagem. Urbana.

MOBILIDADE URBANA DE CAMPINAS REALIDADE X REQUALIFICAÇÃO.

LORENA MACHADO NACIMENTO

lorenamachadolmn@hotmail.com

Arquiteta e Urbanista

WANNESKA THAYNARA ALVES DA SILVA

wanneska.arquitetura@gmail.com

Arquiteta e Urbanista

Campinas atualmente tem 206 anos sendo importante na fundação da capital de Goiás, onde serviu de suporte da construção de Goiânia. Em 1933 no plano original de Atilio Corrêa Lima reconhece a extensão de Campinas como integração original da cidade, no ano de 2003 no projeto de tombamento federal do traçado viário dos núcleos pioneiros são elencados o setor central e Campinas (SEGPLAN 2015). O bairro de Campinas situa-se à margem direita do Córrego Cascavel, possui uma área de 2,12 km² e 10.918 habitantes, segundo levantamento do IBGE (2012). O setor dispõe uma grande diversificação de usos, decorrendo de grande parte, destinada ao comércio e serviços, localizada na porção sul do bairro, ao passo que, a outra parte, à norte, oferece residências e edifícios institucionais. Com sua predominância comercial, é de grande importância para cidade e também para a região, dado que é incumbido por uma grande parte de arrecadação de impostos do município. Percebe-se que Campinas é de grande importância, tanto na questão histórica e cultural da cidade, como em questões econômicas. Mas em seu processo de desenvolvimento urbano, os valores históricos pereceram em segundo plano, e sua infraestrutura urbana não acompanhou o seu crescimento, acarretando em diversos problemas hoje existentes no bairro. O estudo de caso revela um bairro com adensamento exorbitante, falta de vegetação, sistema viário desproporcional à realidade atual, recuos considerados, gabarito horizontal, poluição sonora e visual, falta de acessibilidade, escassez de áreas de lazer e cultura, etc. Infelizmente o descaso com a região afasta seus valores originais e a valorização da sua história, colocando em relevância a necessidade de requalificação de Campinas, principalmente na mobilidade urbana para reestruturar nossa pioneira.

Palavras-chave: Campinas. Recuos. Bairros. Cidade. Diversidade

GOVERNANÇA E MOBILIDADE: OS INTERESSES DAS CLASSES HEGEMÔNICAS FRENTE AO USO DA CIDADE

MARIA ANGÉLICA DE SOUSA SANTOS

sousamariaangelica@gmail.com

Graduação em Geografia no Instituto de Estudos Socioambientais-UFG.

NATÁLIA MULLER DE DEUS

nataliamullerdedeus@gmail.com

Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia / UnB

Frente às transformações do mundo contemporâneo, restabelecendo relações nos diversos campos sociais, tem-se o Estado, que assume e deixa de assumir novas funções. Para alguns, o Estado entrou em crise, para outros ele apenas modificou seus campos de relações e poder. Contudo, em meio a isso, tem-se uma nova modalidade de governar: a governança que, na descentralização do Estado, surge na união de diversos agentes-atores, buscando novas formas de melhorias. O presente trabalho pretende analisar como o Estado moderno, um Estado claramente classista, utiliza da governança para planejar e executar a mobilidade urbana, questionando o uso dessa prática para estabelecer alianças com agentes-atores hegemônicos da sociedade, visando interesses particulares que não beneficiam a população como um todo. Para que se atinja o resultado almejado será realizada uma breve análise teórico metodológica a respeito do papel do Estado moderno na mobilidade urbana, compreendendo o conceito de governança, bem como o do Estado atual e da utiliza-

ção da governança para fomentar a mobilidade urbana. Questiona-se o uso da cidade, que é organizado por uma classe hegemônica, na qual o Estado faz parte e, dentro dela, estabelece relações de poder. Propõe-se uma análise dialética a respeito da configuração urbana, ultrapassando a análise do fenômeno para atingir a realidade concreta e, com isso, obter plena compreensão das contradições que se estabelecem no campo da mobilidade urbana, colocando em evidência os interesses da classe hegemônica. Observa-se, portanto, que as redes urbanas de mobilidade são construídas para manter as relações já estabelecidas, privando certas camadas da população de determinados espaços. O presente trabalho terá como construção teórica básica os estudos de Henri Lefebvre (1999) a respeito da cidade, propondo uma visão para uma cidade democrática em que os espaços sejam bem usados.

Palavras-chave: Mobilidade. Governança. Direito. Cidade. Moderno.

NOVO PARADIGMA DAS MOBILIDADES: DA DEFINIÇÃO AOS INDICADORES PARA AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA EM DESTINOS TURÍSTICOS

ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA SILVA

elisangela-machado@hotmail.com

Grupo de pesquisa Transporte, Turismo e Desenvolvimento Econômico – PPGT/UnB

O novo paradigma das mobilidades (new mobilities paradigm) emerge tornando-se uma linha de condução nas pesquisas contemporâneas onde, contraditoriamente, movimento e estática se confundem e consubstanciam o viés das investigações, desvelando abordagens mais críticas e humanísticas de forma a exarcebar as ligações entre transporte e sociedade, bem como os benefícios socioculturais do movimento de pessoas e bens pelo espaço. Na área dos transportes, gradativamente, o termo é incorporado à ideia de circulação das pessoas em ambientes urbanizados. Vista assim, mobilidade é mais que o simples ato de transportar: é uma ação de valor, interpretada por meio do movimento físico; da representação; da prática e do (re)ordenamento espacial que se faz e refaz a cada instante em razão do ato de se movimentar. Embora o tema tenha ganhado repercussão com relativa sistematização do conhecimento em todo o mundo, sobretudo na Inglaterra, no Brasil ainda é pulverizado nas áreas do conhecimento (sociologia, engenharia, geografia, antropologia, turismo, entre outras) e de baixa relação interdisciplinar. Na revisão sistemática da literatura nacional as (i)mobilidades encontram-se relacionadas ao tempo dos deslocamentos, às diferenças e convergências entre lugares e aos grupos sociais, mas também, na busca por dirimir as barreiras de impedâncias físicas, sociais e ético-políticas quando o foco é a integração ou a conectividade espacial. Em se tratando de mobilidade dos turistas, os trabalhos trazem análise dos aspectos relacionados à prestação do serviço e, nesse sentido, o desafio posto é como, em um ambiente amplamente móvel impulsionado por motivações diversas, as infraestruturas da mobilidade influenciam na experiência do visitante, e por consequência no desenvolvimento e na atratividade dos destinos turísticos? Assim, um dos primeiros resultados dessa investigação, é contribuir para a conceção de um conjunto de indicadores para avaliação e estruturação das políticas públicas.

Palavras-chave: Mobilidade. Destinos. Turísticos. Infraestrutura. Indicadores

DESAFIOS DA MOBILIDADE ATIVA DA MULHER: UM ESTUDO SOBRE DETERMINANTES PSICOLÓGICOS

JULIANA LELIS PEREIRA

julianalelis@globo.com

INGRID NETO

ingridluizneto@gmail.com

Centro Universitário do Distrito Federal – UDF

A mobilidade ativa refere-se ao uso de modos de transporte não motorizados, como a bicicleta e as caminhadas. Esse tipo de mobilidade reduz, consideravelmente, as taxas de doenças e de sedentarismo, contribuindo para a manutenção da saúde física e mental dos indivíduos. Este estudo busca compreender quais são os fatores determinantes na decisão das mulheres em utilizar a mobilidade ativa, como forma de deslocamento, investigando a influência de variáveis psicológicas nesse comportamento. Foram realizadas entrevistas domiciliares com 709 mulheres, residentes na cidade de Brasília, utilizando o instrumento iConnect. Foi utilizado um modelo de regressão linear múltipla, para identificar quais são os maiores preditores da mobilidade ativa (caminhar e pedalar). Para o comportamento de pedalar, os melhores preditores foram o hábito ($\beta=0,27$; $p<0,001$), seguido da intenção ($\beta=0,23$; $p<0,001$) e da atitude ($\beta=0,14$; $p<0,001$). Já para o comportamento de caminhar, os melhores preditores foram a percepção de controle comportamental ($\beta=0,28$; $p<0,001$), seguido da intenção ($\beta=0,21$; $p<0,001$). Os baixos valores de beta indicam que outros fatores, como a infraestrutura urbana, podem contribuir para explicar a mobilidade ativa da clientela estudada. Discute-se que fortalecer o hábito de usar a bicicleta e aumentar o controle percebido sobre o comportamento de caminhar podem contribuir, significativamente, para que as mulheres tenham uma mobilidade mais ativa. Propõe-se o desenvolvimento de mudanças no tecido urbano e na dinâmica entre as mulheres e o espaço em que se relacionam, de modo que incentivem a maior participação das mulheres na comunidade e no mundo moderno e potencialize a qualidade de vida das mulheres.

Palavras-chave: Mobilidade. Ativa. Mulher. Determinantes. Psicológicos.

ESTUDO DA VIABILIDADE TÉCNICA DE IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO EM MANAUS

CARLOS ITAMAR DE SOUZA GONÇALVES

goncalves.carlos.10@gmail.com

KATTYLLINNE DE MELO BARBOSA

kdbarbosa@uea.edu.br

Universidade do Estado do Amazonas / UEA

Inaugurou-se, recentemente, na cidade de Manaus em seu centro histórico, um sistema de estacionamento rotativo pago, também chamado de zona azul, a fim de melhorar a mobilidade local. O objetivo desse estudo é verificar a viabilidade de implantar esse mesmo sistema na Rua do Comércio, no bairro Parque Dez. Assim sendo, realizou-se, primeiramente, a aferição das dimensões da via e o estudo de sua área de influência comercial. Para isso, os estabelecimentos presentes ao longo da rua foram classificados quanto ao seu tipo de atividade e medido o espaço que ocupam na face da quadra. Os resultados obtidos mostram que, dos 1.400 m de comprimento de face total da via, divididos em sete quadras, mais de 90% correspondem à frente de algum polo atrativo de pessoas, logo, de veículos. A rotatividade do estacionamento na via foi também analisada a partir da pesquisa, realizada nos dias 30 de julho, 01 e 03 de agosto de 2018, que consistiu em monitorar a ocupação das vagas a cada 1 hora, das 08h às 18h. Observou-se a prática comum de ocupação de uma vaga, por um mesmo veículo, durante um turno ou o dia inteiro, impossibilitando, assim, o uso moderado da vaga. Além disso, uma pesquisa de opinião foi aplicada aos usuários do estacionamento, os quais se mostram, em sua grande maioria, insatisfeitos quanto à baixa oferta que encontram, durante o dia, e com a atitude dos “flanelinhas” que agem na área. A partir dos dados, elaborou-se um projeto para o local dispondo de 255 vagas, tempo total máximo de permanência de 2h e valor de R\$2,45/h. Concluiu-se que a implantação de um sistema de estacionamento rotativo, na Rua do Comércio, faz-se necessária como solução para o uso eficiente do estacionamento na via, trazendo melhorias para o comércio local e mobilidade urbana.

Palavras-chaves: Estacionamento. Rotatividade. Mobilidade.

A IMPORTÂNCIA DAS CICLOVIAS PARA O MUNICÍPIO DE GOIÂNIA-GOIÁS

CARLOS DA SILVA CASTRO

cscarlosilvscastro@gmail.com

FACULDADE DELTA

LINDOMAR GUEDES FREIRE FILHA

feirefilba.lindomar@gmail.com

FACULDADE DELTA

MARTA CARVALHO LOURES

louresmarta@hotmail.com

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

O presente estudo teve como objetivo questionar a importância das ciclovias para o município de Goiânia-Goiás. Para o desenvolvimento metodológico, foram utilizadas pesquisas bibliográficas em artigo científico, a partir da base de dados como o Google acadêmico, leituras de livros, cartilhas e manuais relacionados ao assunto proposto, além de visita à Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Goiânia-SDGyn, onde foram realizados questionários a respeito do assunto. Os resultados apontam que a primeira tentativa de implantação de ciclovia em Goiânia aconteceu há algumas décadas, construídas ao longo da marginal Botafogo, mas que não foi utilizada pela população e, com o tempo, foi abandonada. Há duas explicações: a primeira foi o fenômeno da maximização do automóvel e a segunda razão foi porque não se fazia uma ligação entre pontos importantes (era um corredor pouco utilizado). A bicicleta para ser usada como meio de transporte deve ser para trajetos curtos, de até cinco quilômetros, e que ligam pontos relevantes de origem e destino das pessoas. Outro resultado relatado foi sobre a implantação do sistema de compartilhamento de bicicleta (bike share). Há um ponto de bicicleta em que o indivíduo aluga o veículo e pode ficar com ele por duas horas. Esse sistema de bike share, no Brasil, já vem funcionando no Rio de Janeiro, São Paulo, Sorocaba, Campinas, São Bernardo do Campo, Porto Alegre e Toledo, no Paraná. Portanto, observa-se a grande necessidade da inserção da ciclovia no município de Goiânia-Goiás e de estimular a população para utilização desse serviço, principalmente nas avenidas que estão com maior número de veículo motorizado.

Palavras-chave: Ciclovia. Bike share. Motorizado. Transporte.

POR UMA CIDADE COM MAIS EQUIDADE: DISCUTINDO A MOBILIDADE PELO MODO “A PÉ”, EM GOIÁS-GO

MILENA OLIVEIRA VIEIRA

mioliveira0398@gmail.com

Universidade Estadual de Goiás – Campus Cora Coralina

A estrutura urbana é um dos fatores mais relevantes na promoção de uma cidade para pessoas, e a proximidade em relação cidade e pessoas oferecem possibilidades para contato físico entre eles. Apesar das tecnologias cada vez mais avançadas existe um contato também de maneira virtual, ambas são necessárias quando se quer o máximo de benefícios. A funcionalidade da cidade não deveria ser medida apenas pela capacidade de veículos, ou tempo do trajeto no sistema de transporte, mas também pela capacidade de vida urbana. A construção desta pesquisa teve a intenção de assegurar a acessibilidade a pé, para que possa construir uma cultura de mobilidade urbana mais sustentável. Nesse sentido, essa pesquisa realizou um estudo sobre a mobilidade a pé no centro histórico e nas bordas de centro na cidade de Goiás, visando diagnosticar e mitigar as discontinuidades presentes nesse espaço através das calçadas. Dessa forma, pretende-se incluir a temática da acessibilidade, levando em conta a particularidade que esse espaço apresenta que é de patrimônio histórico e cidade turística. Esta pesquisa visou proporcionar, alertar e instruir o pedestre para ele saber que é de seu direito uma calçada com acessibilidade com maiores condições para um caminhar livre, que a população tenha acesso de um lugar a outro com segurança, garantindo adaptação e locomoção, e resguardando o direito de ir e vir a todos os lugares que necessitar.

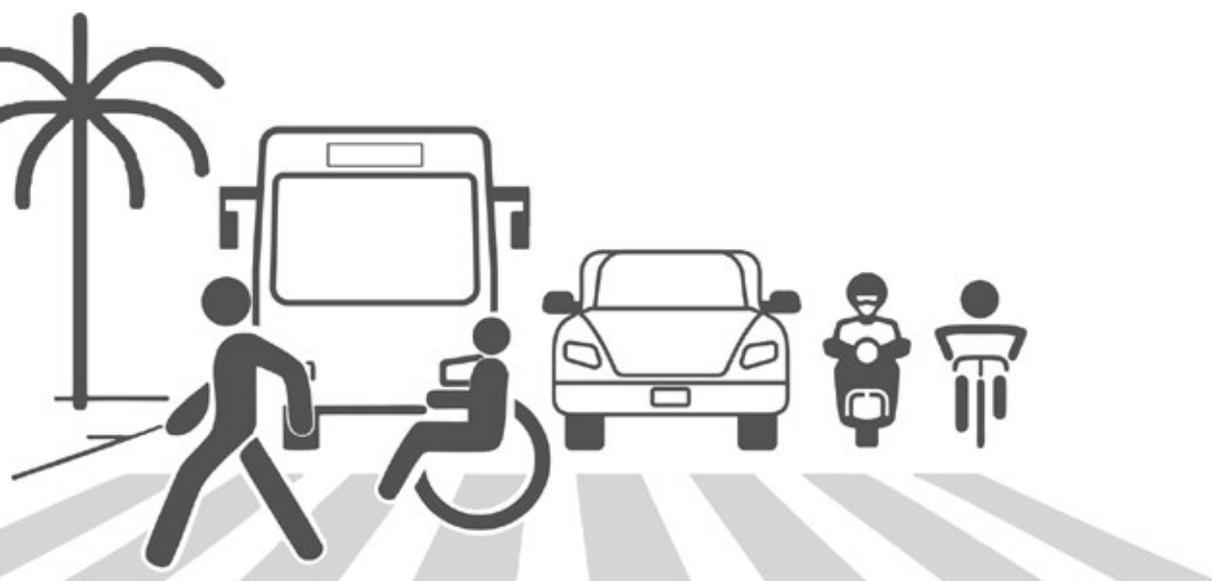
Palavras-chave: Mobilidade. Equidade. Espaço Urbano. Acessibilidade.



GT3 - TRÂNSITO SUSTENTÁVEL: A CIDADANIA PELA VIDA

Proponente: Dr. PASTOR WILLY GONZALES TACO - UNB/CEFTRU

A falta de convivência no trânsito, os valores alarmantes de acidentes, a superação do fatalismo dos acidentes, o excesso de velocidade, o descumprimento da lei, a necessidade de redesenho do espaço, da via e dos seus elementos, são alguns dos motivadores de discussão do GT. Discutir sobre trânsito nas cidades está fortemente relacionado com a cidadania, e ao falar da cidadania não há como deixar de se falar do respeito ao outro, que também transita, do respeito pela vida. Assim, o objetivo deste GT é apresentar as diversas facetas do trânsito e dos seus atores no contexto das nossas cidades, numa perspectiva sustentável. Procura-se discutir de forma ampla os vários olhares da sociedade em relação ao trânsito no intuito de apresentar os seus problemas, desafios e elencar soluções e reunir experiências que possibilitem a construção de um trânsito sustentável e seguro, da cidadania pela vida. Temas: gestão do trânsito; o trânsito e a cidade; trânsito sustentável; segurança no trânsito; transporte de carga na cidade e o trânsito; a bicicleta e o trânsito; o pedestre e o trânsito; as políticas e a legislação de trânsito; o diagnóstico do trânsito nas cidades e nas metrópoles; a saúde e o trânsito; os corredores de ônibus e o trânsito urbano; o idoso e trânsito; os pólos geradores e o trânsito; consumo de energia e espaço no trânsito urbano; planejamento do trânsito; a via e o trânsito; monitoramento do trânsito; a motocicleta e o trânsito; o sistema nacional de trânsito; a cidadania no trânsito; projetos e programas de trânsito; veículos autônomos e o trânsito; estatísticas do trânsito; comportamento seguro no trânsito.



