

UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – CAMPOS DOS GOYTACAZES
MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL
E GESTÃO DE CIDADES

JOÃO CARLOS ROBERTO CAMPANELI DA SILVA

DIAGNÓSTICO DA OFERTA DE ACESSIBILIDADE PARA AS PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA NO CENTRO URBANO
DA CIDADE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
Junho de 2006

UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – CAMPOS DOS GOYTACAZES
MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL
E GESTÃO DE CIDADES

João Carlos Roberto Campaneli da Silva

DIAGNÓSTICO DA OFERTA DE ACESSIBILIDADE PARA AS PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA NO CENTRO URBANO
DA CIDADE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

Dissertação apresentada à
Universidade Candido Mendes –
Campos dos Goytacazes, para a
obtenção do grau de **Mestre
em Planejamento Regional e
Gestão de Cidades**.

Orientador: Prof. Júlio César Cardoso Rodrigues, D.Sc.

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
Junho de 2006

FICHA CATALOGRÁFICAPreparada pela Biblioteca da **UCAM - CAMPOS** 011/2006

Silva, João Carlos Roberto Campaneli da.

Diagnóstico da oferta de acessibilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes / João Carlos Roberto Campaneli da Silva. – 2006.

176 f. :il.

Orientador(a): Júlio César Cardoso Rodrigues.

Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades – Universidade Candido Mendes - Campos. Campos dos Goytacazes, RJ, 2006.

Bibliografia: f. 138 - 145.

1. Acessibilidade 2. Deficientes 3. Transporte urbano 4. Políticas públicas – Campos dos Goytacazes, RJ I. Universidade Candido Mendes – Campos.
II. Título.

CDU – 711.4:352(815.3)

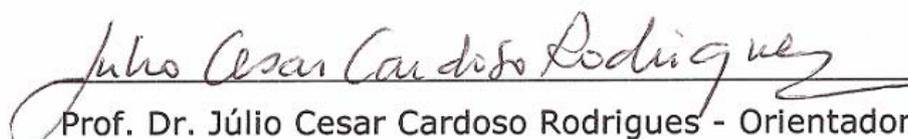
João Carlos Roberto Campaneli da Silva

DIAGNÓSTICO DA OFERTA DE ACESSIBILIDADE PARA AS PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA NO CENTRO URBANO
DA CIDADE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

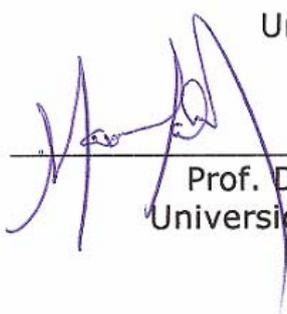
Dissertação apresentada à
Universidade Candido Mendes –
Campos dos Goytacazes, para a
obtenção do grau de **Mestre
em Planejamento Regional e
Gestão de Cidades**.

Aprovada em 21 de junho de 2006

BANCA EXAMINADORA


Prof. Dr. Júlio Cesar Cardoso Rodrigues - Orientador
Universidade Candido Mendes


Prof.ª. Dra. Elzira Lúcia de Oliveira
Universidade Candido Mendes


Prof. Dr. Mário Galvão de Queirós Filho
Universidade Estadual do Norte Fluminense

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
Junho de 2006

Dedico esta conquista a Deus, o meu eterno Pai celeste. Àquele que me amparou nas horas mais difíceis soprando sobre mim a seiva da perseverança. Sustentou-me com a sabedoria que vem do alto exaltando: *"quem, para possuí-la, levanta-se de madrugada, não terá trabalho porque a encontrará sentada à sua porta"*. (Livro da Sabedoria, 6,14)

AGRADECIMENTOS

À minha esposa Silvania, por todo apoio e por entender este novo momento de minha vida e ter sabido lidar com todas as adversidades surgidas pela minha dedicação ao mestrado.

Ao meu filho Leonardo, pela força, alegria e o entusiasmo sempre me encorajando a conclusão do curso.

À minha filha Thais, pelo amor e o carinho a mim sempre concedido.

À minha cunhada Dr^a Vania Cristina Alexandrino Bernardo, pela presteza e apoio dispensados a mim durante o curso.

Ao Amigo Amaro Assis Alves de Abreu, Diretor do SEST/SENAT, por conceder-me o tempo necessário para que pudesse concluir o curso.

Ao casal de professores Gustavo Henrique Naves Givisiez e Elzira Lúcia de Oliveira, pelas orientações extras e a boa vontade em servir.

Ao meu orientador Prof. Júlio César Cardoso Rodrigues, amigo paciente e cúmplice nesta dissertação.

Ao Prof. Mário Galvão e Prof^a. Edissa Fragoso, amigos estimuladores e incansáveis lutadores dos direitos da pessoa com deficiência.

Aos colegas e amigos de turma, e a todos que incentivaram a realização deste trabalho.

“A **acessibilidade** deve ser vista como parte de uma **política de mobilidade urbana** que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiências e idosos, com o respeito de seus direitos fundamentais”.

(**José Carlos Chavier** –Secretário Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, 2004)

RESUMO

Naturalmente há uma separação espacial entre as pessoas e as atividades ligadas ao seu cotidiano. Daí, a necessidade constante de deslocamento pelo tecido urbano da cidade em busca de alcançar os bens e serviços desejados para satisfação de suas necessidades. Para as pessoas com deficiência e as pessoas com dificuldade de locomoção, este processo de deslocamento é bastante complexo, visto a existência de diversos obstáculos que tornam o ambiente urbano bastante hostil para a mobilidade e acessibilidade desses grupos populacionais. Em Campos dos Goytacazes, o IBGE (2000) revelou que 13,8% de sua população é composta por pessoas com deficiência e 10% por pessoas idosas, apresentando ainda a taxa de urbanização igual a 89,5%. Estes indicadores contribuem ainda mais para o agravamento dos problemas de acessibilidade ao tecido urbano da cidade. Este quadro sensibilizou a produção do presente trabalho, que objetivou diagnosticar a oferta de acessibilidade dispensada às pessoas com deficiência e às pessoas com dificuldade de locomoção, quando da mobilidade pelo tecido urbano, para o alcance dos bens e serviços no centro da cidade, através da rede viária, do transporte público coletivo, do trânsito e das políticas públicas municipais, tendo por base o conceito de desenho universal. Utilizando-se da metodologia qualitativa, as observações realizadas diretamente no campo levaram ao diagnóstico de que as vias, o transporte público coletivo e o trânsito comprometem sensivelmente o direito de ir e vir dos habitantes da cidade, necessitando de ajuste às conformidades das normas de acessibilidade vigentes. Verificou-se, também, através de entrevistas com representantes do poder público local e análise dos instrumentos de legislação urbana do município, ser imperativo a adoção de políticas públicas explícitas que promovam, por meio de legislação, ações e programas, a inclusão espacial desses grupos da população, pela equiparação de oportunidades, atendendo ao princípio do desenho universal.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade e Mobilidade Urbana, Pessoas com Deficiência, Transporte Público Coletivo, Trânsito Urbano e Mobiliário Urbano.

ABSTRACT

It's natural spatial separation between people and social, cultural, economic and politic activities daily. Thence is necessary a constant movement across the urban mesh in order to get products and services for daily personal satisfaction. For people with deficiency and people with difficulty of locomotion, this procedure of displacement is so complex, whereas there is manifold obstacles that become the environment hard to locomotion of these groups of people. In Campos dos Goytacazes, the IBGE (2000) appoint 13,8% as people with deficiency and 10% as old people; being the urban people 89,5% of the total of municipal habitants. This numbers accessory more for aggravation of the accessibilities problems in urban mesh. This condition call the attention of the author for elaboration of this present text which objectified diagnose the offer of accessibility for people with deficiency and people with difficulty of locomotion, athwart mobility on urban mesh, for get products and services for in downtown of municipality, through of urban way system, the collective public transport, the transit and urban public policy. This diagnostic is based in the concept of universal design. The observation have did directly *in situ* conducted for a diagnostic of urban ways, the public collective transport and the transit raise significative difficulties the right of free locomotion of urban inhabitant. These elements need of adjustment accordant of present accessibilities laws. Verified too, through interviews with public local managers and analyses of urban laws of municipality, that is need the adoption of explicit public policies that promote, using the legislative instruments, programs and action which include spatially these groups of people through the equalization of opportunity in view of universal design principle.

Key-words: Accessibility and Urban Mobility, People Deficiency, Collective Public Transport, Urban Transit and Urban Furniture.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Representação esquemática da interação dos quatro elementos fomentadores da acessibilidade urbana para as PCD e as PDL.....	23
Figura 2 – Símbolo Internacional de Acesso.....	34
Figura 3 – Perfil de uma via pública com os elementos que a compõem.....	55
Figura 4 – Foto de uma via urbana no bairro de Copacabana no Rio de Janeiro com a disposição dos elementos da via.....	56
Figura 5 – Mapa da área delimitada para esta pesquisa no Município de Campos dos Goytacazes – RJ.....	80
Figura 6 – Condições dos pisos das calçadas quanto às variáveis: nível, conservação e aderência.....	93
Figura 7 – Buracos encontrados nos logradouros observados, sendo foto “A”: rua Theotonio Ferreira de Araújo e foto “B”: rua Barão do Amazonas.....	94
Figura 8 – Buracos encontrados nos logradouros observados, sendo foto “A”: rua 13 de Maio; foto “B”: rua Carlos de Lacerda.....	95
Figura 9 – Tipos de pisos encontrados nos logradouros observados.....	96
Figura 10 – Variação das larguras das calçadas em 18 logradouros pesquisados.....	97
Figura 11 - Tipos de peças do mobiliário urbano existentes nos logradouros pesquisados.....	99
Figura 12 - Seqüência de postes instalados no meio das calçadas no centro da cidade.....	100
Figura 13 - Sinalização tátil de alerta para obstáculos suspensos em logradouros urbanos.....	101

LISTA DE FIGURAS (Cont.)

Figura 14 - Telefones públicos, na Av. 7 de setembro e postes com lixeiras, na rua Barão do Amazonas, constituindo barreira física por falta de sinalização.....	102
Figura 15 - Objetos e veículos constituindo obstáculos urbanos para a circulação das PCD e das PDL.....	103
Figura 16 - Quiosques de lanche instalados na seção entre a praça 4 Jornadas e a rua Barão do Amazonas, sendo nove mobiliários ao todo.....	104
Figura 17 - Distribuição do número de veículos entre as empresas que servem ao transporte público de Campos dos Goytacazes.....	106
Figura 18 - Dispositivos para embarque, desembarque e transporte de PCD e PDL.....	107
Figura 19 - "A" Veículo urbano com piso baixo conjugado com rampa e "B" veículo urbano com elevador para deficiente.....	108
Figura 20 – As fotos: "A", "B", "C" e "D" demonstram a dificuldade que os passageiros, especialmente idosos, crianças e deficientes, têm ao desembarcarem dos veículos devido à altura do último piso da escada em relação ao solo, que chegam a atingir 0,50 cm.....	109
Figura 21 – Perfil da sinalização em veículos urbanos de transporte coletivo.....	111
Figura 22 – Os veículos urbanos quanto à sinalização visual, sonora e tátil.....	112
Figura 23 – Terminais com embarque e desembarque em nível utilizando plataformas elevadas.....	115
Figura 24 – Meios de comunicação e sinalização no trânsito urbano.....	117
Figura 25 – Sinalização tátil de alerta e faixa de travessia de pedestres em piso elevado (A) e sinalização tátil de alerta em rebaixamento de calçada (B).....	118

LISTA DE FIGURAS (Cont.)

Figura 26 – Ausência de sinalização tátil de alerta em rebaixamento de calçada (foto “A”) e ausência de sinalização tátil de alerta e faixa indicativa de travessia de pedestres em piso elevado (foto “B”), na Praça São Salvador.....	119
Figura 27 – Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade urbana encontrados nos logradouros observados.....	119
Figura 28 – Calçadas rebaixadas presentes nas vias observadas. “A”: rua Carlos de Lacerda, “B”: Rua Teothônio Ferreira de Araújo, “C”: Av. Ten. Cel Cardoso e “D”: rua 13 de Maio.....	120

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 1 – Nº das deficiências no Brasil e em Campos dos Goytacazes.....	21
Tabela 2 – Perfil do Transporte Urbano de Pessoas no Brasil na Divisão por Modal.....	61
Tabela 3 – Percentuais de passageiros movimentados pelo Transporte Coletivo no Brasil.....	73
Quadro 1 – Relação dos logradouros urbanos observados, no âmbito da pesquisa, na área central do município de Campos dos Goytacazes.....	91
Tabela 4 – Distribuição da frota do transporte público urbano de Campos dos Goytacazes de 1989 a 2002, por empresa e ano de fabricação do veículo.....	110
Quadro 2 – Terminais e ponto de parada de veículos do transporte coletivo rodoviário, da área central do município de Campos dos Goytacazes, quanto à oferta de acessibilidade para embarque, desembarque e condução das PCD e das PDL.....	114

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO.....	16
1.1 – OBJETIVO.....	22
1.2 – RELEVÂNCIA E CONTRIBUIÇÃO DO TRABALHO.....	24
1.3 – ESTRUTURA DO TRABALHO.....	25
2 – ACESSIBILIDADE E OS DEFICIENTES DE LOCOMOÇÃO....	27
2.1 – ACESSIBILIDADE: UM CONCEITO EM CONSTRUÇÃO.....	27
2.2 – PANORAMA HISTÓRICO DA DEFICIÊNCIA.....	30
2.3 – A DEFICIÊNCIA NO CONTEXTO HISTÓRICO BRASILEIRO.....	35
2.3.1 – A Temática na Legislação Brasileira.....	36
2.4 – POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS PORTADORES DE RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE.....	43
3 – A MORFOLOGIA DO ESPAÇO CIDADINO E O SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA.....	48
3.1 – O ESPAÇO URBANO.....	49
3.2 – A INFRA-ESTRUTURA URBANA E A REDE VIÁRIA MUNICIPAL.....	51
3.2.1 – A Rede Viária Municipal e o Direito de Ir e Vir.....	53
3.2.1.1 – A Via Urbana.....	54
3.2.1.2 – O Mobiliário Urbano.....	57
3.2.1.3 – A Calçada.....	60
3.3 – O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E O TRÂNSITO URBANO.....	63
3.3.1 – O Transporte Público Coletivo Urbano.....	64
3.3.1.1 - O Caráter Essencial do Transporte Público Coletivo Urbano.....	65
3.3.1.2 – As Modalidades do Transporte Coletivo.....	72

3.4 – O TRÂNSITO URBANO: MOBILIDADE PARA ACESSIBILIDADE.....	74
3.4.1 – O Sistema de Trânsito Brasileiro.....	75
4 – DESENVOLVIMENTO METODOLÓGICO DA PESQUISA.....	79
5 – O MUNICÍPIO E A ACESSIBILIDADE: ANÁLISE DA OBSERVAÇÃO DE CAMPO.....	90
5.1 – A ACESSIBILIDADE NAS VIAS URBANAS DO MUNICÍPIO.....	92
5.1.1 – Análise das Condições das Calçadas.....	93
5.1.2 - Análise do Mobiliário Urbano.....	98
5.2 – ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL.....	104
5.2.1 – Análise dos Veículos do Transporte Coletivo Urbano.....	105
5.2.2 - Análise dos Terminais Rodoviários e do Ponto de Ônibus Urbano.....	113
5.3 – ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO DO MUNICÍPIO.....	116
5.3.1 – O Trânsito pelos Logradouros Urbanos	116
5.4 – AS POLÍTICAS PÚBLICAS MUNICIPAIS E ACESSIBILIDADE URBANA.....	121
5.4.1 – A Gestão Pública Municipal e as Políticas de Acessibilidade.....	122
5.4.2 – Os Instrumentos de Gestão Urbana e a Orientação para as Políticas Públicas de Acessibilidade.....	126
6 – CONCLUSÃO E SUGESTÕES.....	129
6.1 – SUGESTÕES.....	134
6.2 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	136
7 – BIBLIOGRAFIA.....	138

APÊNDICE A - Condições dos pisos das calçadas dos logradouros da área central do município de Campos dos Goytacazes.....	147
APÊNDICE B – Tipos de pisos e largura das calçadas dos logradouros da área central do município de Campos dos Goytacazes.....	148
APÊNDICE C - Tipo e disposição espacial do mobiliário no espaço físico urbano, observado na área central do município de Campos dos Goytacazes.....	149
APÊNDICE D - Relação das linhas rodoviárias do transporte público urbano do município de Campos dos Goytacazes.....	151
APÊNDICE E - Condições para embarque, desembarque e transporte de PDL pelos veículos rodoviários urbanos.....	153
APÊNDICE F - Sinalização e comunicação nos veículos de transporte público urbano do município.....	156
APÊNDICE G - Logradouros pesquisados na área central do município de Campos dos Goytacazes quanto a qualidade do trânsito considerando a sinalização das vias.....	158
APÊNDICE H - Logradouros analisados na área central do município de Campos dos Goytacazes considerando a qualidade do trânsito pela mobilidade oferecida nos deslocamentos pelas vias.....	159
APÊNDICE I – Entrevista com o Setor de Engenharia de Tráfego da Empresa Municipal de Transporte - EMUT.....	161
APÊNDICE J - Entrevista com a Secretaria Municipal de Obras.....	163
APÊNDICE L - Entrevista com a Secretaria Municipal de Planejamento	164
APÊNDICE M - Formulário de Observação das Vias Urbanas.....	166
APÊNDICE N - Formulário de Observação do Trânsito Urbano.....	167
APÊNDICE O - Formulário de Observação dos Veículos do Transporte Público Coletivo.....	168
APÊNDICE P - Formulário de Observação dos Terminais e Pontos Rodoviários.....	169

ANEXO A - Relação da empresas de transporte coletivo de Campos dos Goytacazes, e a frota por ano de fabricação.....	171
ANEXO B - Relação da empresas de transporte coletivo de Campos dos Goytacazes com endereço e responsáveis.....	172
ANEXO C – Relação da empresas de transporte coletivo de Campos dos Goytacazes e suas correspondentes linhas urbanas e distritais.....	173

Este trabalho foi escrito com a **fonte tipo Verdana tamanho 12** e esta opção teve por intuito favorecer o acesso à leitura do mesmo pelas pessoas com pequenas deficiências visuais, considerando que o tema é a **Acessibilidade**.

1 – INTRODUÇÃO

É natural a separação espacial entre as pessoas e as atividades ligadas ao seu cotidiano. Daí a necessidade constante de deslocamento pelo tecido urbano da cidade em busca de alcançar os bens e serviços desejados para satisfação de suas necessidades, tais como: ir ao trabalho, à escola, ao banco, ao clube de lazer, ao hospital, etc. Segundo Vasconcellos (2005, p.23), “o uso efetivo do sistema de circulação é caracterizado por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais”. Para o autor, estas diferenças mostram os “contrastos sociais e políticos que são muito mais pronunciados nos países em desenvolvimento” (*ibid.*, p.23).

O processo de deslocamento de pessoas é bastante complexo, principalmente no ambiente urbano dos municípios, que, segundo o Ministério das Cidades (2004, p.4), quase sempre não oferecem infraestrutura adequada à promoção da mobilidade de seus habitantes, em particular quando se trata das Pessoas com Deficiência (PCD) e das Pessoas com Dificuldade de Locomoção (PDL).

Assim, a acessibilidade e a mobilidade urbana compõem, de certa forma, um tema novo que vem despertando forte interesse em estudos por parte dos pesquisadores da área social, dos planejadores urbanos, bem como uma grande preocupação dos administradores públicos, em especial, os da esfera federal através do Ministério das Cidades. Isto porque a heterogenia humana não encontra igual oportunidade para

acesso aos espaços urbanos, o que tem colocado mais de 23%¹ da população brasileira na condição de espacialmente excluídos. Este número representa a porção populacional que está sendo impedida de circular livremente pela cidade devido à presença de inúmeros obstáculos físicos, de difícil transposição, que foram construídos ao longo de muitos anos por equivocados planejamentos urbanos e desconhecimento das necessidades deste segmento populacional. Além disso, são consideráveis, nos municípios, as deseconomias urbanas tais como: a poluição, engarrafamentos no trânsito, acidentes, etc., que persistem em existir contando com a generosa contribuição das gestões públicas locais, o que junto à falta de acessibilidade comprometem a sustentabilidade² na cidade.

A redução da oferta de acessibilidade para os “diferentes” do conjunto da população, no uso comum do espaço urbano, contraria direitos constitucionais.

Dois importantes fatores contribuem, essencialmente, para a geração dos problemas de mobilidade e acessibilidade no tecido urbano das cidades brasileiras:

- 1º - A constatação, segundo dados do IBGE (2000), de que 14,5% dos brasileiros possuem algum tipo de deficiência. Adicionando-se a este grupo 8,5% de idosos, que representam apenas uma parte da classe de pessoas portadoras de restrição de mobilidade, chega-se a um total de 23% da população. Assumindo o pressuposto de que o atual percentual de deficientes divulgado pelo IBGE não mude até o ano de 2025 — ano em que, segundo informação do Ministério das Cidades (2004, p.16), estima-se que 15% da população brasileira estará com idade superior a 60 anos —

¹ Este índice representa apenas a soma das PCD com o segmento idosos das PDL, segundo IBGE 2000.

² Para o Ministério das Cidades, a sustentabilidade da cidade se encontra na compatibilização do seu crescimento e eficiência econômica com a conservação ambiental, a qualidade de vida e equidade social.

ter-se-á o percentual de 29,5% de pessoas excluídas do espaço urbano se forem somadas estas duas categorias, sem considerar outros grupos que compõem as PDL que têm sua mobilidade reduzida pelo peso, tamanho, enfermidade, etc.

- 2º - O explosivo crescimento da população urbana brasileira ocorrido nas últimas seis décadas, passando a densidade populacional urbana de 31%, em 1940 (Baeninger, 1998), para mais de 80% em 2000 (Ministério das Cidades, 2004, p.7).

Assim, a adequação das cidades, dentro da nova visão de acesso universal ao espaço público, passou a ser um desafio que os municípios brasileiros estão enfrentando com alto grau de dificuldade. Eles deverão adequar-se para atender a legislação vigente, em especial a Constituição Federal, às Leis 10.048/00 e 10.098/00 e o recente Decreto 5.296/04, bem como as diretrizes aprovadas na 1ª e na 2ª Conferência Nacional das Cidades ocorridas em 2003 e 2005, respectivamente.

Lopes Filho (s/d, p.1) sustenta a necessidade de enfrentar o desafio de promover a acessibilidade das cidades, através da quebra de barreiras:

Uma simples análise do crescimento das cidades nos mostra que geralmente o seu crescimento, no que diz respeito à arquitetura e ao urbanismo, não levou em consideração as necessidades de todos que delas fazem parte. Promover a acessibilidade para todos é ainda um grande desafio que enfrentamos e este objetivo somente será atingido com a eliminação das barreiras arquitetônicas urbanísticas, da edificação, do transporte e da comunicação.

Ou seja, no entendimento de Queirós Filho e Silva (2005, p.102)

a cidade deve ser planejada e construída a partir de uma ótica universalista, que atenda a todos, aí incluídas aquelas pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida: o que A, B e C podem utilizar sem esforços e/ou custos adicionais, e mais, com segurança, eficácia e autonomia tem que ser utilizável, exatamente da mesma maneira, por todas as pessoas, sem discriminação.

De uma outra forma, mas preservando o mesmo entendimento, Botelho (2003, p.1) afirma que:

Para integrar-se no mundo moderno, deparam-se os portadores de deficiência com obstáculos de toda ordem [...] dificuldade, ou mesmo impossibilidade de dirigir-se ao trabalho, a um hospital, à escola, ao lazer, dentre outras coisas. Se já não bastassem as limitações em locomover-se, percebe-se que elas se agigantam ainda mais quando se nota que também o ambiente de trabalho, muitos hospitais, a escola e mesmo os logradouros destinados ao lazer, não oferecem condições de acesso ao portador de deficiência, de tal ordem que, nega-se-lhes o direito de ir e vir e também o de chegar.

No mesmo texto, Botelho também chama a atenção para a exclusão das PCD ao trabalho pela falta de acessibilidade física ao meio espacial urbano. Sem sombra de dúvida, tal exclusão está intimamente relacionada com a deficiência apresentada pelo espaço físico urbano para os movimentos pendulares³. Este tema envolve questionamentos complexos, levando a acessibilidade para o viés social da inclusão, perpassando pela capacitação profissional e reabilitação para inserção no mercado de trabalho, indo além do aspecto espacial. Desta forma, sublinha-se a importância da acessibilidade física ao espaço urbano para a viabilização do acesso ao trabalho, porém, é um tema que não constitui objeto deste estudo.

Ao entender a gravidade do problema da mobilidade e acessibilidade urbana, fica patente o grande desafio que socialmente é imposto aos municípios brasileiros no sentido de resolver a reconhecida crise de circulação existente em nossas cidades. O Ministério das Cidades, com coordenação da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SeMob), lançou em 2003 o PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA, tendo como objetivo

estimular e apoiar os Governos Municipais e Estaduais a desempenharem suas atribuições e desenvolverem ações que garantam a **acessibilidade** para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transporte, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas, inserido no conceito de Mobilidade

³ São considerados movimentos pendulares os deslocamentos diários residência-trabalho-residência. (Barat, 1978, p. 325)

Urbana Sustentável, desenvolvido pela SeMob. (Ministério das Cidades, 2004, p.3) (grifo do autor)

O Ministério das Cidades abre um convite a todos os estados e municípios brasileiros para adesão ao Programa Brasil Acessível mediante a elaboração de um PROGRAMA MUNICIPAL DE ACESSIBILIDADE, que terá o apoio deste Ministério através dos instrumentos de implementação do programa.

O município de Campos dos Goytacazes acha-se estrategicamente localizado no Norte Fluminense, especialmente quanto a três importantes centros econômicos, políticos e culturais do país: Rio de Janeiro (274 km), Belo Horizonte (670 km) e Vitória (230 km). Com uma população de 406.989 habitantes (IBGE, 2000), é a sétima cidade mais populosa do estado do Rio de Janeiro e a primeira externa à sua região metropolitana. Com uma área de 4.032 km² (IBGE, 2000) — que o faz ser o maior município em extensão territorial do estado — vem apresentando nos últimos anos um expressivo crescimento econômico, em razão de sua importante bacia petrolífera que responde por mais de 80% da produção nacional. Por todas essas proficuidades, incorporada à taxa de urbanização de 89,5% (IBGE, 2000), o município não deve se eximir de atender o convite do Ministério das Cidades para promover a inclusão espacial de seus habitantes.

Somando-se às características descritas o fato de que a legislação brasileira — Constituição Federal, Estatuto da Cidade, Leis Estaduais e Municipais, entre outras — assegura o direito de acessibilidade às atividades urbanas a todas as pessoas sem distinção, é premente e necessário ao município de Campos dos Goytacazes enquadrar-se a estas novas diretrizes, já que o número de pessoas com deficiência em sua população é bastante expressivo, conforme demonstra a tabela 1.

Tabela 1 – Número das deficiências no Brasil e em Campos dos Goytacazes

Tipo de deficiência	Nº Da Deficiência (Brasil)	% da Deficiência (Brasil)	Nº da Deficiência (Campos dos Goytacazes)	% da Deficiência (Campos dos Goytacazes)
Mental	2.844.937	1,7	7.961	1,9
Física	1.416.060	0,8	3.650	0,9
Auditiva	5.735.099	3,4	11.596	2,8
Visual	16.644.842	9,8	37.375	9,2
Motora	7.939.784	4,6	21.971	5,4
Total	34.580.722	20,3	82.553	20,2

Fonte: IBGE, 2000.

Campos dos Goytacazes apresenta, aproximadamente, o mesmo percentual de deficiências comparadas ao total apresentado pela população brasileira (tabela 01). Os percentuais também são bem contíguos quando confronta-se os tipos de deficiência. Entre os tipos elencados, destaca-se a deficiência visual que representa 48% do total das deficiências em relação ao país e 45% em relação ao município. Devido às características que condicionam a deficiência, as pessoas com deficiência visual, física e motora, são as mais hostilizadas pela inadequação do espaço público. E pelos dados apresentados na tabela 1, este grupo compõe 74,8% das deficiências, o que justifica ainda mais a necessidade de tornar acessível o espaço cidadão.

Considerando a exposição anterior, cabe ainda ressaltar que o censo demográfico do IBGE (2000) indica um número maior de deficiências do que de deficientes, uma vez que as pessoas incluídas em mais de um tipo de deficiência foram contadas apenas uma vez. Computando apenas a população de pessoas com pelo menos uma das deficiências convencionadas, o IBGE (2000) revela que estes números são: no Brasil 24.600.256, o que representa 14,5% da população do país e em Campos dos Goytacazes 56.464, o que representa 13,8% da população do município.

1.1 – OBJETIVO

Entendendo que o município, após Constituição Federal de 1988, na condição de ente federativo, não pode se eximir da responsabilidade de administrar as questões de interesse local — o que inclui a implementação de políticas públicas que promovam o desenvolvimento humano — este trabalho propõe-se a:

Diagnosticar a oferta de acessibilidade dispensada às pessoas com deficiência (PCD) e com dificuldade de locomoção (PDL), no centro urbano do município de Campos dos Goytacazes, para o alcance aos bens e serviços, através da mobilidade pelo tecido citadino, observando a rede viária, o transporte público coletivo, o trânsito e as políticas públicas municipais, tendo por base o conceito de desenho universal.

A análise proposta foi motivada pelos seguintes questionamentos:

1 - As Vias Públicas, em especial as calçadas, oferecem condição de mobilidade para acessibilidade aos bens e serviços públicos por parte das PCD e das PDL?

2 – Existem Barreiras Arquitetônicas influenciando no deslocamento das PCD e das PDL no tecido urbano da área central cidade?

3 - Os veículos que servem ao Transporte Público Municipal são apropriados para dar embarque, desembarque e transportarem as PCD e as PDL?

4 - Os Terminais e Ponto de Ônibus urbanos são adequados para o atendimento das PCD e das PDL?

5 – O Trânsito no centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes oferece, com segurança, as condições necessárias para a mobilidade das PCD e das PDL?