ESPACIALIZAÇÃO E INTER-RELAÇÃO ENTRE FROTA, FATORES POPULACIONAIS E OCORRÊNCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM GOIÂNIA, NOS ANOS DE 2010 A 2015

HELLEN JACINTA SILVA PINHEIRO DE LEMOS

bellen_pinheiro@hotmail.com

KÁSSIO SAMAY RIBEIRO TAVARES

kassiosamayribeiro@gmail.com

IVANILTON JOSÉ DE OLIVEIRA

Orientador - Universidade Federal de Goiás

ivanilton.oliveira@gmail.com

Este estudo desenvolveu uma análise das dinâmicas e das relações entre frota de veículos, crescimento populacional e ocorrências de acidentes de trânsito em Goiânia, entre os anos de 2010 e 2015. A multiplicação das redes de transportes públicos e individuais transformou profundamente os espaços urbanos. A frota de veículos em circulação, baseada no transporte individual, exerce pressão para modernização e expansão da rede viária, que se vê imobilizada e provocando a lentidão dos fluxos, a precarização das vias e da sinalização, o acréscimo das emissões atmosféricas e de ruído, a elevação das ocorrências de acidentes de trânsito, o aumento dos índices de violência e a diminuição da qualidade de vida. Os procedimentos metodológicos basearam-se em levantamento e leitura bibliográfica, dados secundários da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, do Departamento Nacional de Trânsito e do Departamento Estadual de Trânsito de Goiás. Os dados de população e frotas foram organizados de forma tabular ou gráfica, e as estatísticas de acidentes foram especializadas em um sistema de informações geográficas. Os resultados evidenciam uma forte correlação positiva entre as variáveis. O número elevado de acidentes de trânsito, concentrados em áreas centrais da cidade de Goiânia, demonstra a necessidade de rediscutir os rumos da cidade, integrando o planejamento do transporte e da mobilidade urbana ao planejamento urbano e à revisão das condições de uso e ocupação do solo. Torna-se necessário contemplar os modos não motorizados, repensar o transporte de cargas no espaço urbano e fomentar a participação nos novos projetos e também a perpetuação de medidas que se mostrem positivas no intuito de melhorar a mobilidade e desafogar as vias urbanas, garantindo maior segurança viária. A gestão do trânsito/transporte deve ser direcionada para atender as demandas sociais com foco na equidade urbana e na mobilidade plena da população.

Palavras-chave: Frotas. Fatores. Populacionais. Acidentes. Goiânia.

RUA: O ESPAÇO PÚBLICO CONTEMPORÂNEO

LARISSA PEREIRA PANISSET DA SILVA

panisset.larissa@gmail.com

LETICIA MENDES TEIXEIRA

lethiciamendes91@gmail.com

MICHELLE SILVEIRA MAGRI

michelle-smagri@hotmail.com

Estudantes de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.

Como é a rua da cidade contemporânea? Muitos autores dizem que ela morreu, que tornou-se inóspita, que perdeu seu poder de socialização e hoje é considerada apenas um local de passagem. Vale ressaltar que não faltam justificativas para o “óbito”, como por exemplo: a falta de segurança, o trânsito dos dias de hoje, a pressa das pessoas, a vida moderna, etc. Em contrapartida, o movimento que transforma as ruas “mortas” em ruas-calçadas vem se popularizando e ganhando cada vez mais força ao redor do mundo. Cidades como San Francisco, Lisboa, Copenhague, e várias outras ao redor do mundo, vêm aderindo ao movimento. Defendido pelas ONGs, que possuem como objetivo principal melhorar a qualidade da vida urbana em seus 7

princípios: 1. Circulação de pedestres; 2. Comércio interagindo com as pessoas; 3. Bom uso dos espaços públicos; 4. Estacionamentos invisíveis para carros; 5. Edifícios com área de circulação para pedestres; 6. Criação de praças e parques; 7. Ruas com calçadas e ciclovias. Esse trabalho pretende demonstrar a importância das ruas na cidade contemporânea como espaços públicos de convivência. A metodologia aborda a pesquisa e análise de modelos de ruas-calçadas, ao redor do mundo, tendo como objetivo propor um modelo adequado para um trecho do passeio da rua São Paulo, que está localizada na cidade de Poços de Caldas-MG. Esse trecho da rua São Paulo é usado como estacionamento, tem grande fluxo de pedestres e comércio voltado à gastronomia, sendo o responsável pela grande quantidade de mesas dispostas nas calçadas, que atrapalham o fluxo de pedestres. O modelo proposto transforma essa rua em um espaço público de qualidade, com uma remodelação que considera a quantidade de edifícios no entorno, o mobiliário urbano e o fluxo de pessoas.

Palavras-chave: Pedestres. Ruas. Calçadas. Espaço. Público.

A CICLOVIA: UMA ALTERNATIVA DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE CAMPO BOM, RS, BRASIL

VANESSA MANFIO

nessamanfio@gmail.com

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

MARA ALINI MEIER

mara.alini@gmail.com

Universidade Federal de Santa Maria

A mobilidade urbana diz respeito à qualidade de vida dos cidadãos e o acesso ao espaço urbano. Conforme Silva e Romero (2015), para garantir a sustentabilidade das cidades é necessário tratar do transporte e da acessibilidade urbana, voltados para a redução do uso de carros, priorização do transporte coletivo, incentivo ao deslocamento a pé e por ciclovias, otimizando, assim, a mobilidade urbana e o acesso à cidade. A cidade de Campo Bom/RS apresenta um modelo de mobilidade, voltado à utilização de ciclovias. A implantação das primeiras ciclovias datam de 1977, sendo considerada a primeira cidade da América Latina a ter uma ciclovia (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO BOM, 2017). As ciclovias estão ligadas ao fluxo diário de trabalhadores industriais, principalmente do setor de calçados, que necessitam se locomover dos bairros ao centro ou vice e versa. Esse artigo, portanto, busca discutir a mobilidade urbana de Campo Bom, pautada na ciclovia como uma alternativa de meio de locomoção sustentável. Para isso, foi utilizado o método empírico e a revisão de literatura. Pode-se considerar que o transporte de bicicleta é uma alternativa que une três itens: custo baixo, sustentabilidade e a possibilidade de exercício dos usuários. De acordo com a Prefeitura Municipal de Campo Bom (2017), atualmente, o município possui 22 mil metros de extensão de ciclovias dos bairros ao centro da cidade, que contam com floreiras, pergolados e túnel verde. Mesmo com a proliferação de carros na cidade, a ciclovia é uma forma utilizada pela sociedade em geral, para ir ao trabalho, escola, passeios e, até mesmo, para caminhadas. A ciclovia ajuda a diminuir a poluição atmosférica e aumenta a sustentabilidade urbana, evitando congestionamentos. Além disso, deixa de sobrecarregar outros meios de transporte urbano e cria um ambiente urbano agradável, com várias áreas verdes e espaços de lazer.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Campo Bom – RS. Ciclovias.

BICICLETA LIVRE

ALINE DA CRUZ MENDES

aliine.r.mendes@hotmail.com

Dr. PASTOR WILLY GONZALES TACO

UnB/ Ceftru

O Bicicleta Livre é um projeto de extensão do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes, que propõe restabelecer um sistema de compartilhamento gratuito de bicicletas, na Universidade de Brasília. Com

foco nos alunos, moradores da Casa do Estudante, trabalhamos a realização de atividades que fortaleçam os laços comunitários existentes, por meio do uso de bicicletas compartilhadas, fortalecendo a cultura de uma mobilidade sustentável. Em nosso cronograma de atividades, realizamos cursos de mecânica, em parceria com o Bicicentro, que se localiza em Taguatinga-DF; executamos a manutenção das bicicletas junto aos participantes, inscritos no projeto; ministramos minicursos, na CEU (Casa do Estudante), sobre mecânica básica, a fim de promover autonomia entre os usuários, incentivar maior interação entre os alunos e o campus universitário, bem como viabilizar a mobilidade segura e acessível aos estudantes e servidores, que utilizam do projeto para se locomoverem. O projeto tem grande alcance e interesse da comunidade acadêmica. Por meio do Termo de Compromisso implantado realizamos o controle de qualidade do projeto, que analisa os parâmetros de uso e frequência dos usuários, em que esses também podem relatar defeitos, observados no momento de uso. Os maiores impasses ainda encontrados são a qualidade das vias e a segurança das bicicletas, devido a ausência de manutenção de vias, implantação de ciclofaixas e o alto índice de roubos às bicicletas, no Distrito Federal. Visando amenizar os impactos desses fatos, realizamos testes com diversos modelos de cadeados e adotamos o que melhor se adaptou às necessidades do projeto. Atualmente, o projeto conta com 10 membros, 7 bicicletas, 14 participantes alunos e uma frequência de uso mensal que se aproxima de 163 vezes, no total.

Palavras-chave: Mobilidade. Bicicleta. Compartilhamento. Direito. Comunidade.

A JUSTA IMPORTÂNCIA DEVIDA PELOS IMPACTOS CAUSADOS PELOS PGV'S - ESTUDO DE CASO NO DISTRITO FEDERAL

ADONIS RIBEIRO GONÇALVES

Orientador - Dr. PASTOR WILLY GONZALES TACO

Trata-se de uma metodologia desenvolvida para cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana - CMU, definida como: importância devida pelo empreendedor cuja obra ou atividade seja enquadrada como Pólo Gerador de Viagens – PGV, destinada ao custeio de estudos, pesquisas, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, e entendida como compensação pelo impacto do empreendimento a ser instalado (Lei nº 5.632/2016). O artigo 93 da Lei nº 9.503/1997, exige anuência dos órgãos executivos de trânsito, com relação aos acessos e vagas de estacionamento de empreendimento que possa transformar em PGV - empreendimento permanente que, devido ao porte, à atividade ou à localização, gere interferência significativa no entorno em relação ao trânsito de veículos ou pessoas, grande demanda por vagas de veículos ou adequações em outros sistemas de mobilidade urbana. O cálculo da CMU, varia de 0,5% a 1,5% do custo da obra, e considera quatro critérios: localização do empreendimento, área construída, natureza da atividade e número de viagens geradas, conforme legislação de uso e ocupação do solo. "Quanto maior o número de viagens geradas pelo empreendimento pelo modo automóvel, maior o impacto no trânsito e conseqüentemente maior o valor CMU a ser paga pelo empreendimento". Propostas foram desenvolvidas com base bibliográfica nacional e internacional considerando os impactos de forma sistêmica e não pontual. Buscou-se metodologia capaz de definir claramente Percentual Aplicável - PA da CMU, tratando isonomicamente empreendimentos visando reduzir significativamente o tempo de análise e aprovação de projeto arquitetônicos no Distrito Federal. Assim, baseado em dados da PDAD/CODEPLAN, definiu-se $PA = V1 \times V2$, onde V1 representa atividade e área construída e V2 localização e viagens geradas. Publicou-se Decreto 38.393/2017, consolidando sucesso metodológico.

Palavras-Chave: Pgv. Mobilidade. Trânsito. Impactos.

ATTITUDES IMPLÍCITAS E EXPLÍCITAS FRENTE AO USO DO AUTOMÓVEL E DO ÔNIBUS

CAMILA BERRONDO

camilaberrondo@gmail.com

Centro Universitário do Distrito Federal – UDF

INGRID NETO

ingridluizneto@gmail.com

Centro Universitário do Distrito Federal – UDF

RONNY MARCELO ALIAGA

ronnymarcelonmt@gmail.com

Universidade Federal de Goiás - UFG

A decisão sobre qual o melhor modo de transporte utilizado é uma das questões relevantes para os planejadores na área de transportes. Essas decisões são influenciadas por diversos fatores, como os atitudinais que, geralmente, são difíceis de coletar, trazendo viés aos estudos. Dessa forma, o presente estudo propõe investigar as atitudes dos usuários perante o ônibus e o automóvel. Para tanto, foi utilizado um Teste de Associação Implícita (TAI) e um teste que mede a atitude explícita. 88 universitários participaram do estudo. Todos os participantes são moradores do Distrito Federal ou entorno. A média do D-score do TAI de cada participante foi de 0,2173, indicando uma leve associação implícita do carro com status social positivo. As análises revelaram que a medida implícita é independente das medidas explícitas e das características socioeconômicas dos participantes. Os resultados obtidos apresentaram indicadores estatísticos significativos, revelando que a atitude implícita capturada pelo TAI apresenta-se como uma variável interessante para explicar o comportamento das pessoas na escolha do modo de transporte. O estudo do impacto das atitudes na pesquisa em transportes ainda é incipiente. Na presente pesquisa, os participantes demonstraram fazer um julgamento negativo sobre o ônibus e positivo sobre o automóvel, tanto implícita, quanto explicitamente. Dessa maneira, pode ser interessante desenvolver estratégias que, ao mesmo tempo, desestimulem o uso do automóvel, ressaltando seus aspectos negativos (congestionamentos, acidentes e poluição), e estimulem o uso do transporte público, enfatizando seus aspectos positivos (uso democrático do espaço público, redução de acidentes, congestionamento e poluição).

Palavras-chave: Transporte. Público. Automóvel. Atitude. implícita.

ANÁLISE ESPACIAL DOS ACIDENTES NAS RODOVIAS FEDERAIS EM GOIÁS/2016

GLANCARLO ABREU

gp.abreu@hotmail.com

JANAYNA CRUZ DE SOUZA VIEIRA

janaynacsvieira@gmail.com

ALEX MOTA DOS SANTOS

alex.geotecnologias@gmail.com

-Engenharia de Transportes/FCT/UFG

Este estudo revela que a área crítica para ocorrência de acidente, em Goiás, é o trecho da rodovia federal BR 060, Goiânia-Brasília. Inicialmente, essa pesquisa fora concebida com base em um banco de dados, disponibilizados pela Polícia Rodoviária Federal, que engloba todo o estado de Goiás. A partir de então, divide-se o estudo em duas etapas: a primeira engloba toda a parte teórica, tratando-se de uma análise exploratória dos dados (planilha eletrônica) que permitiu condensar o conteúdo, classificar e categorizar os acidentes, de acordo com os fatores de interesse e uma breve pesquisa temporal, que permitiu identificar e reconhecer como válido e coerente os dados analisados. A segunda etapa consistiu em realizar análises, através de um sistema de informação geográfica, no caso, o ArcMap, versão para estudante, que possibilitou o

processamento dos dados vetoriais disponíveis no site do SIEG, em partes. Além disso, utilizou-se o QGIS, que permitiu tratar e mesclar os dados da Polícia Rodoviária Federal com arquivos vetoriais e o Google Earth para explorar os pontos encontrados de acidentes. Dados coletados mostram que 2016 contabilizou um total de 3.735 acidentes, apenas em rodovias federais; 34,72% desses acidentes foram registrados no Delegacia da Região Metropolitana de Goiânia. Os pontos críticos se encontram entre o km 94 e o km 97, da rodovia BR 060, com destaque para o km 95 (Anápolis), totalizando 41 acidentes. Cinco ocorrências foram causadas por fatores não humanos, enquanto as demais causas foram desobediência a sinalização, ultrapassagem indevida, velocidade incompatível, dentre outros. O principal fator causador dos acidentes, nesse ponto da rodovia, foi o abuso de velocidade, visto que por ser trecho urbano permite até 70 km/h, e pode-se verificar que a maioria dos acidentes resultaram em colisões laterais, pois a via é duplicada, eliminando acidentes frontais.

Palavras Chave: BR-060. PRF. Análise. Trânsito.

USO DE CELULAR NO TRÂNSITO: QUAIS AS JUSTIFICATIVAS APRESENTADAS PELOS MOTORISTAS?

MAGNO RODRIGUES NASCIMENTO JUNIOR

psicologiamagno@gmail.com

INGRID NETO

ingridluiszaneto@gmail.com

Centro Universitário do Distrito Federal – UDF

A utilização de aparelhos celulares é bastante comum nos dias atuais. Como ferramentas ágeis e eficientes, esses instrumentos disponibilizam recursos tecnológicos que visam facilitar tanto a resolução dos problemas cotidianos, quanto promover a comunicação entre as pessoas. Já a direção veicular, que visa propiciar maior rapidez nos deslocamentos realizados no espaço urbano, exige bastante atenção do condutor, devido aos diversos estímulos existentes no ambiente de trânsito. Assim, ao combinar o hábito de manusear esses aparelhos celulares à direção veicular, as consequências podem ser perigosas, não só para o motorista, mas também para os demais usuários do trânsito, como pedestres, ciclistas, além dos demais motoristas. Mesmo com os riscos iminentes, nota-se que o uso do celular nos grandes centros urbanos é uma prática recorrente. Nesse contexto, a presente pesquisa teve como objetivo investigar os principais motivos, que os motoristas alegam para justificar a utilização de seus celulares, enquanto dirigem. Os dados foram coletados por meio de um questionário online, que foi disponibilizado aos condutores do Distrito Federal, em redes sociais. Para tanto, foi aplicada a Escala de Justificativas de Motoristas, adaptada para investigar o uso do celular ao dirigir. O estudo contou com a participação de 217 motoristas, sendo 63% do sexo feminino. Os resultados obtidos por meio de análise fatorial indicaram que o principal mecanismo utilizado, para justificar o uso do celular, foi a Reconstrução de Conduta ($M=2,02$; $DP=0,83$), seguido de Distorção das Consequências ($M=1,79$; $DP=0,78$) e Distorção da Visão Real da Vítima ($M=1,60$; $DP=0,64$). Conclui-se, indicando a necessidade de desenvolvimento de políticas públicas e campanhas educativas que foquem, principalmente, nas justificativas apresentadas, visando a conscientização de que tais argumentos não minimizam os riscos da utilização do celular no trânsito.

Palavras-chave: Uso. Celular. Direção. Veicular. Motoristas.

BENEFÍCIOS DO USO COMPARTILHADO DE VEÍCULOS PELOS ALUNOS DA UNB, DF, BRASIL

AYOMIKUN OLULEKE ARUWAJOYE

oluleke4real@gmail.com

JULLIANNY ISABELLE PEREIRA

jujuisabelle@gmail.com
PASTOR WILLY GONZALES TACO
pwgtaco@gmail.com
UnB / Ceftru

A Universidade de Brasília (UnB) é um polo gerador de viagens, dando origem a cerca de 100 mil viagens diárias no DF, impactando, consideravelmente, a infraestrutura viária do seu entorno. Em 2010, foi criado o Programa Carona Solidária (PCS), da UnB e em 2016 foi lançado o aplicativo Carona Phone, para promover o uso compartilhado do automóvel. Assim, a fim de verificar os benefícios dessas iniciativas, o presente artigo teve como objetivo determinar a economia de custo dos usuários da UnB, que praticam a carona. Para tal foi adotada estratégia metodológica, contemplando as etapas: caracterização da área de estudo, o campus Darcy Ribeiro; identificação das variáveis de estudo pela revisão da literatura; elaboração e aplicação do questionário na área de estudo, pesquisa de mobilidade dos usuários do campus, no período de abril a junho de 2016; montagem do banco de dados, usando matrizes de Origem-Destino (O-D); avaliação dos custos do uso compartilhado dos usuários do campus. Os resultados mostraram que 22,45%, dos entrevistados, praticam a carona e, desses, 45,45% também utilizam o transporte público, com passe estudantil gratuito, pago pelo Governo do Distrito Federal. Desses alunos que utilizam a carona e deixam a vaga do transporte público, foi determinado que exista uma economia de R\$7,67 por viagens/aluno. Pode-se observar que, além dos benefícios financeiros que trará para o governo, trará benefícios para o ambiente como a redução do congestionamento nas vias, promover um sistema de transporte sustentável e diminuir a poluição atmosférica.

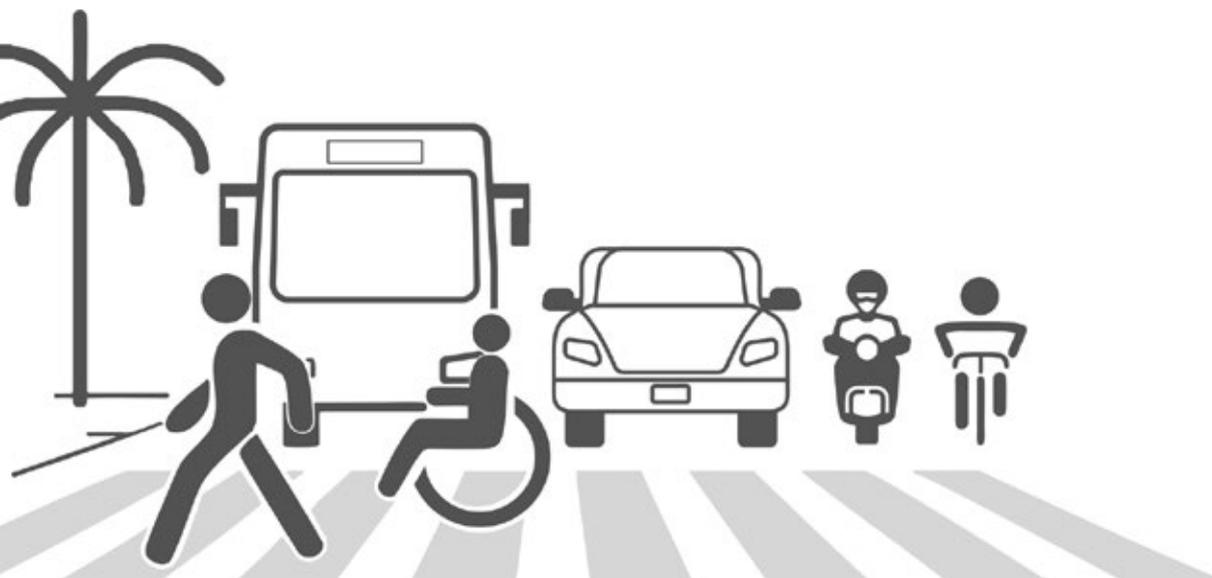
Palavras-chave: Carona. Solidária. Phone. Polo



GT4 - PLANEJAMENTO, GESTÃO, OPERAÇÃO E SEGURANÇA DO TRANSPORTE URBANO VOLTADOS AO DESENVOLVIMENTO DE CIDADES INTELIGENTES

Proponentes: Dr. CRISTIANO ALMEIDA - FCT/UFG
e Me. POLIANA DE SOUSA LEITE - FCT/UFG

Nos últimos anos, vários países do mundo vem trabalhando no desafio de planejar e implantar ações usando energia, materiais, serviços e financiamento para catalisar o desenvolvimento econômico e a melhoria da qualidade de vida urbana. Esses fluxos de interação são considerados inteligentes por fazer uso estratégico de infraestrutura, informação e serviços de transporte com planejamento e gestão urbana para dar resposta às necessidades sociais e econômicas da sociedade. É com este enfoque que este grupo temático procura discutir os principais problemas inerentes ao planejamento, gestão, operação e segurança do transporte urbano voltado ao desenvolvimento de cidades inteligentes, de forma a atender às necessidades atuais e futuras da sociedade.



MOBILIDADE: IMPORTANTE FERRAMENTA NAS OPERAÇÕES URBANAS

LARISSA PEREIRA PANISSET DA SILVA

panisset.larissa@gmail.com

LETICIA MENDES TEIXEIRA

lethiciamendes91@gmail.com

MICHELLE SILVEIRA MAGRI

michelle-smagri@hotmail.com

Acadêmicas de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

As operações urbanas tornam-se cada vez mais comuns nos planos urbanísticos das grandes cidades, pois consistem em uma série de melhorias no ambiente urbano, planejadas e, posteriormente, implementadas com a coordenação do poder público em parceria com a iniciativa privada. A operação urbana parte da identificação de determinadas necessidades em uma região, seguido de estudos sociais e ambientais que resultam em projetos que trazem a ampliação de espaços públicos, melhorias em infraestrutura viária, melhor organização do transporte coletivo, além da implantação de programas habitacionais de interesse social. Essas operações provocam importantes melhorias no sistema de transportes. A razão disso é que uma das principais intenções das operações urbanas é promover a integração da área do projeto, com as demais regiões do município, seguido dos objetivos econômicos; pois, possuir uma malha viária eficiente e oferta de transporte coletivo integrado e de qualidade torna, conseqüentemente, a região da intervenção um polo atrativo para empresas e investidores imobiliários, além de gerar empregos para a região, tornando a mobilidade uma importante ferramenta para alcançar os objetivos pretendidos em uma operação urbana. Esse trabalho descreve a confecção do projeto acadêmico de operação urbana, para a Av. Vereador Edmundo Cardillo- BR 146, em Poços de Caldas-MG, desde a etapa de estudos, planejamento e legislação, resultando no projeto denominado “OPERAÇÃO PERRIER”, que inclui a remodelação da via, a construção de ciclovias, passeios, rotatórias e revitalização de áreas subutilizadas ao longo dessa avenida, gerando assim melhorias na mobilidade, a ampliação da infraestrutura e uma melhor qualidade na rede viária estrutural do município.

Palavras-chave: Operação. Plano. Urbanístico. Transporte. Mobilidade.

ESTUDO DAS VELOCIDADES MÉDIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS EM IMPERATRIZ (MA)

PAULA SABRINA SILVA BARROS

paullabarros16@hotmail.com

GREICY SILVA LADISLAU

greicysl1995@hotmail.com

IVO ALMEIDA COSTA

ivo.almeida@ceuma.br

Universidade CEUMA

O transporte público apresenta grande importância no que diz respeito ao processo de gerenciamento de uma cidade. Quando implantado um modelo apropriado, pode-se obter uma redução em número de acidentes no trânsito, emissão de gases poluentes e congestionamentos, acarretando em melhoria significativa na qualidade de vida dos cidadãos. Partindo do princípio de que todos devem ter acesso ao que a cidade oferece, o transporte público deve apresentar uma boa mobilidade e acessibilidade urbana, além de possuir uma tarifa que esteja ao alcance de todos os cidadãos, possibilitando assim o direito de ir e vir com segurança. As políticas de circulação devem analisar a qualidade ambiental, o nível de serviço do transporte, o custo do transporte e a acessibilidade, além da segurança e fluidez. Todos os tipos de benefícios nas

condições de operação do transporte público são bem vistos, dentre as alternativas, destaca-se a necessidade de melhoria nos pontos de parada que são os locais de embarque e desembarque dos passageiros, ao longo dos itinerários. O usuário de transporte público é a principal referência quanto à qualidade do serviço prestado, assim, é muito importante a atenção dedicada aos pontos de parada, pois eles se constituem no primeiro contato do passageiro com o sistema de transportes. Esse trabalho traz, por meio de pesquisa bibliográfica e de campo, uma análise do atual quadro do transporte público em Imperatriz (MA), mais especificamente ao analisar a cobertura do sistema e as velocidades médias do transporte público por ônibus. Os resultados da pesquisa forneceram um diagnóstico da qualidade da mobilidade e acessibilidade urbana que é ofertada pelo transporte público, que serve de subsídio na elaboração de propostas que visem melhorar o nível de satisfação da população e atendimento e sejam utilizadas pela Prefeitura Municipal e/ou Governo do Estado.

Palavras-chave: Transporte. Velocidade. Média. Operacional. Mobilidade.

PLANO DE REQUALIFICAÇÃO DE UM TRECHO DA AVENIDA T-9, GOIÂNIA-GO

ANTÔNIO CARLOS HANIG

acarlosbanig@gmail.com

JANAYNA CRUZ DE SOUZA VIEIRA

janaynacsvieira@gmail.com

JOÃO PAULO SOUZA SILVA

profjps@gmail.com

Engenharia de Transportes - FCT/UFG

O aumento populacional trouxe também o crescimento das cidades. De forma desordenada, e como consequência, surge o aumento do uso de automóveis, aliado à falta de infraestrutura urbana, à poluição do meio ambiente, à falta de segurança e aos problemas de mobilidade. Ocorre, então, a necessidade de se reordenar os espaços urbanos e organizá-los coletivamente, de forma que a concentração de indivíduos e suas atividades sejam harmoniosa e sustentável, trazendo qualidade de vida e ampliando a mobilidade urbana. Nesse estudo de caso, foi abordado conceito de revitalização de uma área que, atualmente, passa por diversos problemas na região Sudoeste, da cidade de Goiânia-GO, precisamente na rotatória da interseção da Avenida T-9 com a Rua U-82, Rua Marconi, Rua Monte Castelo e Rua Amélio, cuja confluência gera um alto fluxo de veículos individuais, coletivos, além de pedestres. O local possui uma rotatória com interseção de quatro ramos, uma via arterial e quatro vias adjacentes, com sinalização para veículos e pedestres, sem fiscalização eletrônica. A saturação elevada do serviço oferecido traz congestionamento nos horários de pico e o desrespeito de motoristas e pedestres pela sinalização existente, elevando os riscos de acidentes. Baseado nas condições atuais da região, buscou-se a contagem volumétrica e o cálculo do fator hora pico. A contagem volumétrica por tipologia de veículo identificou 5190 veículos/hora, durante os três horários de pico, em dias alternados, nas confluências da rotatória. Foi proposta uma solução de requalificação do ambiente urbano, por meio da construção de um viaduto acoplado a uma passarela suspensa, objetivando a redução dos congestionamentos, a retirada do pedestre da zona de conflito e a democratização espacial. O resultado busca suprimir parte das deficiências existentes, mostrando que a requalificação do ambiente citado poderá trazer maior segurança e mobilidade aos usuários, embelezamento e consequente valorização da paisagem urbana.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Infraestrutura. Planejamento.

O AUMENTO DO NÚMERO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS E A FALTA DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO: COMO ENFRENTAR ESSE PROBLEMA EM BRASÍLIA (DF)?

RAPHAEL HENRIQUE DE FERNANDES MATOS

Universitário de Brasília - UniCEUB

PAULA RENATA PANTOJA DE OLIVEIRA

paula.pantoja@gmail.com

Centro de Desenvolvimento Sustentável – CDS/ Universidade de Brasília -UnB

A falta de vagas para veículos motorizados no centro de Brasília tem sido um problema crescente. Com a facilidade de crédito no mercado para o financiamento dos automóveis e motocicletas e o não oferecimento de um transporte público de qualidade na percepção dos usuários, levam o cidadão a uma opção cada vez maior pelo transporte individual. O objetivo deste trabalho foi identificar como o problema da falta de vagas tem sido contornado pela população de Brasília que precisa transitar no mencionado espaço. Para desenvolver a pesquisa foram utilizadas a observação empírica, conversas informais, entrevistas semiestruturadas e um grupo focal. Ainda, foram realizadas entrevistas com 50 flanelinhas que trabalham no Setor Comercial Sul (SCS) diariamente. A maioria das soluções encontradas incentivam ainda mais o transporte individual. Diminuindo assim, a possibilidade de melhoria do transporte público bem como a implantação de programas de mobilidade ativa mais eficientes. Fazer o brasileiro largar o transporte individual motorizado tem se tornado uma batalha cada vez mais difícil. O status e as facilidades que o automóvel confere aliado a um transporte de massa que precisa melhorar muito para que a população fique satisfeita tem sido responsável pela vaga de estacionamento pública ser praticamente impossível de encontrar na região central do Plano Piloto.

Palavras-chave: Transporte. Público. Individual. Vaga. Estacionamento.

ESPACIALIZAÇÃO DO NÚMERO DE FERIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO E RELAÇÃO COM A FROTA DE VEÍCULOS DA CIDADE DE GOIÂNIA (2010 A 2015)

KÁSSIO SAMAY RIBEIRO TAVARES,

kassiosamayribeiro@gmail.com

HELLEN JACINTA SILVA PINHEIRO DE LEMOS,

bellen_pinheiro@hotmail.com

IVANILTON JOSÉ DE OLIVEIRA,

ivanilton.oliveira@gmail.com

Instituto de Estudos Sócio Ambientais

Este trabalho apresenta uma análise quali-quantitativa da espacialização de dados, relativos à quantidade de feridos em acidentes de trânsito na cidade de Goiânia, considerando-se os anos de 2010 a 2015. Também, buscou-se realizar uma comparação desses números com aqueles relativos ao aumento da frota de veículos, no mesmo período. A metodologia utilizada combinou pesquisa bibliográfico-documental e realização de tratamento gráfico-estatístico, com o empregado de um sistema de informações geográficas (SIG), no georreferenciamento e processamento dos dados, referentes ao número de feridos. As fontes de dados secundários, relativos às estatísticas da frota e dos acidentes foram, respectivamente, o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN/GO) e Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade (SMT), de Goiânia. As bases cartográficas do município são oriundas do Mapa Urbano Básico Digital de Goiânia (MUBDG). Os resultados cartográficos, obtidos através da espacialização e tratamento dos dados, evidenciam pouca relação entre as variáveis selecionadas, pois o número de feridos em acidentes de trânsito não acompanha, diretamente, a ampliação da

frota de veículos. Contudo, observa-se clara concentração das ocorrências, principalmente nas regiões centrais de Goiânia, e em vias onde é permitida maior velocidade, a exemplo da Perimetral Norte; ou de forte fluxo diário, a exemplo das avenidas Anhanguera e Independência. Isso demonstra a necessidade de coleta e avaliação desses dados, para o planejamento integrado do trânsito e da mobilidade urbana, a exemplo da definição de pontos para instalação de sensores de velocidade e fiscalização semafórica. Dada a disponibilidade das informações, geradas diariamente e registradas com dados sobre os horários das ocorrências, novos mapeamentos poderiam expressar também as variações de intensidade das ocorrências, tanto em termos de horários de concentração, quanto da variação semanal ou mensal, o que é ferramenta básica para a compreensão e planejamento do trânsito.

Palavras-chave: Vítimas. Frota. Tráfego. Engenharia. Goiânia.

SISTEMA BRT DE BELO HORIZONTE/MG: UM ESTUDO DO EMBARQUE DE PASSAGEIROS DA LINHA TRONCAL MOVE 51

BLANCA MARCOS MORAIS

biancaderro@hotmail.com

LOURENÇA DE LIMA E REIS

lourenca-lima@hotmail.com

BÁRBARA ABREU MATOS

barbara.abreu@prof.unibh.br

Centro Universitário de Belo Horizonte - UNIBH

Na década de 1960, o Brasil tornou-se um país majoritariamente urbano, ou seja, a maior parte de sua população passou a residir em áreas urbanas. Devido à ausência de um adequado planejamento na maioria das cidades, principalmente, no que tange a mobilidade urbana, ocorreu o crescimento desenfreado no número de automóveis particulares em detrimento do transporte massivo, gerando consequências negativas para toda a população. Após o Brasil ser nomeado para sediar a Copa do Mundo Fifa 2014, uma reestruturação no transporte urbano das cidades sedes deveria ser realizada, a fim de atender a demanda de visitantes, como aconteceu com Belo Horizonte (MG). Com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana, foi implantado o sistema BRT, batizado de MOVE. Após quatro anos, do início da operação, algumas linhas do MOVE apresentam deficiências, devido ao fato de não operar, em sua totalidade, dentro das características do sistema BRT. Esse é o caso da linha troncal MOVE 51, objeto de estudo do presente trabalho. Uma medida, tomada para minimizar os impactos por essa operação fora dos padrões do BRT, foi a venda móvel de créditos eletrônicos nos pontos de embarque e desembarque das linhas, iniciada em março de 2018. Nesse sentido, o trabalho buscou caracterizar o objeto de estudo e identificar os benefícios da medida implantada, comparando dois cenários: com e sem a venda móvel de créditos. A hipótese inicial considerava a redução do tempo que os veículos permaneciam parados no ponto de embarque, no entanto os resultados não se mostraram satisfatórios, uma vez que a compra antecipada de créditos não alterou o tempo parado dos veículos, para embarque de passageiros no local de estudo, visto que a cobrança da tarifa ainda continua sendo realizada no interior dos veículos, contrariando um dos princípios básicos de operação do sistema BRT.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Transporte. Coletivo. BRT. MOVE.

REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO AV. V-008 (ANEL VIÁRIO – APARECIDA DE GOIÂNIA)

ADEMAR ANTÔNIO PAZ DA SILVA RIBEIRO

ademar.paz@outlook.com

Engenharia de Transportes - FCT/UFMG

BRUNA BORGES AZEVEDO

brunagynazevedo@gmail.com

JOÃO PAULO SOUZA SILVA

profjps@gmail.com

Engenharia de Transportes - FCT/UFG

Este trabalho é um estudo de caso para requalificação de um trecho do Anel Viário, em Aparecida de Goiânia-GO, local em que existe uma conexão entre as rodovias federais BR-153 e BR-060. Existe, nesse local, uma confluência de grande fluxo de veículos, sejam eles de passeio e/ou carga, além de coletivos e pedestres. Em contagem volumétrica, constatou-se fluxo médio de 3.611 veículos/hora, evidenciando a possibilidade acentuada de ocorrência de congestionamento. Outras problemáticas, encontradas no local, tratam do desrespeito ao pedestre e a sua não priorização, pois, de acordo com o artigo 214 do Código de Trânsito Brasileiro, deve-se dar preferência aos pedestres e veículos não motorizados. Verificaram-se, ainda, infrações como: estacionar em local proibido (artigo 181 CTB) e trânsito de veículos sobre a ilha (artigo 193 do CTB). De acordo com o Manual de Projeto de Interseções do DNIT, em trecho de rodovias de alta velocidade ou de alto volume de tráfego, a dificuldade e as longas extensões necessárias para vencer os entrecruzamentos com segurança, geralmente, tornam esse padrão de projeto indesejável. Dessa forma, propõe-se a construção de um viaduto elevado, de acordo com dimensões reais da rodovia, sendo construído na avenida V-008, com ênfase na importância do projeto urbanístico na parte inferior, oferecendo maior conforto e segurança aos pedestres que ali transitam. Como muitos outros termos, que vêm seguidos do adjetivo “urbano”, a requalificação é utilizada para ações que procuram o reordenamento, proteção e a recuperação dos centros urbanos, sempre integrando as questões econômicas, ambientais e socioculturais, para melhor qualidade de vida. O resultado do projeto executado, traz a possibilidade de um novo conceito e obra geométrica, com foco na melhora do tráfego de veículos, oferecendo também acessibilidade ao trânsito nas vias locais e aos pedestres.