6- O poder público municipal tem promovido Políticas Públicas que venham ao encontro das necessidades de acessibilidade das PCD e das PDL?

A presente proposta de análise da acessibilidade através da mobilidade no tecido urbano pode ser apresentada esquematicamente na forma da figura 1.

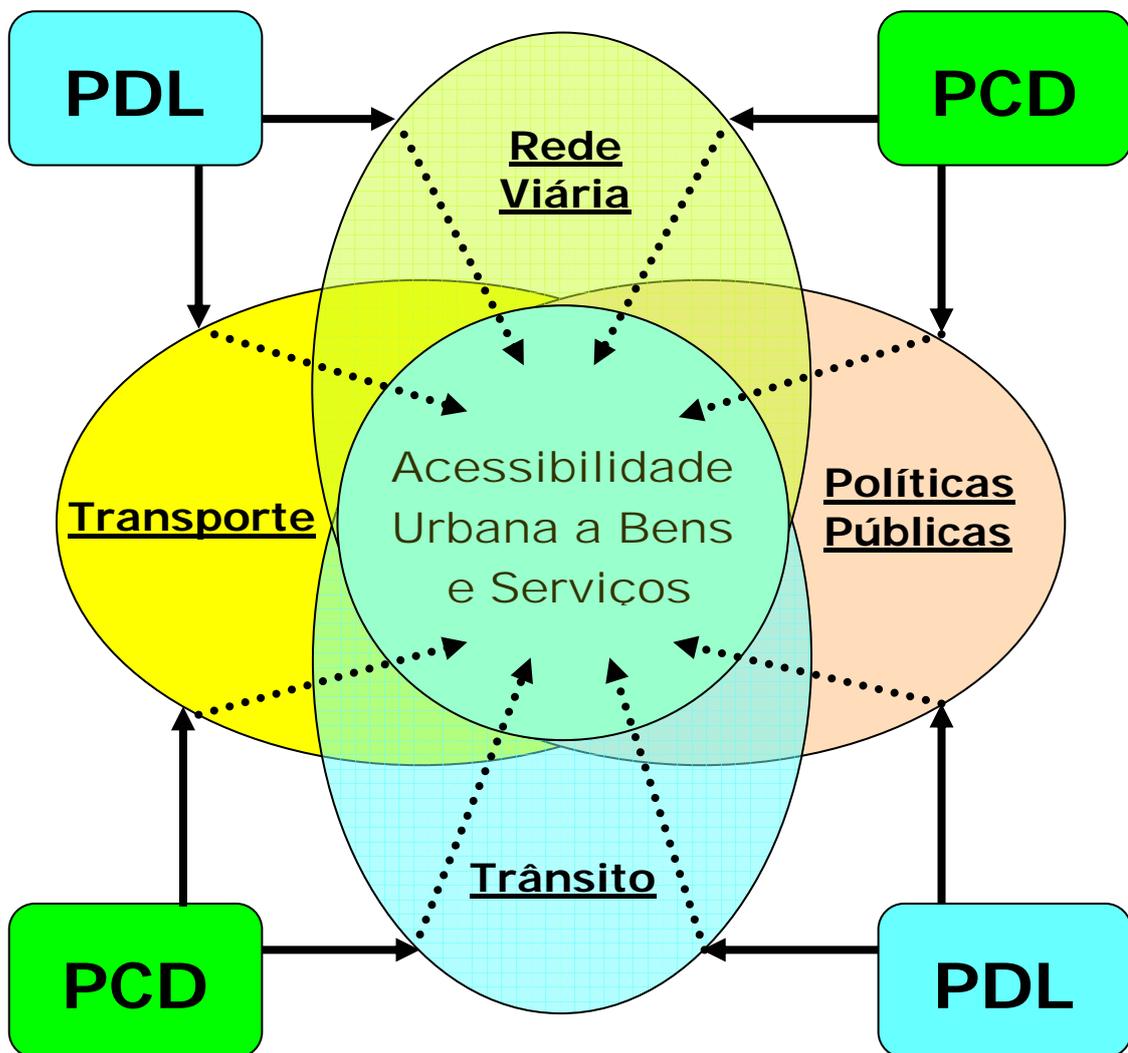


Figura 1 – Representação esquemática da interação dos quatro elementos fomentadores da acessibilidade urbana para as PCD e as PDL.

Fonte: Esquema elaborado pelo próprio autor.

Resumidamente, o esquema apresentado na figura 1 indica que a análise do acesso amplo e democrático ao espaço urbano não pode ser vista de forma fragmentada. Pouco adianta adequar somente as vias urbanas à acessibilidade, se os equipamentos de transporte, os veículos e o trânsito não o são. A adequação tem de ser feita na totalidade do sistema de mobilidade urbana para a promoção de acessibilidade; ou seja, cada componente deste sistema deve estar ajustado às necessidades de demanda de deslocamento das PCD e das PDL a ponto de formar rotas acessíveis que interliguem os espaços integralmente. A adequação do meio físico urbano à acessibilidade também perpassa pelas políticas públicas, especialmente pela sensibilização das autoridades municipais em fomentar programas, projetos e ações que promovam a eliminação dos obstáculos — sobretudo coibir a edificação de novas barreiras — que impedem a equiparação de oportunidades no usufruto do espaço cidadão.

1.2 – RELEVÂNCIA E CONTRIBUIÇÃO DO TRABALHO

A principal relevância do presente trabalho está em diagnosticar os principais fatores que segregam mais de 23%⁴, da população do município de Campos dos Goytacazes – RJ do convívio social em sua cidade, pela falta da acessibilidade física ao meio urbano, colaborando em apontar caminhos que possam contribuir para incluir espacialmente esta parcela da população que também tem direito à cidadania.

Além disso, podem-se apontar ainda as seguintes contribuições:

- Diante da proposta do Ministério das Cidades, dentro Programa Brasil Acessível criado em 2004, de convidar os municípios a aderirem ao programa nacional mediante a elaboração de um

⁴ População formada pelo número de PCD (13,9%) somada somente com segmento de idosos (10%) das PDL, não inclusos, os obesos, estaturantes, convalescentes de saúde, etc.

Programa Municipal de Acessibilidade; este trabalho será de grande relevância na medida que o diagnóstico resultante da pesquisa poderá servir de base ao poder público municipal na preparação do Programa Municipal de Acessibilidade conforme orientação do Ministério das Cidades.

- Poderá, também, a pesquisa servir de parâmetro para orientar Políticas Públicas e/ou direcionar ações que promovam a acessibilidade e a mobilidade urbana, no âmbito do Município de Campos dos Goytacazes, para a inclusão urbana das PCD e das PDL.

- Considerando que, o município poderá pleitear parceria do Ministério das Cidades para a implementação do Programa Municipal de Acessibilidade em Projetos de apoio e promoção da acessibilidade urbana — desde que o projeto de qualificação tenha a finalidade de apresentar soluções e garanta o desenho universal e a melhoria da acessibilidade urbana —, a radiografia da área pesquisada (o centro da cidade) poderá servir de base para a concepção do projeto de qualificação do Município na busca de recursos (financeiro, humano, capacitação, etc) pertinentes à implementação do programa.

1.3 – ESTRUTURA DO TRABALHO

Esta dissertação está estruturada em sete capítulos estabelecidos da seguinte forma:

CAPÍTULO 1 - Introdução do trabalho apresentando uma visão geral da questão da acessibilidade no Brasil, as justificativas que respaldam a implementação desta dissertação, o objetivo e a sua estrutura de desenvolvimento.

CAPÍTULO 2 - Desenvolvimento do conceito de acessibilidade e a análise das políticas públicas para as pessoas com restrição de mobilidade.

CAPÍTULO 3 – Aborda, basicamente, a fundamentação teórica do espaço público e dos elementos que constituem a infra-estrutura física do sistema de mobilidade urbana.

CAPÍTULO 4 – É desenvolvida, de forma detalhada, a metodologia adotada para a pesquisa.

CAPÍTULO 5 – São analisados e discutidos os dados coletados pela pesquisa de campo.

CAPÍTULO 6 – Trata da conclusão da pesquisa incluindo proposições e sugestões para melhoria da acessibilidade no município.

CAPÍTULO 7 – Apresentação da bibliografia consultada e utilizada na elaboração do trabalho.

Na seqüência, será feita uma abordagem teórica sobre o tema acessibilidade e sua evolução para o conceito de desenho universal.

2 - ACESSIBILIDADE E OS DEFICIENTES DE LOCOMOÇÃO

O surpreendente crescimento demográfico das cidades⁵, nas últimas décadas, trouxe como consequência um considerável número de problemas que afligem a humanidade e que desafiam a sociedade e o poder público constituído. Entre outros, encontra-se a carência de acessibilidade urbana que atinge mais profundamente as PCD e PDL. Ela se apresenta através da inadequação dos espaços públicos urbanos para atender as necessidades básicas de acesso aos bens e serviços coletivos urbanos por todas as pessoas.

Pela sua elevada importância dentro do espaço citadino, a acessibilidade será o tema tratado neste capítulo; por meio de embasamento teórico a ser confrontado, posteriormente, com a pesquisa de campo.

2.1 – ACESSIBILIDADE: UM CONCEITO EM CONSTRUÇÃO

A acessibilidade é um tema que vem despertando interesse de diversos segmentos, entre outros, acadêmicos, pesquisadores no âmbito das ciências sociais e administradores públicos. É um conceito moderno para a abordagem da deficiência. A palavra em si é muito abrangente,

⁵ Em 1940, o Brasil era um país rural, pois cerca de 70% da população morava no campo (IBGE). A partir de 1950, com o processo de industrialização, as pessoas começam a migrar para os centros urbanos em busca de emprego. Hoje temos mais de 80% da população brasileira morando nas cidades (IBGE, 2000).

pois pode indicar a condição de acesso à informação, trabalho, saúde, educação, lazer, comunicação, etc. Segundo o dicionário Aurélio, a palavra acessibilidade deriva do latim *accessibilitate* e tem como significado a qualidade de ser acessível, ou ainda, facilitar o acesso a alguma coisa. A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), através da Norma Brasileira (NBR) 9050 (2004, p.2), define acessibilidade como “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços, mobiliário, equipamento urbano e elementos”.

Para Cohen e Duarte (2001, p.2),

a delimitação adequada do conceito de acessibilidade reside no seu potencial de gerar novos paradigmas para o planejamento de espaços, bem como para a reflexão e abordagem de uma temática que tem estado tão presente em discussões onde se buscam respostas para os inúmeros problemas hoje encontrados nas cidades por pessoas com deficiência.

O conceito de acessibilidade vem evoluindo de tal forma que hoje ele não se atém somente aos ambientes físicos implantados nos espaços urbanos, mas envolve também, por exemplo, os sistemas e meios de comunicação. Ao mesmo tempo não se aplica somente às PCD, mas igualmente a outros grupos de pessoas portadoras de mobilidade reduzida; ou seja, aquelas que têm necessidades especiais de receberem determinadas informações ou de se deslocarem através das vias urbanas e dos meios coletivos de transporte. O deslocamento é entendido como chegar até aos pontos de paradas, entrar no veículo e chegar até o local desejado; ou, simplesmente, se deslocar pelos espaços urbanos de sua cidade (Ministério das Cidades, 2004). Portanto, a restrição de mobilidade não está ligada apenas às pessoas deficientes, ou às que apresentam problemas de saúde, as quais comumente são confundidas com deficientes e não necessariamente o são. A restrição de mobilidade é um conceito mais amplo que engloba as pessoas que apresentam restrição pela idade, estado de saúde, estatura, obesidade, deficiências e outras condicionantes (Ministério das Cidades, 2004).

Conforme Cohen e Duarte (2001, p.3), “a acessibilidade também está contextualizada na necessidade de um esforço multidisciplinar no desenho para atingir as necessidades de todas as pessoas”. E complementam o argumento afirmando que

as soluções encontradas para atender às especificidades e diferenças de alguns podem beneficiar a todos e a acessibilidade não fica caracterizada por medidas de atendimento exclusivo ou segregativas. (*ibid.*, p.3)

As autoras concluem:

por não ser a acessibilidade considerada como algo que interesse somente às PCD e a longo prazo deve alcançar a todos, o conceito acabou evoluindo para concepção de Desenho Universal. Universal por se destinar a qualquer pessoa e por ser fundamental para os objetivos da vida cotidiana (*Ibid.*, p.3)

A NBR 9050 (2004, p.3) integra esse mesmo entendimento descrevendo que o desenho universal é “aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população”.

Dessa forma, os conceitos de acessibilidade e desenho universal indicam o acesso independente aos espaços públicos e às edificações, em seus espaços internos e externos, bem como em todo o percurso existente e o transporte entre eles. Ferdinando (s/d, p.1) complementa esta ideia dizendo que acessibilidade “é o ato ou efeito de apoderar-se de si mesmo, conquistando a cidadania plena”.

Tais conceitos na verdade apontam para a formação de uma sociedade inclusiva que seja capaz colocar todos os homens em igualdade de condições. Pois “hoje já se sabe que a deficiência advém de falhas existentes no espaço edificado em atender a diversidade do desempenho vital como aspecto característico de todos os usuários” (*ibid.*, p.1). O efeito negativo da não-equiparação de oportunidade é a exclusão de pessoas da participação do convívio social cidadão e das atividades produtivas que são capazes de desempenhar.

Como dito no início, acessibilidade é um conceito em evolução, apresentando várias abordagens. Mas para efeito desta pesquisa, ela será delimitada como a possibilidade de acesso físico à rede viária urbana, ao trânsito e transporte público municipal.

2.2 – PANORAMA HISTÓRICO DA DEFICIÊNCIA

A temática da acessibilidade e mobilidade urbana têm ganhado vasto campo na discussão sócio-política sob a égide da inclusão social, garantia de direitos e equiparação de oportunidades. Porém, este espaço que está sendo conquistado de forma lenta, mas gradual, deve-se, em grande parte, à mobilização e organização da classe dos “desiguais” ou “diferentes”. Em especial a uma denominada “deficientes” que, em busca dos direitos humanos, passou a falar por si mesma.

A sociedade humana sempre teve, e ainda tem, dificuldades em administrar a questão da deficiência. O planejamento da infra-estrutura urbana das cidades, de modo geral, utiliza-se do modelo de usuário adulto dito “saudável”. Desta forma, discrimina um número muito grande de outros indivíduos; que, por apresentarem algum tipo de limitação, ficam excluídos do direito constitucional de cidadãos de ir e vir (privado do acesso à cidade). Deste modo, as PCD sempre foram vistas com preconceitos que as estigmatizavam pelo fato de serem “diferentes”. Na verdade, não existe no mundo pessoas perfeitamente iguais. Mesmo os gêmeos univitelinos⁶, biologicamente conhecidos como idênticos, não são tão idênticos como se imagina. Em diversos aspectos, há diferenças entre eles. Por outro lado, “não existem critérios para definir como as pessoas

⁶ Os gêmeos idênticos são monozigóticos ou univitelinos, ou seja, são gêmeos formados de um mesmo óvulo. Nesse caso, apenas um óvulo é produzido e fecundado, mas esse óvulo divide-se, e forma dois embriões. Quase sempre são formados na mesma placenta. Os gêmeos idênticos se assemelham muito entre si, têm o mesmo fator sanguíneo e são sempre do mesmo sexo. Também são conhecidos como gêmeos verdadeiros <<http://pt.wikipedia.org>>

deveriam ser, cada um é aquilo que sua realidade econômica, social, física e cultural permitem” (UFRJ, 2004, p.11).

Olhando desse modo, fica mais fácil entender e aceitar a deficiência. A definição do termo deficiente “varia de acordo com a cultura, as tradições e o nível de desenvolvimento do país” (Gil, 2001, p.12).

A NBR 9050 (2004, p.3) conceitua a deficiência como

redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características dos ambientes ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaços, mobiliários, equipamentos urbanos e elementos, em caráter temporário ou permanente.

Em 1975, a Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) descreveu a PCD como

qualquer pessoa incapaz de assegurar por si mesma, total ou parcialmente, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência congênita ou não, em suas capacidades físicas, sensoriais e mentais.

Essa definição serviu para colocar um fim nas diversas denominações que eram dirigidas às PCD até então, muitas delas com conotação pejorativa.

Os conceitos atuais sobre deficiência buscam lançar um olhar mais humano sobre o modo de ver e tratar seus portadores; porém, nem sempre foi assim. Diversas são as histórias — variando de acordo com os costumes, valores e crenças — de como eram percebidas as PCD desde a Antigüidade até os dias atuais, sintetizada por Gil (2001, p.21) como: “do extermínio à integração, passando por uma escala na segregação”.

Um resgate histórico-evolutivo será de grande valia para subsidiar a compreensão do presente trabalho, visto que “o movimento pela integração do deficiente é um produto de nossa história” (Aranha, 1995, p.64).

Segundo Bez (s/d, *apud* Perazoni & Freitas, 2000, p.1)

na antiga Grécia, a deficiência era totalmente ignorada, não possuía nenhum espaço, considerando que a beleza e o culto ao corpo e à perfeição física eram tidos como condição *sine qua non* para a participação em sociedade, e uma pessoa com deficiência,

considerada então feia, malformada, era, por conseqüência, praticamente uma ofensa ao povo.

Ainda na Antigüidade,

a deficiência inexistia enquanto problema, sendo que às crianças portadoras de deficiências imediatamente detectáveis, a atitude adotada era a da 'exposição', ou seja, o abandono ao relento, até a morte" (Aranha, 1979; Pessotti, 1984, *apud*, Aranha, 1995, p.10).

Pelo relato mais abrangente de Bruns (s/d, p.1), não somente as crianças recebiam este tratamento hediondo, mas todos

aqueles que não correspondiam às exigências do meio, como os velhos, os doentes e os portadores de alguma deficiência eram tratados com tolerância, apoio, ou menosprezo e até eliminação.

Na Idade Média,

em função da disseminação das idéias cristãs, o diferente não produtivo (deficiente) adquire, nessa época, 'status' humano, já que é também possuidor de uma alma. Em sendo assim, não mais se fazia aceitável sua exterminação (Aranha, 1995, p.65).

Assim, os portadores de deficiência não eram mais condenados à morte; mas agora ao confinamento em instituições ditas apropriadas a eles. "É a fase áurea do assistencialismo, assentada em premissas de proteção e repulsa, solidamente plantada no terreno da caridade religiosa ou laica" (Gil, 2001, p.21). No final do século XV, início da Revolução Burguesa, "o avanço do caminhar da medicina favorece a leitura organicista da deficiência" (Aranha, 1995 p.65) e, desse modo,

"[...] a demência e a amênia deixam de ser vistas como problemas teológico e moral e passam a ser vistas como problema médico. Começam a surgir os primeiros hospitais psiquiátricos, como locais para confinar, mais do que para tratar, os pacientes que fossem considerados doentes, que estivessem incomodando a sociedade, ou ambos" (Aranha, 1995 p.66).

Essa versão também é reforçada por Pessotti (1984 *apud* Perazoni & Freitas, 2000, p.2) quando afirma que "o desenvolvimento da ciência permite questionar os dogmas religiosos e começam a surgir estudos mais

sistemáticos na área médica visando explicar tais comportamentos”. Este modelo, da “deficiência ligada à incapacidade, à idéia de inutilidade e dependência” (Perazoni & Freitas, 2000, p.21), permaneceu até o início do século XIX sem que houvesse interesse na alteração do quadro que se apresentava.

Já na década de 1940, a fundação da Organização das Nações Unidas, conforme informação da Rede SACI (s/d), veio contribuir substancialmente para o processo de inclusão social das pessoas marginalizadas. Este último ganha força após a Segunda Guerra Mundial quando o mundo se vê diante de um grande número de pessoas mutiladas pelo conflito militar. Estas pessoas, principalmente nos países mais desenvolvidos, lutaram contra a discriminação social em busca do reconhecimento da cidadania.

É nesse contexto que surge, em 1975, a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, resolução elaborada pela Organização das Nações Unidas, aprovada por sua Assembléia Geral e mundialmente enfatizada em 1981 — o Ano Internacional da Pessoa Deficiente — AIPD, que teve como tema “participação plena e igualdade” (Gil, 2001, p.22).

Assim, a marcha da inclusão social — iniciada por volta dos anos 60 — intensificou os movimentos mundiais de luta pelos direitos humanos e de cidadania a partir dos anos 80, independentemente de raça, cor, religião ou deficiência. Os espaços de discussão em defesa das PCD propiciaram diversos encontros e conferências pelo mundo afora, dos quais são passíveis de citação:

11º Congresso Mundial sobre Reabilitação de Pessoas Deficientes. Este congresso, realizado em setembro de 1969 em Nova Iorque, foi muito importante para as PCD, pois nele foi escolhido, após concurso, o Símbolo Internacional de Acesso (figura 2). No Brasil, seu reflexo originou a Lei 7.405/85, que torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas com deficiência.



Figura 2 – Símbolo Internacional de Acesso
Fonte: NBR 9050

Declaração de Cave Hill. Declaração aprovada na reunião ocorrida em 1983, em Cave Hill (Barbados), adotada durante Programa Regional de Capacitação de Líderes da Organização Mundial de Pessoas com Deficiência.

Declaração de Cartagena de Índias. Reunião realizada em Cartagena de Índias (Colômbia), em outubro de 1992, com os países representantes da América Latina. Os países representados se comprometem a oferecer apoio efetivo e igualdade de oportunidade aos portadores de deficiência.

Declaração de Manágua. Reunião ocorrida em dezembro de 1993, na cidade de Manágua (Nicarágua), com delegados de 39 países das Américas. Confirmou a declaração de Cave Hill e o desenvolvimento de políticas sociais em benefício das crianças e jovens com deficiência e de suas famílias.

Declaração de Washington. Conferência de cúpula que trabalhou a questão das perspectivas globais sobre a vida independente para este

milênio. Realizada de 21 a 25/09/1999 em Washington (EUA). Nesta conferência, foi escolhido o dia **21 de setembro** como o Dia Nacional de Luta da Pessoa Portadora de Deficiência e o dia **3 de dezembro** como Dia Internacional da Pessoa Portadora de Deficiência.

Declaração de Pequim. Reunião da cúpula mundial das ONGs sobre deficiência realizada em Pequim na China em março de 2000. Desenvolveu uma estratégia para o novo século visando à participação plena e à igualdade das pessoas com deficiência.

Declaração de Caracas. Declaração elaborada durante a 1ª Conferência da Rede Ibero-Americana de Organizações Não-Governamentais de Pessoas com Deficiência e suas Famílias, realizada em Caracas, Venezuela, em outubro de 2002.

Declaração de Madri. Congresso europeu de PCD, realizado na cidade de Madri na Espanha em 2002. Proclamou o ano de 2003 como o Ano Europeu das Pessoas com Deficiência e despertou o público sobre os direitos de mais de 50 milhões de europeus deficientes.

2.3 – A DEFICIÊNCIA NO CONTEXTO HISTÓRICO BRASILEIRO

Segundo a Rede SACI (s/d), o Brasil acompanhou a temática da deficiência reproduzindo as mesmas ações praticadas no contexto histórico global, considerando, é claro, os acontecimentos em nosso tempo de existência.

Embora já se tenha avançado bastante em direção à inclusão social, o asilismo e o assistencialismo também marcaram forte presença através dos manicômios e outras “casas” especializadas, onde as pessoas diferentes eram abandonadas. “Era o ícone da exclusão social através do confinamento” (Rede SACI, s/d). Não se pode negar que tais práticas, ainda que veladas, estejam presentes em nosso país. Porém, o contexto global produziu reflexos importantes no Brasil, impulsionando à

formulação de leis e políticas públicas voltadas para a necessidade de inclusão e garantia do direito de cidadania ao portador de deficiência e aos outros diferentes excluídos. Segundo informação da Rede Saci

Isso passou a acontecer fortemente a partir da década de 80 [...] quando medidas relacionadas à proteção e inclusão das pessoas com deficiência começaram a ser pensadas, em termos de políticas públicas.

O marco do reflexo global para a inclusão social dos deficientes ocorreu na Constituinte de 1988. A partir dos estímulos provenientes da pressão social, os portadores de deficiência passaram a ser protegidos pelas normas constitucionais brasileiras.

2.3.1 – A Temática na Legislação Brasileira

No Brasil, no desafio de fazer a inclusão de uma considerável parcela da população brasileira na vida das cidades, diversos instrumentos foram instituídos visando favorecer a questão da acessibilidade e mobilidade urbana. Hoje pode-se afirmar que as PCD e as PDL estão muito bem servidas de legislação nas três esferas de Governo: Federal, Estadual e Municipal. Contudo, percebe-se que estas conquistas legais não vêm traduzindo-se em benefícios concretos para estas pessoas, pois a mobilidade e acessibilidade continuam sendo uma realidade virtual.

Como principal documento, pode-se destacar a Constituição Federal de 1988, que já em seu Art. 1º define que o “estado democrático de direito” tem que ter em seu fundamento a cidadania e a dignidade da pessoa humana. O Art. 3º consolida estes dois fundamentos quando descreve que os

objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: I – Construir uma sociedade livre, justa e solidária; II – Garantir o desenvolvimento nacional; III – Erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; IV – Promover o bem-estar de todos, sem preconceito de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outra forma de discriminação.

Também previu a universalidade de acesso a bens e serviços a todos os cidadãos brasileiros em seu Capítulo VII, Art. 227, II, anunciando a

criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos.

Ainda no mesmo Capítulo VII, Art. 227, §2º, é relatado que

a lei disporá sobre a norma de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas com deficiências.

A consolidação da carta magna, no que diz respeito à inclusão social pela acessibilidade ao tecido urbano, concretiza-se especialmente a partir da promulgação de duas leis federais que vieram formatar criteriosamente, junto com a NBR 9050, o atendimento da tão aspirada demanda de inclusão das PCD e das PDL no espaço público urbano; servindo de parâmetro para a reprodução sustentável de nossas cidades. São elas:

- **Lei 10.048/00.** Prioriza o atendimento aos portadores de deficiência física, aos idosos com idade igual ou superior a 65 anos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, em repartições públicas, concessionárias de serviços públicos, instituições financeiras.

- **Lei 10.098/00.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a suspensão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços urbanos, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e comunicação.

Essas duas Leis — 10.048 e 10.098 — foram recentemente regulamentadas pelo Decreto 5.296, sancionado em dezembro de 2004, que veio contribuir decisivamente para a consolidação da cidadania e

inclusão social de todas as pessoas que se enquadram no contexto de portadores de deficiência de locomoção. Este novo decreto (5.296/04) traz em seu contexto alguns avanços que merecem destaque:

- Trata da acessibilidade ao meio físico, aos sistemas de transportes coletivos terrestres, aquaviários e aéreos; à comunicação e à informação.

- Estipula tempo para a gradativa substituição dos veículos de transportes coletivos atuais (inacessíveis) por veículos acessíveis.

- Revisa os conceitos de deficiência física, visual e auditiva, bem como faz a inclusão do nanismo⁷ e ostomia⁸ como deficiências físicas. Para o Decreto 5.296/04 as categorias de deficiências são:

a) Deficiência Física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) Deficiência Auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

c) Deficiência Visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do

⁷ Ocorre quando o tamanho de um indivíduo, é muito menor que a média de todos os sujeitos que pertencem a mesma população <<http://pt.wikipedia.org>>.

⁸ É um procedimento cirúrgico que consiste na desconexão de algum trecho do tubo digestivo, do aparelho respiratório, urinário, ou outro qualquer, e a abertura de um orifício externo, por onde o tubo será ligado. Este orifício chama-se estoma <<http://pt.wikipedia.org>>.

campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60%; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) Deficiência Mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho;

e) Deficiência Múltipla - associação de duas ou mais deficiências.

Além das Leis Federais acima citadas, a ABNT instituiu a sua parcela de contribuição com a elaboração da NBR 9050/94, atualizada em 2004. Ela trata das Referências Técnicas para a questão da acessibilidade, suprimindo uma carência há muito desejada.

A NBR 9050 (2004, p.1)

estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade

Seu campo de aplicação incide sobre

todos os espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos (*ibid.*, p.1).

Hoje ela é a norma referência em acessibilidade que orienta os profissionais das áreas afins e faz parte do currículo de cursos de graduação como Engenharia, Arquitetura e Urbanismo e correlatos. Ela vem

complementar legislações municipais que regulam a atividade construtiva, numa busca de padronização da atividade de planejamento, de execução e de gerenciamento do espaço

edificado, de domínio privado ou público (Guimarães, 1995, *apud*, UFRJ, 2004, p.21)

A Constituição do Estado do Rio de Janeiro (1989) também contempla a acessibilidade universal. Em seu Capítulo III, da Política Urbana, Art. 234 – VII,

estabelece especialmente às pessoas portadores de deficiência, **livre acesso** a edifícios públicos e particulares de frequência aberta ao público e a logradouros públicos, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas e ambiental. (grifo do autor)

A Lei Orgânica do Município de Campos dos Goytacazes, promulgada em 28 de março de 1990, considera como direitos de todo cidadão campista o

acesso à moradia, transporte público, saneamento básico, energia elétrica, gás canalizado, abastecimento, iluminação pública, saúde, educação, cultura, creche, lazer, água potável, coleta de lixo, drenagem das vias de circulação, segurança e preservação do patrimônio ambiental e cultural. (grifo do autor)

Essa Lei Municipal assume um compromisso direto com os portadores de necessidades especiais ante sua carência de acessibilidade urbana. No Art. 175, IV e V, o município compromete-se com a

criação de áreas de especial interesse urbanístico, social, ambiental, turístico e de utilização pública (...) especialmente a pessoas com deficiência, **livre acesso** a edifícios públicos e particulares de frequência aberta ao público, e a **logradouros públicos, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais**. (grifo do autor)

Além da legislação anteriormente citada, outros instrumentos legais, de conteúdo intimamente ligado ao objeto de estudo deste trabalho, também foram promulgados. Dentre eles, são importantes serem citados:

Lei 7.405/85 - Governo Federal. Torna obrigatória a colocação do "Símbolo Internacional de Acesso" (figura 2) em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas com deficiência;

Lei 7.853/89 - Governo Federal. Dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - CORDE, institui a

tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências;

Lei 8.160/91 - Governo Federal. Dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de pessoas com deficiência auditiva.