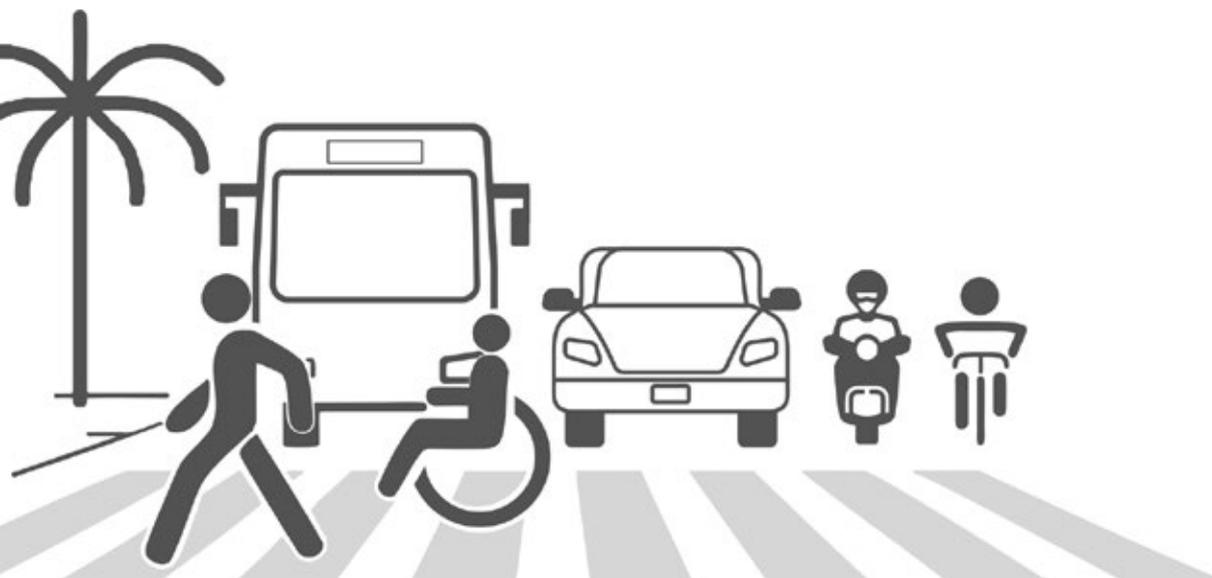
Palavras-chave: Requalificação. Trânsito. Infraestrutura.



GT5 - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A (TRANS)FORMAÇÃO DOS SUJEITOS PARA VIABILIZAR MELHORES CONDIÇÕES DE MOBILIDADE

Proponentes: Dra. ODÁLIA BISPO DE SOUZA E SILVA - UEG/EVV
e Dr. GLAUCO ROBERTO GONÇALVES - CEPAE/UFG

Este grupo temático possui como objetivo reunir professores, estudantes e demais interessados na discussão sobre temas relativos à educação para o trânsito como um dos fatores condicionantes para viabilizar a formação de sujeitos com atitudes humanizadas que reflitam a consciência dos papéis individuais nas relações que se estabelecem nos deslocamentos. Nesse caso, parte-se do princípio de que os trabalhos aqui congregados sejam resultantes de pesquisas, projetos de extensão, grupos de estudos, relatos de experiência, entre outros voltados para temas como “a pertinência da educação para o trânsito nas escolas”, “ações educativas de trânsito”, “prática educativa a partir da transversalidade com a questão da mobilidade urbana e o trânsito”, etc. Compreende-se, nessa perspectiva, que a ausência de ações articuladas de educação para o trânsito contribui para dimensionamento das trágicas estatísticas nos indicadores de problemas com os sujeitos e sua mobilidade, sobretudo, nos espaços urbanos. As discussões resultantes deste grupo temático devem ser orientadas para a compreensão de que, por intermédio da formação intermitente dos sujeitos, é possível não apenas transformar comportamentos e atitudes como influenciar na constituição de multiplicadores da ideia de que a mudança que tanto queremos para o trânsito só acontecerá a partir da predominância de atitudes norteadas por sentimentos de solidariedade, respeito, humanidade, cidadania etc.



EDUCAR PARA O TRÂNSITO OU MOBILIDADE: UMA ANÁLISE COMPARATIVA PARA O ENSINO DA CIDADE

CAMILA SOUZA DANTAS MOTA

prof.camiladantas@gmail.com

EVV/ UEG

O objetivo deste trabalho é realizar um estudo comparativo entre os termos trânsito e mobilidade, com foco nas possibilidades para o ensino da cidade, no respeito ao indivíduo e na formação da cidadania. Como desdobramento dessa proposta, objetiva-se, também, explicitar os elementos a serem considerados como exequíveis, de acordo com a preconização da legislação vigente e, ainda, discorrer sobre os temas e eleger os pontos pertinentes que possam apontar, assim, as suas perspectivas e limitações. Nesse sentido, a discussão em torno dos dois vocábulos cria algumas polêmicas, estimulando a demonstração de que eles fazem parte de um conjunto de fenômenos sociais e têm articulação semelhantes, apesar de haver relação de divergência de aplicação e de concepção. Verifica-se, nesse estudo, que o ensino ministrado por meio do tema trânsito, mesmo estabelecido como tema transversal, foi constituído como dever prioritário para os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. A lei estabelece, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito para todos os níveis de ensino, com possibilidades de se “conhecer a cidade onde se vive”, de acordo com as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito. Contudo, o presente estudo aponta que a educação para o Trânsito, na prática, limita-se em ações educativas, voltadas para a circulação, veículos e vias. Enquanto o termo Mobilidade está ligado diretamente à democratização da cidade, ao movimento que dá harmonia à vida urbana, aos traços e características das cidades, à relação social. E, se é certo que trânsito corresponde à utilização e circulação da via, a palavra Mobilidade parece, no momento, ser a mais adequada para o ensino da cidade, uma vez que visa proporcionar uma compreensão mais ampla no pensar e no agir, em favor do bem comum no espaço público e na formação de concepções e práticas da cidade e habilidades básicas no exercício da cidadania.

Palavras-chave: Possibilidades. Cidades. Ensino. Trânsito. Mobilidade.

SEMINÁRIO DA SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO UFMT

FELLIPE GODOI BARBOSA

fellipebarbosa@hotmail.com

VANESSA CRISTINA DE JESUS DIAS

vanessajesusdias@gmail.com

IENG / UFMT

Este trabalho aborda os resultados da pesquisa com 52 participantes do I Seminário da Semana Nacional de Trânsito, da Universidade Federal de Mato Grosso(UFMT), realizada pelo Curso de Engenharia de Transportes, com objetivo de conscientizar e debater sobre a educação de trânsito. Nessa pesquisa questionou-se de quem é a responsabilidade sobre a segurança no trânsito. A maioria dos participantes atribuiu a responsabilidade a Polícia Militar(18%), porém após o seminário elencaram que a maior responsabilidade é da Comunidade(22%). Em relação ao município de Cuiabá, foram feitos questionamentos em relação a segurança no trânsito. Comos respostas, obteve-se a velocidade como um problema, os motociclistas como uma ameaça, o desrespeito aos ciclistas e aos pedestres pelos motoristas, a falta de vias para ciclistas e a não existência de boas calçadas para circulação dos pedestres. Em relação ao que precisa ser melhorado e implementado em Cuiabá, foi dividido em três setores, sendo eles: Infraestrutura, Sensibilização e Ações de repressão e fiscalização. Na parte de Infraestrutura observou-se que a maioria das pessoas vê a necessidade de melhorias em calçadas, sinalização e áreas de travessia de pedestres. Na parte de Sensibilização, as principais recomendações foram a educação para o trânsito nas escolas, educação para o trânsito na comunidade e campanhas, enquanto na parte de ações de repressão e orientação, a maioria elencou a necessidade de mais fiscalização, afirmando que a comunidade tem que se integrar à fiscalização do trânsito e à orientação para os usuários nas vias. Analisando-se os dados, percebeu-se que

um dos grandes problemas, enfrentado pela cidade, está ligado à falta de espaço para os pedestres, que não são respeitados; por outro lado, reforçou-se também a falta de fiscalização das leis, por parte do governo e a necessidade da comunidade ajudar na fiscalização, além de a falta de orientação na sociedade sobre as leis de trânsito e o comportamento que o cidadão deve ter com seus deveres e direitos no trânsito.

Palavras-chave: Educação. Comunidade. Seminário. Trânsito.

EDUCAR PARA PRESERVAR VIDAS

JOSÉ AURELIO RAMALHO

onsv@onsv.org.br

Observatório Nacional de Segurança Viária/ ONSV

Na busca de fomentar novas práticas em educação para o trânsito nas escolas, o Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV elaborou o Programa de Educação para o Trânsito – Observatório Educa - alicerçado em legislações brasileiras e estudos existentes sobre o tema e com o objetivo de contribuir para uma abordagem cada vez mais sistêmica das questões relacionadas à educação para o trânsito. O programa intenta apresentar princípios orientadores e subsídios para promover as competências e habilidades do mundo contemporâneo, compreendendo-as como um meio de garantia do direito constitucional de ir e vir. Dessa forma, proporciona a articulação e a coordenação de ações entre as disciplinas e áreas de conhecimento, oferecendo às crianças e aos jovens a oportunidade de um processo contínuo e sistematizado de educação para o trânsito, que promova o desenvolvimento da autonomia, a capacidade de resolver problemas relacionados ao tema e a capacidade cooperativa e participativa. O Programa EDUCA é uma coleção de livros didáticos, destinado aos alunos do Ensino Fundamental I e II, com conteúdos de abordagens dos temas transversais como Saúde, Meio Ambiente, Ética e Cidadania, nas diversas áreas de conhecimento, focado na mobilidade urbana. As matrizes pedagógicas para cada ciclo do ensino fundamental contemplam nove temas por ano e a coleção inclui, também, manual do professor com todas as orientações de uso e aprovação do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), além de estar, totalmente, alinhado à Base Nacional Comum Curricular da Educação – BNCC. O ONSV disponibiliza esse material, gratuitamente, para utilização digital, contribuindo na formação do cidadão e esperando favorecer que a prática educativa possa estabelecer uma relação entre aprender conhecimentos, teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade), questões da vida real e de sua transformação (aprender na realidade e da realidade), sempre com o objetivo maior de preservar vidas.

Palavras-chave: Educa. Trânsito. Mobilidade. Matrizes Pedagógicas.

FORMAR PARA EDUCAR NO TRÂNSITO

SAMANTHA JESUS DOS SANTOS

samanthajesussantos@gmail.com

FÁBIO DE MELO BANDEIRA

fabiobandeira@ueg.br

VERÔNICA FRANÇA

veronicafranca2011@hotmail.com

UEG /Campus Campos Belos

O Projeto Formar para Educar no Trânsito, objetiva conscientizar os educandos, enquanto agentes multiplicadores de atitudes positivas para um trânsito seguro. As ações são desenvolvidas na Cidade de Campos Belos (GO), na Escola Municipal Dom Alano e no Centro de Ensino em Período Integral Polivalente Professora Antusa, mediante pesquisas de dados junto à Secretaria de Saúde, Secretaria de Educação, CIRETRAN e Polícia Militar. Para tanto, são desenvolvidas as seguintes ações educativas: distribuição de folders e panfletos, com informações de prevenção de acidentes de trânsito, nas principais vias da cidade; elaboração de materiais didáticos (construção de jogos lúdicos, juntamente com os alunos do ensino fundamental); aplicação de dinâmicas educativas que discutam

o trânsito por meio do teatro, música, dança e poesia; passeio pela cidade com alunos do Ensino Fundamental, a fim de identificarem as principais sinalizações; palestras com profissionais da área de Educação e Trânsito para o alunado, moto-taxistas e comunidade em geral. Os temas são relacionados à legislação de trânsito, a saber: direção defensiva e primeiros socorros. São promovidos debates na Câmara Legislativa Municipal, tendo os dados levantados e as principais intervenções que deverão ser tomadas para a melhoria da mobilidade do trânsito na cidade. Acredita-se que trabalhar esse tema transversal na Escola e comunidade, significa incentivar e desenvolver atitudes e valores éticos de cidadania, o que interfere diretamente na melhora da mobilidade urbana, transformação dos conceitos, atitudes e comportamentos dos cidadãos em relação a sua postura no trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Educação. Cidadania. Conscientização. Segurança.

USO DE ÓCULOS DE REALIDADE VIRTUAL E SUA IMPORTÂNCIA NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

RAUENYA DA SILVA CARVALHO

rauenya_silva@hotmail.com

AMANDA BASÍLIO ROMANO UnB

Dr. PASTOR WILLY GONZALES TACO CEFTRU/UnB

THIAGO MOREIRA DOS SANTOS

Detran-DF

O avanço tecnológico vem trazendo benefícios para a sociedade a todo instante. Vivemos em uma época em que tudo está cada vez mais informatizado, principalmente os objetos eletrônicos. As aplicações tecnológicas devem ser confiáveis e mostrar à sociedade os impactos positivos de sua utilização, para que esses equipamentos e situações possam ser aplicados por diversos órgãos do país. Na área de transportes, especificamente assuntos de segurança viária, existem aparelhos que facilitam a divulgação de informações sobre determinada temática, por meio de simulação virtual, por exemplo. Nesse estudo de caso, ressalta-se a usabilidade dos óculos de realidade virtual na educação para o trânsito. Segundo um estudo realizado pela NTL Institute for Applied Behavioral Science, a simulação representa um percentual de 78% no nível de fixação de aprendizado. Os óculos de realidade virtual são utilizados para demonstrar situações inadequadas que ocorrem diariamente no trânsito, visando a conscientização da população sobre as consequências de se conduzir veículos, desrespeitando as leis. O usuário, operando os óculos faz parte da situação simulada, pré-estabelecida nas configurações do equipamento, participando do cenário de um acidente ou abordagem policial apenas como observador, como se estivesse presente nas cenas. Ele passa a se envolver na dinâmica, após a simulação, fazendo um relato de sua experiência e o que ele pode fazer para evitar certos comportamentos. Atualmente, esses óculos estão sendo utilizados em campanhas educativas dos órgãos responsáveis pelo trânsito, em parceria com universitários e comunidade. Acredita-se que esse tipo de campanha seja importante para auxiliar no processo de formação de novos condutores, para que eles possam perceber os riscos de suas atitudes caso desrespeitem as leis, seja dirigindo embriagado, desobedecendo a sinalização de segurança ou, ainda, dirigindo em alta velocidade.

Palavras-chave: Educação. Trânsito. Óculos. Realidade. Virtual.

O ESTÁGIO SUPERVISIONADO E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: UMA RELAÇÃO NECESSÁRIA

LUCIANA CAPRICE SILVA SANTOS DA ROCHA

luciana.caprice@gmail.com

ROBSON SANTOS DA ROCHA CAPRICE

robson.caprice@outlook.com

RONALDO RODRIGUES DA SILVA

ronaldorodriguesdasilva1@gmail.com

O presente texto, de abordagem qualitativa, mostra que o Estágio Supervisionado do curso de Pedagogia, da Universidade Estadual de Goiás – UEG – câmpus de Luziânia, pode ser uma oportunidade de formar professores que desenvolvam ações educativas que contribuam para a prevenção de acidentes no trânsito. Os professores, envolvidos nesse trabalho, são examinadores de trânsito que atuam no Estágio Supervisionado, orientando projetos de intervenção pedagógica. Esses projetos são desenvolvidos pelos acadêmicos do câmpus, nos terceiros e quartos anos do referido curso e as experiências, vivenciadas pelos docentes, servirão para auxiliar os acadêmicos que pretendam desenvolver práticas que valorizem a vida. A educação para o trânsito, segundo o CTB, deve acontecer desde cedo e a atuação dos acadêmicos, do curso de Pedagogia, nas escolas de educação infantil e dos anos iniciais do ensino fundamental, podem contribuir para que as crianças aprendam a se relacionar com o trânsito, respeitando as normas e condutas, valorizando a vida já na infância. Os resultados esperados é que mais acadêmicos estejam interessados em colocar em prática ações educativas, voltadas para o trânsito e que as crianças sejam multiplicadoras dessas práticas no meio em que elas estão inseridas. A responsabilidade social é de interesse público, principalmente quando se refere à vida. Quantas vidas poderiam ter sido salvas se alguns motoristas, ciclistas e pedestres, respeitassem mais as leis de trânsito? A consciência somente é acompanhada pela lucidez quando o acidente ou a imprudência aconteceu. Como prevenir esses descuidos e abusos no Trânsito? Como evitar que acidentes no trânsito façam cada vez mais vítimas nas rodovias, campos e cidades? Perguntas como essas podem ser minimizadas com educação e reflexão, o que deve acontecer desde cedo.

Palavras-chave: Estágio Supervisionado. Pedagogia. Educação para o Trânsito.

A APLICABILIDADE DO TEMA TRANSVERSAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS DO BRASIL

RENATO MARTINS DE OLIVEIRA

renato_m_oliveira-rc@hotmail.com

Coordenação de Educação para o Trânsito da Superintendência Municipal de Trânsito de Morrinhos - GO.

Quando falamos de trânsito, o centro das atenções costuma voltar-se para as tragédias, com mortos e feridos, e não para os trabalhos que são desenvolvidos, tanto para a segurança viária, quanto pela preservação da vida e educação no trânsito. Neste estudo, buscamos conhecer de forma mais ampla, profunda e prática, a importância, a necessidade e o modo de como se tem trabalhado a “Educação para o Trânsito”, dentro das instituições de ensino do Brasil, a partir da perspectiva proporcionada pelo trabalho que vêm sendo desenvolvido no município de Morrinhos – Goiás. A partir daí, pretendemos relacionar e verificar a capacidade das escolas e de seus docentes, na transmissão da cultura do conhecimento, historicamente acumulado e tão valorizado pela sociedade moderna, com o objetivo de formar, capacitar e desenvolver os indivíduos, para participarem como agentes transformadores da realidade social desafiadora do trânsito, que se apresenta diariamente, ao confrontarmos as diversas metodologias de ensino empregadas na aplicabilidade dos temas transversais em sala de aula, com o que propõe a multiplicidade de políticas educacionais e de documentos consolidados e norteadores da formação educacional nacional e regional, com a opinião de alguns dos autores mais conceituados na área. A partir daí, propor uma reflexão acerca das práticas de ensino empregadas até hoje no trato com o tema da “Educação para o Trânsito”, não tem obtido de fato resultados concretos e satisfatórios na rotina cotidiana, dos alunos, das escolas, das famílias e, principalmente, da sociedade. Com isso, nosso intuito é propor, através de uma visão mais ampla e objetiva, uma discussão sobre os princípios e habilidades aplicados à dinâmica de se como realmente devemos abordar a temática “Trânsito”, dentro da sala de aula, além de abordar também as conseqüências principais, que levam a ausência da mesma dentro do espaço escolar e social de nosso país.

Palavras - chave: Educação. Trânsito. Sociedade. Cidadania.

LETRAMENTO PARA FUTUROS CONDUTORES: UMA AÇÃO SOLIDÁRIA PARA VALORIZAÇÃO DOS SUJEITOS

Me. DINÁ CÉLIA DA COSTA
Dra. ODÁLLA BISPO DE SOUZA E SILVA
UEG/EVV

O projeto Letramento para futuros condutores: uma ação solidária para valorização dos sujeitos visa proporcionar, ao candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, instrumentos que lhes proporcionem o letramento necessário para a compreensão efetiva dos textos, que versam sobre Legislação de Trânsito, na ocasião do exame de Legislação de Trânsito. Visto dessa forma, o projeto objetiva oferecer aos candidatos, com reprovações recorrentes no referido exame, possibilidades de ampliar as condições de realizar o desejo de conquista da CNH e garantir-lhes equidade em relação aos demais candidatos. A perspectiva teórica, na qual se ancora a proposta do projeto, fundamenta-se na compreensão de que ler não é apenas uma consciência fonológica, isto é, uma adaptação e adequação de códigos. Trata-se, pois, de uma capacidade de apropriar-se de um conjunto de sentidos capazes de situar o sujeito leitor em uma dimensão social, política e histórica. Em função disso, compreende-se que a aprovação no exame de Legislação de Trânsito encontra-se associada a um nível de letramento que possibilite a (re)produção de sentidos para o texto escrito. Assim, esse projeto, sediado no Programa Educando e Valorizando a Vida, da Universidade Estadual de Goiás, preocupa-se com importante parcela da população que não consegue, talvez por não ter tido oportunidades de participar de um programa de Letramento, alcançar sua CNH, perpetuando o sujeito em um processo de exclusão e de baixa autoestima, nos mais diversos setores da vida moderna. A implementação do projeto ocorre por intermédio de encontros semanais com caráter individualizado, que acontecem após uma entrevista para identificação das dificuldades de aprendizagem e do nível de leitura em que se encontra o candidato. O trabalho é desenvolvido por meio de diversas atividades que envolvam a escrita e a leitura, bem como de conhecimentos sobre as Leis e símbolos que normatizam o trânsito.

Palavras-chave: Letramento – Carteira Nacional de Habilitação – Avaliação.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM PROGRAMAS DE RÁDIO: PERCEPÇÃO DOS OUVINTES

REGINA MARIA DA ROCHA FARIA
reginamariafaria@gmail.com
INGRID NETO
ingridluiszaneto@gmail.com
Centro Universitário do Distrito Federal – UDF

A cada dia fica mais difícil para a população que depende de transporte, seja público ou privado, sair de casa para trabalhar, estudar ou mesmo realizar atividades de lazer ou consumo. Os deslocamentos realizados entre as residências e os locais de trabalho e lazer ficam cada vez mais longos e desgastantes para os motoristas e passageiros. Soma-se a isso o aumento considerável dos números de automóveis, ampliando o número de acidentes e o índice de congestionamento e estresse dos usuários, que perdem grande parte do seu dia no tráfego. Com o intuito de auxiliar o motorista a enfrentar o dia a dia no trânsito, alguns programas de rádio passaram a transmitir informações de trânsito em tempo real, incluindo dicas que possam propiciar segurança no trânsito. O presente trabalho investigou se estes programas influenciam o comportamento dos condutores, segundo a percepção dos ouvintes. Um questionário on-line foi enviado a comunidades virtuais destes programas, disponibilizadas em redes sociais. Participaram do estudo 190 condutores, a maioria mulheres (74%), com idade entre 18 e 29 anos (41%), com mais de 15 anos de carteira de motorista (33,9%) e com veículo próprio (72,5%). Foi utilizada uma escala com 13 itens, com boas qualidades psicométricas (KMO = 0,87; Barlett's = 1330,224). Ao ser submetida a procedimentos

de análise fatorial, a análise de fatoraço dos eixos principais da escala, com rotaço varimax, indicou a presença de trs fatores, revelando que os participantes percebem que os programas de rdio impactam positivamente na: a) cordialidade e respeito ($\alpha=0,90$); b) ateno e segurana ($\alpha=0,75$); e c) educao no trnsito ($\alpha=0,82$). Discute-se que os programas de rdio podem ser utilizados como ferramenta de educao para o trnsito, j que os ouvintes avaliaram que tal mecanismo exerce um papel relevante do comportamento dos motoristas e demais usurios do trnsito.

Palavras-chave: Rdio. Educao para o Trnsito. Motoristas.

EDUCAO PARA O TRNSITO: UMA QUESTO DE CIDADANIA

FÁBIO DE MELO BANDEIRA

fabiobandeira@ueg.br

Universidade Estadual de Goiás- Campus de Campos Belos /GO

Este trabalho busca refletir sobre a Educao para o Trnsito, enquanto formao de Cidadania. O processo educativo deve estimular indivduos com condies suficientes para que possam compreender com criticidade o mundo atual, a sociedade e o espao em que esto inseridos. A educao para o trnsito permite que os alunos desenvolvam hbitos e construam valores significativos, para a qualidade de vida na sociedade. Partindo dessa perspectiva, é vital desenvolver, em sala de aula, o reconhecimento das leis de trnsito, o respeito, a tica, a educao, o companheirismo, a cooperao, a tolerncia, a solidariedade, alm de conscientizar as crianas da importncia de um trnsito seguro que priorize sempre a vida. Alm da questo tcnica, o trnsito tambm é uma questo social, cidada e poltica. Sendo assim, quando se discute sobre o trnsito, devem-se descrever as caractersticas da sociedade, com a finalidade de se refletir sobre os problemas causadores da violncia no trnsito, trazendo o debate sobre a mobilidade urbana. Alm disso, é preciso compreender sobre o comportamento de cada sujeito, integrante dessa mobilidade e que faz uso da circulao, permitindo e assegurando o direito a todos de sua utilizao. A educao de valores humanos deve proporcionar ao aluno experincias solidrias e cooperativas na sala de aula e no trnsito, transformando uma viso fragmentada em integradora de mundo. O educando deixa de ser apenas um memorizador de regras de trnsito, tornando-se um sujeito que desenvolve e se apropria de um saber efetivo e, assim, exerce a Cidadania plena. Deve-se buscar a construo de uma prtica pedaggica compatvel com a formao global dos alunos, objetivando no somente a reduo dos acidentes, mas a reduo dos riscos presentes nas vias.

Palavras-chave: Educao para o trnsito. Leis de trnsito. Valores. Cidadania.

PROJETO DE EXTENSÃO: VI BLITZ EDUCATIVA EM LUZIÂNIA-GO: POR UM TRNSITO MAIS GENTIL

LEONARDO VIVALDO DA SILVA

leonardo.vivaldo@ueg.br

UEG/EVV

O Cmpus da Universidade Estadual de Goiás, em Luziânia (UEG-Luziânia)) vem participando, há anos, de uma Blitz Educativa, aplicada na referida cidade e sempre primando pela produo/conscientizao dos acadêmicos, nas diversas áreas de conhecimento educacional voltado para o trnsito. Neste ano, empenhou-se pela busca por um trnsito mais gentil, alm da integrao dos cursos de Administrao e Pedagogia. Nesse projeto interdisciplinar, jamais desenvolvido nesse Cmpus, buscou-se a mobilizao da comunidade como um todo, para o seu papel, de suma importncia, dentro de um trnsito mais gentil. Hoje, a sociedade apresenta cada vez mais pessoas conseguindo a habilitao para conduzir veculos automotores e, com isso, mais e mais veculos esto circulando nas ruas. Sendo assim, é importante observar que o novo Código de Trnsito Brasileiro-CTB, Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, estabeleceu, em seu artigo 76, que a educao para o

trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1o, 2o e 3o graus. Com isso, é de suma importância que se formem profissionais, pedagogos (as), com uma visão voltada para o CTB e que possam propagar em suas aulas a educação para e no trânsito. A ONU - Organização das Nações Unidas, em 11 de maio de 2011, estabeleceu a Década de Ação para a Segurança no Trânsito, com o propósito de que se tome como meta a prevenção das causas que vêm agravando e aumentando os números de acidentes com vítimas em todo mundo. Sendo assim, como conscientizar a sociedade a buscar um trânsito mais seguro e gentil em Luziânia? Cada um preocupando-se com seu espaço, atinge-se o país. Portanto, o objetivo da Blitz Educativa, neste ano, foi chamar a atenção da comunidade de Luziânia, sobre a vigilância e a prevenção das causas que vêm agravando e aumentando os acidentes com vítimas fatais e\ou lesionadas em todo o país, uma vez que estão relacionadas, na maioria das vezes, nas atitudes e posturas inadequadas dos condutores de veículos automotor.

Palavras-chave: Blitz. Educação. Trânsito. Gentileza.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NA PRÉ-ESCOLA

LUCIANA CAPRICE SILVA SANTOS DA ROCHA

luciana.caprice@gmail.com

ROBSON SANTOS DA ROCHA CAPRICE

robson.caprice2@gmail.com

O presente texto, de abordagem qualitativa e de cunho bibliográfico, tem como objetivo contribuir para o planejamento e o desenvolvimento de práticas educativas que favoreçam a Educação para o Trânsito na pré-escola. Contempla como objetivos específicos: Conhecer as formas, cores e os significados das placas mais utilizadas no trânsito, do semáforo, da faixa de pedestres e demais componentes das vias públicas; Conhecer locais de risco para brincadeiras; Visitar e explorar locais públicos da cidade que proporcionem novas aprendizagens; Falar da criança como pedestre; Demonstrar atitude solidária frente a situações ocorridas no trânsito, no que tange habilidades importantes à segurança do pedestre e do próprio passageiro. Mas, como o professor da pré-escola poderá propiciar ações didáticas que possibilitem a educação para o trânsito? A partir dessa questão, propomos ações didáticas que perpassam o espaço educativo. Para tanto, destacamos o professor como agente imprescindível para o fazer educativo e que conta com outros profissionais que fazem parte do cotidiano escolar. Vale destacar que a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Brasileira nº. 9.394 de 20 de dezembro de 1996 em seu artigo 29 mostra a educação infantil como a primeira etapa da educação básica. Assim, esse trabalho apontará ações pedagógicas específicas para crianças da pré-escola, ou seja, dos 4 (quatro) aos 5 (cinco) anos de idade. Esse tema merece atenção não apenas em atendimento às diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à Educação do trânsito, estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo sexto, mas por propiciar práticas que possam ser ensinadas na escola e que ultrapassem seus muros, refletindo em espaços escolares e não-escolares.

Palavras-chave: Educação. Trânsito. Educação para o Trânsito.

CIDADÃO CONSCIENTE NO TRÂNSITO , EVITA ACIDENTE

BEATRIZ BATISTA RIBEIRO

beatrizbatista9@hotmail.com

DANIELLE GREJANIN DOS REIS ALVES PEREIRA

daniellegrejanin@hotmail.com

DÉBORA FERNANDA

deboraelaura2612@hotmail.com

Curso de Pedagogia da Universidade Estadual de Goiás - UEG

A Educação para o trânsito, enquanto formação e conscientização, poderá ser oportunizada na escola, dotando professores e alunos de conhecimentos que irão contribuir em atitudes voltadas para um trânsito

mais seguro e humano. Trabalhar com ações educativas em uma perspectiva dialógica e reflexiva, favorecerá a consciência de cada cidadão sobre seu papel no trânsito, tornando-se assim agente multiplicador de um trânsito seguro, solidário, humano e menos violento. Buscar desenvolver trabalhos sobre o trânsito em sala de aula, desde a Educação Infantil, é reconhecer o trânsito como tema de urgência social, favorecendo uma reflexão dos sujeitos para que os mesmos possam usufruir de um trânsito menos violento. É fato que a violência no trânsito tem se expandido nos últimos anos. Não apenas pelo aumento do fluxo de motoristas e veículos, mas pela falta de conscientização das pessoas a respeito de determinadas atitudes, demasiadamente, equivocadas e com graves consequências, colocando vidas em risco. Por meio da educação é que se adquire a conscientização dos problemas enfrentados no trânsito. O ser humano deve reconhecer a importância de valores como tolerância, paciência e respeito ao próximo, evitando atitudes inconsequentes, que causam mortes tão violentas em nosso país. O estudo sobre o trânsito pode contribuir de relevantes formas, bem como orientar os alunos sobre as dificuldades de o pedestre andar pelas ruas, conhecimento da Legislação do Trânsito, mobilidade urbana, dentre outros assuntos pertinentes à segurança do Trânsito. São muitos os fatos que contribuem para o aumento de acidentes, atropelamentos e mortes no trânsito, por isso é fundamental compreender, estudar e aprender na escola sobre o trânsito, para assim transformar sujeitos críticos e conscientes de suas ações. Por essa razão, esse projeto objetiva conscientizar o cidadão, trazendo-lhe conhecimento, para que assim possa zelar pela sua vida e do outro. A relevância de suas atitudes no trânsito e a boa convivência do cidadão em meio ao trânsito com conscientização poderá contribuir na diminuição dos números de acidentes e morte no Trânsito.

Palavras-Chave: Cidadão. Trânsito. Conscientização. Educação.

TRÂNSITO, CIDADANIA E ESCOLA: FORMAÇÃO PARA A TRANSFORMAÇÃO

IDELI VIEIRA DA SILVA

idelivieira@gmail.com

O projeto Trânsito, cidadania e escola: formação para a transformação propõe, por meio de seus objetivos pedagógicos, concretizar ações nas escolas envolvidas que assegurem a qualidade de vida urbana e de ambientes por onde venham a transitar pessoas e veículos, com foco na formação continuada dos alunos do ensino básico em especial a primeira fase do ensino fundamental. Os professores examinadores vinculados ao Programa Educando e Valorizando a Vida da Universidade Estadual de Goiás são multiplicadores no tema transversal “Trânsito”, via debates pedagógicos para a consolidação de uma real e efetiva Educação para o Trânsito. Para isso, elegem um percentual de turmas que serão contempladas pelas ações durante um semestre e ministram palestras de temas variados tais como: sinalização, normas de circulação, infrações, equipamentos de segurança, cidadania no Trânsito. Objetiva-se, com isso, alcançar o maior número possível de alunos, ouvintes e multiplicadores do tema e promover mudança de comportamento, visando à formação de conduta responsável e humanizada no Trânsito. Nessa perspectiva, o projeto encontra-se fundamentado na compreensão de que o trânsito brasileiro está entre os mais violentos do mundo, já que muitas vidas são ceifadas todos os anos em virtude de acidentes de trânsito. Educar e formar cidadãos conscientes significa construir uma sociedade digna e ciente do seu papel. Assim, construir o conhecimento dos princípios essenciais de segurança no trânsito com os alunos, conscientizando-os sobre a importância de manterem a sua integridade física e emocional e a de seus semelhantes torna-se imprescindível para a vida de todos. O projeto Trânsito, cidadania e escola: formação para a transformação já passou por várias instituições de ensino e a presente discussão tem como objetivo apresentar um relato das experiências já alcançadas nos últimos 2 anos, possibilitando incentivar e mobilizar outras iniciativas.

Palavras – chave: Trânsito. Educação. Formação. Cidadania.



GT6 - CONTRIBUIÇÕES DA VIGILÂNCIA, PREVENÇÃO, ATENÇÃO INTEGRAL E PROMOÇÃO DA SAÚDE PARA A MOBILIDADE E TRÂNSITO SEGUROS

Proponente: Dr. OTALIBA LIBÂNIO DE MORAIS NETO IPTSP/UFG
e Me. MARTA MARIA DA SILVA SUS

O objetivo do grupo é reunir professores, estudantes, profissionais da saúde e usuários do trânsito e dos serviços de saúde para discutir as interfaces entre saúde, mobilidade humana e segurança no trânsito. Os trabalhos apresentados devem abordar as áreas temáticas da promoção, prevenção, vigilância e atenção integral à saúde voltada para os usuários do trânsito e vítimas de lesões causadas pelos acidentes de trânsito (AT). No eixo da promoção da saúde, serão congregados os trabalhos que analisam os determinantes distais, intermediários e proximais da mobilidade humana insegura e dos acidentes de trânsito, bem como as intervenções de *advocacy* e de promoção da saúde com foco na melhoria da mobilidade humana e promoção da segurança no trânsito que apresentam evidência para intervir sobre as causas da mobilidade e trânsito inseguro. Além dessa abordagem, os trabalhos podem contribuir sobre como o usuário do trânsito e o poder público podem intervir, de forma intersetorial, no enfrentamento desses determinantes. No eixo da Vigilância em saúde, os trabalhos devem explorar a análise das fontes de informações das áreas da saúde, do trânsito e da mobilidade humana que abordam os dados de utilização das vias, de ocorrências de acidentes de trânsito, de lesões e mortes causadas pelo trânsito. Deve abordar ainda como a integração das fontes de dados pode potencializar as análises e subsidiar intervenções para melhorar a segurança no trânsito. Esse eixo também congrega os trabalhos que apresentam aplicações de análises que identificam os grupos de maior risco para AT, o padrão de ocorrência espacial e as tendências desses agravos na população. Os trabalhos referentes ao eixo da atenção integral à saúde devem abarcar as seguintes temáticas: (i) a prevenção dos acidentes de trânsito com foco na identificação dos fatores de risco para AT relacionados às pessoas e ao meio ambiente, seja no ambiente ocupacional ou nas vias de uso de toda a população; (ii) a atenção pré-hospitalar móvel no local do acidente e nas unidades de atenção pré-hospitalares prestadas por profissionais das várias áreas da saúde; (iii) a atenção hospitalar, seja atenção de urgência ou de internação hospitalar; e (iv) a atenção pós-hospitalar, que abarca a reabilitação física, acompanhamento clínico e psicológico das vítimas e familiares que sofreram dano à saúde de natureza física e/ou psicológica, em decorrência de um acidente de trânsito.



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE NO BRASIL, 2016

ÉRIKA CARVALHO DE AQUINO

ecaquino@botmail.com

Instituto de Patologia Tropical e Saúde Pública da Universidade Federal de Goiás

VINÍCIUS DA SILVA OLIVEIRA

vinicius-bk@live.com

Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Goiás

OTALIBA LIBÂNIO DE MORAIS NETO

otaliba.libanio@gmail.com

Instituto de Patologia Tropical e Saúde Pública da Universidade Federal de Goiás

No Brasil, ocorreram 38.651 óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre em 2015. A maior proporção de óbitos ocorre entre homens, jovens, na faixa etária de 18 a 29 anos. Este representa um grande problema de Saúde Pública no país. Considerando que a redução das lesões e mortes causadas pelo trânsito é um dos maiores desafios atuais do Brasil, estudos que estimem a distribuição e magnitude da mortalidade por essa causa no território nacional são essenciais. Dessa maneira, o objetivo do presente trabalho é mensurar a magnitude da mortalidade por ATT, segundo condição da vítima nos estados brasileiros, em 2016. Os dados sobre mortalidade foram obtidos a partir do SIM e estimativas de população, a partir do IBGE, ambos acessados por meio do Datasus. Foram calculadas as taxas de mortalidade padronizadas por idade segundo estado de residência, para a totalidade dos ATT e segundo condição da vítima (pedestres, ciclistas, ocupantes de motocicleta/triciclo, ocupantes de automóveis/caminhonetes). Foi realizada a redistribuição proporcional dos códigos pouco úteis (V87 a V89, V99 e Y32 a Y34). Considerando a totalidade dos ATT, a maior taxa de mortalidade em 2016 foi observada no Tocantins (38.23/100 mil habitantes e a menor no Amazonas (11,66/100 mil habitantes). Para pedestres, a maior taxa foi observada no Rio de Janeiro (5,6/100 mil habitantes) e a menor no Rio Grande do Norte (2,37/100 mil habitantes). Para ciclistas, a maior taxa ocorreu no Mato Grosso do Sul (2,05/100 mil habitantes) e a menor no Amazonas (0,25/100 mil habitantes). Para ocupantes de motocicletas/triciclos, a maior taxa foi observada no Piauí (24,07/100 mil habitantes) e a menor no Distrito Federal (3,38/100 mil habitantes). Para ocupantes de automóveis/caminhonetes, a maior taxa de mortalidade ocorreu no Tocantins (11,01/100 mil habitantes) e a menor no Amazonas (1,86/100 mil habitantes). A análise desses resultados pode identificar grupos populacionais de risco e orientar intervenções de segurança no trânsito.