Lei 10.741/03 – Governo Federal. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências;

Decreto 3.298/99 – Governo Federal. Regulamenta a **Lei 7.853**, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção. Neste decreto fica determinado que

cabe aos órgãos e às entidades do Poder Público assegurar à pessoa portadora de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à previdência social, à assistência social, ao transporte, à edificação pública, à habitação, à cultura, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico. (Decreto 3.298/99)

Portaria 1.679/99 - Ministério da Educação. Dispõe sobre requisitos de acessibilidade de pessoas com deficiências, para instruir os processos de autorização e de reconhecimento de cursos, e de credenciamento de instituições;

Portaria 3.284/03 – Ministério da Educação. Torna obrigatório que todas as universidades, públicas ou particulares, ofereçam acessibilidade em suas áreas físicas e nas comunicações para pessoas com deficiência;

Lei 2.018/03 – Governo do Estado do Rio de Janeiro. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências;

Lei 2.525/96 - Governo do Estado do Rio de Janeiro. Cria o Conselho Estadual para a Política de Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CEPDE;

Lei 4.326/04 – Governo do Estado do Rio de Janeiro. Institui a obrigatoriedade de todos os empreendimentos de interesse turístico nos municípios em manter adaptações e acessibilidade a idosos, pessoas com deficiência e demais no âmbito do Estado do Rio de Janeiro.

Como se percebe, na pesquisa anteriormente feita — que não se esgota na legislação citada — tomaram-se como base os instrumentos de abrangência nacional e do Estado do Rio de Janeiro. Mas é sabido que muitos outros Estados e Municípios brasileiros também legislam sobre o tema na sua esfera de atuação. Em Campos dos Goytacazes, referente a acessibilização do espaço e transporte públicos, foram encontrados os seguintes instrumentos de legislação:

Lei 6.344/97 – Município de Campos dos Goytacazes. Autoriza a criação de plataforma nos terminais de ônibus e pontos de parada dos bairros e distritos.

Lei 6.491/1997 – Município de Campos dos Goytacazes. Torna obrigatória a construção de rampas como alternativa aos degraus como único meio de acesso.

Lei 6.715/98 - Município de Campos dos Goytacazes. Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas de transporte do município a adaptarem o terceiro degrau dos ônibus das linhas municipais.

Lei 7.236/02 - Município de Campos dos Goytacazes. Reserva 5% (cinco por cento) das vagas de estacionamentos de veículos para deficientes físicos.

Lei 7.251/02 - Município de Campos dos Goytacazes. Determina a retirada de todos os obstáculos que impedem a circulação de pedestres nos passeios públicos em todo o município.

Cabe o registro da dificuldade de acesso à legislação municipal, mesmo quando procurada na própria Câmara dos Vereadores do município. Sendo Campos dos Goytacazes, o maior município do interior do Estado do Rio de Janeiro, e, diga-se de passagem, com uma previsão orçamentária de 1 bilhão de reais para o ano de 2006, esperava-se que os

instrumentos legais que orientam a sua gestão estivessem ao alcance de todos sem restrição, inclusive já disponíveis em meio magnético, bastando acessá-los, via internet, pela página da Prefeitura Municipal ou da Câmara Municipal. Por esse motivo, pode ser que exista mais algum instrumento que rege a mobilidade e acessibilidade no meio físico urbano, que não tenha sido encontrado durante esta pesquisa. Porém, foram empreendidos todos os esforços no sentido de esgotar a legislação municipal pertinente ao assunto.

2.4 - POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS PORTADORES DE RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE

Anteriormente, constatamos que a legislação brasileira promulgada em favor das pessoas com deficiência de locomoção é bastante farta. Porém, não se têm verificado na prática a implementação e obediência às normas estabelecidas. Neste contexto, algumas medidas para acompanhamento e fomentação de políticas públicas foram implementadas, no âmbito do Governo Federal, para promover o direito de inclusão da PCD. Em 1999, pela Medida Provisória nº 1799-6, foi criado o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE, composto por representantes do Governo, de entidades civis e órgão de deliberação colegiada. Este conselho, inicialmente ligado ao Ministério da Justiça, a partir de 2003 pela Lei nº 10.683/2003 passou a ser vinculado à Presidência da República por meio da Secretaria Especial de Direitos Humanos. O CONADE é responsável por acompanhar e avaliar o desenvolvimento da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência e das políticas setoriais de educação, saúde, trabalho, assistência social, transporte, cultura, turismo, esporte, lazer e política urbana dirigidas a este grupo (CONADE, s/d).

Em paralelo à instituição do CONADE, criou-se a CORDE — Coordenadoria Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência — órgão de assessoria da Secretaria Especial dos Direitos

Humanos. A CORDE é responsável pela gestão e implementação de políticas voltadas para a integração da pessoa com deficiência. Para isto, responsabiliza-se pela regulação das ações desta área, no âmbito federal, e pela articulação de políticas públicas existentes, tanto na esfera Federal como nos Estados e Municípios.

Tanto o CONADE quanto a CORDE balizam a política nacional para integração da pessoa portadora de deficiência pela Lei nº 7.853/89 e Decreto nº 3.298/99. Já na atual gestão do Governo Federal, foi criado o Ministério das Cidades com o objetivo de promover políticas integradas nas três esferas de governo — Federal, Estadual e Municipal — e sociedade para a construção de cidades sustentáveis. Efetivamente, este Ministério tem desenvolvido ações importantes no sentido de criar a “cidade para todos” com o levantamento de pontos de discussão com a sociedade dos reais problemas que elas apresentam para a elaboração da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU). Dentre as ações, podem-se destacar as Conferências das Cidades, já na sua segunda versão, e o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, coordenado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana — SeMob — cujo objetivo é

estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desempenhar suas atribuições e desenvolver ações que garantam a acessibilidade para as pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transporte, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas, inserido no conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvido pela SeMob”. (Ministério das Cidades, 2004)

O Ministério das Cidades (2004) ainda esclarece que

para as pessoas com restrição de mobilidade, ter acessibilidade não se resume à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo, mas na capacidade de se deslocar pela cidade, através da utilização dos vários modos possíveis de transporte, organizados em uma rede de serviços e por todos os espaços públicos, de maneira independente.

Outro importante instrumento que veio contribuir para desenvolvimento de políticas públicas municipais — constituindo-se

agente para diminuição das desigualdades sociais, dentre elas a marginalização das PCD e das PDL — foi o Estatuto da Cidade. Criado pela Lei 10.257 de 10 de junho de 2001, este instrumento regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal estabelecendo diretrizes gerais para a política urbana, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Dentre elas cabe destaque, no Art. 2º, aos incisos:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.

A ordenação das funções social da cidade deve ser prevista no Plano Diretor, pois segundo o Estatuto da Cidade em seu Art. 39

A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, **assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social** e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas. (grifo do autor)

Assim, o Plano Diretor, depois de aprovado pela câmara municipal, passa a ser o instrumento básico legal da política de desenvolvimento e expansão urbana do município. Desse modo, o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual devem se incorporar às diretrizes e às prioridades nele contidas. Outro fato importante é que este instrumento passou a ser obrigatório por lei para todos os municípios que apresentam mais de 20.000 habitantes e ou são integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. Portanto, todos os municípios brasileiros, que encontrarem-se dentro destas condições, terão que passar pela reformulação de sua política urbana, tendo para isso o prazo de cinco anos a partir da publicação da lei 10.257. Deste modo, a partir de 10 de

outubro de 2006, todos os municípios enquadrados nos critérios desta lei deverão ter elaborado o seu Plano Diretor.

O Estatuto da Cidade também prevê, para as cidades com mais de 500.000 habitantes, a elaboração de um plano de transporte urbano integrado que deverá ser compatível com o plano diretor ou nele inserido. Essa determinação é muito importante, pois tem-se aí uma grande oportunidade de se adequar o sistema de transporte urbano às necessidades das PCD e das PDL. Vale ressaltar que o plano de transporte urbano previsto no Estatuto da Cidade para cidade com mais de quinhentos mil habitantes, não possa ser elaborado e executado para as cidades com menor número de habitantes. Embora facultativo, é aconselhável que o município tenha seu próprio plano de transporte para melhor atender a necessidade de deslocamento de sua população, principalmente aqueles municípios que têm o número de habitantes próximo ao previsto por lei, como é o caso de Campos dos Goytacazes. Por outro lado, a implantação do plano de transporte nas cidades mesmo com número de habitantes inferior ao previsto no Estatuto da Cidade, demonstra o grau de importância e o comprometimento que o poder público municipal atribui a política pública de acessibilidade.

No município de Campos dos Goytacazes, foi criado pela Lei nº 7.755/05, o Conselho Municipal para Inclusão Social das Pessoas com Deficiência - COMDE, do qual o autor deste trabalho ocupa uma cadeira de titular, como membro indicado pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT. O COMDE, na verdade, não representa a cristalização da inquietação do poder público local quanto a questão da acessibilidade, mas das PCD e da sociedade civil organizada sensibilizada pela inclusão social dessa parcela da população. Foi a partir da 1ª reunião entre as PCD, as organizações de e para pessoas com deficiência e organizações da sociedade civil, realizada em 25/01/2005, nas dependências da Universidade Estadual do Norte Fluminense – UENF, liderada pelo Professor Mario Galvão e a Professora Edissa Fragoso, que o conselho começou a ser gerado. Já a partir desse

primeiro encontro, foram criados grupos de trabalhos com o objetivo principal de formular o texto base do anteprojeto de lei. Em 01/06/05 no fórum pró-COMDE foi aprovado pelas PCD, as organizações de e para pessoas com deficiência e organizações da sociedade civil o anteprojeto de lei para ser submetido a Câmara Municipal para aprovação. Em 22/10/2005 a Câmara aprovou a Lei 7.755, sancionada sem emendas pelo prefeito municipal em exercício, tendo sido, então, criado o COMDE.

O COMDE tem dentre seus objetivos elaborar, propor e acompanhar a implementação de políticas que promovam a inclusão social das PCD, com vistas ao cumprimento das obrigações e garantias dos direitos fundamentais decorrentes da Constituição e das Leis vigentes, de modo a auxiliar a gestão pública municipal. Acredita-se que este conselho será o grande propulsor das necessárias mudanças estruturais, culturais e políticas que venham promover, dentre outras ações, a socialização do espaço público urbano.

As políticas públicas precisam também estar inseridas no contexto de outros instrumentos urbanísticos que preponderantemente devem servir de agentes promotores de inclusão social no município, tais como: plano diretor, o código de obras, o código de posturas, lei de zoneamento e parcelamento do solo e a demais a qualquer outro que trate da questão do espaço urbano. Estes deverão conter as diretrizes de ordenação das funções sociais dos espaços públicos, das vias urbanas, do transporte e do tráfego, no que tange, também, ao atendimento das necessidades de mobilidade e acessibilidade aos bens e serviços urbanos das PCD e das PDL.

No capítulo seguinte, será lançado um olhar sobre a infra-estrutura urbana como o meio físico para a locomoção de pessoas nos espaços urbanos que, integrada às políticas públicas, arquiteta o sistema de mobilidade do tecido citadino.

3 – A MORFOLOGIA DO ESPAÇO CIDADINO E O SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

São evidentes as transformações que têm atingido as cidades brasileiras e as interferências que as mudanças têm ocasionado ao espaço urbano, refletindo diretamente na qualidade de vida ofertada aos seus usuários. Tais transformações têm afetado diferentemente o desempenho do espaço urbano, alterando sua resposta às aspirações da população, trazendo certo impasse entre o espaço e a sociedade que nele habita. Brandão (1999, p.2) observa que

o maior problema das cidades é termos perdido a capacidade de habitar o mundo, de fazer nelas o lugar familiar e adequado ao aprimoramento de nosso corpo, de nosso espírito e dos usos e hábitos de nosso tempo.

A acessibilidade está diretamente ligada aos aspectos que determinam a condição de locomoção das pessoas pelo espaço urbano. Assim, neste capítulo, serão caracterizados os elementos que se interligam para a promoção desses deslocamentos, ou seja, a infraestrutura urbana com destaque para o sistema viário, que é, especificamente, o elo entre as pessoas, através de determinado meio de transporte, e os equipamentos urbanos de bens e serviços, que são essenciais à vida e ao exercício da cidadania. Facilitar o acesso das PCD e das PDL aos locais públicos é o primeiro passo para que elas possam assumir seu lugar na sociedade. Como a acessibilidade e a mobilidade se

dão intrinsecamente nos espaços urbanos, é relevante passar brevemente pelo entendimento de que é este espaço.

3.1 – O ESPAÇO URBANO

O espaço urbano é elemento essencial para a vida de uma cidade. O seu controle e planejamento físico territorial, segundo a Constituição Federal e o Estatuto da Cidade, são de responsabilidade do poder público municipal, que tem sobre ele condições privilegiadas de intervenção para torná-los menos hostis aos cidadãos que possuam alguma restrição às suas possibilidades de locomoção. Não há como empreender um estudo sobre a acessibilidade urbana, sem considerar o espaço citadino que se relaciona e dialoga diretamente com as pessoas, pois, as PCD e as PDL, apesar das diferenças a cada uma inerentes, integram também o mundo dos seres humanos que têm direito isonômico à cidade. Então, como pode ser definido este espaço que influi diretamente na qualidade de vida dos indivíduos que o habitam?

Para Gomes (2002, p.159), existem algumas incompreensões na concepção de espaço público que se dão em três momentos. Primeiro ele descreve que há uma falsa percepção de que “público é aquilo que não é privado” (*ibid.*, p.159). No segundo momento, argumenta que o espaço não se torna público por um “texto legal que regulamenta a existência desse espaço” (*ibid.*, p.159), ou seja, “uma área juridicamente delimitada” (*ibid.*, p.159). Por fim, “o terceiro obstáculo a dificultar a compreensão de espaço público é a concepção de que ele é simplesmente definido pela qualidade de livre acesso” (*ibid.*, p.160). Quanto à primeira incompreensão (público é aquilo que não é privado) o autor argumenta que esta definição não é apropriada pelo “fato de existirem outros estatutos possíveis para o espaço, comum, coletivo, etc” (*ibid.*, p.159). Na segunda (considerar a lei como definidora do objeto), para Gomes há uma inversão do procedimento, porquanto “é possível imaginar que este

precede a lei" (*ibid.*, p.160). Finalmente, considerar público o espaço pelo livre acesso, não pode definir o objeto no momento que existem outras formas de espaço que não são de livre acesso, mas que constituem espaço público como por exemplos, hospitais, escolas, etc. (*ibid.*, p.160)

Gomes (*ibid.*, p.162-163) conclui então

que o espaço público é o lugar das indiferenças, ou seja, onde as afinidades sociais, os jogos de prestígio, as diferenças, quaisquer que sejam, devem se submeter às regras da civilidade [...] uma área onde se processa a mistura social.

Leite (2002, p.2) corrobora esta afirmação ao dizer que

quando as ações atribuem sentidos de lugar e pertencimento a certos espaços urbanos, e de outro modo, essas espacialidades incidem igualmente na construção de sentidos para as ações, os espaços urbanos podem se constituir como espaços públicos: locais onde as diferenças se publicizam e se confrontam politicamente.

Porém, oportunamente, Leite (*Ibid*, p.2) nos chama a atenção para que não seja confundido o espaço urbano, com o espaço público urbano, o que diz ser muito comum nos estudos de arquitetura e urbanismo.

Embora o espaço público se constitua, na maioria das vezes, no espaço urbano, devemos entendê-lo como algo que ultrapassa a rua; como uma dimensão sócio-espacial da vida urbana, caracterizada fundamentalmente pelas ações que atribuem sentidos a certos espaços da cidade e são por eles influenciadas. Não sendo necessariamente todo espaço urbano um espaço público.

Os conceitos, espaço urbano e espaço público urbano, ora discutidos, bem esclarecem as diferenças a que se propõem. E, nesse contexto, destaca-se o valor do espaço público como importante elemento da vida da cidade, reforçado pelo parecer de Scalise (2001, p.2) de que "é imprescindível explorar a valorização dos espaços públicos urbanos como elementos essenciais para a vida urbana e para a determinação de imagens, territórios e lugares no sistema ambiente urbano [...]". Então, o espaço delimitado para essa pesquisa, que se resume na análise da

estrutura viária e de transporte coletivo do centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes, pode ser considerado um espaço público urbano?

Para Laufer, Okimoto e Ribas (2003, p.1) o espaço público é aquele que permite

o acesso a todo e qualquer cidadão, pois a cidade, é o lugar onde se concretiza, em grande parte, a socialização de uma comunidade, através da integração e da apropriação do espaço o qual concretiza a existência humana.

Aliando o entendimento de Laufer, Okimoto e Ribas (ibid. p.1) e Gomes (2002, p.160), que atribuem a publicidade de um lugar pela co-presença das pessoas, ao de Leite (2002, p.2) que une a conjugação de configurações espaciais com o conjunto de ações que nele se dão — havendo aí determinado consenso na medida em que as ações são promovidas por pessoas — não há dúvida que a análise proposta neste trabalho se dá no espaço público urbano.

Para dirimir qualquer dúvida, vejamos a afirmativa

Fisicamente, o espaço público é, antes de mais nada, o lugar, praça, rua, shopping, praia, **qualquer tipo de espaço, onde não haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa...** Essa acessibilidade é física, mas também diz respeito ao fato de que não se deve estar condicionada à força de quaisquer outros critérios senão daqueles impostos pela lei que regula os comportamentos em áreas comuns. (Gomes, 2002, p.162) (grifo do autor)

Diante dessa definição, que delimita o espaço público de acordo com o projeto deste trabalho, é agora possível engendrar um estudo sobre a infra-estrutura urbana, que servirá de base para as conclusões quando da comparação do referencial teórico com análise da pesquisa de campo.

3.2 – A INFRA-ESTRUTURA URBANA E A REDE VIÁRIA MUNICIPAL

As cidades, de modo geral, são formadas por diversos sistemas que interligados formam a sua estrutura e determinam a sua funcionalidade. É

pertinente a observação de Zmitrowicz e Angelis Neto (1997, p.1) afirmando

que o espaço urbano não se constitui simplesmente pela tradicional combinação de áreas edificadas e áreas livres, interligadas através dos sistemas viários. Outros sistemas são desenvolvidos para melhorar o seu desempenho.

Zmitrowicz e Angelis Neto (*ibid.*, p.2) informam ainda que “a existência das redes de infra-estrutura nas cidades é tão antiga como as mesmas, uma vez que formam parte indissolúvel delas” e que o primeiro sistema a aparecer na constituição de uma cidade foi “a rede viária”. Realmente, se analisarmos mais pontualmente tal afirmação, não é difícil entender que sem “caminho” não chegamos a lugar nenhum e nem temos como construir algo em algum lugar se não for possível acessá-lo. Curiosamente esta confirmação traz à lembrança o antigo ditado popular que diz: “todos os caminhos levam a Roma”.

Mascaró (1987, *apud* Zmitrowicz e Angelis Neto, p.2), descreve que após a rede viária, apareceram a seguir as “redes sanitárias, das quais existem excelentes exemplos em Jerusalém e Roma antiga e finalmente as redes energéticas, em fins do século XIX”.

Para Zmitrowicz e Angelis Neto (1997, p.2) a infra-estrutura urbana é

um sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo estas funções ser vistas sob os aspectos social, econômico e institucional.

Esclarecem ainda que “sob o aspecto social a infra-estrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança” (*Ibid*, p.2). Referente ao aspecto econômico, “a infra-estrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercialização dos bens e serviços” (*Ibid*, p.2). Quanto ao aspecto institucional deve a infra-estrutura urbana “propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades

político-administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade" (*Ibid*, p.2).

De uma forma bem didática, Zmitrowicz e Angelis Neto (*Ibid.*, p.5) explicam que o sistema de infra-estrutura urbana é formado por um conjunto de subsistemas, que se interligam e interagem dinamicamente proporcionando a vida da cidade, podendo ser divididos em:

- a) Subsistema Viário
- b) Subsistema de Drenagem Pluvial;
- c) Subsistema de Abastecimento de Água;
- d) Subsistema de Esgotos Sanitários;
- e) Subsistema Energético;
- f) Subsistema de Comunicação.

Dos subsistemas relacionados, somente o primeiro está diretamente vinculado aos seus usuários, pois os demais conduzem fluidos enquanto que o viário conduz pessoas (Mascaró, 1987, *apud* Zmitrowicz e Angelis Neto, p.6). Por esse motivo e pelo fato da centralidade deste trabalho focar o deslocamento de pessoas pelo espaço físico urbano, será aqui observado com destaque o Subsistema Viário, o qual neste trabalho será tratado como "Rede Viária".

3.2.1 - A Rede Viária Municipal e o Direito de Ir e Vir

O livre direito de circulação é uma garantia constitucional e conforme expressa o Art. 5º - XV, da CB "é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens".

A circulação pelo território só será igual para seus cidadãos, se os espaços que o compõem forem inclusivos, ou seja, estiverem na concepção de desenho universal com rota acessível, para que também as PCD e as PDL tenham o direito de experienciar este espaço. "Compreende-se a importância de fomentar a participação de grupos

especialmente excluídos no usufruir dos bens públicos da cidade” (Cohen & Duarte, 2005, p.4).

Olhando pelo lado físico do processo de locomoção, para que o direito de ir e vir de qualquer cidadão brasileiro passa ser exercido é necessária a existência da rede viária urbana. Por isso, em se tratando da mobilidade humana, este é o subsistema mais importante de uma cidade. São as condições das vias, do mobiliário urbano nela existente, que vão determinar o grau de mobilidade que a cidade oferece aos cidadãos, especialmente para as PDL. De nada adiantaria todos os equipamentos urbanos de uma cidade serem acessíveis, se os “caminhos” para se chegar a eles estiverem obstruídos ou forem intransponíveis.

3.2.1.1 - A Via Urbana

A Via é definida, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (1997), como “superfície onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”, delimitada em seus extremos pelos lotes lindeiros. O mesmo CTB determina como Via Urbana as “ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública” desde que situados em área urbana. Curiosamente, analisando este último conceito, percebemos em nosso cotidiano um erro muito comum que é denominar a via urbana de rua. Na verdade, a rua é uma das denominações da via, podendo ser também alameda, avenida, travessa, etc.

A figura 3, a seguir, apresenta o perfil com os componentes de uma via pública.

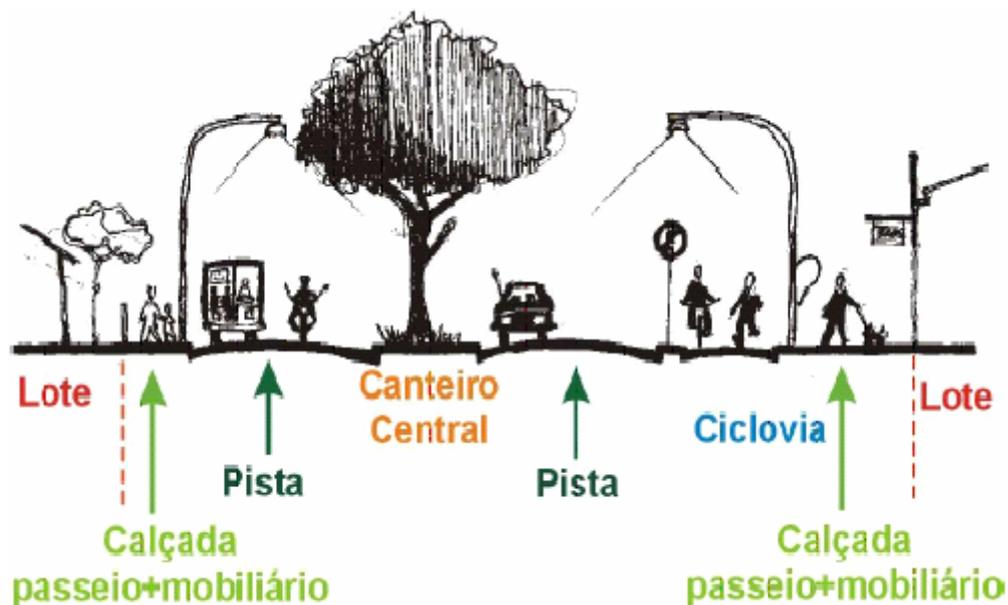


Figura 3 – Perfil de uma via pública com os elementos que a compõem.
Fonte: Ministério das Cidades – Manual de referência para a acessibilidade de pessoas com restrição de mobilidade – 2004.

A figura 3 detalha a via fornecendo uma visão mais abrangente do seu conjunto, identificando suas partes integrantes, com exceção do acostamento que não foi detalhado na figura.

O Código Nacional de Trânsito apresenta, em seu Anexo I, a conceituação de cada uma das partes de via aqui mencionadas que são essenciais para a compreensão da rede viária urbana:

- **CALÇADA** – parte da via, normalmente segregada em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
- **CANTEIRO CENTRAL** – obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituídos por marcas viárias (canteiro fictício).
- **CICLOVIA** – Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

- **LOTES (LINDEIROS)** – aqueles situados ao longo das vias urbanas ou rurais e com elas se limitam.
- **PASSEIO** – parte da calçada ou da pista de rolamento; neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferência, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
- **PISTA** – parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

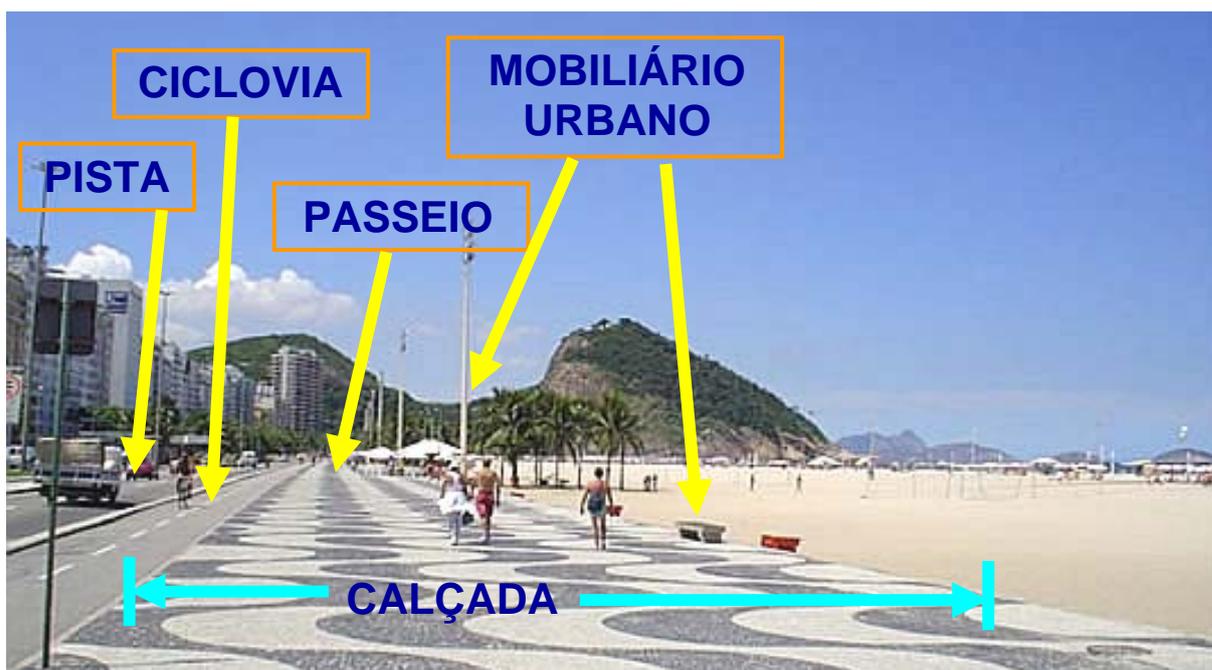


Figura 4 – Foto de uma via urbana do bairro de Copacabana no Rio de Janeiro com a disposição dos elementos da via. Nesta foto, do calçadão de Copacabana, é possível a identificação da pista de rolamento para veículos automotores, ciclovia, passeio público, mobiliário urbano como: banco, quiosque, poste, etc. e a calçada mostrando bem sua parte livre (passeio) e a área destinada à instalação do mobiliário urbano.

Fonte: foto retirada da Internet (www.copacabana.com.br) e montagem feita pelo próprio autor.

O processo da inclusão das pessoas deficientes de locomoção na sociedade, sem sombra de dúvida, passa pelas vias urbanas. Daí a necessidade de serem bem planejadas, ajustadas ao desenho universal. A

via urbana deve ser um espaço construído para dar independência de mobilidade a seus usuários, quaisquer que sejam suas características antropométricas ou tempo de vida. Deve ser o espaço urbano que se revista da magnitude de sua função precípua de democratizar e socializar a cidade promovendo oportunidade para todos.

O desenho das vias deve garantir

a instalação do mobiliário urbano necessário para a comodidade pública e corretamente dimensionado para atender ao fluxo de pessoas e veículos que estarão ocupando a área não só no dia de sua inauguração, mas no momento em que o espaço estiver completamente ativo" (Ministério das Cidades, 2004, p.18)

Por ser elemento que interage com as vias públicas, o mobiliário urbano será tratado na seqüência.

3.2.1.2 – O Mobiliário Urbano

Segundo Mourthé (1998, p.7), o mobiliário urbano sempre esteve presente como complemento da urbanização das cidades. A autora considera bastante apropriada a tradução do termo vindo do francês *mobilier urban*, que significa decorar ou mobiliar a cidade, porém acrescenta que a função do mobiliário urbano vai além do simples ofício de ser mobília ou decoração de uma cidade. "Seu papel interativo entre espaços públicos e usuários influencia e é influenciado pelos comportamentos sociais e expressões culturais regionais – que têm de ser levados em conta" (*ibid.*, p.11-12).

Mobiliário urbano, segundo NBR 9050 (2004, p.3) é o conjunto de "todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados".