Palavras-chave: Acidentes. Trânsito. Mortalidade. Geoprocessamento.

A EXPANSÃO DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO NO PARANÁ

TÂNIA TRINDADE MASCARENHAS DUARTE

tania.mascarenhas@sesa.pr.gov.br

Secretaria Estadual de Saúde do Paraná

O Programa Vida no Trânsito (PVT) teve início no estado do Paraná em 2012, sendo implantado em três municípios: Curitiba, Foz do Iguaçu e São José dos Pinhais. Tem por objetivo, através da articulação intersetorial entre as Secretarias de Saúde e outros setores, governamentais e não-governamentais, subsidiar gestores nas políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito. Em outubro de 2016, a coordenação estadual do PVT, compartilhada entre Secretaria Estadual de Saúde e Detran-Pr enfrentou duas questões: responder à demanda dos municípios com PVT implantado, de acesso aos diferentes bancos de dados de registro de acidentes de trânsito terrestres, segundo a metodologia preconizada pelo Ministério da Saúde, assim como a necessidade de estender o programa para mais municípios no estado. Dessa forma, essa coordenação passou a rever seu papel enquanto posição estadual e criou um diálogo com alguns municípios, selecionados

a partir de seus recursos humanos e dados epidemiológicos. Como resultado, desenvolveu-se uma estratégia de expansão do PVT, abrangendo em 2017 mais nove municípios. Em decorrência do fortalecimento das articulações intersetoriais, foi disponibilizado no BI (Business Intelligence) da Polícia Militar do Paraná, um case específico do BATEU - Boletim de Acidente de Trânsito Eletrônico Unificado, com acesso diferenciado, para a consulta dos dados de acidentes de trânsito do PVT, além do Sistema de Registro de Ocorrências e Estatísticas do Corpo de Bombeiros. Esses dois sistemas atualizados, qualificados, e acrescidos dos dados da Polícia Rodoviária Federal, também especialmente disponibilizado para o PVT estadual, constituíram uma condição propícia para o cruzamento das informações e a geração, muito mais fidedigna, de uma lista única de vítimas com diagnóstico situacional dos acidentes de trânsito no Paraná.

Palavras chave: Trânsito. Acidente. Programa. Expansão

AGLOMERADOS DE RISCO DE MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL (2000 E 2015)

ÉRIKA CARVALHO DE AQUINO

ecaquino@hotmail.com

OTALIBA LIBÂNIO DE MORAIS NETO

otaliba.libanio@gmail.com

Instituto de Patologia Tropical e Saúde Pública da Universidade Federal de Goiás

O estudo da distribuição espacial dos óbitos, decorrentes de Acidentes de Transporte Terrestre (ATT), pode fornecer subsídios para o planejamento e execução de Políticas Públicas, potencializando sua capacidade de prevenir e reduzir a ocorrência desses agravos. Dessa maneira, o presente trabalho tem por objetivo identificar a existência e localização de aglomerados de alto risco de morte por ATT no Brasil, nos anos de 2000 e 2015, utilizando análise espacial. Foi realizada a análise espacial, utilizando estatísticas de varredura, para identificar aglomerados de risco (clusters) de mortalidade por ATT, dos municípios brasileiros, nos anos de 2000 e 2015. Para o cálculo da mortalidade, específica por ATT, foram considerados os óbitos, cuja causa básica tenha sido designada pelos códigos V01 a V89, do CID-10. Foram utilizadas as estimativas da população residente do IBGE. Todos os dados foram coletados a partir do site do DATASUS. Para a identificação dos clusters, foi utilizado o modelo probabilístico de Poisson discreto (parâmetros: raio máximo de 300 quilômetros ou 50% da população sob risco de morte por ATT). No ano 2000, os principais aglomerados de alto risco de morte por ATT, no Brasil, localizavam-se nas regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste. A Região Norte apresentava apenas três aglomerados. A região Nordeste apresentava apenas dois pequenos aglomerados, nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Maceió. Já no ano de 2015, houve uma redução do número de municípios que conformavam aglomerados apenas na Região Sul e em São Paulo. Houve expansão do tamanho e da importância dos aglomerados de risco nas Regiões Norte e Nordeste. Assim, foi observada uma mudança no padrão de distribuição espacial dos clusters de mortalidade por ATT, com aumento no número e na abrangência desses. A dimensão espacial nos estudos é uma importante ferramenta, indicando áreas prioritárias para intervenções relacionadas ao trânsito.

Palavras-chave: Acidentes. Trânsito. Mortalidade. Geoprocessamento.

DIREITO À CIDADE E SAÚDE DA POPULAÇÃO: A IMPORTÂNCIA DA CAMINHABILIDADE

DONIZETE FERREIRA BECK

donizetebeck@hotmail.com

WILSON LEVY BRAGA DA SILVA NETO

wilsonlevy@gmail.com

UNIVERSIDADE NOVE DE JULHO - UNINOVE

Com o surgimento de grandes metrópoles e com o aumento do número de pessoas que moram em cidades, a proposta analisou a relação entre caminhabilidade, saúde pública e direito à cidade. Foram sujeitos ao levantamento bibliográfico e a uma revisão de literatura: os conceitos e os espaços quanto ao direito à cidade e ao planejamento urbano; bem como a saúde dos cidadãos quanto ao uso das calçadas pelos pedestres, sob enfoque epidemiológico. Por meio de uma abordagem crítico-dialética, qualitativa e pela estratégia de pesquisa do levantamento bibliográfico, procurou-se responder a forma com que a caminhabilidade em calçadas e no passeio público contribui para desenvolver políticas públicas urbanas sustentáveis e pela saúde dos cidadãos. A caminhabilidade é requisito essencial na abordagem do direito à cidade, espaço público a que as pessoas têm direito. A garantia da caminhabilidade é essencial para o cotidiano do cidadão, uma vez que problemas estruturais e de segurança podem acarretar acidentes e desmotivar o cidadão a caminhar. Descobre-se que a caminhabilidade é mister para o direito à cidade e para a saúde da população, pois, há uma tendência de que quanto melhor for a caminhabilidade, melhor será a qualificação do direito à cidade e da saúde da população, prevenindo a obesidade, doenças silenciosas e não transmissíveis. Ademais, como a caminhabilidade é um fator ambiental que não é vinculado ao fator individual, as tendências comportamentais e subjetivas variam (como dieta e costume de praticar atividades físicas), conseqüentemente, ocasionam distorções no efeito da caminhabilidade na saúde do cidadão, entretanto essa variação não é tendência.

Palavras-chave: Direito. Cidade. Saúde. Pública. Caminhabilidade.

ACIDENTE DE TRANSPORTE TERRESTRE RELACIONADO AO TRABALHO EM GOIÁS, 2010 A 2017

MANOELA SOUZA COSTA VIEIRA

omshgoias@gmail.com

MARIA DE FÁTIMA RODRIGUES

vivagoias@gmail.com

Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas de Goiás/Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria de Estado da Saúde de Goiás (OMSH/ SUVISA/SES-GO)

O trabalho é considerado, um dos macrodeterminantes importantes no perfil de saúde da população. Por sua vez, os acidentes de transporte terrestre, são ponderados como um dos principais determinantes do perfil epidemiológico de uma população. Todavia, acidentes de transporte terrestres relacionados (ATTRT) são responsáveis por um conjunto significativo de óbitos e lesões, têm sido objeto de vários estudos que mostram influências sociais nefastas no setor saúde, na economia, no ambiente e na previdência social. Estudo descritivo dissertado pelo Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas de Goiás (OMSH) que objetivou caracterizar situações de vulnerabilidade e direcionar iniciativas de vigilância dos ATTRT. Utilizou-se registros do Sistema de Informações e Agravos e Notificação (SINAN-NET) e a população economicamente ativos ocupados (PEAO), obtida do Sistema IBGE/SIDRA. De 2010 a 2017, em Goiás, foram notificados no Sinan 9.245 ATTRT. Os resultados apontam que 426(80,3%) acometeram homens na faixa etária de 20 a 39 anos (3.144;34,0%), destacaram-se as categorias de motociclistas (7.364;79,6%) e automóveis (474;5,1%). Foram classificados como de trajeto 7.161(77,5%) e como típicos 1.905(20,6%). Quanto ao local do acidente, predominou a ocorrência em via pública (8.194;88,6%). As horas do dia com maior ocorrência foram entre 6 e 7h com (1.476;16,0%) e 18 e 17h (1.374;14,9%). Após 7 e 8h do início da jornada de trabalho aconteceram 1.215(16,6%). Segundo as ocupações foram: motociclistas 781(9,0%), pedreiro 499(5,7%), vendedor 380(4,4%), empregado doméstico 331(3,8%) e motorista de caminhão 213(2,4%). Destaca-se que 8.098(87,6%) foram hospitalizados, 8.158(88,2%) evoluíram para incapacidade temporária, 198(2,1%) para cura e 108(1,2%) para óbito. O cenário atual evidencia a temática da mobilidade, com qualificação das informações sobre os ATTRT, através da divulgação de informações advindas dos diversos Sistemas de Informações de Saúde provendo subsídios para políticas públicas e ações para redução de mortes e lesões graves no trânsito bem como o cuidado integral à saúde destes trabalhadores goianos.

Palavras-chave: Acidente. Trabalho. Trajeto. Morbimortalidade. Trânsito.

GESTÃO DA INFORMAÇÃO NA INTEGRAÇÃO DE BASES DE DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM GOIÂNIA

*SIRLENE GOMES DE OLIVEIRA BORGES; MARY SIGNORELLI
EARLA LIMA; SANDRA CRISTINA GUIMARÃES REIS*

npvsgoiania@yahoo.com

Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia.

Os registros de acidentes de trânsito (AT) são, comumente, uma ação das Polícias Estaduais e Federais, do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e das Secretarias Municipais de Trânsito, Transporte e Mobilidade (SMT). Cada Instituição desenvolve o seu Sistema de Informação, seja no formato digital ou mesmo manual, de acordo com a especificidade do acidente e do Órgão, sem integração entre eles. Na área da Saúde, os registros do AT aparecem nos Sistemas de Informação de Mortalidade (SIM) e no de Internações Hospitalares (SIH). Em Goiânia, a associação dessas diversas fontes de dados dos AT fatais é realizada pela Subcomissão de Análise de Dados, do Programa Vida no Trânsito (PVT), por meio do Linkage dos bancos. O presente estudo de caso tem como objetivo descrever o processo de integração de bancos de dados e dos registros de AT. Por meio do linkage manual e digital faz-se a integração dos diversos Bancos de Dados. Como resultado, obtém-se a Lista Única de Vítimas e, com o uso do Painel de Especialistas (Gunter et al,2008), definem-se os principais fatores e condutas de risco e sua respectiva relevância. Aplicou-se essa ferramenta na análise dos óbitos ocorridos nos anos de 2015, 2016 e 2017. A partir da análise da Lista Única, o diagnóstico situacional dos óbitos por AT da cidade, os grupos de maior risco, o padrão de ocorrências espaciais e as tendências dos agravos na população foram obtidos. Mudanças na sinalização terrestre e sensores de velocidade em alguns locais apontados pelo PVT foram intervenções resultantes da investigação.

Palavras Chave: Acidentes. Trânsito. Sistemas. Informação. Mobilidade.

ÓBITOS POR TRANSPORTE TERRESTRE DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS DO PERÍODO DE 1996 A 2015

GERALDO ALVES DE SOUZA

geraldoalves@ufam.edu.br

Universidade Federal do Amazonas - Departamento de Geografia

Mesmo que por força de lei (e não guardando qualquer semelhança com outras regiões metropolitanas do Brasil), a Região Metropolitana de Manaus é uma realidade dada, composta por treze municípios, sem áreas conturbadas entre eles e a capital do Estado. O presente trabalho tem por objetivo reconhecer a distribuição dos óbitos decorrentes de Acidentes de Transporte Terrestre – ATT, ocorridos entre 1996 a 2015 nos municípios que compõem esta região. Para tanto foram levantados os dados disponíveis no Tabnet – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM do DATASUS e georreferenciados por municípios. Em Sistema de Informações Geográfica – SIG os acumulados do período foram tratados para dar origem a cartogramas que mostram a distribuição dos óbitos, por tipo de ocorrência, a saber: pedestres, ciclistas, motociclistas, automóvel e outros. Os resultados mostram forte correlação entre o acesso rodoviário às sedes municipais e a geração de vítimas fatais. Quando se correlaciona o acumulado de óbitos no período com a população residente no município (levantada pelo censo demográfico do Instituto de Geografia e Estatística – IBGE de 2010), nota-se certa mudança no padrão desta distribuição, colocando em evidências pequenos municípios da região metropolitana.

Palavras-chave – Região. Metropolitana. Manaus. Óbitos.. Acidentes.

ATENDIMENTO PSICOLÓGICO INDIVIDUAL E GRUPAL AOS CANDIDATOS À OBTENÇÃO DA CNH REPROVADOS NO EXAME PRÁTICO DE DIREÇÃO VEICULAR

ANA VELASCO REMÍGIO COELHO

a.velasco@bol.com.br

JULLANE VELASCO REMÍGIO CAZORLA

julianevelasco@gmail.com

LUDMILA GODINHO DE SANTANA

ludygodinho@hotmail.com

Programa Educando e Valorizando a Vida – EVV/ Universidade Estadual de Goiás – UEG

Possibilitar aos candidatos, através de apoio psicológico, resultado satisfatório à obtenção da CNH, minimizando as dificuldades e viabilizando o enfrentamento desse processo com mais segurança e autoconfiança, com ampliação de seu potencial psicológico, na possível superação das emoções e ansiedades. O Projeto é desenvolvido tendo como base a Ciência da Psicologia, por meio da psicoterapia individual e grupal, em tempo limitado, alicerçado em abordagens que utilizem técnicas de intervenção breve e focal, com duração de, aproximadamente, 4 meses. Em Modalidade individual, os atendimentos são clínicos, realizados semanalmente em sessões individuais, com duração de cinquenta minutos cada. Na Modalidade grupal, o atendimento é realizado por meio de encontro semanal, que se concretiza em sessões grupais, com 2 horas cada sessão. Visando oportunizar, aos candidatos, o aprendizado de um melhor preparo emocional na conquista de sua habilitação, promovendo a qualificação emocional e psicológica frente às dificuldades e à transição por eles enfrentadas no Exame Prático de Direção Veicular. Os resultados na modalidade individual e grupal, no ano de 2017: evidenciam a prevalência de sexo feminino; faixa etária de 29 - 39; ensino médio; total geral de candidatos atendidos 725; total geral sessões psicoterapêuticas 980; total de 1.151 horas; total de psicólogas em atendimento 03. Os resultados obtidos na modalidade individual e grupal de janeiro a junho de 2018: evidenciam a prevalência de sexo feminino; faixa etária de 18 – 28; ensino médio; total geral candidatos atendidos 439; total geral sessões psicoterapêuticas 635; total de 701 horas. O total de aprovação, em 2017 e primeiro semestre de 2018, foi de 52%. Psicólogos em atendimento: 04. Os atendimentos psicológicos e os resultados obtidos salientam que a psicoterapia tem sua aplicabilidade, oferecendo oportunidade privilegiada aos candidatos de manutenção do equilíbrio ao deparar com a ansiedade, medo e stress presentes na obtenção da CNH, oportunizando o desenvolvimento e a reorganização pessoal, tendo como consequência uma evolução na qualidade de vida.

Palavras-chave: Candidatos. CNH. Psicoterapia. Individual. Grupal

ANÁLISE DOS ÓBITOS POR ACIDENTE DE TRÂNSITO PELO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO EM SENADOR CANEDO, GOIÁS

ANNA MARIA DE MORAES AMORIM

annamariaamorim@hotmail.com

RAFAEL ALVES GUIMARÃES

rafaelalvesg5@gmail.com

Equipe Programa Vida no Trânsito (PVT) de Senador Canedo

vigepidemiocanedo@gmail.com

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE SENADOR CANEDO

O objetivo do estudo foi apresentar a análise dos óbitos por acidentes de trânsito (AT) pelo Programa Vida no Trânsito (PVT) de Senador Canedo, Goiás. Trata-se de um relato de experiência cujo objetivo é apresentar os resultados das análises dos óbitos por AT ocorrentes e residentes no município. Foram analisadas 30 declarações de óbitos de 2017 com causa básica com os códigos V01-V99 da Classificação Internacional de Doenças (CID-

10). Quando possível, também foram analisados os Boletins de Ocorrência de Acidente de Trânsito (BOAT) dos AT. Do total de óbitos, em 80%, 10% e 6,7% dos acidentes ocorreram colisão, atropelamento e capotamento, respectivamente. Em 3,3% dos casos não apresentavam informações quanto ao tipo de AT. Os principais fatores de risco identificados foram velocidade excessiva e/ou inadequada, direção sob efeito de álcool (“beber e dirigir”), dirigir utilizando equipamentos eletrônicos, transitar em local proibido ou impróprio, ultrapassagem ou conversão sem sinalização, ausência do uso do cinto de segurança, infraestrutura inadequada das vias e objetos laterais da via. Do total de casos, em 10 (33,3%) mudou-se a classificação da causa básica de óbito pelo CID-10 após análise dos casos. Em conclusão, verificou-se que os determinantes comportamentais, especialmente velocidade excessiva e/ou inadequada e direção sob efeito de álcool foram os principais fatores de risco para os óbitos por AT em Senador Canedo. Também, observou-se alta frequência de classificação incorreta do CID-10 nas declarações de óbitos analisadas. Assim, é necessário a ação múltipla de vários segmentos da sociedade para implantação de medidas preventivas, tais como ações de educação em saúde e aumento da fiscalização da velocidade e da direção sob efeito de álcool. A análise dos óbitos por AT executadas pelo PVT pode contribuir para planejamento e execução de políticas públicas de prevenção de acidentes e óbitos, contribuindo para redução da taxa de mortalidade.

Palavras-chave: Acidentes. Trânsito. Prevenção. Programa. Vida.

A SAÚDE DO TRABALHADOR E O TRÂNSITO

JULLANA ALVES

juliana_alves@sesa.pr.gov.br

No que se refere aos acidentes de trânsito, faz-se necessário compreender as relações de trabalho e o processo de adoecimento dos trabalhadores, indo além da sua culpabilização e compreendendo os determinantes dos acidentes. As péssimas condições de trabalho às quais estão expostos, como pressões no tempo de entrega de mercadorias, más condições das vias, estresse, uso de drogas para conter o sono e a violência acompanham historicamente esses trabalhadores, negligenciando a real origem dos acidentes e reforçando o discurso de ato inseguro. Em consonância com a metodologia do Programa Vida no Trânsito, o Centro Estadual de Saúde do Trabalhador do estado do Paraná (integrando-se à comissão de dados estadual do PVT), visando fomentar a produção de dados qualificados, realiza convênio com o Corpo de Bombeiros/SIATE, no intuito de inserir campo específico sobre acidentes de trabalho na guia de atendimento do SIATE. Resultando na capacitação de vários grupamentos no estado, já iniciados nas cidades de Pato Branco, Cascavel, Ivaiporã, Apucarana, Região Metropolitana de Curitiba, Umuarama e Francisco Beltrão. Portanto, sem distribuir e identificar as atribuições de cada segmento da sociedade no processo de prevenção de lesões e mortes no trânsito, além de organizar ações integradas entre essas instituições, não haverá soluções para o risco no trânsito. Essa integração pode levar a uma reflexão sobre o futuro no trânsito, além de sensibilizar os demais órgãos relacionados ao que se refere à Saúde do Trabalhador e incorporar, às legislações e às regras estabelecidas, considerações sobre a rede de trabalho inserida no meio viário. Entretanto, o mais importante quando se trata de Saúde do Trabalhador é ouvir os trabalhadores e suas demandas no intuito de entender, sob o ponto de vista do principal personagem dessa cadeia produtiva.

Palavras – chave: Trânsito. Trabalhador. Acidentes.

GEOGRAFIA DA SAÚDE: MORTALIDADE E LESÕES NO TRÂNSITO

NELTON NATAN AMARAL NUNES

neltonnattan@hotmail.com

ADRIANA APARECIDA SILVA

ueg.adriana@gmail.com

Campus Cora Coralina e do Programa de Pós-Graduação Território e Expressões Culturais no Cerrado da Universidade Estadual de Goiás

O presente trabalho trata-se de uma revisão teórica em artigos sobre Saúde Urbana, Mortalidade e Lesões no Trânsito, considerando a perspectiva da Geografia da Saúde, que refere-se a um ramo de estudo que aborda temas relacionados à associação entre questões ambientais e a saúde do ser humano. Aqui consideramos que este ambiente se refere ao espaço geográfico das cidades e as questões de saúde podem estar relacionadas aos acidentes no trânsito. As transformações econômicas, impulsionadas pela indústria, e o forte crescimento das cidades no mundo, de do quantitativo de população provocaram transformações nas possibilidades de mobilidade urbana, principalmente nas grandes metrópoles. Associados a estes fatores temos que os números relativos ao quantitativo de as lesões e mortes no trânsito, decorrem principalmente da falta de consciência do condutor do veículo, que para além da falta de sinalização e conservação das vias públicas, inclui outros fatores de risco, como dirigir sob a influência de álcool, velocidade excessiva ou inadequada, a não utilização de equipamentos de proteção, como cinto de segurança, capacete e etc. Neste sentido, a geografia da saúde é precursora na assimilação das novas discussões aqui apresentadas ao apresentarmos os aspectos urbanos, dimensiona-se às características de urbanização, mobilidade, trânsito e associando a questões relativas à saúde pública, como os acidentes de trânsito. É possível afirmar que existe nas cidades uma carência que vai além de questões relativas a infraestrutura, que passa pela mobilidade (ou deficiência dela), falta de educação no trânsito, culminando em problemas de saúde pública urbana, onde trazemos a contribuição da Geografia da Saúde que introduz aos contextos territoriais urbanos, programas de promoção a saúde e qualidade de vida, apresentando intervenções focadas nesses fatores que podem reduzir a ocorrência e gravidade dos acidentes ou mesmo apoiar políticas públicas para prevenção de lesões e óbitos no trânsito.

Palavras-chave: Saúde. Pública. Cidade. Prevenção. Acidentes.

GEOGRAFIA E SAÚDE PÚBLICA: MAGNITUDE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

VANESSA CLAUDIA LEMES DE SOUZA

vanessaclaudia88@hotmail.com

NELTON NATTAN AMARAL NUNES

neltonnattan@hotmail.com

Universidade Estadual de Goiás, Campus Cora Coralina.

“Geografia e Saúde Pública” – se dá o objetivo de debater a promoção da vida do cidadão e usuários das cidades como um paradigma da saúde pública, e tendo segmentos de análise do território inserido no espaço geográfico. Os acidentes de trânsito são responsáveis por inúmeros óbitos no mundo. Além disso, estes eventos são responsáveis também por milhões de feridos e, conseqüentemente, por sequelas e incapacidades. As lesões no trânsito apresentam tendência crescente nos países de média e baixa renda. A causalidade das lesões e mortes no trânsito é múltipla e complexa, variando numa vertente de fatores de risco como dirigir sob a influência de álcool, velocidade excessiva ou inadequada, não utilização de equipamentos de proteção, como cinto de segurança, capacete, dispositivos de retenção para crianças, que apresentam alta associação com a ocorrência destes eventos e intervenções focadas nesses fatores podem reduzir a ocorrência e gravidade dos mesmos. Tendo a relevância das lesões e mortes causadas pelo trânsito no Brasil, iniciativas foram implementadas para fazer face ao problema. São exemplos o Código de Trânsito Brasileiro; a Lei Seca; e também a criação do atendimento pré-hospitalar, como o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), além de iniciativas de fiscalização integrada nas estradas e rodovias. Os acidentes de trânsito têm sido alvo de grande preocupação no Brasil e no mundo, pelo elevado número de vítimas jovens que atingem e pelos impactos sociais, econômicos e pessoais que provocam. A quantidade de acidentes no trânsito é de fundamental importância para a avaliação objetiva da segurança viária, somente com valores numéricos exatos, podemos comparar e identificar a situação de acidentalidade em diferentes locais, bem como mesmo no espaço geográfico e em determinadas e diferentes épocas, o que se torna imprescindível nas avaliações voltadas para a redução dos acidentes, mortes e feridas geradas pelo trânsito.

Palavras-chave: Saúde. Pública. Trânsito. Espaço Geográfico.

PERFIL DE INTERNAÇÕES HOSPITALARES POR ACIDENTE DE TRANSPORTE TERRESTRE EM APARECIDA DE GOIÂNIA 2007-2014

DAYANNE PRISCYLLA PIRES DE DEUS CAPARROZ

dayannecaparroz@gmail.com

LUZIA DOS SANTOS OLIVEIRA

luziaoliv@gmail.com

GISELLE PEREIRA MARTINS DE SOUZA

gisellepmartins@yahoo.com.br

Secretaria Municipal de Saúde Aparecida de Goiânia/ Vigilância Epidemiológica

Os acidentes de transportes terrestres (ATT) são considerados eventos evitáveis, cujos custos na área de promoção e prevenção são inferiores aos custos hospitalares desses eventos. O presente estudo teve como objetivos descrever o perfil dos pacientes internados por ATT, em Aparecida de Goiânia, no período de 2007 a 2014; estabelecer a taxa de internação por acidente de transporte terrestre, os gastos hospitalares e o tempo de permanência das internações. Foram utilizados dados de internações e óbitos do Sistema de Informações Hospitalares do Sistema Único de Saúde (SIH/SUS), por causas externas, segundo local de internação e estimativa populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em Aparecida de Goiânia, no período de 2007 a 2014, foram internadas 22.539 pessoas por causas externas. Acidentes de transporte corresponderam a 3,5% dessas internações. A faixa etária predominante foi de 20 a 29 anos, com cerca de 45,81%. Do total de pacientes internados, 76,19% eram do sexo masculino e, quanto ao tipo de vítima, caracterizou-se que 72,74% eram motociclistas e 18,39% pedestres. A taxa média de internação por ATT foi de 2,58 por 10 mil habitantes e a taxa de mortalidade hospitalar correspondeu a 1,64. O gasto total alcançou R\$ 537.206,66, com 2711 dias de permanência e média de 4,5 dias de internação, por paciente. As vítimas internadas foram predominantemente homens, jovens e motociclistas; o tempo médio das internações é considerável, implicando em gastos expressivos que, como sugere a literatura, poderiam ser evitados.

Palavra-chave: Hospitalização. Epidemiologia. Morbimortalidade. Acidentes. Trânsito

INTEGRAÇÃO DAS AÇÕES DO MAIO AMARELO EM MINAS GERAIS

SANDRA REGINA SOARES MORENO DE SOUZA

souzasandra50@yahoo.com.br

JANAINA PASSOS DE PAULA

janainapassos.fono@gmail.com

ROSELY FANTONI

roselyfantoni@hotmail.com

Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais, Departamento de Edificações, Estradas de Rodagens de Minas Gerais e Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais.

Os acidentes de trânsito possuem magnitude na sociedade e tornam-se uma questão importante, que passa por vários âmbitos e que demandam uma atuação integrada e articulada, devido à complexidade das ações necessárias. Considerada a proposta do Projeto Vida no Trânsito, que tem o seu foco na redução das mortes e lesões graves no trânsito a partir da qualificação da informação, de ações planejadas, desenvolvidas e executadas intersetorialmente, a Secretaria Estadual de Saúde de Minas Gerais, juntamente com a Secretaria de Estado de Educação e Departamento de Edificação de Estradas de Rodagens, adotou, para a Campanha do Maio Amarelo do ano de 2018, a estratégia de fomentar a descentralização das ações de mobilização nos municípios que são sedes das Unidades Regionais de Saúde (URS), Superintendências Regionais de Ensino (SRE) e as Regionais do Departamento de Edificações, Estradas e Rodagens de Minas Gerais. Para organização das ações foram realizadas duas videoconferências nas 47 SRE com a participação de representantes de outros órgãos públicos e a sociedade civil para discussão das atividades a serem realizadas durante a Campanha. Como resultado da proposta

de descentralização das ações em Minas Gerais para a Campanha do Maio Amarelo, 65 municípios realizaram ações concomitantes, desses, 20 são URS. Foi utilizada uma abordagem conjunta entre os diversos atores sociais, o estado e a sociedade civil, trabalhando de forma integrada, articulada e complementar, o que permitiu potencializar a Campanha e atingir os diferentes públicos que utilizam o trânsito.

Palavras-chave: Violência. Trânsito. Articulação. Descentralização.

OCORRÊNCIA DE CASOS NOTIFICADOS DE VIOLÊNCIA DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE JATAÍ - GOIÁS, 2016

NEILA ROSA DA COSTA

neilarcosta@hotmail.com

Secretaria Municipal de Saúde de Jataí

CÁCIA RÉGLIA DE PAULA2

caciaregia@gmail.com

Enfermagem da Universidade Federal de Goiás - Regional Jataí.

PATRÍCIA DE SÁ BARROS3

patriciadesabarrois@gmail.com

Fisioterapia da Universidade Federal de Goiás - Regional Jataí.

A Organização Mundial de Saúde pressupõe que, em 2020, os acidentes de trânsito serão a segunda causa de morte prematura no mundo. Trata-se de um problema de saúde pública, no mundo e no Brasil, devido ao elevado número de vítimas fatais e/ou com sequelas traumáticas. O objetivo do presente estudo foi verificar a frequência de casos notificados de violência no trânsito, no município de Jataí-Goiás, assim como descrever as características sociodemográficas e dados da ocorrência. Trata-se de estudo descritivo, retrospectivo, de natureza quantitativa, cujas informações foram coletadas de fonte secundária, utilizando a Ficha de Notificação Individual (SINAN), do Núcleo de Vigilância Epidemiológica de Jataí, referente ao período de janeiro a dezembro de 2016. O levantamento do perfil dos indivíduos, que sofreram algum tipo de violência no trânsito, foi traçado segundo dados sociodemográficos (Idade, sexo, raça, escolaridade, estado civil, município de residência, zona da residência); dados da ocorrência: (Município de ocorrência, zona da ocorrência, turno da ocorrência) e tipo de veículo. Um total de 321 casos de violência no trânsito foram registrados no município, em questão, no período de 2016, em indivíduos com idade média de 30 anos, sexo masculino (64,2%), pardos (68,8%), de baixa escolaridade (43,9%), solteiros (49,8%), residentes no próprio município de Jataí (86,3%), zona urbana (95,6%). Sobre informações da ocorrência, a maioria ocorreu no próprio município de Jataí (88,2%), na zona urbana (91,9%), turno vespertino (37,7%) e com veículo motociclístico (82,5%). Reforça-se a necessidade de medidas preventivas e educativas para uma efetiva redução do número de casos notificados de violência no trânsito.

Palavras-chave: Violência. Acidentes. Trânsito. Sistemas. Informação.

EFEITO DA AURICULOTERAPIA FRANCESA NO TRATAMENTO DA DOR CRÔNICA MUSCULOESQUELÉTICA INTERFACE A SAÚDE DO MOTORISTA PROFISSIONAL E CAMINHONEIRO

EPIFÂNIO FERREIRA REIS NETO

ROSIMAR PAULINO COSTA

MARIA DOS ANJOS FERREIRA DA SILVA

leitura01@hotmail.com

Secretaria de Estado de Saúde do País / Promoção de Equidade em Saúde . Sesapi/Cepes

A dor é definida pela Sociedade Brasileira para o Estudo da Dor (SBED), como sendo “uma experiência emocional e sensorial desagradável associada com uma lesão tecidual real ou potencial ou descrita em termos de tal lesão”. A sensação dolorosa tem papel fisiológico e funciona como um sinal de alerta para percepção de algo que está ameaçando a integridade física do organismo (CHAPMAN et al., 1999). Neste sentido, a dor é um sintoma clinicamente importante para a detecção e avaliação de doenças, bem como, para induzir um comportamento de precaução e conseqüentemente, limitar os possíveis danos (MILLAN, 1999; WOOLF, 2000; ALMEIDA et al., 2004). Objetivos Apresentar o uso da auriculoterapia Francesa no controle da dor. Secundariamente, conceituar dor e contextualizar a técnica. Público alvo: A população do estudo foi composta por voluntário motorista profissional / caminhoneiro com os seguintes critérios, Adultos com idade entre 18 e 80 anos, Nível cognitivo dentro dos padrões da normalidade (verificável durante a entrevista de seleção); Fatores de risco que afetam a saúde do motorista profissional / caminhoneiro; Portadores de dores crônicas musculoesqueléticas á Comando de Saúde nas Para realização deste estudo, foi utilizado o método de Estudo de natureza aplicada, com abordagem quantitativa e qualitativa. (GIL, 1996). De acordo com os resultados obtidos com este estudo pode-se concluir que a técnica da Auriculoterapia Francesa mostrou-se muito eficaz para a diminuição das dores crônicas musculoesqueléticas dos motoristas profissional / caminhoneiro. Apresentando altos índices de melhoras na escala da dor, chegando muito próximo ao Zero na Escala Visual Analógica – (EVA). Conclusões - A auriculoterapia, assim como outras modalidades terapêuticas da MTC, pode ser de grande valia para a população, sendo amplamente indicada pela Organização Mundial de Saúde (WHO, 1979), quer seja em dores agudas como no pós-operatório ou em dores crônicas, como as oncológicas, utilizando-se para isso de materiais como agulhas, sementes, eletroestimulação, entre outros. Sem efeitos colaterais, de baixo custo e fácil operacionalização, a terapia milenar deve ser considerada como um dos recursos terapêuticos a serem implantados nos serviços de saúde.

Palavras-chave: Auriculoterapia. Dor. Crônica. Musculoesquelético. PNPIC.

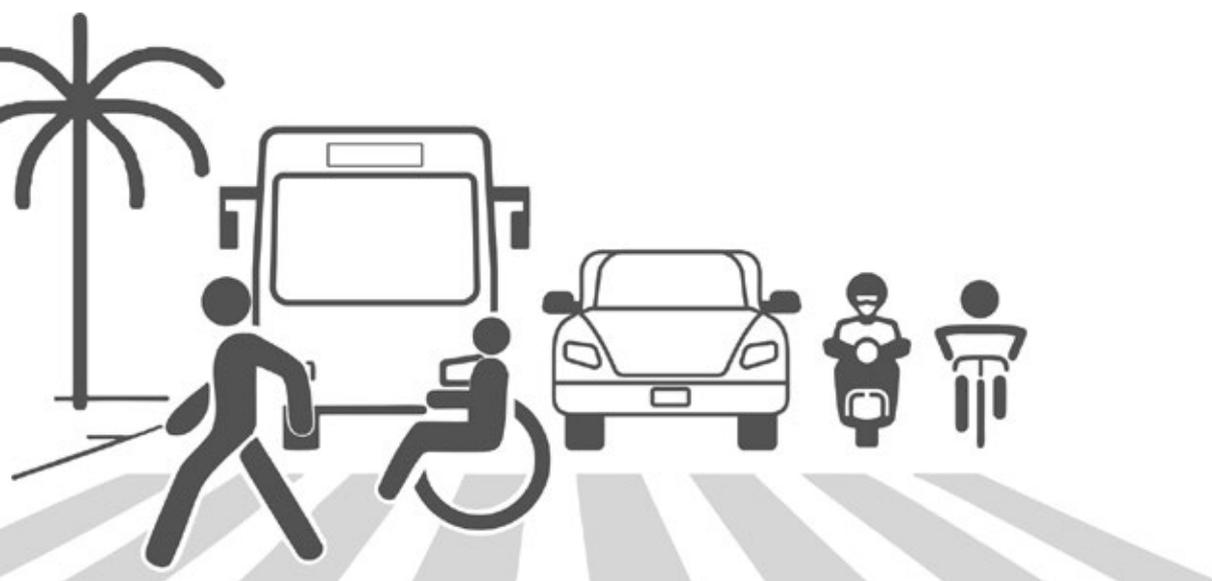


GT7 - INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS PARA MOBILIDADE E TRÂNSITO

Proponentes: Dr. HUGO ALEXANDRE DANTAS DO NASCIMENTO INF-UFG,
Dr. RONNY MARCELO ALIAGA MEDRANO FCT-UFG
e Dr. MARCOS PAULINO RORIZ JUNIOR FCT-UFG

Nós últimos dez anos, presenciamos o surgimento e a utilização dos aplicativos de navegação para celular baseados no conceito de crowdsourcing, como é o caso do Waze, a identificação veicular por meio de RFID, e a instalação e o emprego massivos de câmeras de vídeo nas cidades, visando monitorar a situação do trânsito. Mais recentemente, os primeiros carros autônomos começaram a ser utilizados e, apesar das questões técnicas e de legislação que ainda devem ser resolvidas, há uma grande expectativa quanto à sua popularização. O objetivo do presente GT é discutir a inovação tecnológica voltada para a mobilidade urbana e para o trânsito, considerando as demandas e as tendências atuais e o seu impacto na sociedade.