As peças do mobiliário urbano normalmente são dispostas no espaço, considerando a sua função utilitária e decorativa, ou seja, complementando a urbanização para atender as necessidades humanas buscando melhorar a qualidade de vida das pessoas (Laufer, Okimoto e

Ribas, 2003, p.2). Atualmente algumas peças do mobiliário têm sido introduzidas no mesmo espaço, não sendo condizentes com a sua função utilitária e pouco pode-se dizer sobre seu valor sócio-cultural. Não somente pela última constatação, mas pela interferência que vêm causando à livre circulação das pessoas pelas cidades. Por isso, o mobiliário, comumente instalado nas vias públicas urbanas — já que “os usuários destes equipamentos não os escolhem e sim lhes é imposto, independente de suas preferências” (Laufer, Okimoto e Ribas, 2003, p.2) — deve ser repensado enquanto peça de *designer* cidadão. Principalmente pelo potencial de se tornar barreira física para a mobilidade das pessoas; — pela localização inadequada e ausência de sinalização — em especial para as pessoas deficientes de locomoção, já que ele mantém interconexão com seus usuários diretos e ademais com todos que do espaço público fazem uso.

Abstendo-se de levantar causas, mas considerando seus efeitos, o fato real é que o tecido cidadão vem sofrendo forte invasão de peças de mobiliário urbano fixas e móveis – principalmente de peças não funcionais e sem valor sócio-cultural - fazendo do espaço público certa extensão do privado. Para melhor compreensão, Molinari e Souza (2004, p.3) ressaltam que como objetos fixos do mobiliário urbano, entendem-se os naturais ou implantados pelo homem, cujo tempo de permanência onde se encontram é sempre mais longo, não sendo de fácil remoção. Exemplos: uma árvore, banca de jornal, orelhão, banco de praça, etc. As peças móveis do mobiliário são aquelas que se encontram temporariamente estacionadas em algum ponto do espaço público e que facilmente podem ser removidas do local onde se encontram. Exemplos: lixeiras, carrinhos de lanches, placas de propaganda, esteira de vendedor ambulante, etc.

O mobiliário urbano, fixo ou móvel, tem contribuído significativamente para dificultar a acessibilidade urbana das PCD e das PDL em nossas cidades, postando-se como obstáculo físico à livre circulação no tecido urbano.

O Ministério das Cidades (2004, p.25) resume bem essa afirmativa com o seguinte entendimento:

A locação de mobiliário sem planejamento, a ampliação não autorizada de objetos comercializados sobre a calçada, os diversos usuários de um mesmo espaço com suas modalidades específicas, o desenho urbano das calçadas, entre eles o problema com a inclinação transversal da mesma, a implantação da vegetação de forma desordenada, a falta de manutenção são alguns dos problemas que se podem encontrar nos espaços urbanos onde há circulação de pessoas.

Em resumo, o mobiliário urbano é importante para a dinâmica das cidades, mas implantado no tecido urbano sem planejamento e, principalmente, desconsiderando as diferenças existentes entre as pessoas que delas tomam parte, muitas destas peças urbanas perdem seu objetivo utilitário e passam a constituir barreiras físicas que além de afetarem o espaço físico à livre circulação das pessoas, também comprometem a integridade física das PCD e das PDL. O depoimento de Maria Dolores Coelho, deficiente visual desde os 15 anos, publicado no Diário do Comércio - SP de 25/07/2005, dá a dimensão de como uma peça útil passa a ser um obstáculo hostil. "Outro problema são esses orlhões que não tem piso de sinalização. Já quebrei um dente por causa deles". Moraes (2002, p.7) percebe este problema da seguinte forma:

As barreiras físicas, que, na verdade, são conseqüências das barreiras sociais que impomos aos diferentes, devem ser eliminadas, não só do espaço, mas, sobretudo, da concepção das políticas de desenvolvimento urbano.

Fica patente, pelas considerações anteriores, que o mobiliário urbano em si não é um obstáculo ameaçador da qualidade de vida das pessoas na cidade, considerando que também tem por função atender espacialmente as necessidades humanas. Mas, ao comprometer a mobilidade no espaço urbano, converte-se, então, em barreira que lesa a função social deste espaço, contrariando o previsto no Estatuto da Cidade. O espaço urbano deve ser planejado e produzido, pelos gestores públicos, de forma a atender as diferenças físicas e sociais de sua população.

3.2.1.3 - A Calçada

Como descrito anteriormente, a calçada é parte integrante da via urbana e também do sistema de transporte de nossas cidades. Ela é, por excelência, conforme definição do CTB, o lugar reservado ao trânsito de pedestres. Ou seja, ela foi criada para facilitar a circulação do homem separando-o da competição com os veículos nas vias públicas.

A solução adotada foi a criação de uma calçada, um espaço tipicamente entre os edifícios lindeiros e a pista de veículos, alguns centímetros acima do nível dessa pista, e reservada para a circulação de pessoas caminhando a pé. (Gold, 2003, p.1)

Assim, a calçada só tem sentido de existência em função do pedestre, que segundo Gold (*ibid.*, p.6) é “qualquer pessoa se locomovendo a pé nas vias públicas”. Cabe também lembrar que pedestre não define uma classe de dada população, mas sim uma condição temporária em que determinado indivíduo se encontra. Assim sendo, Gold (*ibid.*, p.2) afirma que “com poucas exceções, praticamente todos os deslocamentos incluem pelo menos um trecho percorrido a pé e muitos são feitos exclusivamente a pé”. Esta afirmativa ressalta a importância das calçadas para os pedestres. Contudo, segundo Medeiros (2004, p.1), ao trafegar pelas ruas das cidades brasileiras não é difícil perceber o estado lastimável em que se encontram nossas calçadas. Elas não têm oferecido condições de conforto e segurança necessários para o exercício do direito básico de ir e vir.

Nos grandes centros urbanos, devido ao crescimento do número de automóveis, as calçadas têm sido reduzidas para dar lugar a ruas e avenidas mais largas. Outra situação desfavorável ao pedestre são os obstáculos e péssimas condições de conservação dessas vias. Em várias cidades não há um padrão de construção dos passeios, resultando em pisos desiguais, degraus, inclinações inadequadas, buracos e outros obstáculos. (*ibid.*, p.1)

Em geral, o poder público local, no Brasil, pouco tem se preocupado com as condições das calçadas, desconsiderando a sua essencialidade e importância para os deslocamentos das pessoas na área urbana, em

especial para as PCD e as PDL. Lima e Rissardo (2002, p.18) ressaltam a afirmativa anterior relatando o empenho da CORDE no desenvolvimento de parcerias com 100 municípios brasileiros para a implementação de políticas e intervenções físicas, no espaço urbano, visando especialmente ao atendimento das necessidades de acessibilidade das PCD e das PDL.

Entretanto, o que se observou, ao longo dessa experiência, é que a maioria dos municípios tratou esta questão apenas tangencialmente, uma vez que instrumentos técnicos e normativos importantes, como o código de edificações, ou postura, permaneceram inalterados. (Ismaelita, *apud*, Lima e Rissardo, 2002, p.18)

Muito representativas são as informações apresentadas (tabela 2) pela Associação Nacional de Transporte Público – ANTP (2004, p.133), revelando a última pesquisa sobre o perfil do transporte público urbano de pessoas, realizada no ano de 2003.

Tabela 2 – Perfil do Transporte Urbano de Pessoas no Brasil na Divisão por Modal.

MEIO DE TRANSPORTE	USO PELA POPULAÇÃO
A PÉ	35%
TRANSPORTE COLETIVO	32%
AUTOMÓVEL	28%
BICICLETA	3%
MOTOCICLETA	2%

Fonte: Associação Nacional de Transporte Público - ANTP

Os dados da tabela 2 revelam que com 35% de uso pelas pessoas, comparado aos demais modais, o transporte a pé ainda é o meio de locomoção mais utilizado no Brasil. Estes dados servem ainda para ratificar a afirmativa anteriormente feita sobre a essencialidade e importância desse componente urbano para o pedestre.

Que qualidades devem ter, então, as calçadas para atender as necessidades do pedestre? Para Gold (2003, pg. 2), três fatores definem a qualidade da calçada, que são: fluidez, conforto e segurança. Ele

argumenta que estes três fatores têm de “andar juntos” para que o passeio público possa ser considerado de boa qualidade para uso dos pedestres, e assim os definem: A fluidez está relacionada à “largura e espaço livre compatíveis com os fluxos de pedestres, que conseguem andar em velocidade constante” (*Ibid.*, p.2). Conforto, quando a calçada apresenta piso nivelado e antiderrapante em sua totalidade. O piso deve ser “quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais que 2%” (*Ibid.*, p.2), não devendo haver “obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres” (*Ibid.*, p.2) que venham obrigá-lo a ter que tomar outro caminho. A calçada é segura quando “não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço” (*Ibid.*, p.2). Mas não são essas as características que as calçadas têm apresentado. Segundo reportagem do O Globo Revista (2005, p.20),

os riscos para a população idosa no Rio ainda são mesmo altos. Pesquisa do Instituto de Gerontologia Cândido Mendes com o Ipea mostra que as quedas são a principal causa de internações (mais de 50%) por fatores externos de pessoas da terceira idade no Rio de Janeiro seguida pelos acidentes de transporte, sobretudo atropelamento.

A mesma reportagem, tomando como referência o bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro — onde moram 43.851 pessoas com idade igual ou superior a 60 anos (IBGE, 2000) — observa que dentre os fatores externos que contribuem para o alto índice de queda dos idosos, está a calçada.

As ruas e as calçadas esburacadas ou com pavimentação mal feita são fatores de risco para quedas, fazendo com que o idoso caminhe sempre olhando de cabeça para o chão, tendo uma percepção do ambiente diferente das pessoas que andam olhando para frente (Duarte, *apud*, O Globo Revista, 2005, p.22)

Esta situação não é exclusividade dos idosos, pois a falta de segurança, no transitar pelas calçadas, atinge também outras pessoas que apresentam dificuldade de locomoção, como os deficientes, bem como os ditos saudáveis. É possível evidenciar esta última afirmativa com a reportagem do Jornal do Brasil de 8/08/2005, denominada a “Guerra

contra os Buracos”, revelando que cerca de 10 pessoas são atendidas por dia no setor de ortopedia do Hospital Miguel Couto, no Rio de Janeiro, vítimas de quedas provocadas pelo lastimável estado de conservação das vias públicas, principalmente das calçadas.

Pelas transcrições contidas na literatura pesquisada, os problemas com calçadas atingem as cidades brasileiras de norte a sul. Tendo, por exemplo, mais um relato, Laurenti, tetraplégico há 22 anos, em entrevista concedida ao jornal Diário do Comércio de São Paulo de 25/07/05, diz:

as **calçadas são péssimas**. Quase não há guias rebaixadas e, quando existem, elas estão cheias de buraco. Se para uma pessoa com todos os seus sentidos funcionando perfeitamente, andar pelas ruas de São Paulo já é um desafio, imagine como é isso para um portador de deficiência. (grifo do autor)

Pesquisa realizada na área central da cidade de Manaus – AM, Souza e Molinari (2004, p.3-4) constataram que as calçadas encontravam-se repletas de obstáculos, considerados entaves para a circulação de pedestres, tais como: entulhos, lixo, placas, carros estacionados, expansão de estabelecimentos comerciais colocando mesas e cadeiras sobre a calçada, etc.

Diante das constatações, percebe-se que as calçadas nas cidades brasileiras não estão adequadas para alcançarem os três fatores que definem suas qualidades para uso dos pedestres, ou seja, não estão proporcionando fluidez, tão pouco conforto nem segurança.

3.3 – O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E O TRÂNSITO URBANO

Anteriormente avaliou-se a rede viária e sua importância para a mobilidade urbana especialmente para as PCD e as PDL. Todavia, a condição da acessibilidade no tecido urbano das cidades, como forma de atender as necessidades de deslocamento das pessoas, não pode ser analisada pontualmente somente pelas vias. Outros dois elementos se interligam e interagem com as vias para determinar a qualidade da

acessibilidade que é oferecida à população pelo seu município. São eles: o transporte público coletivo e o trânsito urbano. Portanto, serão estes os dois elementos a serem tratados em seguida.

3.3.1– O Transporte Público Coletivo Urbano

Como já visto, as pessoas se deslocam pelos espaços públicos devido à existência da separação espacial entre elas e as atividades que desejam e/ou necessitam participar, como por exemplo: chegar ao local de trabalho, ir à escola, marcar uma consulta ou exame médico, ir a um estádio de futebol, etc. Reconhecendo estes deslocamentos como de vital importância para as pessoas, é que se pode considerar o transporte coletivo como um elemento imprescindível no processo da mobilidade urbana. Moreira (1996, s/d), confirma que o

transporte coletivo é um serviço essencial e influencia diretamente a qualidade de vida da população das cidades. Faz parte do cotidiano da maioria das pessoas que se deslocam para trabalhar, estudar, etc. Por outro lado, o transporte participa da dinâmica de desenvolvimento da cidade, e interfere concretamente em sua organização espacial e social.

Na maioria das cidades brasileiras, o principal modo de transporte mecanizado usado pelas pessoas nos seus deslocamentos diários é o público coletivo (ANTP, 2002, p.5). Trata-se de um sistema bastante complexo cujos principais componentes são o ônibus, o trem urbano e o metrô. A ANTP (*ibid.*, p.5) afirma que o transporte público está presente em 920 municípios com mais de 30 mil habitantes, atendendo uma população de aproximadamente 122 milhões de brasileiros. Informa ainda que o “transporte público é a única forma de deslocamento motorizado disponível para a população de baixa renda”. (ANTP, 2002, p.5)

Mesmo diante de reconhecida essencialidade, o Ministério das Cidades (2004) declara a “existência de uma crise de mobilidade que engloba as questões de transporte público e trânsito, exigindo soluções que superem sua análise fragmentada”.

Segundo Vasconcelos (2005, p.9), a maioria das cidades no Brasil não está estruturada para gerir seu sistema de transporte e trânsito.

As cidades brasileiras estão enfrentando problemas crescentes de poluição, acidentes de trânsito e congestionamento, e seus sistemas de transporte público ainda são insatisfatórios quanto à sua qualidade. (*ibid.*, p.9)

É dessa forma que o transporte público tem sido visto em nossas cidades, ineficiente, fomentador de deseconomias, comprometendo a organização sócio-espacial do município e, conseqüentemente, a acessibilidade a bens e serviços urbanos da população, em especial dos socialmente excluídos como as PCD e as PDL.

A questão da acessibilidade urbana também está intimamente relacionada às condições de mobilidade oferecida pelo transporte coletivo do município. Todavia, para atender as necessidades de deslocamento das pessoas, o transporte público municipal não pode ser gerido de forma independente, mas tratado em um mesmo processo que integre também a rede viária e trânsito. Ou seja, a rede viária, trânsito e a rede de transporte coletivo do município se interligam e se complementam para atender a necessidade de deslocamento das pessoas pelos espaços citadinos.

3.3.1.1 – O Caráter Essencial do Transporte Público Coletivo Urbano

Apesar da popularidade que o automóvel conquistou nas últimas décadas, este bem está presente apenas nos sonhos para a maioria dos brasileiros. Por outro lado, mesmo que fosse possível cada pessoa ter o seu próprio automóvel — considerando a taxa de urbanização brasileira de 82%, a carência estrutural e as condições precárias em que se encontram as vias urbanas — não haveria, nas cidades, espaço e infra-estrutura suficientes para suportar tal demanda. A bem da verdade, o veículo particular é um agente que contribui consideravelmente para agravar a crise do transporte urbano existente hoje nos municípios brasileiros.

Segundo o Instituto Polis (2000), é bem explícito que a política nacional de transporte e circulação é centrada no automóvel, fazendo com que toda a infra-estrutura viária seja projetada para ele e não para o ser humano como preconiza o CTB (1997). Pesquisa feita pela ANTP e IPEA, em dez cidades brasileiras, revela que “de 70% a 90% do espaço viário é ocupado pelo automóvel, tipo de veículo que responde por 19% do total de viagens nas cidades brasileiras” (ANTP, 2003). Em Campinas e Rio de Janeiro, considerando os limites mínimos e máximos, a ocupação da rede viária por automóvel é de 7 a 27 vezes maior do que o espaço ocupado por um passageiro do transporte coletivo (Affonso, 2000, p.3). Este apoderar-se das vias pelos automóveis “demonstra que não há equidade na apropriação do sistema viário” (*Ibid.* p.3) e, além disso, tal situação vem gerando diversas deseconomias urbanas, tais como: congestionamentos, poluição atmosférica, acidentes, etc. Pode-se deduzir que a presença do automóvel nas vias urbanas prejudica o desenvolvimento econômico, social e sustentável de nossas cidades (Instituto Pólis, 2000).

Além das deseconomias, Vaz (1994, p.1) nos chama a atenção para a inversão de valores que está ocorrendo nas vias públicas diante da cultura automobilística disseminada em nossas cidades.

A eleição do automóvel como principal ator da vida urbana restringe o conceito de via pública, que passa a ser entendida como espaço destinado à circulação de veículos. Esta mentalidade permite a aplicação concentrada de parte expressiva dos recursos municipais em grandes obras viárias, beneficiando apenas uma parcela pequena da população e atendendo aos interesses das grandes empreiteiras.

Vaz (*Ibid.*,p.1) afirma, ainda, que “para se superar a subordinação da cidade ao automóvel, é preciso considerar com igual importância os demais modos de transporte (a pé, bicicleta, ônibus e outros)”.

A forma coletiva de deslocamento pelos espaços urbanos é a mais coerente por promover democratização da mobilidade espacial além de amenizar os efeitos das deseconomias provocadas pelo trânsito. Oficialmente, o transporte público urbano tem atribuição constitucional de

serviço público essencial conforme definido no Capítulo IV, Artigo 30, Inciso V da Constituição Federal que determina como competência dos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o **de transporte coletivo, que tem caráter essencial**” (grifo do autor).

O transporte coletivo urbano é da alçada exclusiva do poder público municipal. Vasconcellos (2005, p.98) explica que

os municípios têm, há décadas, responsabilidade direta sobre a organização do seu transporte público em que pese o ato de apenas na Constituição de 1988 este serviço ter sido explicitado como de competência local.

Há que se registrar, para melhor entendimento do contexto, que competia ao poder público local até o final de 1997 a gestão sobre o transporte público coletivo, mas não a gestão do trânsito municipal, que era de responsabilidade dos DETRANs regionais. Mesmo que pareça sem coerência esta divisão — o transporte e o trânsito urbano serem geridos por entidades diferentes dentro do mesmo município — o fato é que a administração do trânsito só passou a ser de competência do poder municipal após entrada em vigor do CTB, que se deu em janeiro de 1998.

O transporte coletivo municipal, como serviço público essencial, pode ser prestado diretamente pela prefeitura. Mas, segundo Vasconcellos (2005, p.98), na maioria dos municípios brasileiros este serviço é executado por operadores privados sob o regime de concessão ou permissão, sendo o operador remunerado pela tarifa cobrada para o deslocamento.

O principal objetivo do serviço público de transporte é garantir a mobilidade das pessoas nas cidades; ou seja, o direito de ir e vir. Todavia, o que se tem percebido no dia-a-dia é que este serviço essencial pouco tem sido valorizado, quando não ignorado pelos administradores públicos.

O Ministério das Cidades (2004, p.88) reconhece que

O serviço de transportes, do qual depende a grande maioria da população, ainda não é encarado como serviço público essencial, como determina a Constituição Federal, pois, na sua grande

maioria, além de ter sua operação concedida a terceiros, não implica investimentos pelo poder público, já que, injustamente, é totalmente pago pelos usuários que dele dependem, mediante a tarifa.

Considerando que o transporte coletivo urbano tem a mesma essencialidade que a saúde e a educação, torna-se este serviço público passível de especial atenção e de planejamento condizente com a importância de sua essencialidade pelo relevante serviço que presta ao território municipal.

Reportagem, sobre mobilidade e acessibilidade no transporte coletivo urbano, contida na Revista Ônibus (2004/2005, p.6-7) afirma que

a sociedade e poder público se conscientizaram de que o transporte coletivo constitui imperativo para a promoção da qualidade de vida, uso mais racional de recursos finitos, como petróleo e seus derivados, preservação do meio ambiente e da própria saúde pública, e aumento da produtividade e da competitividade da economia nacional.

A mesma Revista (*ibid*, p.16) destaca a influência do transporte coletivo, na questão da mobilidade urbana, tornando-se problema na medida que ele hoje é

Ineficiente e excludente, que resulta em queda crescente de sua demanda, não apenas devido ao transporte informal, mas, principalmente, à ineficiência das redes de integração e à privação do acesso ao transporte aos mais pobres.

Acrescenta-se a essa afirmação a privação de acesso também das PCD e das PDL, pois da mesma forma que hoje a rede viária tem sido considerada deficiente para atender as demandas das PCD e das PDL, também o transporte público coletivo não contribui para a tão necessária mobilidade dos indivíduos pelo território urbano, em especial para estes dois segmentos da sociedade.

Contudo, o transporte coletivo urbano, mesmo com todos os problemas e deficiências que apresenta, é um serviço de extrema necessidade e importância para os municípios brasileiros, em especial para as cidades médias, grandes e metrópoles na promoção do acesso aos bens e serviços. Ele contribui para fomentar o constitucional direito de ir e

vir de seus cidadãos, incluindo as PCD e as PDL.

Nos últimos dez anos, no Brasil, foram sancionados alguns instrumentos legais estabelecendo normas que anunciam mudanças importantes para o transporte público municipal, objetivando adequá-lo às novas realidades citadinas. Dentre os instrumentos que estão ligados diretamente à questão da mobilidade e acessibilidade urbana através do transporte público, podem-se destacar:

- **A NBR 14022** – Dezembro de 1997 – Esta norma estabelece os padrões e critérios que visam proporcionar à pessoa portadora de deficiência acessibilidade ao transporte em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal.

Nesta norma técnica, são indicados os tamanhos mínimos que devem ter os espaços para atenderem as necessidades dos PCD e PDL, nos pontos de parada, terminais de ônibus e dentro dos veículos; a quantidade e condição para os assentos preferenciais reservados. Comunicação e sinalização nos pontos de parada e terminais, bem como para o lado interno e externo dos veículos.

- **A Lei Federal nº 10.048** – Novembro de 2000 – Estabelece prioridade no atendimento às PCD e PDL.

Nesta lei é importante destacar:

Art. 3º - As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo **reservarão assentos**, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência e pessoas acompanhadas por criança de colo. (grifo do autor)

Art. 5º - Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos **após doze meses da publicação desta Lei** serão **planejados de forma a facilitar o acesso ao seu interior** das pessoas com deficiência. (grifo do autor)

Art. 5º, § 2º - Os proprietários de veículos de transporte coletivo

em utilização terão o **prazo de cento e oitenta dias**, a contar da regulamentação desta Lei, **para proceder às adaptações necessárias** ao acesso das pessoas com deficiência. (grifo do autor)

- **A Lei Federal nº 10.098** – Dezembro de 2000 – Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Nesta lei destaca-se o capítulo VI, Art. 16, onde diz que “os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas”.

Há muito esperada, a regulamentação das Leis nº 10.048/00 e 10.098/00, ocorreu em 02/12/2004 através do Decreto nº 5.296/04.

- **Decreto nº 5.296** – Dezembro de 2004 – Regulamenta as Leis 10.048 e a Lei 10.098.

Este Decreto traz em seu texto um expressivo avanço para a promoção de acessibilidade destinada às PCD e às PDL, versando sobre diversas áreas nas quais há interação com as PCD e as PDL, tornando-a muito abrangente. Porém, em seu Capítulo V, trata exclusivamente da acessibilidade aos serviços de transporte coletivo, destacando-se:

Parágrafo único – A infra-estrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste decreto deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Quanto à acessibilidade, no transporte coletivo rodoviário, prazos importantes foram estabelecidos quais sejam para:

- 1) O Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO) – doze meses da data do decreto, para editar as normas técnicas que orientam a fabricação de veículos e

equipamentos de transporte coletivo acessíveis;

2) Todos os fabricantes de veículos coletivos de transporte do Brasil - prazo de vinte e quatro meses, a partir da data de publicação da Norma Técnica acima citada, para produzirem veículos acessíveis.

3) Para os veículos já pertencentes à frota e para os novos que vierem a fazer parte dela, as permissionárias ou concessionárias - prazo de dez anos, a partir da data de publicação do Decreto, para que todos os seus veículos coletivos sejam totalmente acessíveis; ou seja, até 02/12/2014. Este prazo se estende também à infraestrutura⁹ dos serviços de transporte coletivo.

O Decreto prevê também o prazo de vinte e quatro meses, a partir da data de implementação dos programas de avaliação, para que as empresas permissionárias ou concessionárias comecem a adaptar as frotas para promover acessibilidade.

Quanto às políticas para a melhoria do sistema de transporte e trânsito urbano, cabe ressaltar a criação, em 1999, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano — SEDU-PR, ligada à Presidência da República, que funcionou até 2002. Esta secretaria, além do transporte urbano, também tinha atribuições sobre habitação e saneamento. Segundo Vasconcellos (2005, p.96), o movimento em torno da SEDU-PR teve como resultado a criação em 2003 do Ministério das Cidades, que ampliou as atribuições anteriores da SEDU-PR, passando a reunir as atividades sobre o transporte público, trânsito, habitação e desenvolvimento urbano. Quanto ao transporte público, no novo Ministério das Cidades, destaca-se a criação da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, que tem por objetivo

estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desempenharem suas atribuições e desenvolverem ações que

⁹ Pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários de embarque e desembarque de veículos.

garantam acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transporte, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas, inserido no conceito de Mobilidade Urbana Sustentável. (Ministério das Cidades, 2004)

Estas políticas vêm para resgatar o transporte público municipal da precariedade em que se encontra, tornando-o um agente de inclusão social muito importante na construção de uma cidade acessível a todos. Atendendo às demandas das PCD e das PDL, certamente estará também o transporte público direcionado a saciar as necessidade de todos os demais membros da população municipal.

3.3.1.2 – As Modalidades do Transporte Coletivo

Muito se tem discutido sobre a problemática da urbanização acelerada que vem ocorrendo, nas últimas décadas, ao redor do mundo, principalmente nos países em desenvolvimento como o Brasil. As cidades acham-se despreparadas, sem planejamento e, conseqüentemente, sem capacidade e suporte para absorver os impactos que têm determinado seus problemas urbanos. Dentre estes problemas, encontra-se a falta de acessibilidade e mobilidade urbana para as quais o transporte público coletivo tem contribuído sensivelmente.

Distinguir as modalidades e os respectivos percentuais de cada modal dos transportes que servem as cidades é muito importante para o planejamento adequado do sistema de transportes coletivos no município, bem como para o desenvolvimento de políticas públicas e implementação de ações que venham a contribuir para melhorar a qualidade e fluidez da mobilidade pelo tecido urbano municipal.

Tabela 3 – Percentuais de passageiros movimentados pelo Transporte Coletivo no Brasil

MODAIS	PASSAGEIROS
Rodoviário	95%
Aeroviário	3%
Ferrovário	1%
Outros (Aquaviário)	1%

Fontes: CNT Revista junho, p.34, 2004

A tabela 3 mostra os modos como acontecem os deslocamentos das pessoas utilizando os meios de transporte disponíveis. Com mais de 80% (IBGE, 2000) de pessoas vivendo nas cidades e a constatação da predominância do transporte rodoviário sobre os outros modais, podemos afirmar que o Brasil é um país urbano movido pelo transporte terrestre.

Este serviço público essencial, conforme informação da ANTP (2002, p.2), responde por mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras e somente o segmento por ônibus atende 95% da demanda do transporte público coletivo, distribuídos em 1.600 empresas, com uma frota de 115.000 ônibus urbanos.

Essa predominância do transporte por ônibus, nas cidades brasileiras, segundo Barat (1978, p.320), dá-se devido as seguintes características apresentadas pelo modal:

- Grande flexibilidade para conexão de ponto de origem e destino dispersos no espaço urbano;
- Custos de implantação relativamente baixos;
- Adaptabilidade de sua oferta a incrementos da demanda até limites de densidade de tráfego que exijam modalidade de atendimento de massa.

Tais dados remetem a uma análise mais profunda sobre o modal rodoviário, já que ele está presente e de certa forma enraizado na maioria das cidades brasileiras.

Na cidade de Campos dos Goytacazes, onde realiza-se esta pesquisa, o transporte público municipal só é contemplado pelo modal rodoviário, que, através de veículos de transporte coletivo, atende 100% da demanda gerada pela cidade¹⁰. Esta característica local e sua gestão, em conjunto com as vias urbanas e o trânsito, serão tratadas no V capítulo, juntamente com a descrição e análise da pesquisa de campo, conforme metodologia adotada para este trabalho.

3.4 – O TRÂNSITO URBANO: MOBILIDADE PARA A ACESSIBILIDADE

O trânsito é um outro importante elemento a ser considerado quando se trata da mobilidade das pessoas pelo tecido urbano. Da mesma forma que o transporte público foi consolidado como de incumbência municipal pela Constituição Federal de 1988, o sistema de trânsito também foi municipalizado a partir da entrada em vigor do CTB em janeiro de 1998. Assim, foi transferida definitivamente para os municípios a responsabilidade de gerir não somente o serviço de transporte, mas também o trânsito no âmbito municipal. Nada mais justo visto que é no município que o cidadão mora, trabalha, movimenta-se, tem vida comunitária e conhece bem as suas necessidades para deslocamento urbano.

O CTB, em seu Art. 1º, §2º, considera como trânsito em vias terrestres “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Vasconcellos (1998, p.11) simplifica o conceito de trânsito —

¹⁰ Nas cidades médias, grandes e metrópoles é comum a presença do transporte alternativo (Vans) atendendo ao transporte coletivo, algumas legalizadas e outras não. Em Campos dos Goytacazes, segundo a EMUT, as Vans só têm autorização para fazerem o transporte intermunicipal. Porém já se percebe que, clandestinamente, estão “rodando” na área urbana do município alguns veículos fazendo o transporte de passageiros. Há de se ressaltar que, legalmente, somente as ditas empresas de ônibus estão autorizadas a fazerem o transporte urbano de passageiros no município.

trazendo seu significado para mais próximo da proposta deste trabalho — como “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias das cidades, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos”.

3.4.1 – O Sistema de Trânsito Brasileiro

O trânsito no Brasil tem a sua responsabilidade compartilhada entre as três esferas de governo: federal, estadual e municipal, sendo esta divisão de encargos bem explícita a cada um. Em síntese, o Ministério das Cidades (2005, p.88) descreve a responsabilidade de cada gestor, segundo o CTB, da seguinte forma:

- À união compete, principalmente, estabelecer leis e normas de trânsito e diretrizes gerais das políticas urbanas;
- Aos estados, compete licenciar veículos e motoristas e criar políticas integradas de transporte para as Regiões Metropolitanas e Aglomerados Urbanos;
- Aos municípios, compete serem responsáveis pela construção e manutenção das vias públicas, pela regulamentação de uso, gerir o sistema de transporte público e fiscalizar o cumprimento da legislação e normas de trânsito, no que se refere à circulação de veículos e pedestres;
- Paralelamente, cabe também ao poder público municipal elaborar toda a legislação urbanística, que [...] tem grande influência no sistema de transporte e vice-versa.

A municipalização do trânsito ampliou substancialmente a competência dos municípios para gerir seus problemas locais de trânsito, conferindo-lhe o direito de ser agente ativo das soluções que promovam maior mobilidade urbana, beneficiando o direito de ir e vir dos cidadãos. O Ministério das Cidades (2005, p.87) ressalta a importância da gestão do trânsito pelo município, afirmando que

O Código de Trânsito Brasileiro de 1997 consolidou a competência da gestão do trânsito urbano nos aspectos referentes ao uso das vias públicas nos municípios, possibilitando que todo o ciclo de **gestão da mobilidade** ficasse sob a responsabilidade das prefeituras: planejamento, projeto, implantação e fiscalização. (grifo do autor)

Antes da entrada em vigor do CTB, ocorrida em 27 de janeiro de 1998, os governos estaduais eram responsáveis por todo o trânsito do Estado e seus Municípios, inclusive em sua área urbana, sendo geridos através de seus Departamentos Estaduais de Trânsito – DETRANS (ANTP, s/d).

As ações implementadas, na gestão municipal do trânsito, tais como: a fixação do sentido de direção das vias, o limite de velocidade permitida em determinadas áreas urbanas, locais de estacionamentos, sinalização vertical e horizontal, instalação de semáforos, etc., podem contribuir para uma melhor qualidade de vida da população. Esta condição é diretamente proporcional às políticas municipais voltadas para a mobilidade e acessibilidade urbana.

Para que essas políticas possam ser traduzidas em melhoria de qualidade de vida das pessoas nas cidades, um ponto importante tem de ser considerado na questão do trânsito (mesmo sendo claro que nele circulam pessoas e veículos): a sua gestão deve considerar o ser humano como o mais importante integrante deste sistema e não os veículos.

O ser humano no trânsito é o elemento mais importante, pois, sem ele o próprio trânsito não existiria; a via e o veículo são apenas instrumentos para a realização ou agilização do ato de transitar, embora sua relação com o homem seja fundamental para a dinâmica do trânsito. (Vasconcellos, 1998, p.64)

Santos (2005, s/p) também entende dessa forma quando diz que é equivocado associar o trânsito exclusivamente aos deslocamentos de veículos. Na verdade as pessoas “‘vestem’ um modo de transporte para suprir sua necessidade de deslocamento. [...] São as pessoas que se deslocam, elas apenas utilizam um modo de transportes para esta finalidade” (Santos, 2005 s/p).

Transitar pelas vias urbanas com veículos ou a pé é sem dúvida

circular pelo espaço de uma relação conflituosa. Assim, existem variáveis que determinam o nível desse conflito e medem a qualidade do trânsito oferecido àquela população. Segundo Vasconcellos (1998, p. 27-28), para que o trânsito tenha qualidade necessária ao atendimento da mobilidade das pessoas, é indispensável observar as variáveis:

- **Fluidez** – Que é a facilidade de circulação no seu sentido mais amplo de percorrer o espaço a uma velocidade razoável com poucas interrupções em semáforos e outros impedimentos. Por exemplo, um pedestre que consiga andar no centro de uma cidade grande a uma boa velocidade, encontrando poucos obstáculos nas calçadas e semáforos de pedestres com tempo de verde suficiente para atravessar as vias e sem demorar muito a abrir, estará indicando que o trânsito possui uma fluidez “razoável” para as condições existentes;
- **Segurança** – Um trânsito com condições ideais de segurança deveria apresentar um índice de acidente igual a zero. [...] A situação ideal nunca é verificada, na prática, pois sempre ocorre certo número de acidentes. O desejável é que esse número seja sempre o menor possível, ou seja, que exista uma pequena probabilidade das pessoas se envolverem em acidentes;
- **Acessibilidade** – É a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido. Assim, um trânsito com alto nível de acessibilidade permite que as pessoas e as mercadorias cheguem rapidamente ao destino desejado, podendo-se utilizar de vários meios para isso;
- **Qualidade de Vida** – É o respeito às funções de cada via, principalmente às vias de zonas residenciais, e à defesa do meio ambiente. Envolve também a “compatibilização” entre o uso do solo de uma via e o volume e o tipo de tráfego que por ela passam.

O trânsito deve garantir o direito fundamental de ir e vir das

peçoas, ser meio de integração dos indivíduos à sociedade e ser veículo de promoção da dignidade e cidadania, incluindo também as PCD e as PDL. Mas não é isso que se presencia diariamente no confuso trânsito urbano das cidades brasileiras, conforme descreve Vasconcellos (1998, p.73): “os portadores de deficiência física, assim como os pedestres e os idosos em particular, perdem constantemente a ‘guerra’ do trânsito devido à sua fragilidade relativa, de natureza física e política”.

Há, ainda, a registrar que, dentre as deseconomias originadas pelo trânsito, os acidentes, ocorridos nas estradas e rodovias brasileiras, são muitos expressivos. Conforme informação de Vasconcellos (2005, p.82), nos acidentes de trânsito ocorridos no território brasileiro, “a maioria das vítimas é feita de pedestres e ciclistas que são os participantes mais vulneráveis do trânsito [...] de 50% a 65% das vitimas fatais são pedestres”. Segundo dados do Anuário Estatístico do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2002), no trânsito brasileiro, em 2002, ocorreram 348.082 acidentes com vítimas. A ANTP (2004, p.3) afirma que deste total de vítimas, 30 mil morreram e 120 mil se tornaram novos portadores de deficiência.

A grande contradição ocorre ao verificar-se que o mesmo trânsito que promove 120 mil novos portadores de deficiência/ano não tem garantido aos afetados a condição de mobilidade e a acessibilidade necessária para que estes sejam reintegrados à cidadania por falta de planejamento, fiscalização e observância às leis.

Em resumo, neste 3º capítulo, discorreu-se por meio da revisão bibliográfica sobre os três elementos (as vias, o transporte e o trânsito) que influenciam diretamente na mobilidade e acessibilidade das pessoas ao tecido urbano, completando, assim, a discussão teórica sobre os quatro elementos da acessibilidade, já que as políticas públicas foram discutidas no 2º capítulo.

No próximo capítulo, será descrita a metodologia utilizada para a pesquisa.

4 - DESENVOLVIMENTO METODOLÓGICO DA PESQUISA

Buscando atingir o objetivo deste trabalho, foi desenvolvida a metodologia da pesquisa baseando-se na condição social por ela encerrada, no momento em que se discute a inclusão espacial de diversos atores no seio da cidade. Assim, fundamentado na natureza do problema a ser estudado, buscou-se definir o método descrito por Minayo (1992, *apud*, Simioni, Lefèvre e Pereira, 1996, p.3) como “o caminho e o instrumental próprio de abordagem da realidade” que investigará este problema social, a partir dos dados e das informações coletadas no campo; escolhida, então, a abordagem qualitativa.

Quanto ao método qualitativo, Godoy (1995, p.20) descreve que:

um fenômeno pode ser melhor compreendido no contexto em que ocorre e do qual é parte, devendo ser analisado dentro de uma perspectiva íntegra. Para tanto, o pesquisador vai ao campo buscando “captar” o fenômeno em estudo a partir das perspectivas das pessoas nele envolvidas, considerando todos os pontos de vista relevantes.

Para a pesquisa, foi eleita a área central da cidade de Campos dos Goytacazes - RJ, justificada pelo fato de esta zona concentrar, em si e em seu entorno, grande parte dos principais equipamentos urbanos responsáveis pelo maior espectro de atividades comerciais e de serviços no Município, bem como sua importância sócio-cultural por se tratar do centro comercial e histórico da cidade; sendo, por conseguinte, um espaço de intensa circulação diária de um volumoso número de pessoas. Ainda dentro da área delimitada, está o terminal de embarque e o de

A delimitação da área compreende:

- Rua Barão do Amazonas, trecho entre a rua Ten. Cel. Cardoso e av. XV de Novembro;
- Rua XV de Novembro, trecho entre a rua Barão de Amazonas e Carlos de Lacerda;
- Rua Dr. Carlos de Lacerda, trecho entre a av. XV de Novembro e a rua Ten. Cel. Cardoso;
- Rua Ten. Cel. Cardoso, trecho entre a rua Dr. Carlos de Lacerda e a rua Barão do Amazonas.

Serão considerados para efeito da pesquisa, os dois lados das vias limitantes.

Utilizar-se-á a observação direta como técnica de pesquisa para a análise do ambiente físico do centro urbano da cidade, abrangendo todos os logradouros contidos no espaço delimitado conforme figura 5. O trabalho de campo foi realizado pelo próprio autor entre os meses de janeiro e março de 2006, em dias úteis e durante o horário comercial — com apoio de três instrumentos para a coleta de dados:

- Formulários com roteiro semi-estruturado dos itens de verificação – para orientar didaticamente a observação de cada um dos elementos propostos a serem analisados no ambiente natural do campo;
- Máquina fotográfica digital - para o registro fotográfico da realidade do dado encontrado naquele momento da observação;
- Trena métrica – instrumento para as medições dos elementos em observação.

Quanto à obtenção das informações referentes aos programas, projetos e ações do poder público local para a política de acessibilidade e mobilidade urbana, foi utilizada a entrevista como técnica de pesquisa, na qual os dados foram coletados por meio de um gravador e roteiro semi-estruturado, que é uma “combinação de perguntas abertas e fechadas, na qual o entrevistado pode discorrer sobre o tema proposto sem respostas

ou condições pré-fixadas rigidamente pelo pesquisador” (Simioni, Lefèvre e Pereira, 1996, p.7). Para as entrevistas foram selecionados três órgãos administrativos municipais que diretamente estão envolvidos com a questão da acessibilidade urbana, a saber: a Secretaria Municipal de Obras, a Secretaria Municipal de Planejamento e a Empresa Municipal de Transportes.

Também foram utilizadas fontes primárias e secundárias de onde extraíram-se dados estatísticos e o embasamento teórico do trabalho. O exame mapa geográfico do município de Campos dos Goytacazes, auxiliou na escolha e delimitação da área urbana a ser estudada.

A ênfase deste trabalho recaiu sobre a coleta de informações de cunho qualitativo; porém, alguns dados foram enumerados para análise de ordem quantitativa, objetivando enriquecer o diagnóstico e a conclusão da pesquisa.

Quanto ao trabalho de campo, os elementos diretamente observados para análise foram:

1 - As Vias Urbanas – Nas vias foram examinados:

- a) As calçadas – Observadas para verificar se oferecem condições de acessibilidade e segurança para a mobilidade urbana das PCD e das PDL, considerando os seguintes itens de verificação e as variáveis:

Itens de verificação	Variáveis
1 - Condições dos pisos das calçadas	<p>1- Nível - Piso nivelado ou desnivelado.</p> <p>2 - Conservação - Piso com buraco(s) ou sem buraco.</p> <p>3 - Aderência - Piso antiderrapante ou derrapante.</p> <p>4 - Pavimentação - Tipo de pavimentação do piso encontrado nas calçadas.</p>

2 - Largura das calçadas	<p>1 - Padrão - Dentro dos padrões recomendados pela NBR-9050.</p> <p>2 - Fora de Padrão - Largura fora dos padrões da NBR-9050.</p>
--------------------------	--

b) O Mobiliário Urbano – Observadas as peças do mobiliário para verificar se estes componentes do espaço constituem barreiras urbanísticas, ou não, à livre circulação das pessoas considerando o seguinte item de verificação e as variáveis:

Item de verificação	Variáveis
1 - Tipo e disposição espacial do mobiliário no espaço físico urbano	<p>1 - Tipo de Mobiliário – Variedade de peças do mobiliário encontrado no espaço urbano.</p> <p>2 - Mobiliário em disposição espacial correta - Mobiliário disposto no espaço urbano sem comprometer a livre circulação das pessoas, não constituindo barreira física.</p> <p>3 - Mobiliário fora da disposição espacial correta - Mobiliário disposto no espaço urbano comprometendo a livre circulação das pessoas, constituindo barreira física.</p>

2 - O Transporte Público Municipal – Quanto ao transporte público, foram objetos de observação:

a) Os veículos rodoviários utilizados no sistema de transporte público municipal – Verificada a oferta de acessibilidade dos veículos que servem ao transporte urbano municipal, quanto às condições de transporte, embarque e desembarque para as PCD e as PDL. A observação ocorreu somente entre os ônibus que circulam na

aérea delimitada para a pesquisa. Os veículos foram selecionados aleatoriamente entre os que estavam estacionados no Terminal Luiz Carlos Prestes, escolhido como ponto de observação porque todos os ônibus que servem ao transporte público do município partem desse terminal. Foram observados, no total, 36 (trinta e seis) veículos representando 13% da frota de coletivos urbanos do município. Os itens de verificação e as variáveis são as seguintes:

Itens de verificação	Variáveis
1 - Condições para embarque, desembarque e transporte das PCD e das PDL	<p>1 – Elevador – Presença ou não de elevador na porta de embarque e desembarque dos veículos, para acesso das PCD e das PDL.</p> <p>2 – Espaço interno para cadeirante – Presença ou não, no veículo, de espaço interno reservado para cadeirante.</p> <p>3 – Assento preferencial - Presença ou não, no veículo, de assento preferencial identificado para deficientes.</p> <p>4 - Piso baixo – Presença ou não, no veículo, de piso baixo para acesso das PCD e das PDL.</p>
2 - Sinalização e comunicação dos veículos com as PDL	<p>1 - Visual – Presença ou não, no veículo, de sinalização visual em conformidade com o padrão ABNT – NBR 12486 e 14022.</p> <p>2 - Sonora - Presença ou não, no veículo, de recursos auditivos.</p> <p>3 - Tátil – Presença ou não, no veículo, de caracteres em relevo (Braille ou figuras).</p>

- b) Terminais rodoviários e o ponto de parada de ônibus urbano – Estes equipamentos urbanos foram observados quanto à promoção de acessibilidade e segurança para as PCD e as PDL.

Itens de verificação	Variáveis
1 - Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade	<p>1 - Rampa de Acesso - Presença ou não deste ponto especial de acesso.</p> <p>2 - Calçada rebaixada - Presença ou não deste ponto especial de acesso.</p> <p>3 - Piso nivelado - Nivelamento ou não do piso do ponto e do terminal para embarque e desembarque, com o piso do veículo de transporte.</p>
2 - Condições dos pisos dos terminais e ponto de ônibus quanto à acessibilidade e segurança.	<p>1- Nível - Piso nivelado ou desnivelado.</p> <p>2 - Conservação - Piso com buraco(s) ou sem buraco.</p> <p>3 - Aderência - Piso antiderrapante ou derrapante.</p> <p>4 - Pavimentação - Tipo de pavimentação do piso encontrado nos terminais e pontos.</p>

3 - O Trânsito Municipal – No trânsito, foram observados:

- a) Os logradouros urbanos – Verificação da oferta e condições de mobilidade e acessibilidade para os deslocamentos das PCD e das PDL pelos logradouros. Os itens de verificação e as variáveis são os seguintes:

Itens de verificação	Variáveis
1 - Comunicação e sinalização nos logradouros urbanos	<p>1 - Visual - Presença ou não de sinalização visual em conformidade com o padrão ABNT.</p> <p>2 - Sonora - Presença ou não de recursos auditivos em conformidade com o padrão ABNT.</p> <p>3 - Tátil de alerta - Presença ou não de sinalização tátil de alerta em conformidade com o padrão ABNT.</p> <p>4 - Tátil direcional - Presença ou não de sinalização direcional em conformidade com a norma ABNT.</p>
2 - Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade nos logradouros	<p>1 - Calçada rebaixada – Disponibilidade, ou não, de calçada rebaixada conforme critério técnico da NBR 9050.</p> <p>2 - Faixa elevada – Disponibilidade ou não de faixa elevada conforme critério técnico da NBR 9050.</p> <p>3 - Localização – Logradouro(s) onde o dispositivo está presente.</p>

4 - As Políticas Públicas do Governo Municipal – Quanto às políticas públicas foram objetos de observação:

- a) Programas, Projetos e Ações Municipais – Buscou-se investigar a existência de políticas públicas, materializadas através de programas, projetos ou ações, que preconizam a promoção de acessibilidade e o conseqüente resgate de cidadania pela inclusão espacial das PCD e das PDL no tecido espacial urbano. O item de verificação e as variáveis são os seguintes:

Item de verificação	Variáveis
1 - Programas, projetos e ações para acessibilidade.	<p>1 - Existência de Política para Acessibilidade Urbana - Presença de programas, projetos e ações para a acessibilidade urbana.</p> <p>2 - Inexistência de Política para Acessibilidade Urbana - Ausência de programas, projetos e ações para a acessibilidade urbana.</p>

b) Instrumentos de Legislação Urbana Municipal – Foram analisados os principais instrumentos de legislação urbana do município sendo: o Plano Diretor, o Código de Posturas, o Código de Obras, a Lei de Parcelamento do Município e a Lei de Zoneamento, buscando verificar se o texto deles contemplam a acessibilidade intra-urbana, favorecendo a formulação ou a direta aplicação de políticas públicas em favor das PCD e das PDL. O item de verificação e as variáveis são os seguintes:

Item de verificação	Variáveis
1 - Textos que favorecem a inclusão pela acessibilidade urbana	<p>1 - Texto contemplando a acessibilidade - Presença de texto, nos instrumentos urbanos, que contempla a acessibilidade urbana.</p> <p>2 - Texto não contemplando a acessibilidade - Ausência de texto, nos instrumentos urbanos, que contempla a acessibilidade urbana.</p>

Finalizando o desenvolvimento metodológico, considerando que o presente trabalho trata de uma pesquisa sobre acessibilidade, foi convenientemente escolhida a fonte tipo Verdana, tamanho 12, por ser uma letra bastante legível dentre as fontes disponíveis no meio da informática, o que favorece a leitura das pessoas com problema de visão reduzida. Para os portadores de deficiência visual total, será empreendido grande esforço para produzir um exemplar deste trabalho na linguagem Braille. Além disso, será anexado um CD, em arquivo texto, para que possa ser lido em DOSVOX¹¹.

Na página seguinte encontra-se um **Resumo Detalhado** da metodologia adotada para este trabalho.

No próximo capítulo, serão apresentados os resultados das observações de campo da pesquisa, seguidos da análise dos dados coletados de acordo com a metodologia prescrita.

¹¹ O **Dosvox** é um sistema de síntese de voz, em português, desenvolvido pelo Núcleo de Computação Eletrônica da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que facilita o acesso de deficientes visuais a computadores, garantindo a independência e motivando aqueles que necessitam estudar e trabalhar com o computador ou, simplesmente, interagir com outras pessoas sem depender de alguém.

RESUMO METODOLÓGICO DA PESQUISA								
Elementos de Observação	O que Observar	Por que Observar	Como Observar			Onde Observar	Quando Observar	Quem vai Observar
			Itens de Verificação	Variáveis	Instrumentos de Coleta de Dados			
As Vias Urbanas	Calçadas urbanas	Verificar se estes componentes da vias oferecem condições de acessibilidade e segurança para circulação das PCD e das PDL	Condições dos pisos das calçadas	<p>1- Nível - Piso nivelado ou desnivelado.</p> <p>2 - Conservação - Piso com buraco(s) ou sem buraco.</p> <p>3 - Aderência - Piso antiderrapante ou derrapante.</p> <p>4 - Pavimentação - Tipo de piso encontrado nas calçadas.</p>	Formulário com roteiro da pesquisa semi-estruturado, trena métrica e máquina fotográfica digital	Na área central do município de Campos dos Goytacazes delimitada para análise	Janeiro a Março de 2006, em horário comercial	O próprio pesquisador
	Mobiliário urbano	Verificar se as peças do mobiliário existentes no espaço constituem barreiras urbanísticas, ou não, à livre circulação das PCD e das PDL	Tipo e disposição espacial do mobiliário no espaço físico urbano	<p>1 - Tipo de Mobiliário – Variedade de peças do mobiliário encontrado no espaço urbano.</p> <p>2 - Mobiliário em disposição espacial correta - Mobiliário disposto no espaço urbano sem comprometer a livre circulação das pessoas, não constituindo barreira física.</p> <p>3 - Mobiliário fora da disposição espacial correta - Mobiliário disposto no espaço urbano comprometendo a livre circulação das pessoas, constituindo barreira física.</p>				

O Transporte Público Municipal	Veículos rodoviários urbanos utilizados no sistema de transporte público municipal	Verificar se os veículos que servem ao transporte municipal urbano, oferecem condições de acessibilidade para o transporte, embarque e desembarque das PCD e das PDL.	Condições para embarque, desembarque e transporte das PCD e das PDL	<p>1 - Elevador - Presença ou não de elevador na porta de embarque e desembarque dos veículos, para acesso das PCD e PDL.</p> <p>2 - Espaço interno para cadeirante - Presença ou não, no veículo, de espaço interno reservado para cadeirante.</p> <p>3 - Assento preferencial - Presença ou não, no veículo, de assento preferencial identificado para deficientes.</p> <p>4 - Piso baixo - Presença ou não, no veículo, de piso baixo para acesso das PDL e das PDL.</p>	Formulário com roteiro da pesquisa semi-estruturado, trena métrica e máquina fotográfica digital	No terminal urbano de embarque Luiz Carlos Prestes	Janeiro a Março de 2006, em horário comercial	O próprio pesquisador
			Sinalização e Comunicação dos veículos com as PCD e as PDL	<p>1 - Visual – Presença ou não, no veículo, de sinalização visual em conformidade com o padrão ABNT – NBR 12.486 e 14.022.</p> <p>2 - Sonora - Presença ou não, no veículo, de recursos auditivos.</p> <p>3 - Tátil – Presença ou não, no veículo, de caracteres em relevo (Braille ou figuras).</p>				
	Terminais rodoviários e ponto de parada de ônibus urbanos	Verificar se esses equipamentos urbanos oferecem condições de acessibilidade para a locomoção das PCD e das PDL.	Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade	<p>1 - Rampa de Acesso - Presença ou não deste ponto especial de acesso.</p> <p>2 - Calçada rebaixada - Presença ou não deste ponto especial de acesso.</p> <p>3 - Embarque em nível - Nivelamento, ou não do piso do ponto e do terminal para embarque e desembarque, com o piso do veículo de transporte.</p>	Formulário com roteiro da pesquisa semi-estruturado, trena métrica e máquina fotográfica digital	No terminal de embarque Luiz Carlos Prestes; no terminal de desembarque e no ponto de ônibus da av. Ten. Cel. Cardoso frente ao nº 499		

			Condições dos pisos dos terminais e ponto de ônibus quanto à acessibilidade e segurança	<p>1- Nível - Piso nivelado ou desnivelado.</p> <p>2 - Conservação - Piso com buraco(s) ou sem buraco.</p> <p>3 - Aderência - Piso antiderrapante ou derrapante.</p> <p>4 - Pavimentação - Tipo de pavimentação do piso encontrado nos terminais e pontos.</p>				
O Trânsito Municipal	Logradouros urbanos	Verificar se os logradouros urbanos oferecem condições de mobilidade e acessibilidade para os deslocamentos das PCD e das PDL	Comunicação e sinalização nos logradouros urbanos	<p>1 - Visual - Presença ou não de sinalização visual em conformidade com o padrão ABNT.</p> <p>2 - Sonora - Presença ou não de recursos auditivos em conformidade com o padrão ABNT.</p> <p>3 - Tátil de alerta - Presença ou não de sinalização tátil de alerta em conformidade com o padrão ABNT.</p> <p>4 - Tátil direcional - Presença ou não de sinalização direcional em conformidade com a norma ABNT.</p>	Formulário com roteiro da pesquisa semi-estruturado, trena métrica e máquina fotográfica digital	Na área central do município de Campos dos Goytacazes delimitada para análise	Janeiro a Março de 2006, em horário comercial	O próprio pesquisador
			Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade nos logradouros	<p>1 - Calçada rebaixada - Disponibilidade, ou não, de calçada rebaixada conforme critério técnico da NRB 9050.</p> <p>2 - Faixa elevada - Disponibilidade ou não de faixa elevada conforme critério técnico da NRB 9050.</p> <p>3 - Localização - Logradouro(s) onde o dispositivo está presente.</p>				

Políticas Públicas	Programas, projetos e ações municipais	Verificar a existência, ou não, de programas, projetos e ações do poder público local, que promovam a inclusão social das PCD e as PDL através da acessibilidade urbana	Existência de programas, projetos e ações para acessibilidade	<p>1 - Existência de Política para Acessibilidade Urbana - Presença de programas, projetos e ações para a acessibilidade urbana.</p> <p>2 - Inexistência de Política para Acessibilidade Urbana - Ausência de programas, projetos e ações para a acessibilidade urbana.</p>	Entrevista orientada por roteiro semi-estruturado de perguntas e um gravador	Secretaria de Obras, Secretaria de Planejamento e Empresa Municipal de Transporte - EMUT	Abril de 2006	O próprio pesquisador
	Instrumentos de legislação urbana municipal	Verificar se os instrumentos de legislação urbana do município, contemplam a questão da acessibilidade favorecendo a formulação de políticas públicas que atendam as necessidades de deslocamentos das PCD e das PDL	Textos que favorecem a inclusão pela acessibilidade urbana	<p>1 - Texto contemplando a acessibilidade - Presença de texto, nos instrumentos urbanos, que contempla a acessibilidade urbana.</p> <p>2 - Texto não contemplando a acessibilidade - Ausência de texto, nos instrumentos urbanos, que contempla a acessibilidade urbana.</p>	Análise de texto dos instrumentos de legislação urbana do município de Campos dos Goytacazes	Plano Diretor, Código de Posturas, Código de Obras, Lei de Parcelamento e Zoneamento	Janeiro a Março de 2006	

5 – O MUNICÍPIO E A ACESSIBILIDADE: ANÁLISE DOS DADOS OBSERVADOS NO CAMPO

Neste capítulo, são apresentados e analisados os resultados da pesquisa de campo realizada no centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes, cuja observação teve como objetivo a verificação da oferta de acessibilidade para os deslocamentos urbanos das PCD e das PDL nos espaços públicos do município. As observações deram-se através dos quatro elementos escolhidos para análise, a saber: as vias, o transporte público coletivo, o trânsito e as políticas públicas, objetivando subsidiar os questionamentos feitos no primeiro capítulo deste trabalho (p. 22 e 23)

Em busca de resposta para tais perguntas, foi necessário fazer preliminarmente um estudo da área escolhida, com o propósito de estabelecer um prévio conhecimento da configuração espacial do local a ser analisado, compreendendo 24 quadras de variados tamanhos e formas, nas quais as vias, o transporte e o trânsito poderiam estar influenciando a mobilidade e a acessibilidade urbana, quando dos deslocamentos das PCD e das PDL.

A seguir, é apresentado um quadro com todos os logradouros observados, na pesquisa, descritos em seus limites.

Nº Seq	Logradouro Urbano	Limites	Nº
001	Rua Barão do Amazonas	Entre a Av. 15 de Novembro e a Av. Ten. Cel. Cardoso	008 ao 183
002	Av. Ten. Cel. Cardoso	Entre a Rua Barão do Amazonas e a Rua Carlos de Lacerda	395 ao 526
003	Rua Dr. Carlos de Lacerda	Entre a Av. Ten. Cel. Cardoso e a 15 de Novembro	008 ao 137
004	Av. Nelson de Souza Oliveira (antiga Rui Barbosa)	Entre a Carlos de Lacerda e a Barão do Amazonas	1.061 ao
005	Praça São Salvador	Todo quarteirão da praça	S/nº
006	Praça 4 Jornadas	Todo quarteirão da praça	S/nº
007	Rua Rotary	Entre a Praça São Salvador e a Rua Santos Dumont	S/nº
008	Travessa Carlos Gomes	Entre a Rua Santos Dumont e a Rua Carlos de Lacerda	08 ao 37
009	Rua 21 de Abril	Entre a Rua Carlos de Lacerda e a Praça São Salvador	230 ao 270
010	Rua Dr. Inácio de Moura	Entre a Rua Barão do Amazonas e a Praça São Salvador	08 ao 24
011	Boulevard Francisco de Paula Carneiro	Entre a Praça São Salvador, Rua 13 de Maio e a Av. 7 de Setembro.	08 ao 37
012	Rua Vigário João Carlos	Entre a Rua Barão do Amazonas e a Rua Lacerda Sobrinho	01 ao 33
013	Rua Joaquim Távora	Entre a Rua Barão do Amazonas e a Rua Lacerda Sobrinho	13 ao 42
014	Av. 7 de Setembro	Entre o Boulevard Francisco de Paula Carneiro e Rua Carlos de Lacerda	492/
015	Rua João Pessoa	Entre a Rua Barão do Amazonas e a Rua Carlos de Lacerda	86 ao 220
016	Rua Dr. Lacerda Sobrinho	Entre a Av. Ten. Cel. Cardoso e a Av. 15 de Novembro	11 ao 82
017	Rua Santos Dumont	Entre o Boulevard Francisco de Paula Carneiro e Av. 15 de Novembro	16 ao 72
018	Rua 13 de Maio	Entre a Rua João Pessoa e Av. Ten. Cel Cardoso	33 ao 91
019	Rua Gov. Theotônio Ferreira de Araújo	Entre a Av. Ten. Cel. Cardoso e a Av. 15 de Novembro	07 ao 145
020	Av. Dr. Alberto Torres	Entre a Rua Barão do Amazonas e a Praça São Salvador	01 ao 21
021	Rua Dr. Oliveira Botelho	Entre a Rua 13 de Maio e a Carlos de Lacerda	108 ao 249

Quadro 1 – Relação dos logradouros urbanos observados, no âmbito da pesquisa, na área central do município de Campos dos Goytacazes.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

O quadro 1 apresenta uma relação de todos os logradouros das vias inseridos, nas 24 quadras observadas, perfazendo um total de 21 logradouros, sendo: 4 ruas inteiras, 9 seções de ruas, 4 seções de avenidas, 1 travessa, 2 praças e 1 Boulevard.