A submissão de trabalhos no escopo do GT deve focar no aspecto do uso da tecnologia para a melhoria da mobilidade e/ou do trânsito, sendo que alguns dos assuntos possíveis para discussão, de modo não exclusivo, são: sistemas de modelagem e simulação para o estudo do tráfego; inovação tecnológica para a oferta de serviços de transportes, de monitoramento e de melhoria de tráfego; Inovação tecnológica para operação de serviços de transporte público; carros autônomos; tecnologias de wayfinding ou tecnologias assistentes, incluindo aplicativos, para deslocamento nas cidades; tecnologias e equipamentos para a segurança no trânsito; video-monitoramento e sensores; Big data e novas tecnologias de coleta de dados de mobilidade; sistemas inteligentes e tecnologias para controle de sistemas semaforicos; controle de tráfego nas faixas exclusivas; fiscalização de veículos; electro mobility; atendimento a acidentes.



UMA ABORDAGEM PARA A CARONA NO CONTEXTO DA MOBILIDADE URBANA

YGOR ALBERTO TERRA DOS SANTOS

ygorats@gmail.com

SÉRGIO TEIXEIRA DE CARVALHO

sergio@inf.ufg.com

Instituto de Informática (INF) / Universidade Federal de Goiás (UFG)

Como efeito dos incentivos governamentais e da má qualidade do transporte coletivo, a preferência por transportes individuais só vem crescendo ao longo dos anos, causando maior quantidade de veículos nas ruas e provocando aumento nos congestionamentos, na duração das viagens e nos custos de transporte. Com a grande quantidade de veículos circulantes e o alto número de passageiros do transporte coletivo, este trabalho propõe um sistema de transporte compartilhado, contribuindo tanto no deslocamento daqueles que utilizam o transporte público, como no custeio daqueles que utilizam transporte particular. Tendo um aplicativo para dispositivos móveis como parte do sistema, esse projeto, que nasceu nos campi da Universidade Federal de Goiás, é baseado nos conceitos de economia compartilhada e transporte compartilhado, buscando aproveitar os deslocamentos que já seriam feitos em veículos automotores, para transportar outras pessoas por um custo semelhante ao do transporte público, além de verificar usuários que, possivelmente, podem estar realizando o revezamento de veículos. O sistema tem o potencial de melhorar a qualidade de vida das pessoas que utilizam transporte público e reduzir a quantidade de veículos na cidade, visto que o único requisito é que o usuário possua um smartphone com o qual, por meio de apenas alguns toques, possa buscar ou oferecer uma carona. Sua fácil aplicabilidade é proporcionada pela utilização de mapas para definição dos pontos de origem e destino, além da possibilidade de definir a frequência em que são realizados os deslocamentos pela cidade, como, por exemplo, os dias e horários de locomoção de casa para o trabalho.

Palavras-chave: Mobilidade. Economia. Transporte Compartilhado. Aplicativos.

SISTEMAS DE GEOLOCALIZAÇÃO NOS ÔNIBUS DA CIDADE DE SÃO PAULO: DA ABERTURA DE DADOS À CRIAÇÃO DE STARTUPS

FERNANDO DE CAIRES BARBOSA

fecaibes@uni9.edu.br

JOSÉ ROBERTO PANEQUE

jrpaneque@gmail.com

MAURO SILVA RUIZ

maurosilvaruiz@uninove.br

Universidade Nove de Julho – Uninove

A mobilidade urbana impacta todas as pessoas de uma cidade, não importando o meio de locomoção que elas utilizem, em suas tarefas diárias. Somado a isso, a partir da segunda década dos anos 2000, o processo de abertura de dados de diversas cidades do mundo se tornou algo irreversível: algumas nações se encontram em estágios avançados, enquanto outras ainda estão engatinhando e aprendendo, através de métodos de tentativa e erro. No caso específico de São Paulo, uma seqüência de acontecimentos, alinhados com a tendência mundial de abertura de dados, proporcionou um ambiente profícuo para o avanço e disseminação do engajamento on-line e o surgimento de focos de inovação e cidadãos cada vez mais atuantes. A intenção deste presente estudo é analisar o contexto em que aconteceu a abertura de dados de geolocalização dos ônibus na Cidade de São Paulo e se esse processo afetou o ecossistema de inovação. Isso foi feito via a colaboração de um breve referencial teórico para respaldar o assunto e a condução de uma entrevista com um fundador de uma startup que acompanhou o processo da criação do ambiente de inovação na capital paulista de perto.

Palavras-chave: Dados Abertos. Inovação. Laboratório. Startup.

INFRAWORKS - SOFTWARE PARA CONFEÇÃO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA

LARISSA PEREIRA PANISSET DA SILVA

panisset.larissa@gmail.com

LETICIA MENDES TEIXEIRA

lethiciamendes91@gmail.com

MICHELLE SILVEIRA MAGRI

michelle-smagri@hotmail.com

Este trabalho descreve a confecção do projeto acadêmico de operação urbana para a Av. Vereador Edmundo Cardillo- BR 146, em Poços de Caldas-MG, que foi realizado através do recurso computacional Infracworks, que está entre as mais significativas mudanças tecnológicas do século XXI, sendo aplicáveis nas diversas ramificações da indústria AEC (Arquitetura, Engenharia e Construção). A proposta desta operação urbana inclui a remodelação da via, a construção de ciclovias, passeios e rotatórias; levantamentos topográficos, hidrográficos e também um modelo em ambiente 3D com apresentação gráfica da proposta, confeccionados com o auxílio do software Infracworks. Este software auxilia no planejamento e confecção de projetos de infraestrutura, entre as suas principais vantagens estão: a disponibilização de grandes quantidades de dados para estabelecer um modelo do ambiente 3D para o projeto, a incorporação de levantamento topográfico, ambiental e hidrográfico, que melhoram a precisão do projeto, presença de ferramentas que permitem simulações de tráfegos, mobilidade e inundação e a possibilidade de criação de estradas, pontes, drenagem, etc.

Palavras-chave: Software. Infraestrutura. Projeto. Planejamento. Viária.

MODELAGEM E SIMULAÇÃO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE COLETIVO EM ÔNIBUS. ESTUDO DE CASO: GOIÂNIA-GO

WELTON C. DO CARMO

welvolks@gmail.com

Instituto de Informática

BRYON R. HALL

bryon@ufg.br

Instituto de Matemática e Estatística

HUMBERTO J. LONGO

longo@inf.ufg.br

Instituto de Informática

Universidade Federal de Goiás

Os estudos de otimização de sistemas de transporte coletivo, tendo o ônibus como modal de transporte, comumente visam: (i) maximizar a qualidade do serviço prestado pelas empresas de transporte (regularidade e frequência dos ônibus e conforto dos usuários) ou (ii) minimizar o gasto total das empresas, com a minimização do custo operacional das linhas de ônibus. O segundo objetivo é o mais estudado, visto que atende aos interesses imediatos das empresas transportadoras. Contudo, geralmente, tais estudos não consideram fatores relevantes, como a baixa frequência de circulação de veículos em certas linhas, a demanda não ser fixa e depender dos itinerários dos ônibus, a qualidade do serviço prestado ou o tempo gasto na baldeação entre linhas de ônibus. Por outro lado, como quantificar e, conseqüentemente, como medir os fatores que determinam a qualidade dos serviços prestados ainda é um problema relativamente pouco estudado. Além disso, algumas decisões, como inserção de novas linhas de ônibus no sistema, alterações na localização de pontos de parada de ônibus para embarque e/ou desembarque ou o redimensionamento da frota de ônibus, são tomadas, muitas vezes, sem que um estudo prévio tenha sido realizado para avaliar os impactos de tais decisões na qualidade e/ou eficiência do sistema de transporte coletivo. Por outro lado, a construção de um modelo formal do sistema e a simulação do

fluxo de usuários a partir de tal modelo, possibilita a realização de estudos a respeito da qualidade do sistema. Nesse sentido, este trabalho propõe uma modelagem de sistemas de transporte coletivo em ônibus e uma forma de quantificar fatores que interferem na qualidade dos serviços prestados por tal sistema. Assim, após a análise dos resultados obtidos com a simulação do fluxo de usuários segundo o modelo proposto, os impactos de possíveis alterações no sistema podem ser quantificados.

Palavras-chave: Otimização. Sistemas. Transporte. Qualidade. Coletivo.

VISUALIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES NO CENÁRIO DO TRÁFEGO URBANO

HALLEY WESLEY ALEXANDRE S. GONDIM

halley.was@gmail.com

HUGO ALEXANDRE DANTAS DO NASCIMENTO

hadn@inf.ufg.br

Instituto de Informática - Universidade Federal de Goiás Campus II - Goiânia / Goiás, Brasil.

Atualmente, as médias e grandes cidades enfrentam inúmeros problemas decorrentes do aumento do tráfego urbano. A crescente demanda por veículos e a forma como o trânsito é organizado têm resultado em elevada perda de tempo e de recursos financeiros, frequentemente envolvendo congestionamentos, poluição e estresse, entre outros efeitos. Logo, é imprescindível a realização de ações que atenuem ou que resolvam esses problemas tais como: a reorganização da malha viária (como a adição ou o fechamento de novas vias e de conversões), a restrição do uso de veículos automotores, a ampliação do transporte coletivo e a reorganização do uso do solo, visando um balanceamento entre os polos geradores e atratores de tráfego. Obviamente, a execução dessas ações precisa ser precedida por um estudo detalhado das condições atuais do tráfego urbano e do impacto que as propostas de otimização podem gerar. No contexto das cidades inteligentes, a disponibilização de dados produzidos pelo sistema de transporte e pelos cidadãos de maneira individual favorece a adoção de técnicas de Visualização de Informações, para apoiar o estudo das condições do tráfego urbano e agregar assim valor à tomada de decisão nessa área. Um levantamento bibliográfico, das técnicas de visualização de informação que têm sido aplicadas à compreensão do tráfego urbano, foi feito pelos presentes autores e identificou trabalhos interessantes. Por outro lado, o levantamento também demonstrou que este é um tópico de pesquisa pouco explorado, em particular quando se trata da visualização de matrizes origem-destino (OD). Nesse sentido, quatorze novas visualizações foram propostas para a apresentação de matrizes OD, incorporando informações complementares para o entendimento das condições do trânsito. O presente resumo tem por objetivo abrir uma linha de debate sobre a aplicação de técnicas de visualização de informações para o estudo do trânsito, em especial sobre a representação de matrizes OD.

Palavras-chave: Visualização. Informações. Matriz. Origem-Destino. Tráfego.

CONTAGEM AUTOMÁTICA DE PASSAGEIROS ATRAVÉS DE APRENDIZADO DE MÁQUINA E SINAIS WI-FI

MARCOS PAULINO RORIZ JUNIOR

marcosrORIZ@ufg.br

RONNY ALLAGA MEDRANO

ronnymarcelo@ufg.br

Engenharia de Transportes - Universidade Federal de Goiás/ Aparecida de Goiânia

A contagem automática de passageiros constitui uma importante parte da gestão e otimização do transporte público. Por meio dessa atividade é possível não somente estimar a demanda, mas também fornecer informa-

ções sobre a lotação dos veículos, aos passageiros. Dessa forma, muitas tecnologias têm sido empregadas com o intuito de automatizar essa tarefa, como as baseadas em câmeras estereoscópicas e sensores de infravermelho. Porém, tais tecnologias são bastante dispendiosas. Como alternativa mais econômica, recentemente, tem-se explorado o smartphone dos passageiros. Esses dispositivos emitem, periodicamente, uma sonda para descobrir redes Wi-Fi em volta. Essa sonda pode ser interceptada por um computador, para descobrir a distância e o emissor da sonda. Nesse sentido, este artigo visa investigar a viabilidade de se utilizar o sinal Wi-Fi para realizar essa contagem. O artigo propõe um método, que utiliza conceitos de aprendizado de máquina, para classificar e contabilizar, automaticamente, as sondas Wi-Fi recebidas. Para isso, construiu-se um método baseado em três etapas: construção da plataforma de captura, treinamento e validação. Nessas etapas, os sinais Wi-Fi são capturados e classificados manualmente. Isso possibilita utilizar um método de aprendizado de máquina, como o Support Vector Machine, para descobrir a função que classifica automaticamente os sinais Wi-Fi, dentro ou fora do ônibus. Para validar o método, o mesmo foi aplicado em uma linha de ônibus da cidade de Goiânia. O intuito era verificar quão próximo era a classificação obtida pelo método, em relação a obtida manualmente. Após as coletas de treinamento, o modelo produzido foi capaz de contabilizar 83,33% e 88,57%, respectivamente do sobe e desce dos passageiros, através dos sinais Wi-Fi. Por fim, ressalta-se a possibilidade de não somente contabilizar os passageiros a partir desses sinais, mas de aplicar tal abordagem em outros contextos, como geração da matriz de origem-destino e descoberta da taxa de transferência entre linhas em terminais.

Palavras-chave: Contagem. Automática. Passageiros. Lotação. Wi-Fi.

O USO DO SISTEMA DE LEVITAÇÃO MAGNÉTICA PARA O TRANSPORTE URBANO

MARIA RAFAELA BEZERRA DE MACÊDO RIBEIRO

ribeiro_rafaela95@outlook.com

RAFAEL GOMES DOS SANTOS

rgds98@gmail.com

Universidade Federal do Pará, Instituto de Tecnologia.

A necessidade de um transporte urbano que seja eficiente, com baixo impacto ambiental e com custos de implantação viáveis é uma das prioridades do mundo moderno, já que grande parte da população se concentra nos grandes centros urbanos. A tecnologia de levitação magnética, também chamada de maglev, em algumas décadas poderá se tornar a próxima geração de transporte inteligente. Tecnologia essa que se subdivide em 3, que diversificam as aplicações do maglev para diversas situações, sendo elas: Levitação por Repulsão Magnética, que se baseia na utilização de bobinas supercondutoras para gerar campos magnéticos; Levitação por Atração Magnética, que utiliza motores elétricos integrados a via permanente com presença de eletroímãs de alta potência, e também tem-se o Inductrack que é uma tecnologia que não apresenta supercondutores ou eletroímãs potentes, contendo imãs de temperatura ambiente permanentes sendo mais simples e voltados para pequenas distâncias e baixas velocidades. O continente asiático investe fortemente no setor, já possuindo seis linhas operacionais, que são o Shaghai, Changsha e Beijing Maglev na China; o Daejong e Incheon Airport na Coreia do Sul e o Linimo no Japão, além de projetos para construção de novas linhas na exemplo da Austrália e da Alemanha. Tais tecnologias do magnetismo ao transporte beneficiam quanto à diminuição de ruídos, ganho da velocidade, sendo possível trabalhar em faixas que variam de 57 à 431 km/h, bem como para uma manutenção mais enxuta, em virtude da ausência do sistema ferroviário tradicional para nivelamento e alinhamento da grade. O grande desafio também se dá com relação a nova concepção de vias suspensas que atente pelo aspecto estrutural e arquitetônico de modo a adequarem a nova forma de distribuição das cargas do veículo. No Brasil a UFRJ possui um protótipo conhecido como Maglev Cobra tornando-se pioneiro na tecnologia a serviço do transporte em território nacional.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbana. Maglev. Infraestrutura.

OTIMIZAÇÃO DO ATENDIMENTO DE DEMANDAS ASSIMÉTRICAS EM UM SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS

LES R. FOULDS HUMBERTO J. LONGO

{lesfoulds,longo}@inf.ufg.br

Instituto de Informática Universidade Federal de Goiás

O uso compartilhado de bicicletas, uma crescente alternativa ao uso de automóveis particulares, pode ser organizado em um Sistema de Compartilhamento de Bicicletas (SCB). Um SCB padrão consiste em uma rede de estações, onde as bicicletas ficam estacionadas e disponíveis aos interessados. Normalmente, as bicicletas são alugadas por curtos períodos de tempo e os clientes escolhem as estações de retirada e devolução das bicicletas, sem a interferência de qualquer gestor do sistema. O SCB de maior porte, atualmente, é o da cidade de Hangzhou, China, com mais de 50.000 bicicletas em 2.000 estações e mais de 1,2 milhões de usuários registrados. Como a maioria das pessoas segue, quase sempre, a mesma rotina de viagem origem-destino a cada dia de trabalho, geralmente, a rede de estações necessária a uma boa cobertura geográfica pelo sistema não é muito ampla. Além disso, dados os padrões de demandas por bicicletas, normalmente variáveis no tempo, pode-se ter o número adequado de bicicletas devidamente distribuídas nas estações do SCB, no início do dia ou em determinados períodos do dia, para o atendimento eficaz aos usuários. Contudo, em certos horários e estações, podem prevalecer as retiradas ou as devoluções de bicicletas e acarretar um desbalanceamento entre a oferta e a demanda nas estações do SCB. O presente projeto estuda o Problema de Redistribuição de Bicicletas (PRB), o qual consiste, de forma resumida, em determinar quais redistribuições periódicas de bicicletas devem ser feitas entre as estações para melhorar o desempenho do sistema como um todo. Dois objetivos podem ser imediatamente propostos: (i) determinar a operação que satisfaça sempre toda a demanda e minimize o total de bicicletas no sistema; ou (ii) dado um número fixo de bicicletas (e sua distribuição nas estações), encontrar a operação de transporte que minimize o número de demandas de bicicletas não atendidas.

Palavras-chave: Sistema. Compartilhamento. Bicicletas. Problema. Redistribuição.

PETGYN – SISTEMA DE PLANEJAMENTO DE TRÁFEGO URBANO

WANDERLEY DE SOUZA ALENCAR

wanderley@inf.ufg.br

HUGO ALEXANDRE DANTAS DO NASCIMENTO

hadn@inf.ufg.br

BRYON RICHARD HALL

bryon@ufg.br

Universidade Federal de Goiás – UFG

Sistemas simuladores de tráfego são, inegavelmente, valiosas ferramentas para os profissionais envolvidos com as atividades de planejamento e gestão de redes viárias urbanas pois eles possibilitam a concepção e a avaliação de propostas de modificação dessas redes com vistas à otimização da mobilidade em geral. Uma das vantagens dos simuladores é o seu baixo custo. Outra, é a velocidade com que diferentes cenários/configurações podem ser testados e seus resultados aferidos. O PetGyn – acrônimo para Problema de Equilíbrio de Tráfego na cidade de Goiânia/GO – é um sistema computacional dessa natureza desenvolvido por pesquisadores da Universidade Federal de Goiás. Por meio dele, é possível representar diversos cenários de modificações da rede viária urbana (envolvendo seus elementos como semáforos, rotas, conversões na via ou número de pistas de rolamento disponíveis, etc.) para, em seguida, predizer os níveis de uso em cada via (volume e/ou velocidade de tráfego). Além disso, o PetGyn é flexível para permitir o emprego de diferentes modelos de alocação (otimização do sistema, equilíbrio de usuário, etc.), vários tipos de funções de custo de tráfego (desde a clássica BPR – Bureau of Public Roads / USA – a funções de custo não separáveis e assimé-

tricas) e a simulação de diferentes comportamentos para os componentes da rede viária (bloqueio de rotas de acordo com o dia da semana e/ou horário, reversão da direção de tráfego, permissão/proibição do estacionamento nas vias, etc.). O PetGyn diferencia-se de sistemas similares por tratar das particularidades do tráfego nas cidades brasileiras, apesar de poder representar as condições do trânsito em outros países. Além disso, ele foi desenvolvido sob a filosofia do software livre e é baseado na Web para permitir o trabalho colaborativo.

Palavras-chave: Tráfego. Urbano. Simulação. Web. Services.