Para melhor compreensão, os dados observados serão mostrados didaticamente na mesma ordem em que os quatro principais elementos analisados foram apresentados na metodologia.

5.1 – ACESSIBILIDADE NAS VIAS URBANAS DO MUNICÍPIO

Como já descrito, o acelerado processo de urbanização aliado à falta de planejamento das cidades trazem consigo diversas formas de deseconomias urbanas, dentre elas a falta de acessibilidade ao espaço público, o que tem comprometido negativamente a qualidade de vida da população citadina. Dentre diversos outros problemas, o descuido da gestão local com as vias urbanas, seja por falta de conservação, deficiência de projeto, a ausência de fiscalização ou a falta de conhecimento técnico, levam ao comprometimento da mobilidade e acessibilidade urbana para a população em geral, mas especialmente para as PCD e as PDL. Pelo grau de importância que exercem para os deslocamentos diários de um elevado número de pessoas, as vias serão tratadas com ênfase nesta seção.

As vias urbanas foram observadas objetivando verificar a oferta de acessibilidade e segurança para os deslocamentos das PCD e das PDL. Exclusivamente nelas foram examinadas as calçadas e o mobiliário urbano existentes na área compreendida para a pesquisa. Quanto às primeiras examinaram-se a largura apresentada, as condições do piso e os tipos de pavimentação encontrados. O mobiliário urbano, quanto aos tipos de objetos e a disposição deles no espaço físico da cidade, verificando se constituem, ou não, barreira física para os deslocamentos das pessoas.

5.1.1 – Análise das condições das calçadas

O direito de ir e vir de todo cidadão também passa pelas calçadas. Componente essencial da via urbana para os deslocamentos diários das pessoas, nem sempre a ela é dada a importância devida. Como afirma Gold (2003, p.1), as calçadas surgiram para separar fisicamente, no espaço urbano, os veículos de transporte dos pedestres e assim sendo, deveriam elas, então, apresentar condições mínimas de fluidez, conforto e segurança para seus usuários. Mas não é essa a realidade das calçadas brasileiras para muitos pesquisadores, conforme visto na revisão de literatura deste trabalho. Para Gold (2003, p.13-14), são comuns problemas como: descontinuidade, presença de obstáculos, buracos, revestimento inadequado do piso, etc. Foi esse conjunto de fatores que instigou a observação das calçadas na área delimitada.

As observações foram realizadas sobre as calçadas existentes ao longo dos vinte e um logradouros selecionados para este estudo, partindo inicialmente da averiguação das condições dos pisos.

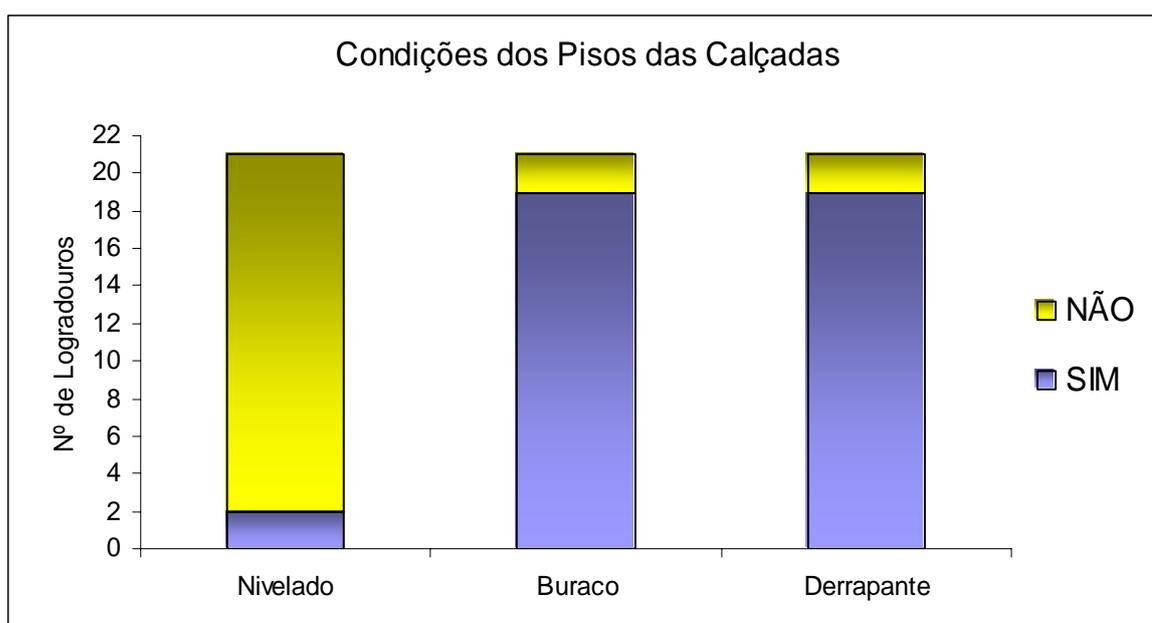


Figura 6 – Condições dos pisos das calçadas quanto às variáveis: nível, conservação e aderência.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo (Apêndice "A").

O gráfico da figura 6 demonstra os resultados encontrados das observações quanto às condições dos pisos das calçadas. Para melhor análise do trabalho de campo utilizar-se-á como referência a NBR 9050, por ser o instrumento normativo que estabelece critérios e parâmetros técnicos para a acessibilidade em equipamento, mobiliários e espaços urbanos. Esta norma recomenda que em áreas de circulação de pessoas “os pisos devem ter superfície regular, firme estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de roda ou carrinhos de bebê)” NBR 9050 (2004, p.39).

Analisando a figura 6 verifica-se, pelo gráfico, que os logradouros não atendem as recomendações da NBR 9050, quanto a regularidade, a estabilidade e segurança. Dos 21 logradouros observados 90% apresentam-se desnivelados, com buracos e com pisos derrapantes.

Os buracos ganharam destaque não só pela quantidade, mas pelos tamanhos e profundidades apresentados. Alguns chegam a ter mais de 1m de diâmetro e 20cm de profundidade, muitas das vezes ocupando toda a largura da calçada, dificultando consideravelmente o tráfego local aumentando o risco de acidente para os transeuntes (Figuras 7 e 8).



Figura 7 – Buracos encontrados nos logradouros observados, sendo foto “A”: rua Theotonio Ferreira de Araújo e foto “B”: rua Barão do Amazonas.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos feitas no campo.

Buraco na calçada é um fator limitador, pode-se até dizer que segregador da acessibilidade urbana para as PCD e as PDL, comprometendo também o deslocamento das pessoas ditas saudáveis.



Figura 8 – Buracos encontrados nos logradouros observados, sendo foto “A”: rua 13 de Maio; foto “B”: rua Carlos de Lacerda.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

A foto “B” (figura 8) mostra a dificuldade que o pedestre encontra ao se deparar com buraco na calçada, tendo, pois, que fazer desvios para superar o obstáculo. Mas como seria esta situação para um deficiente visual? Ou para um cadeirante? Ou para um idoso? Sem sombra de dúvida uma séria barreira física em seu caminho.

O gráfico das condições dos pisos (figura 6) revela ainda que somente dois logradouros apresentam pisos nivelados e sem buracos, sendo eles a praça São Salvador e a praça 4 Jornadas. Porém, quanto à aderência, o piso destes logradouros, que são revestidos de granito, não atentam para as especificações recomendadas pela NBR 9050. Mesmo tendo parte de sua pavimentação em granito não polido, que atende com segurança à questão da aderência, outra parte da superfície é revestida, de forma intercalada, com granito polido, que é um piso considerado inadequado para as vias públicas por ser derrapante, principalmente quando molhado. Observa-se que as duas praças foram recentemente reformadas, mais precisamente reinauguradas em outubro 2005, no âmbito do projeto municipal “Cidade Qualidade”.

Outro importante levantamento realizado na pesquisa foi a verificação dos tipos de pisos encontrados no espaço pesquisado.

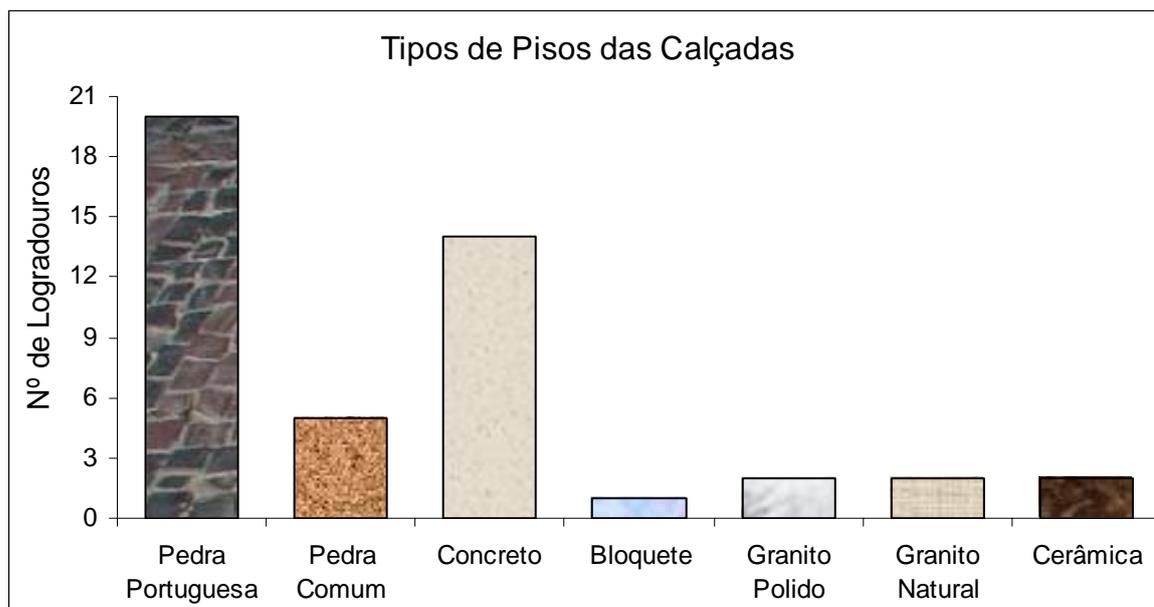


Figura 9 – Tipos de pisos encontrados nos logradouros observados.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo (Apêndice "B").

Na figura 9, o gráfico demonstra a variedade de tipos de pisos encontrados na observação de campo destacando a pavimentação em pedra portuguesa que aparece em 20 das 21 calçadas dos logradouros analisados, o que representa 95% do total. Os pisos em pedra comum, granito polido e cerâmica não são revestimentos indicados para os lagrodouros públicos, por não oferecerem a aderência necessária para o deslocamento com segurança das pessoas, menos ainda para as PCD e as PDL.

Em 14 das 21 calçadas, havia pisos de concreto, representando 66,6% do total observado. No parecer de Gold (2003, p.17), concreto "é a superfície preferida para os passeios, provém a maior vida útil e menor manutenção". Este piso aparece no gráfico da figura 9 como o segundo maior tipo presente por logradouro da área observada, porém, há de destacar que na verdade este revestimento está presente em pequenos trechos na extensão das calçadas. O gráfico (figura 9) aponta os tipos de pisos presentes em cada logradouro observado e não a área ocupada pelos mesmos na dimensão total das calçadas.

Quanto às larguras das calçadas, surpreendente é a oscilação de medida na mesma calçada em uma via e entre calçadas diferentes, variando de 0,30 a 3,60 metros. A NBR 9050 (2004, p.53) recomenda a largura de 1,50m para a faixa livre das calçadas, admitindo o mínimo de 1,20m.

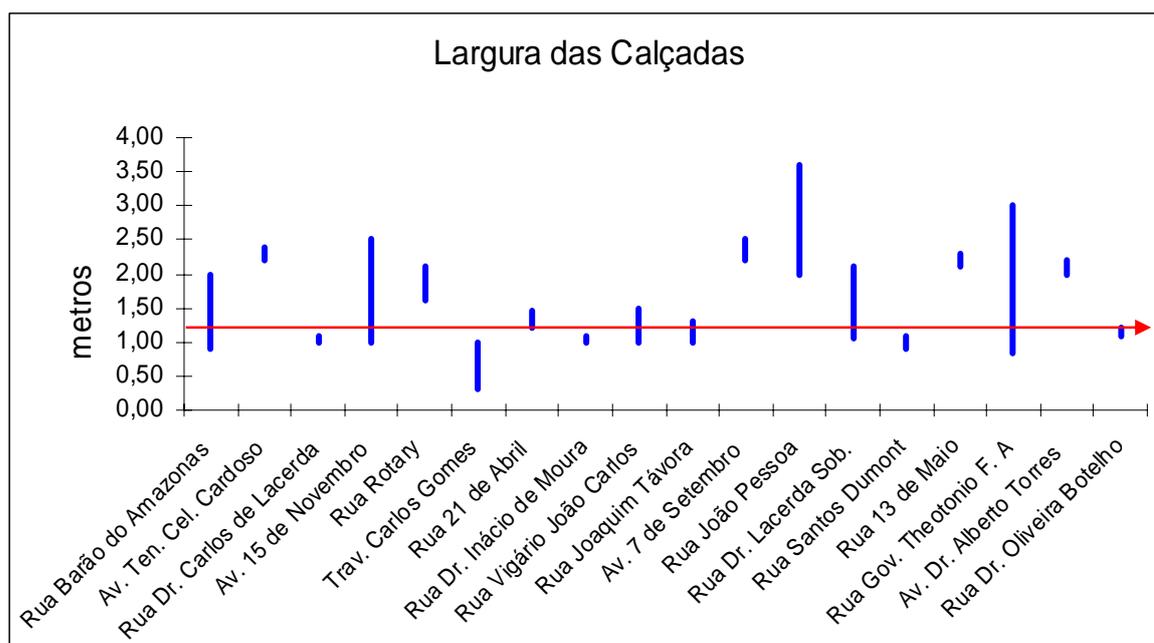


Figura 10 – Variação das larguras das calçadas em 18 logradouros pesquisados.  A seta representa a largura mínima recomendada pela NBR 9050 para o passeio do pedestre.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

Analisando o gráfico da figura 10, pode-se perceber que apenas quatro calçadas não possuem em toda a sua extensão a largura suficiente para a livre circulação de pessoas. Destaca-se a travessa Carlos Gomes que, em certo ponto, tem a largura de sua calçada com apenas 0,30 metros, o que não atende, por exemplo, a dimensão mínima de 0,75m (NBR 9050, 2004, p.5) necessária para o deslocamento de uma única pessoa utilizando bengala. Contudo, doze das calçadas observadas possuem, em parte ou totalmente, a largura mínima recomendada pela NBR 9050 para área de circulação de pedestre que é 1,20m. Por ordem decrescente, a rua Theotonio Ferreira de Araújo, rua João Pessoa, av. 15 de Novembro, rua Barão do Amazonas e rua Dr. Lacerda Sobrinho são as

que apresentam maior variação de largura de calçadas ao longo da via. Com menor variação de largura, acima de 1,20 metros, destacam-se a av. Ten. Cel. Cardoso, rua 13 de Maio, av. Dr. Alberto Torres e av. 7 de setembro.

5.1.2 – Análise do Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano é um conjunto de peças que se faz presente no espaço urbano como complemento da urbanização, atuando tanto como objetos de decoração, bem como de elementos de apoio às necessidades humanas da população (Laufer, Okimoto e Ribas, 2003, p.1), constituindo, assim, elemento de “grande importância na qualidade de vida das cidades” (Mourthé, 1998, p.11). Por isso, o mobiliário deve estar disposto nas vias de forma a não constituir barreira física que possa comprometer a utilização do ambiente urbano pelas pessoas, em especial as PCD e as PDL, conforme orienta o Art. 16 da Lei 5.296 (2004, p.6),

A instalação do mobiliário urbano deve garantir a aproximação segura e o uso por pessoa portadora de deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Mais especificamente, segundo a UFRJ (2004, p.32), o mobiliário instalado no espaço urbano deve atender as seguintes características: “Ter sinalização tátil no piso para deficientes visuais; apresentar informações em Braille; estar em altura adequada para facilitar o acesso por pessoa em cadeira de rodas”. Acrescenta-se às observações anteriores que a disposição do mobiliário no espaço não deve afetar o passeio público, ou seja, em qualquer circunstância deve haver uma faixa livre¹² entre o mobiliário e a calçada, de no mínimo 1,20m, conforme estabelece a NBR 9050 (2004, p.53).

¹² Segundo a NBR 9050 (2004, p.3), Faixa Livre é a área do passeio, calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres

Na observação de campo, foram identificados diversos tipos de peças que compõem o mobiliário urbano presente no espaço analisado. Para efeito deste trabalho, foram identificadas as peças do mobiliário encontradas em cada um dos logradouros observados, não considerando a quantidade de objetos iguais na mesma via, mas a unidade da diversidade presente. Exemplificando, um logradouro tendo três bancas de jornal ao longo da extensão analisada, apenas uma banca foi contada como mobiliário.

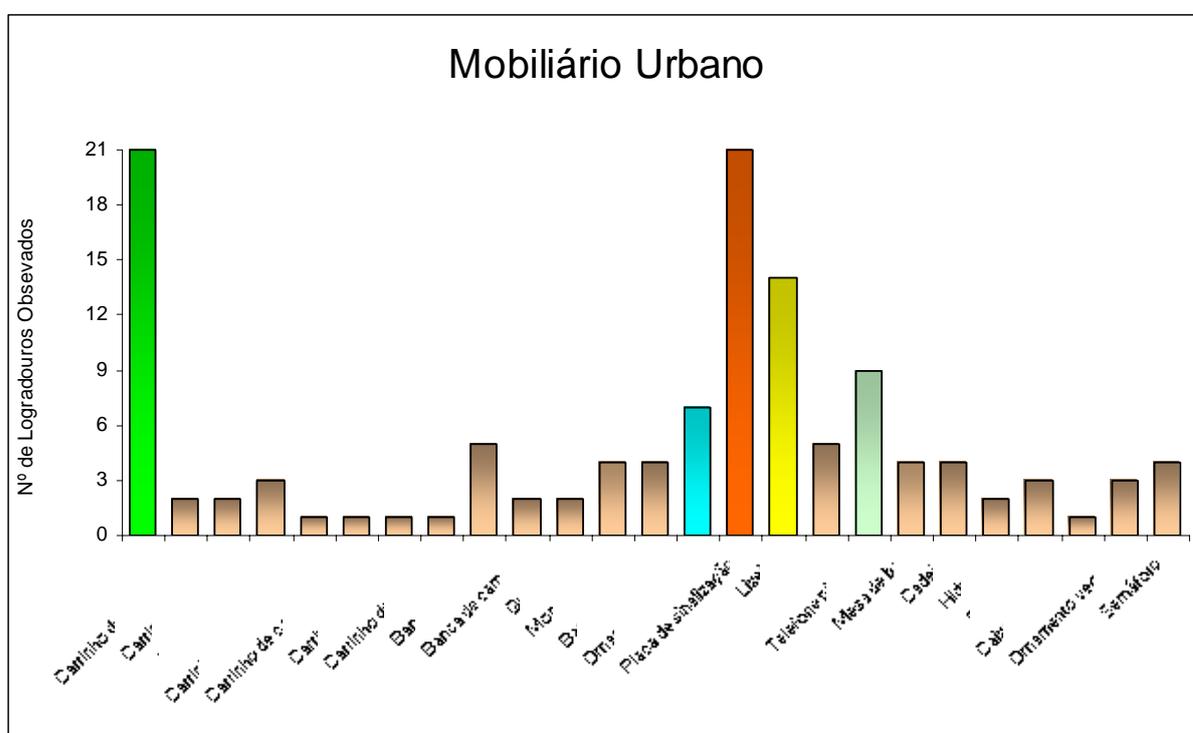


Figura 11 – Tipos de peças do mobiliário urbano existentes nos logradouros pesquisados.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

No gráfico da figura 11, estão relacionadas as peças do mobiliário encontradas no espaço urbano analisado, destacando os postes, as placas de sinalização, as lixeiras, os telefones públicos e os ornamentos vegetais como os mais presentes nas vias. Particularmente, referindo-se aos postes, estes objetos encontram-se instalados quase sempre próximo ao centro das calçadas, constituindo obstáculos urbanísticos em 20 dos 21 dos logradouros observados. Somente na avenida Ten. Cel. Cardoso,

devido a largura da calçada, o poste não se constitui em barreira física. Os postes ainda servem de suporte para as lixeiras suspensas encontradas em 14 dos 21 logradouros. Evidenciando a afirmativa, as fotos seqüenciadas na figura 12, demonstram o quanto os postes apresentam-se como barreira arquitetônica na área central da cidade de Campos dos Goytacazes.



Figura 12 – Seqüência de postes instalados no meio das calçadas no centro da cidade. Foto “A”: rua 21 de abril, foto “B”: rua Carlos de Lacerda, foto “C”: travessa Carlos Gomes e foto “D”: rua Santos Dumont.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos tiradas no campo.

Outro ponto observado foi a falta de sinalização tátil de alerta para algumas peças do mobiliário instalado no espaço urbano, que acaba transformando-o em barreira física para as PCD e as PDL, mesmo que estejam inseridas dentro das medidas espaciais recomendadas pelas normas vigentes. É muito importante a presença da sinalização tátil de

alerta especialmente para orientar os deficientes visuais. A NBR 9050 (2004, p.31) estabelece que qualquer obstáculo suspenso no espaço público urbano que tenha entre 0,60 e 2,10 m da altura do piso e que o volume de sua parte superior seja maior que a base, necessariamente deve ser sinalizado com o piso tátil de alerta, conforme demonstra a figura 13.

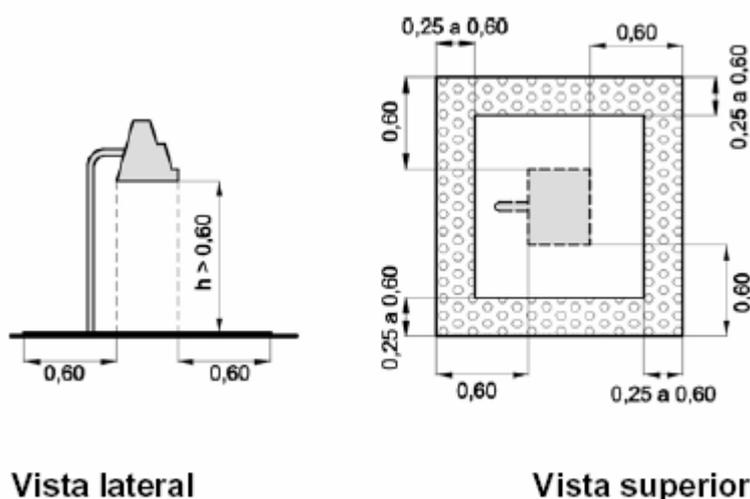


Figura 13 – Sinalização tátil de alerta para obstáculos suspensos em logradouros urbanos.
Fonte: NBR 9050

Dos objetos observados no campo, enquadram-se nesta condição os postes, que servem de base para as lixeiras suspensas, e os telefones públicos. Porém, nenhuma destas peças do mobiliário urbano está sinalizada (figura 14) conforme a norma determina (figura 13). Considerando que esta falta de sinalização compromete o uso do espaço citadino, sobretudo para os deficientes visuais, entende-se que os postes com lixeiras, presentes em 66% das vias analisadas e os telefones públicos encontrados em 43% dos logradouros tornam-se efetivamente barreira física para as PCD.



Figura 14 – Telefones públicos, na Av. 7 de setembro e postes com lixeiras, na rua Barão do Amazonas, constituindo barreira física por falta de sinalização.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos tiradas no campo.

Quanto às placas¹³ de sinalização¹⁴ viária urbana, presentes em 100% das vias analisadas, muitas delas afetam a mobilidade das pessoas no espaço citadino devido à sua instalação inadequada no meio. Também verificou-se que as peças do mobiliário exercem outras funções no espaço físico urbano, como, por exemplo, suporte para amarrar veículos. É comum encontrar bicicletas amarradas em postes e em placas de sinalização, conforme pode-se ver na foto “D” da figura 12 e foto “A” da figura 15.

Ainda nas vias urbanas, além do mobiliário, veículos e outros objetos como andaime, bicicletas, carros e carroças, acham-se dispostos nas calçadas dificultando a mobilidade das pessoas, tornando-se barreiras físicas para a acessibilidade das PCD e das PDL.

¹³ Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (1997), Placas são “elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos ou legendas pré-concebidas e legalmente constituídas como sinais de trânsito”.

¹⁴ Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (1997), Sinalização é o “conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam”.



Figura 15 – Objetos e veículos constituindo obstáculos urbanos para a circulação das PCD e das PDL. Foto “A”: bicicletas amarradas em poste e placa de sinalização na rua Theotonio Ferreira de Araújo, foto “B”: andaime de madeira, na rua 13 de maio, frente ao Banco do Brasil, foto “C”: veículo estacionado em cima da calçada da rua Theotonio Ferreira de Araújo e foto “D”: carroça parada em cima da calçada, em horário comercial, da Av. Ten. Cel. Cardoso.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos tiradas no campo.

Ainda analisando as vias urbanas, surpreendente foi verificar que o lado direito da av. dr. Alberto Torres, no sentido parque Leopoldina, seção entre a praça 4 jornadas e a rua Barão do Amazonas, está todo tomado por quiosques de lanche que “esconderam” totalmente a calçada ali antes existente (figura 16). Além disso, os “proprietários” estendem mesas e cadeiras para o leito carroçável da via, tornando o trecho intransitável e inseguro para pessoas deficientes, especialmente após as 18 horas.



Figura 16 – Quiosques de lanche instalados na seção entre a praça 4 Jornadas e a rua Barão do Amazonas, sendo nove mobiliários ao todo.

Fonte: Foto tirada pelo próprio autor.

5.2 - ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL

O transporte público coletivo é um serviço essencial que influencia a qualidade de vida da população das cidades, pois é um elemento que integra o cotidiano de um grande número de pessoas que se deslocam para o trabalho, lazer, educação, etc. A qualidade do serviço proporcionada para estes deslocamentos coletivos, espelha o nível de acessibilidade que este serviço oferece à população urbana. Baseado nas considerações anteriores, buscou-se verificar se os veículos e os equipamentos urbanos que servem ao sistema de transporte municipal oferecem condições de acessibilidade para o transporte, embarque e desembarque das PCD e das PDL.

5.2.1 – Análise dos Veículos de Transporte Urbano

Segundo informações da EMUT (anexo A), Campos dos Goytacazes tem 15 empresas permissionárias de viação atendendo ao transporte coletivo do município – considerando o transporte urbano e o distrital¹⁵ – apresentando uma frota de 315 veículos. Destas, 9 atendem o transporte coletivo urbano, totalizando uma frota de 278 veículos. Deste último número, foram observados 36 veículos, representando 13% da frota. As observações foram feitas quanto às condições de embarque e desembarque, bem como quanto à sinalização e comunicação dos veículos para atender as necessidades de transporte das PCD e das PDL, ou seja, se os veículos são acessíveis¹⁶.

Os dados relativos aos veículos foram todos levantados no terminal de embarque Luiz Carlos Prestes. Nesse equipamento urbano, as linhas de ônibus são distribuídas ao longo de sua estrutura edificada, identificadas em cada seção por placas indicativas contendo o nome e número da linha. Faz-se importante esta descrição para advertir que a observação dos veículos se deu de forma aleatória entre aqueles que se encontravam estacionados no terminal para dar embarque naquela linha, ou seja, não foi usado o critério de observação do veículo de determinada empresa, mas sim do ônibus que estava a serviço daquela linha, naquele momento, naquela seção do terminal urbano, onde o observador se encontrava.

Os veículos, observados estão distribuídos, na seguinte proporção, entre as empresas:

¹⁵ Para a EMUT, as linhas “urbanas” são aquelas que saem do centro da cidade, tendo como ponto de partida o terminal Luiz Carlos Prestes. As linhas “distritais” são as destinadas ao atendimento do transporte coletivo para os distritos do município, tendo como ponto de partida a rodoviária Roberto Silveira.

¹⁶ A NBR 14022 (1997, p. 2) define como Veículo Acessível aquele que permite acesso e acomodação segura das pessoas com mobilidade reduzida ou em cadeira de rodas.

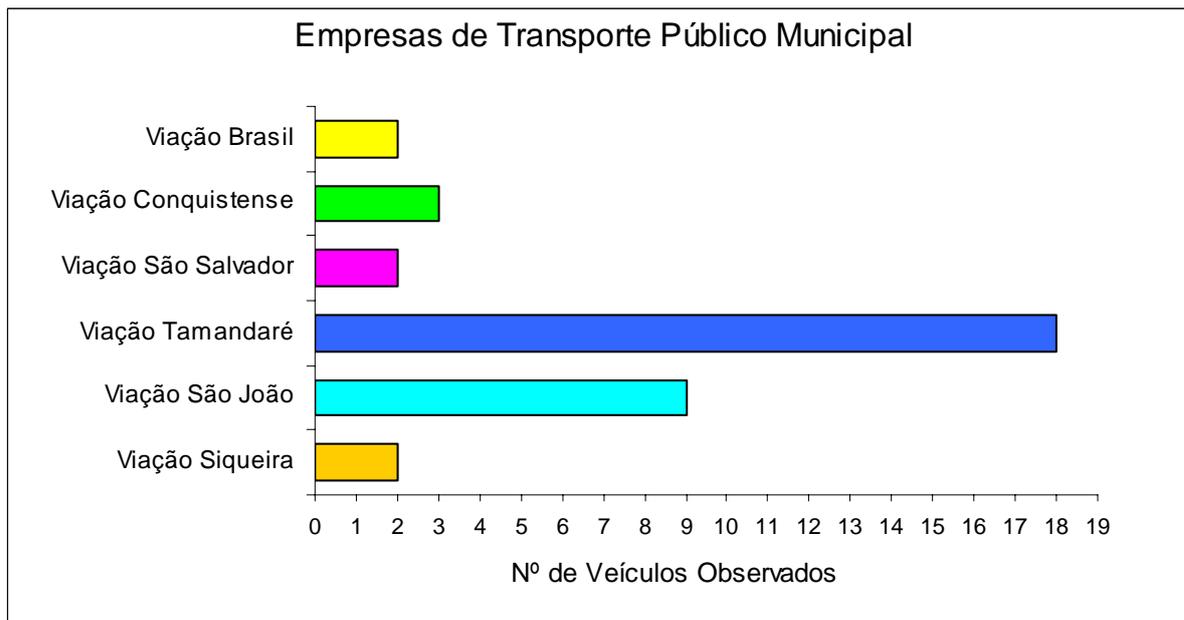


Figura 17 – Distribuição do número de veículos entre as empresas que servem ao transporte público de Campos dos Goytacazes.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

No gráfico da figura 17, percebe-se que a empresa Viação Tamandaré teve um maior número de veículos observados entre as demais. Vale ressaltar que isto não significa que esta permissionária tenha a maior frota de veículos servindo ao transporte público municipal, apenas a aleatoriedade determinada para a pesquisa gerou este número. Segundo a EMUT a maior frota é da Viação São João (anexo A), vindo em segundo lugar a Viação Tamandaré. Quanto às demais, a composição da frota é realmente menor do que as duas primeiras citadas.

Outra observação importante verificada no campo é que o número da linha urbana, normalmente estampada na frente do veículo, nem sempre corresponde à numeração impressa nas placas sinalizadoras existentes no terminal rodoviário, bem como ao número de registro da linha existente na EMUT (apêndice D). Esta observação demonstra a ausência de fiscalização do poder público local em relação aos veículos e às empresas de transporte público do município. De alguma forma, este desencontro numérico afeta negativamente a utilização do transporte coletivo, podendo trazer confusão em relação à linha a ser utilizada pelos

passageiros. É possível imaginar os efeitos dessa oscilação de números para pessoas com baixa visão!

Referente às condições dos veículos para embarque, desembarque e transporte das PCD e das PDL, têm-se os seguintes resultados:

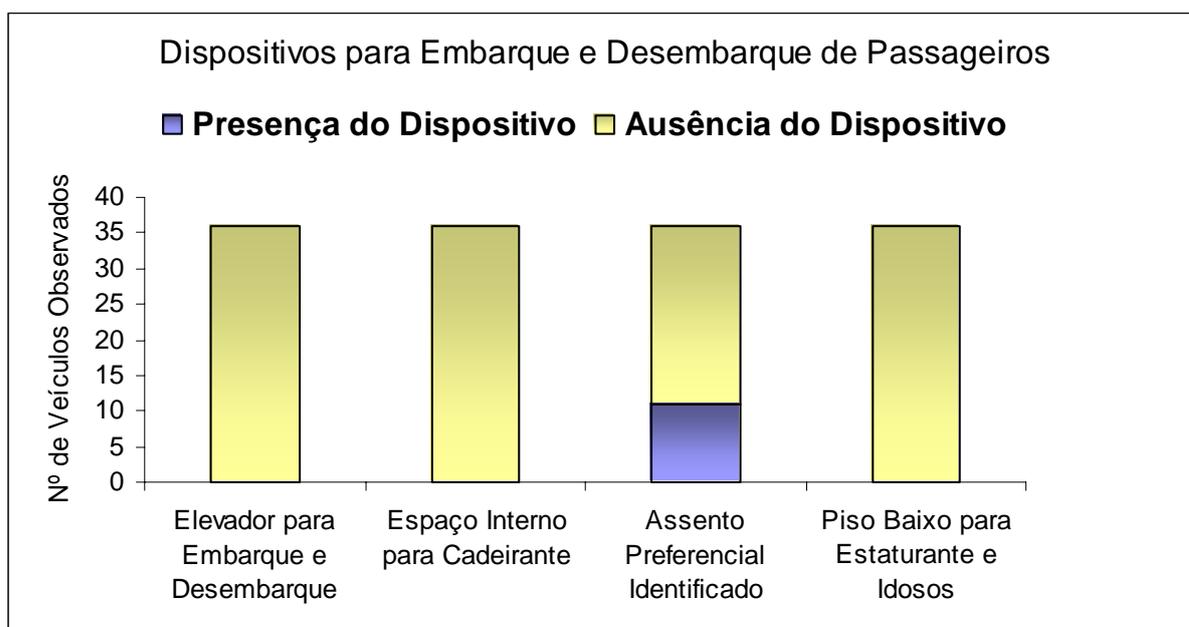


Figura 18 – Dispositivos para embarque, desembarque e transporte de PCD e PDL.
Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

Ao examinar o gráfico da figura 18, percebe-se que nenhum dos veículos observados apresenta elevador de embarque e desembarque para acesso das PCD e das PDL, espaço interno para cadeirante e piso baixo para estaturante e idosos. Atenta-se para a informação de que a NBR 14022 prevê claramente adequação dos veículos quanto ao assento reservado para as PCD e as PDL e o espaço interno para cadeira de rodas determinando em seu itens 6.1 e 6.2 que todo veículo que serve ao transporte público coletivo urbano e intermunicipal deve ter

no mínimo quatro assentos preferencialmente reservados para pessoas com mobilidade reduzida, posicionados em ambas as partes as laterais do veículo e localizados próximo ao motorista e junto à circulação, identificados e sinalizados [...] espaço para duas cadeiras de roda. A área mínima reservada para cada cadeira de rodas deve ser de 1,20m de comprimento por 0,86m de largura, complementada por uma área livre para manobra no embarque e desembarque NBR 14022 (1997, p.2.3).

Os outros dispositivos estão implícitos na NBR 14022 em seu item 5.4 quando descreve que “deve-se adequar o espaço urbano o veículo ou ambos, por meio de equipamento ou medidas de projeto” (1997, p.2). O elevador e o piso baixo representam estes equipamentos, sendo soluções já testadas e aprovadas em veículos que servem ao transporte urbano de outros municípios e disponíveis no mercado por diversas encarroçadoras¹⁷ de ônibus. Como exemplo, ver figura 19.



Figura 19 – “A” Veículo urbano com piso baixo conjugado com rampa e “B” veículo urbano com elevador para deficiente.

Fonte: (A) Encarroçadora Caio acesso pelo site: www.caio.com.br e (B) Revista NTU Urbano nº 111 – Out/Nov 2005 - acesso pelo site: www.ntu.com.br.

Uma amostra das dificuldades de vencer a altura dos degraus dos atuais ônibus que circulam, no sistema de transporte urbano de Campos dos Goytacazes, comprova o quanto é importante a presença do piso baixo nos veículos principalmente para acesso de idosos e estaturantes.

¹⁷ Encarroçadoras são empresas que constroem em cima do chassi nu do veículo a carroceria.



Figura 20 – As fotos: “A”, “B”, “C” e “D” demonstram a dificuldade que os passageiros, especialmente idosos, crianças e deficientes, têm ao desembarcarem dos veículos devido à altura do último piso da escada em relação ao solo, que chegam a atingir 0,50 cm.

Fonte: Fotos e montagem feitas pelo próprio autor.

A NBR 14022 (1997, p.2) determina que a altura máxima para o patamar do primeiro degrau da escada de embarque e desembarque do veículo coletivo em relação ao nível do solo deve ser de 0,370m. Na observação de campo, verificou-se que esta altura, conforme setas indicativas, variava de 0,35 a 0,50m, de acordo com o local em que o veículo estava parado. Mesmo na menor altura a dificuldade para embarque e desembarque é grande, já que comumente os idosos, estaturantes e crianças necessitam de ajuda extra para descer ou subir no veículo, como poder ser visto nas quatro fotos da figura 20. Assim sendo, entende-se que a altura máxima permitida pela norma é questionável, considerando que 37 cm já é uma altura considerável para ser vencida por idosos, crianças ou estaturantes. Por esse motivo, sustenta-se que para a

acessibilidade em veículos de transporte coletivo urbano o ideal é que o embarque e o desembarque sejam feitos em nível em plataforma suspensa.

Quanto ao assento preferencial reservado para as PCD e as PDL apenas 30% dos veículos apresentaram este espaço interno devidamente identificado com o símbolo internacional de acesso. Porém nem sempre identificados os quatro assentos conforme determina a norma vigente.

Num exame um pouco mais minucioso, a idade da frota que serve ao transporte público coletivo do município pode estar contribuindo para a ausência destes dispositivos e conseqüentemente comprometendo a acessibilidade urbana.

Tabela 4 - Distribuição da frota do transporte público urbano de Campos dos Goytacazes de 1989 a 2002, por empresa e ano de fabricação do veículo.

EMPRESA	ANO														Total
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Viação Tamandaré	0	0	0	0	6	13	9	39	1	0	1	0	1	0	70
Viação Conquistense	0	0	0	0	1	2	1	2	2	0	1	2	0	0	11
Viação São Salvador	0	0	0	0	1	4	5	1	4	2	2	4	1	1	25
Viação São João	0	0	0	4	11	4	10	11	15	19	9	0	0	4	87
Viação Brasil	0	0	0	0	0	6	9	0	0	0	0	0	0	7	22
Viação Siqueira	0	0	0	2	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	12
Viação Progresso	2	3	0	1	4	4	2	6	2	1	2	0	0	0	27
Viação Rangel	0	0	0	0	3	7	6	3	0	3	1	1	0	0	24
TOTAL	2	3	0	7	28	43	47	62	24	25	16	7	2	12	278

Fonte: Emut, 2004.

A tabela 4 demonstra que 130 dos 278 dos veículos que compõem a frota do transporte público coletivo do município têm mais de 10 anos de uso e que veículos mais novos (considerando os fabricados do ano 2000 em diante) são apenas 21, representando somente 7,5% do total. Observando que a preocupação com a acessibilidade é uma questão

recente, certamente em uma frota em que quase a metade dos veículos tem mais de 10 anos de uso, e que apenas 21 deles foram fabricados nos últimos 5 anos, as condições para oferta de acessibilidade são praticamente inexistentes.

Em relação à comunicação e sinalização dos veículos com as PCD e as PDL, a NBR 12486 (1997, p.3) orienta que o “o veículo deve possuir comunicação visual externa nas áreas frontal, lateral e traseira, identificada pelo símbolo de acesso” bem como sinalização sonora que deve estar do lado externo da porta de embarque do veículo.

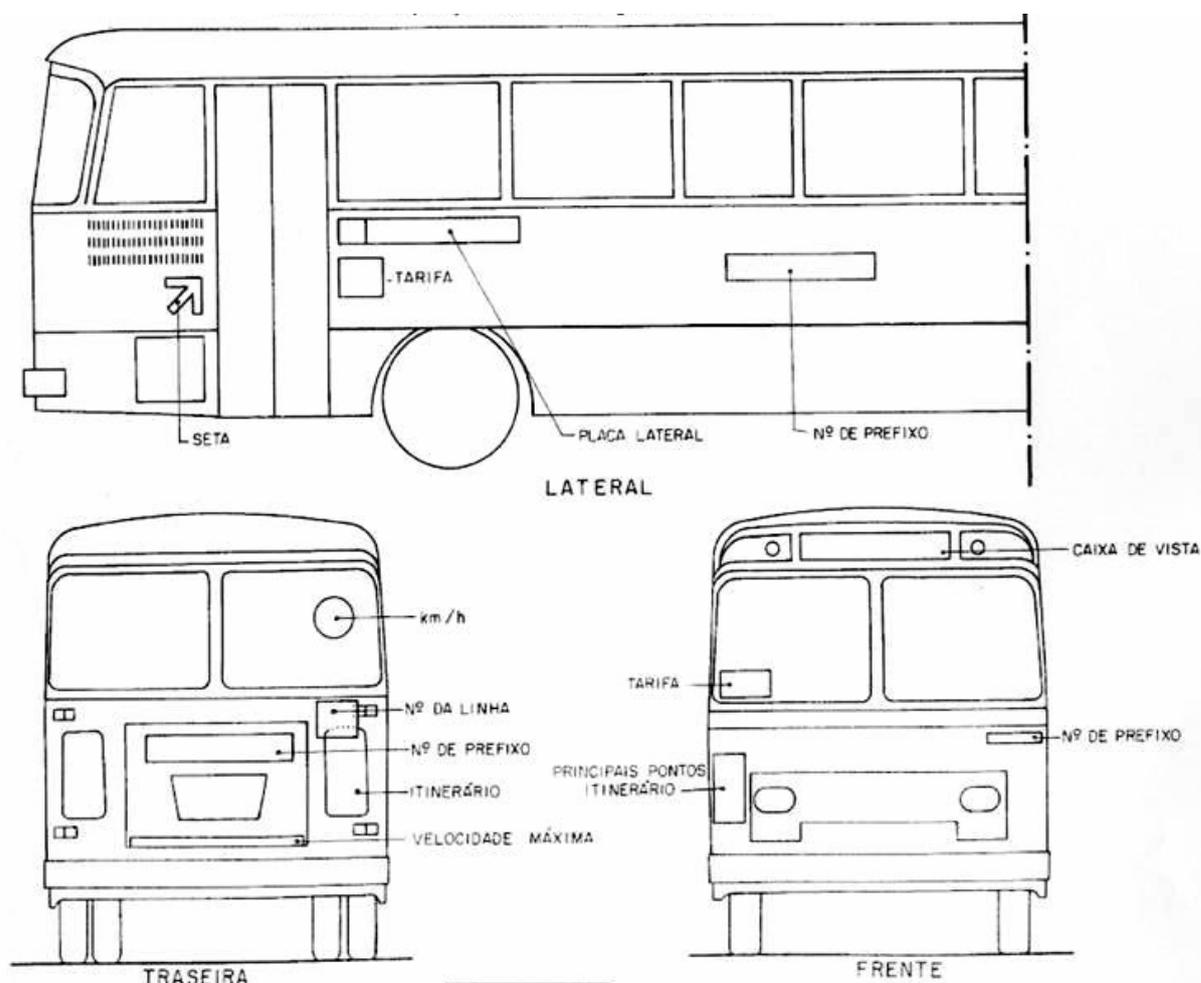


Figura 21 - Perfil da sinalização em veículos urbanos de transporte coletivo.
Fonte: NBR 14.022

Na observação de campo, encontrou-se o seguinte quadro:

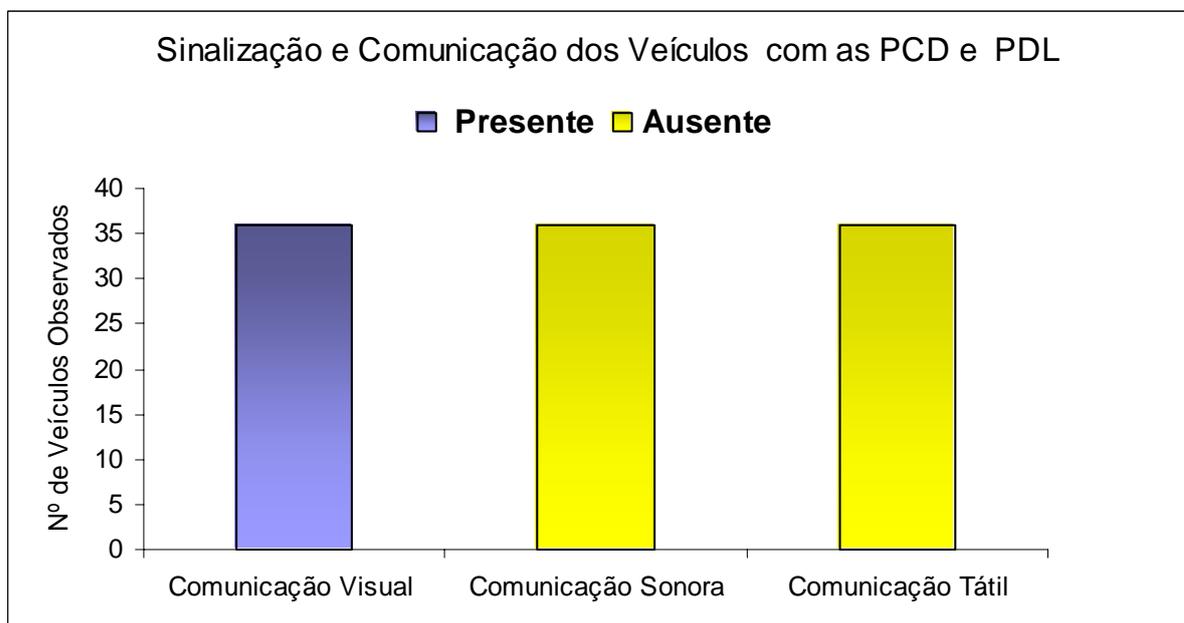


Figura 22 – Os veículos urbanos quanto à sinalização visual, sonora e tátil.
Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

O gráfico da figura 22 mostra que entre todos os veículos pesquisados nenhum deles apresentou qualquer forma de sinalização sonora ou tátil que pudesse servir de comunicação entre o veículo e as PCD e as PDL. A sinalização visual está presente em 100% dos veículos observados. Porém, há de se ressaltar que de forma irregular, tendo diversos de seus itens fora de padrão prescritos pela norma técnica NBR 12486 (figura 21). Como exemplos: a falta da numeração da linha na parte frontal e lateral do veículo, numeração com caracteres fora de norma em tamanho, tipologia e cor, ausência do itinerário na parte frontal do veículo, etc.

Quanto à comunicação tátil, este item foi levado em consideração para a pesquisa e realizada a observação em campo conforme previsto. Como resultado, em nenhum dos veículos foi encontrado este tipo de sinalização conforme se constata no gráfico da figura 22. Porém, as normas brasileiras, até agora, não tratam deste dispositivo enquanto meio de comunicação entre o veículo e as PCD e as PDL. Há de se estranhar a

ausência de normatização para esse tipo de comunicação na medida em que figuras em relevo e o Braile são fundamentais para a comunicação com os deficientes visuais, além da sinalização sonora.

5.2.2 – Análise dos Terminais Rodoviários e do Ponto de Ônibus Urbano

Neste item, a observação incidiu sobre a presença ou não de dispositivos facilitadores da mobilidade (rampa de acesso, calçada rebaixada e embarque em nível) e as condições dos pisos dos terminais e ponto de ônibus quanto à acessibilidade e segurança.

O terminal de embarque do transporte coletivo urbano, denominado Luiz Carlos Prestes, fica localizado na av. Nelson de Souza Oliveira (antiga av. Rui Barbosa) à margem direita do rio Paraíba do Sul. Dele partem todos os ônibus das linhas urbanas de transporte que servem aos bairros do município, de acordo com os itinerários previstos pela EMUT e a ele retornam para novo embarque. O desembarque dos passageiros no centro da cidade de Campos dos Goytacazes é feito em uma pequena praça, sem nome específico, que fica situada ao lado contrário do terminal de embarque, e ao lado esquerdo do Campos Shopping na mesma av. Nelson de Souza Oliveira. O único ponto de ônibus inserido na área delimitada da pesquisa, encontra-se localizado na av. Ten. Cel Cardoso frente ao número 499.

Todos foram observados considerando os mesmos itens de verificação conforme quadro 2 a seguir.

Local	Itens de Verificação					
	Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade nos terminais e pontos de ônibus			Condições do piso do terminal ou ponto		
	Rampa de acesso	Calçada Rebaixada	Embarque em nível	Nível	Conservação	Aderência
Terminal Urbano de Embarque Luiz Carlos Prestes	Ausente	Ausente	Inexistente	Irregular (não nivelado)	Presença de Buracos	Derrapante
Terminal Urbano de Desembarque	Ausente	Presente (fora do padrão)	Inexistente	Irregular (não nivelado)	Presença de Buracos	Derrapante
Ponto de Ônibus da Av. Ten. Cel. Cardoso	Ausente	Ausente	Inexistente	Irregular (não nivelado)	Sem Buraco	Não Derrapante

Quadro 2 – Terminais e ponto de parada de veículos do transporte coletivo rodoviário, da área central do município de Campos dos Goytacazes, quanto à oferta de acessibilidade para embarque, desembarque e condução das PCD e das PDL

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

Conforme quadro 2, quanto aos dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade nos terminais e pontos de ônibus, somente no terminal de desembarque foi encontrado um piso rebaixado construído totalmente fora das normas técnicas. Em nenhum local dos três elementos observados, foi encontrada rampa de acesso ao equipamento urbano. O nivelamento entre o piso do terminal, ou do ponto de parada, com o piso do veículo para embarque em nível, recurso facilitador da acessibilidade, é inexistente no sistema de transporte do município de Campos dos Goytacazes. O sistema de embarque em nível, utilizando a plataforma elevada, é uma solução prática e eficiente para melhorar o trânsito e prover a acessibilidade urbana em especial para as PCD e as PDL. Alguns gestores públicos, percebendo a importância da inclusão social através do transporte, já implantaram o sistema de embarque em nível, em suas cidades, encontrando resultados altamente satisfatórios, como por exemplo, as estações em nível de Manaus-AM e as estações tubos de Curitiba-PR (figura 23).



Figura 23 – Terminais com embarque e desembarque em nível utilizando plataformas elevadas.

Fonte: Revista NTU Urbano nº 111 – Out/Nov 2005 - acesso pelo site: www.ntu.com.br.

Quanto aos pisos dos terminais e ponto de parada, todos apresentam problemas de nível, conservação e aderência. Somente o piso do único ponto de ônibus analisado se enquadra na condição de segurança por aderência, visto ter a sua pavimentação em concreto, considerada superfície não derrapante. Os terminais de embarque e desembarque têm as superfícies de seus pisos comprometidas pela falta de segurança, na medida em que são revestidos de pedra portuguesa. Como já discutido no

item “calçada”, a pedra portuguesa além de ser um piso derrapante proporciona facilmente o aparecimento de buracos em sua superfície. Cabe ressaltar a presença de diferentes peças do mobiliário urbano espalhadas ao longo do terminal de embarque e desembarque dificultando sensivelmente a mobilidade dos pedestres.

5.3 - ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO DO MUNICÍPIO

O trânsito, o terceiro elemento analisado nesta pesquisa, não está desvinculado das vias e do transporte. Na verdade, eles se complementam formando um sistema para a promoção da mobilidade das pessoas e veículos. Toda movimentação, urbana ou não, dá-se através do trânsito, que é definido por Vasconcellos (1998, p.11) como conjunto de todos os deslocamentos feitos pelas vias da cidade, quando da movimentação de pedestres e veículos. E são as condições ofertadas pelas vias centrais da cidade de Campos dos Goytacazes para os deslocamentos das PDC e PDL que serão aqui analisadas.

5.3.1 – O Trânsito pelos Logradouros Urbanos

Os logradouros urbanos foram observados buscando verificar se eles oferecem condições de mobilidade e acessibilidade para os deslocamentos das PCD e das PDL no espaço citadino.

Primeiramente, observaram-se a comunicação e sinalização no trânsito nas vias urbanas, transcritas no gráfico a seguir (figura 24).

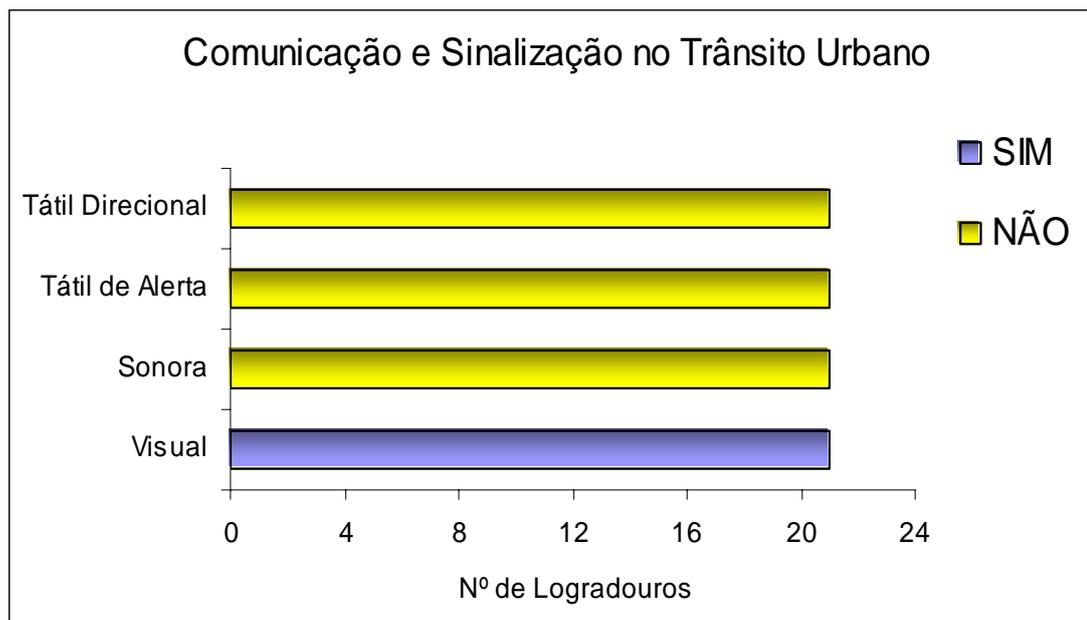


Figura 24 – Meios de comunicação e sinalização no trânsito urbano.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir dos dados coletados no campo.

A comunicação e sinalização, nos logradouros do centro urbano da cidade, para atender as necessidades de deslocamentos das PCD e das PDL, são muito precárias, haja vista a ausência total da sinalização tátil direcional, de alerta e sonora, conforme mostra a figura 24.

Para que a cidade atenda o conceito de desenho universal, é de suma importância que estas sinalizações estejam presentes no espaço urbano. A acessibilidade ao meio urbano, por exemplo, de uma pessoa com deficiência visual sem a sinalização tátil direcional e de alerta torna-se praticamente impossível, visto que o equipamento, mobiliário ou outros objetos existentes no espaço, sem sinalização, passam a ser, para eles, uma barreira física em potencial, que além de dificultar a mobilidade também deixa o ambiente inseguro.

Acredita-se que a falta dos dispositivos facilitadores da acessibilidade, no espaço físico urbano, passa pelo desconhecimento dos gestores públicos sobre o conceito de desenho universal e das normas brasileiras vigentes que estabelecem critérios técnicos para a acessibilidade quando da construção ou reforma do espaço público urbano. Isto fica muito nítido quando se observa a praça São Salvador,

símbolo tradicional da cidade de Campos dos Goytacazes. Na recente reforma por que passou em 2005, já deveria ter sido concebida dentro das normas de acessibilidade em vigor, mas não foi. É cheia de bancos de praça, jardineiras, monumentos e postes de iluminação vertical, de igual forma a falta da sinalização tátil direcional dificulta sensivelmente a mobilidade de deficientes visuais, sem contar a superfície do piso inadequada, como já analisado anteriormente. Ainda na praça São Salvador, outros dispositivos construídos, no espaço em questão, que aparentemente encontram-se dentro das normas, são as faixas elevadas e os rebaixamentos de calçadas para travessia de pedestres. As faixas elevadas bem como os rebaixamentos de calçadas estão dentro das medidas recomendadas, porém não obedecem a alguns critérios de comunicação e sinalização. As faixas elevadas não apresentam as faixas horizontais indicativas de travessias de pedestres, conforme item 6.10.10 da NRB 9050 (2004, p. 55), além do mais importante que é o piso tátil de alerta sinalizando a presença do dispositivo de travessia para os deficientes visuais. As calçadas rebaixadas também sofrem do mesmo mal que o das faixas elevadas, ou seja, não apresentam a sinalização tátil indicativa da presença dos dispositivos.

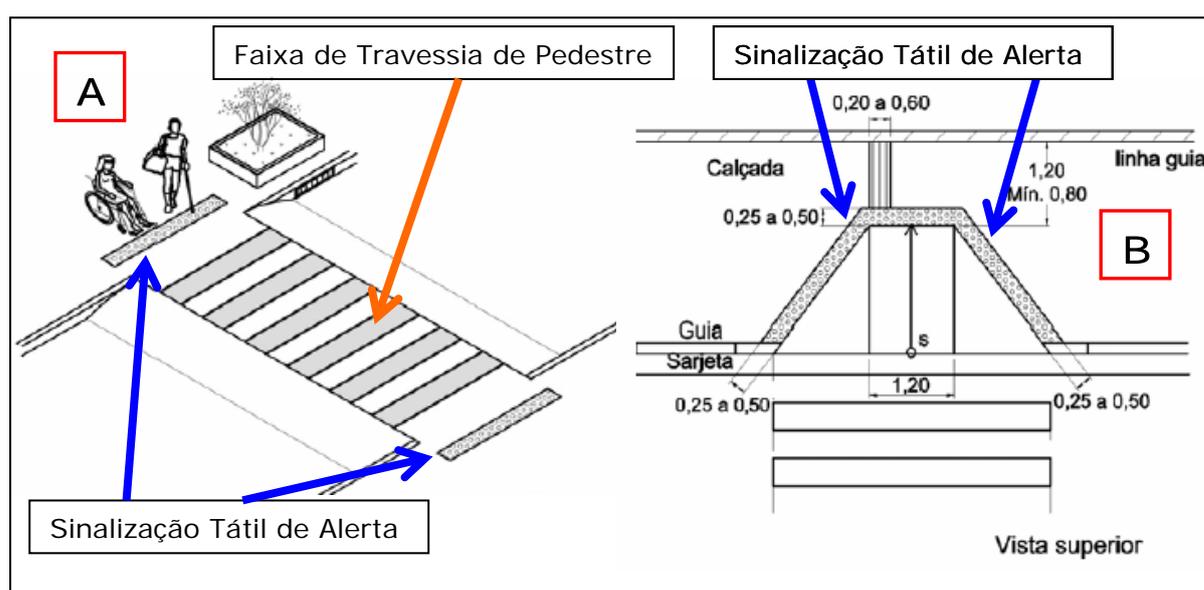


Figura 25 – Sinalização tátil de alerta e faixa de travessia de pedestres em piso elevado (A) e sinalização tátil de alerta em rebaixamento de calçada (B).

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das figuras 62 e 99 da NBR 9050 (2004).

Comparando as recomendações indicadas pela NBR 9050 (2004) (figura 25) com o que foi encontrado no espaço urbano (figura 26), percebe-se nitidamente a ausência da faixa de travessia de pedestre e a sinalização tátil de alerta.



Figura 26 – Ausência de sinalização tátil de alerta em rebaixamento de calçada (foto “A”) e ausência de sinalização tátil de alerta e faixa indicativa de travessia de pedestres em piso elevado (foto “B”), na Praça São Salvador.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos tiradas no campo.

Nos demais logradouros analisados, a presença dos dispositivos facilitadores de acessibilidade no trânsito pode ser resumida no seguinte quadro:

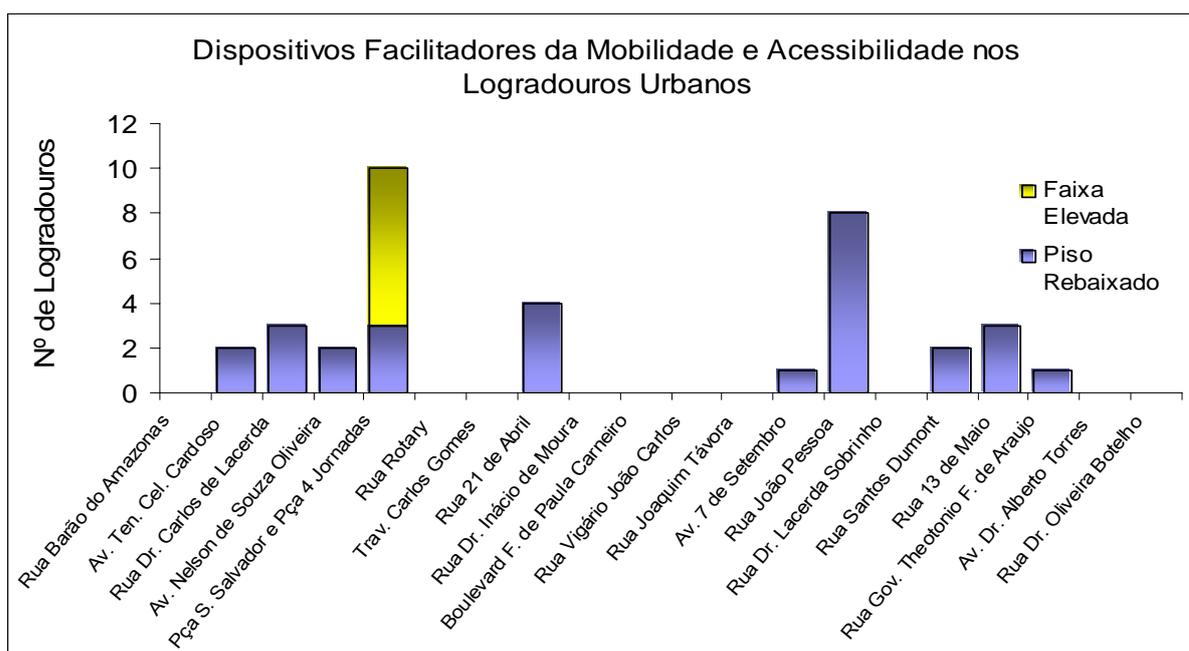


Figura 27 – Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade urbana encontrados nos logradouros observados.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos tiradas no campo.

Em apenas 47% dos logradouros observados, foram encontrados pisos rebaixados e faixas elevadas, estas últimas estando presentes somente na praça S. Salvador e 4 Jornadas em número de três no total. Em todas as vias, em que havia calçada rebaixada, 100% delas estavam fora das especificações estabelecidas pela NBR 9050 (2004). Algumas difíceis de definir se era uma calçada rebaixada ou uma outra construção, tamanha a despadronização e distância dos critérios técnicos estabelecidos pelas normas ABNT pertinentes à acessibilidade.

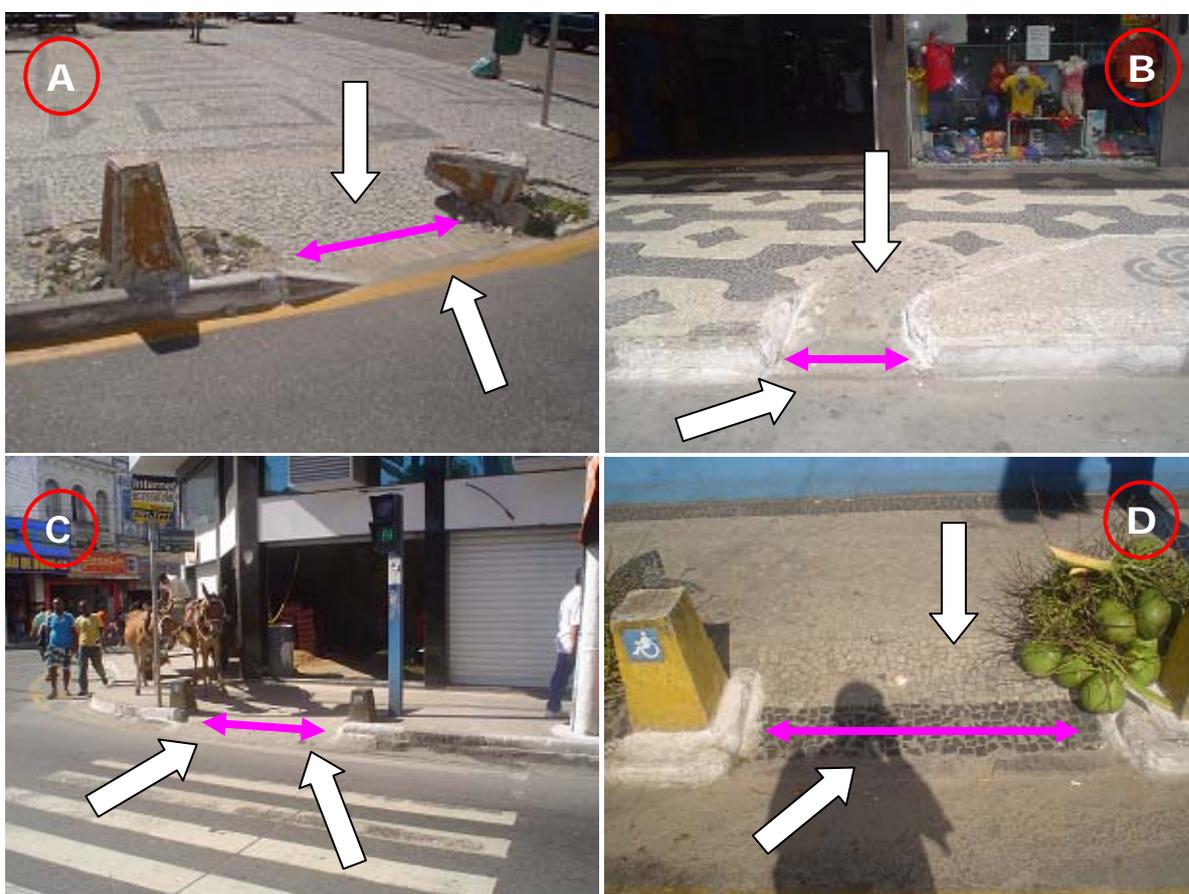


Figura 28 – Calçadas rebaixadas presentes nas vias observadas. “A”: rua Carlos de Lacerda, “B”: Rua Teothônio Ferreira de Araújo, “C”: Av. Ten. Cel Cardoso e “D”: rua 13 de Maio.

Fonte: Elaboração do próprio autor a partir das fotos tiradas no campo.

Uma simples análise da figura 28 percebe-se que as calçadas rebaixadas existentes, no centro urbano da cidade, não atendem os critérios estabelecidos pela NBR 9050 (2004) para as condições de acessibilidade das PCD e das PDL no espaço urbano.

Outros dispositivos observados foram os semáforos, encontrados em número de quatro ao todo na área delimitada para a pesquisa. Estas peças do mobiliário, segundo a Lei 10.098 (2000, p. 2), Decreto 5.296 (2004 p. 7) e NBR 9050 (2004, p.96) quando instaladas nas vias públicas, devem ser equipadas com dispositivo de sinais sonoros intermitentes, mas não estridentes, como meio de auxiliar os deslocamentos das pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida, quando na travessia de vias.

Os semáforos observados não seguem as recomendações dos instrumentos legais anteriormente citados, pois em nenhum deles existe dispositivo para emissão de sinal sonoro, ou outros mecanismos alternativos, que possam promover a acessibilidade dos deficientes visuais e das PDL, na travessia das vias onde estão instalados.

Numa análise geral, percebe-se que o trânsito, na área delimitada para a pesquisa, é bastante hostil para a mobilidade das PCD e das PDL, comprometendo a acessibilidade desses cidadãos aos bens e serviços que a cidade lhes oferece.

5.4 – AS POLÍTICAS PÚBLICAS MUNICIPAIS E ACESSIBILIDADE URBANA

A questão da acessibilidade urbana passa também pelas políticas públicas que podem ser fomentadas em qualquer uma das três esferas de governo. Porém, como já visto na revisão da literatura deste trabalho no capítulo 2, após a Constituição de 1998, o município passou a ser o responsável direto pelos cuidados com o seu território e munícipes. Ou seja, toda e qualquer ação, programas e projetos que venham ao encontro das necessidades de promover a acessibilização para as PCD e as PDL têm que ter a anuência e participação do poder público local, mesmo que tenha sido elaborado em esfera governamental superior. Assim sendo, toda análise feita anteriormente, no espaço físico de cidade, complementa-se com ideologia política dos gestores públicos, que pode

estar, ou não, comprometida com o fomento da acessibilidade urbana, em especial para atender as PCD e as PDL. Dessa forma, não poderia deixar de verificar este comprometimento através da existência, ou não, de programas, projetos e ações do poder público local, que promovam a inclusão social das PCD e das PDL através da acessibilidade urbana, bem como averiguar se os instrumentos de legislação urbana do município, contemplam a questão da acessibilidade favorecendo a formulação de políticas públicas que atendam as necessidades de deslocamentos das pessoas com dificuldade de locomoção.

5.4.1. A Gestão Pública Municipal e as Políticas de Acessibilidade

Como previsto na metodologia (p. 84), foram realizadas três entrevistas para esta etapa da pesquisa. A primeira com uma técnica da Empresa Municipal de Transporte (EMUT), a segunda com a Secretária Municipal de Planejamento e a terceira com o Sub-secretário Municipal de Obras.

Antes da análise da entrevista junto à EMUT, cabe ressaltar que ela foi criada pela Lei 6.078 em 28 de dezembro de 1995. Dentre os objetivos da empresa descritos em seu regimento interno, instruído pelo Decreto nº 18 de 25 de março de 1996, destacam-se três deles, que estão diretamente ligados ao objeto deste trabalho, que são:

- a) Planejar, projetar, regulamentar e controlar o **trânsito e tráfego de veículos e pedestres nas vias e logradouros públicos**;
- b) Implantar, manter e operar o **sistema de sinalização e seus dispositivos de controle**;
- c) Prestar serviços, autorizar, coordenar, executar, controlar e fiscalizar **obras relacionadas com a operação do sistema viário** ou que com ela **interfira nas vias e logradouros do município**. (grifos do autor)

Portanto, o planejamento, a coordenação, a regulamentação, a execução de obras e a fiscalização inerentes ao trânsito e tráfego nas vias

e logradouros do município, são de responsabilidade da EMUT. De posse destes conhecimentos planejou-se a entrevista com a empresa.

Na EMUT, a entrevista deu-se com a Sr^a Lídia Maria Tavares Martins, arquiteta do setor de engenharia de tráfego da empresa. Segundo a arquiteta, as intervenções no trânsito sempre visam proporcionar fluidez e segurança ao usuário. Há também a preocupação com a acessibilidade das pessoas deficientes nas vias urbanas, visto que tem-se construído rampas e calçadas rebaixadas. A Sr^a Lídia informou ainda que no trânsito urbano, “tem-se homeopaticamente demarcado as vagas de deficientes. Em algumas ruas já se encontram estas vagas com a pintura de deficiente como manda o código”. Mais precisamente esta informação se refere às vagas em torno da praça São Salvador e 4 Jornadas. Sobre o conhecimento da NBR 9050 do Decreto 5.296/04, a informação é que não tem ciência do Decreto 5.296, mas que os técnicos da EMUT utilizam a NBR 9050 como fonte de consulta para os planos de intervenção de trânsito nas vias urbanas. Por último, não existe, no momento qualquer plano ou programa que vise a melhoria de acessibilidade no centro da cidade e que a EMUT não tem informação sobre o Programa Brasil Acessível.

Na Secretaria de Planejamento a entrevista deu-se com a Sr^a Silvana Monteiro de Castro, atual titular da pasta. Segundo a secretária, este órgão tem por função prover o planejamento macro do município, com o estabelecimento de diretrizes para a realização de políticas urbanas. A secretária informou ainda que as intervenções urbanas buscam sempre valorizar o espaço público e a proporcionar a melhoria de qualidade de vida do cidadão, embora a acessibilização do espaço exija mudanças de longo prazo. Os projetos respeitam as normas vigentes, que são conhecidas do corpo técnico da secretaria, inclusive a NBR 9050 e o Decreto 5.296/04. Ela também reconhece a importância de tornar o município acessível a todos e que a sua secretaria está imbuída neste trabalho.

Na Secretaria de Obras do Município, foi entrevistado o Sr. Adriano Marques do Nascimento, engenheiro civil, atual subsecretário de Obras do Município. Quando perguntado sobre a relação da Secretaria com o Planejamento Urbano e com a Secretaria de Planejamento, informou que a Secretaria de Obras trabalha no planejamento e execução das obras mais pesadas (infra-estrutura) como asfaltamento, galerias, pontes, etc, enquanto que a Secretaria de Planejamento trabalha no planejamento das obras da área de urbanismo (obras leves/estéticas da cidade - praças). Mas todas as obras planejadas no município são executadas pela Secretaria de Obras. Quanto à preocupação desta secretaria com a acessibilidade urbana, informou que não há, no presente momento, qualquer ação, programa ou projeto que visem atender as necessidades espaciais das PCD e das PDL. Mas que nas obras executadas, procura-se atender o aspecto da acessibilidade. Porém afirmou que as empreiteiras não estão tecnicamente preparadas para executarem obras que exijam conhecimento das normas de acessibilidade. Acrescentou ainda que as informações anteriores valem também para o corpo de fiscais de obras da própria prefeitura. Quanto a NBR 9050 e do Decreto 5.296/04, houve a informação de que nem todo corpo técnico da Secretaria tem ciência da norma e menos ainda do Decreto. Referente ao conhecimento e interesse de integração do município ao Programa Brasil acessível, não há como participar de um programa que é desconhecido pela Secretaria. Justificou o desconhecimento deste programa nacional, pelo momento político conturbado que o município de Campos dos Goytacazes vem atravessando desde o afastamento do prefeito eleito em 2004, até a nova eleição realizada no mês de março deste ano de 2006. Mas que existe a preocupação da Secretaria em melhorar a cidade.

Sem o interesse de se colocar qualquer um dos órgãos do poder público municipal ou a pessoa entrevistada em evidência, far-se-á a análise das informações coletadas observando que tão somente será mantido o foco nas questões que tratam da acessibilidade e da mobilidade no meio físico urbano.

Pelas entrevistas, mesmo percebendo a boa intenção dos gestores públicos em querer um município mais acessível, ficou transparente que as poucas políticas até então adotadas não atendem as necessidades de locomoção das PCD e das PDL. Como exemplo, as intervenções de trânsito realizadas nas vias urbanas visam tão somente facilitar o fluxo de veículos, ignorando quase sempre as necessidades dos pedestres. Houve a informação de que foram feitos alguns rebaixamentos de calçadas, rampas e observada a reserva de vagas de estacionamento para deficientes no centro da cidade, realmente constatados pela observação de campo. Contudo, tais intervenções não foram adequadas aos padrões e normas vigentes.

Sobre o conhecimento da NBR 9050 e do Decreto 5.296/04 — importantes instrumentos que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das PCD e das PDL — as informações prestadas permitem concluir que o Decreto 5.296 é um instrumento praticamente desconhecido pelo três órgãos do poder público local. Já a NBR 9050 é de conhecimento de todos, com exceções de parte do corpo técnico (fiscalização) da Secretaria de Obras, e é normalmente adotada como fonte de consulta para os planos de intervenção nas vias urbanas. Só não se explica o descompasso entre as orientações da norma e os objetos construídos no espaço, já que na observação de campo não foi encontrada, sequer uma calçada rebaixada, rampa ou travessia em nível que esteja construída conforme recomendação da norma, mesmo a mais recente edificada.

Percebe-se a impassibilidade do poder público local para a incrementação de políticas públicas de acessibilização urbana, pois nenhum dos três órgãos consultados têm ações, programas, projetos para a acessibilidade e mobilidade urbana, em execução ou a executar, que venham atender as necessidades de inclusão social e espacial das PCD e das PDL. As informações de que os planejamentos são feitos dentro das normas de acessibilização visando proporcionar melhor qualidade de vida para o cidadão, não condizem com a realidade encontrada no campo.

“Teoricamente” existe a preocupação em desenvolver uma cidade para todos, mas na prática o poder público local mostra-se insensível às necessidades especiais que têm as PCD e as PDL. A maior prova dessa insensibilidade encontra-se nas praças São Salvador e Quatro Jornadas. A recente reforma destes dois logradouros públicos, não contemplou sequer um único item que atenda na íntegra as normas vigentes de acessibilidade, para que pudesse indicar uma intervenção no espaço urbano em benefício das PCD e das PDL. Ou seja, não foram assegurados os parâmetros técnicos estabelecidos na NBR 9050, que adequassem este espaço público para o acesso universal.

Outro ponto observado diz respeito à falta de comunicação entre a Secretaria de Planejamento, Obras e EMUT, para as intervenções no espaço urbano. A própria EMUT se ressentiu desta falta de parceria que acaba contribuindo para agravar o problema da acessibilidade no tecido urbano do município.

Na verdade, a percepção que fica é que o poder público municipal não despertou para a necessidade de inclusão social e espacial de mais de 23% de sua população¹⁸. Por outro lado, há urgentemente a necessidade de qualificar seu corpo técnico, se deseja construir uma cidade inclusiva, ou seja, uma “cidade para todos”.

5.4.2 - Os Instrumentos de Gestão Urbana e a Orientação para as Políticas Públicas de Acessibilidade

Como também previsto na metodologia, buscou-se verificar se as leis contemplam a acessibilidade intra-urbana, favorecendo, direta ou indiretamente, a formulação e a aplicação de políticas públicas em favor da inclusão das PCD e das PDL no espaço público do município. Para o intento foram analisados os seguintes instrumentos de gestão urbana:

¹⁸ Vale lembrar que muitos dos incluídos nestes 23% são eleitores que certamente desejam uma cidade mais igualitária e acessível.

a) **Plano Diretor** (Lei municipal 5251/91) - é o instrumento de ordenação do território, objetiva também “adequar a estrutura urbana às necessidades do desenvolvimento das funções sociais, culturais e econômicas do município, de modo a assegurar a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes”;

b) **Código de Obra** (Lei municipal 6692/98) - Dispõe sobre as normas para as construções urbanas e rurais que sejam realizadas no município;

c) **Lei de Parcelamento** do Município (Lei municipal 6690/98) - Rege o parcelamento do solo municipal seja para fins urbano ou rural;

d) **Lei de Zoneamento e Uso do Solo** (Lei municipal 6691/98) - Rege a divisão do território do município em áreas e zonas estabelecendo as normas de uso e ocupação do solo;

e) **Código de Posturas do Município** (Deliberação 2.754/73) - Determina as normas para a ação e o policiamento administrativo para higiene pública e polícia sanitária, costumes, segurança e ordem pública, funcionamento do comércio, indústria e profissões e cemitério.

Nenhum destes instrumentos analisados traz em seu texto a palavra acessibilidade e nem esboça qualquer diretriz que venha nortear a formulação de políticas públicas que visem atender as necessidades espaciais das PCD e das PDL, para integrá-las física e socialmente ao espaço público urbano.

Existem pontualmente no texto de alguns destes documentos determinações normativas que sem dúvida podem contribuir para a acessibilização do espaço público como, por exemplo: o código de obra estabelece a largura mínima de 1,20 metros para corredores, escadas e rampas; a obrigação de existência de rampas e escada, para os “paraplégicos” mesmo que a edificação tenha elevador; a reserva mínima da largura de 1,50 metros nos logradouros para o passeio de pedestres, estando esta medida em comum acordo com a NBR 9050. A Lei de parcelamento do solo descreve que as vias de circulação devem “satisfazer plenamente as necessidades de circulação atual e futura”

(1998, p.17), quando do parcelamento do solo no município. Determina também que as vias de uso exclusivo para pedestre tenham a largura mínima de 3,00 metros. O código de posturas proíbe conservar nas ruas, praças e passeios de casas e estabelecimentos, estradas ou caminhos, qualquer corpo que seja obstáculo para o trânsito. As bancas de jornal e os vendedores ambulantes não podem ocupar o espaço público se não licenciados e de maneira que impeçam ou dificultem o trânsito nas vias e logradouros públicos.

Estas poucas normas que regulam a questão da acessibilização ao espaço público urbano, constantes dos principais instrumentos de legislação urbana ora analisados, são insuficientes para fomentar políticas públicas que promovam Campos dos Goytacazes à condição de cidade acessível pela equiparação de oportunidades de sua população.

As análises até então feitas sobre os quatros elementos escolhidos para o estudo da acessibilidade intra-urbana, constantes deste capítulo, são suficientes para promover as considerações conclusivas e apresentar sugestões que serão descritas no capítulo seguinte.

6 – CONCLUSÃO E SUGESTÕES

Iniciando a análise conclusiva pelas vias urbanas, ficou evidente, na pesquisa, que as calçadas e o mobiliário urbano apresentam inúmeras irregularidades contrariando as leis e normas que regulamentam o seu uso e implantação, opondo-se às informações da gestão municipal, quando afirmado, em entrevistas, que nas intervenções urbanas estão sendo seguidas as orientações contidas nas normas pertinentes. Em 90% das calçadas os pisos estão desnivelados, existem buracos de diferentes formas e tamanhos, além de apresentarem superfícies derrapantes. Todos estes fatores tornam impraticáveis os deslocamentos das PCD e das PDL pelas calçadas, considerando as condições ideais de segurança, conforto, e fluidez. As peças do mobiliário urbano instaladas na vias, com raras exceções, constituem barreiras físicas, pela falta de sinalização dos objetos e pela disposição espacial inadequada. A falta de sinalização para indicar a presença no espaço do mobiliário urbano, como o piso tátil de alerta e direcional, afeta diretamente a mobilidade das pessoas com deficiência visual. Somente na praça que serve para desembarque de passageiros no centro da cidade, existem: 33 barracas de camelô; 26 bancos de praça; 12 carrinhos de lanches variados (churros, pipoca, cachorro-quente, churrasquinhos, etc.); 8 quiosques; 6 postes; 4 jardineiras; 4 placas de sinalização de trânsito; 4 lixeiras; 3 conjuntos de telefones públicos com 3 baias cada um; 3 bancas de jornal; 2 luminárias verticais; 2 árvores, 1 hidrante e 1 monumento, perfazendo um total de 102 peças de mobiliário em uma área de aproximadamente 1.700 m².

Isso significa um objeto a cada 16 m², ou seja, em um espaço de 4X4 metros, sem contar as mesas e cadeiras que comumente são espalhadas neste espaço. É humanamente impossível um deficiente, principalmente o visual e o físico, transpor todos estes obstáculos sem colocar em risco sua integridade física, pois além dos 102 objetos sem nenhuma sinalização, o piso do ambiente é irregular e com muitos buracos. Sem sombra de dúvidas são 102 barreiras arquitetônicas segregatórias. Talvez seja esse um dos motivos do pesquisador ter encontrado apenas dois deficientes visuais e três físicos circulando pelo centro da cidade ao longo do período da observação de campo.

Sem as condições adequadas para promover a acessibilidade e a mobilidade urbana, as vias deixam de ser objeto de consumo coletivo pela exclusão das PCD e das PDL. Pode-se afirmar que, em alguns pontos do centro da cidade, há a “privatização do espaço público”, na medida em que mesas e cadeiras de diversos quiosques instalados na área observada – não identificado se com ou sem autorização do departamento de postura do município, mas certamente de seu conhecimento – estendem-se sobre a extensão das calçadas e parte do leito carroçável das vias. Isso além de comprometerem a acessibilidade, coloca em risco a segurança do local para todos os transeuntes. É tipicamente o caso, por exemplo, dos quiosques alojados no trecho entre a av. Alberto Torres até a esquina com rua Barão do Amazonas, que não são caso único.

Quanto ao transporte público urbano, sob a gestão da EMUT, a pesquisa revelou a ineficiência e ineficácia do sistema urbano de transporte coletivo para atender a população em geral do município, comprometendo, conseqüentemente, a mobilidade e a acessibilidade das PCD e das PDL. A começar pelos veículos que compõem a frota do transporte coletivo. Na pesquisa, verificou-se que em nenhum deles foi encontrado elevador ou piso baixo, que são dispositivos que facilitam o embarque e o desembarque das PCD e das PDL. Em algumas cidades do Brasil, já estão circulando veículos com piso baixo e rampa de acesso, os quais fazem parte de uma nova geração de ônibus que são encarroçados

no conceito de atendimento universal. Estes dispositivos dificilmente serão encontrados em uma frota de veículos urbanos predominantemente velha, como é o caso da de Campos dos Goytacazes, em que a idade média da frota é de 10,2 anos. Também estão ausentes nos veículos os espaços internos reservados para cadeirantes e, em apenas 27% dos veículos pesquisados, existem os lugares devidamente identificados com símbolo internacional de acesso. A comunicação do veículo, terminal de embarque e desembarque e ponto de ônibus para com os usuários do transporte, muito deixam a desejar. Praticamente não existem dispositivos sonoros, táteis e a comunicação visual foge às recomendações da NBR 12486. Outro obstáculo comumente encontrado no transporte é o desequilíbrio entre a altura do último degrau do piso da porta de embarque ou desembarque dos veículos e o nível do chão, que em alguns casos chega a atingir 50cm. Esta altura dificulta enormemente o embarque e o desembarque de estaturante, crianças e idosos. Além disso, é comum o motorista parar o veículo longe do meio fio o que aumenta ainda mais a altura do primeiro degrau da porta e, conseqüentemente, torna-se mais difícil a condição de acesso.

Em suma, este serviço constitucionalmente essencial, no município de Campos dos Goytacazes é extremamente precário para atender seus usuários. Não garante isonomia aos cidadãos do município, devido a barreiras segretórias que impõe, sobretudo, às PCD e às PDL, acentuando o processo de exclusão espacial. Há urgente necessidade de reestruturação da infra-estrutura do sistema viário do município, para que possa atender adequadamente, com segurança e acessibilidade, a demanda de mobilidade de sua população, sobremaneira para os deficientes de locomoção.

Quanto ao trânsito urbano, este também sob a gestão da EMUT, a infra-estrutura viária existente no município deixa a entender que o planejamento da circulação urbana não considera as necessidades de deslocamentos dos pedestres de modo geral e menos ainda das PCD e das PDL. Tal evidência advém tanto da entrevista obtida com a EMUT quanto

das observações de campo realizadas, nas vias do município, as quais nitidamente revelam que a estrutura viária da cidade tem seu planejamento calcado na demanda de mobilidade dos veículos e não na das pessoas. A exemplo, nas vias, o leito carroçável, local da via destinada à circulação dos veículos, há manutenção mais freqüente e existe sempre a preocupação em melhorar o fluxo para os deslocamentos dos carros. Já as calçadas, parte da via destinada à circulação dos pedestres, são muito mal conservadas e, pela falta de manutenção, encontram-se cheias de buracos, desniveladas e recheadas de obstáculos, ou seja, inacessíveis às pessoas. E não raramente, as calçadas são diminuídas para aumentar o leito carroçável buscando melhorar a mobilidade e o fluxo dos veículos. Além disso, outros elementos que poderiam estar contribuindo para melhorar os deslocamentos dos pedestres nas vias — e conseqüentemente das PCD e das PDL — como as faixas de travessia, o piso elevado entre dois logradouros, o rebaixamento de calçadas, quase não existem e quando presentes no espaço físico urbano estão construídos fora das normas e padrões vigentes. Não foi encontrada sequer uma quadra com rota acessível e a sinalização presente é extremamente precária. Não existe piso tátil de alerta e direcional, sobretudo para indicar a presença das peças do mobiliário urbano disseminadas pelos logradouros públicos ou a indicar uma mudança de rota ou travessia de pista. E sem sinais sonoros, os semáforos são verdadeiras armadilhas urbanas para os deficientes visuais. Em síntese, o trânsito urbano não atende as necessidades de deslocamentos das PCD e das PDL.

Quanto às políticas públicas, a análise dos instrumentos de legislação urbana, somada às entrevistas realizadas com os três principais órgãos públicos, que têm poder de interferência física sobre o espaço urbano, levam à conclusão de que, em Campos dos Goytacazes, não existe ainda políticas públicas capazes de permitir a participação das PCD e das PDL, na vida social e produtiva da cidade, negando-lhes o direito à cidadania. Pode-se dizer que o município está longe da condição

necessária para atender física e socialmente as PCD e as PDL. Há, sem sombra de dúvida, um despreparo dos órgãos públicos para atender notadamente estes dois grupos sociais.

Percebe-se que as interferências, no tecido urbano da cidade, visam principalmente atender a beleza, a estética e fluxo de veículos, haja vista a análise feita anteriormente na revitalização das Praças Quatro Jornadas e São Salvador. As necessidades de deslocamentos das pessoas ainda não chegaram às pranchas dos desenhistas e nem foram incorporadas aos projetos dos planejadores urbanos do município. Como mais um exemplo que corrobora a afirmativa anteriormente feita, a recente obra iniciada na Av. José Alves de Azevedo (beira valão), no espaço entre a Av. Ten. Cel. Cardoso e a Av. Vinte de Oito de Março, no sentido Rio de Janeiro — área que está fora do espaço delimitado para esta pesquisa — a calçada lá existente, de aproximadamente 5,50 metros de largura, está sendo reformada para servir de estacionamento a veículos. Aparentemente uma intervenção normal já que há carência de estacionamento no centro da cidade. Porém, o espaço reservado ao pedestre, antes de 5,50 metros está sendo reduzido para a medida máxima de 1,20 metros. Esta redução física traduz-se em diminuição do direito de ir e vir das pessoas. É uma redução que aumenta a inacessibilidade ao espaço público. Outro entendimento acerca das intervenções nos espaços urbanos é que os investimentos públicos feitos na vias deveriam privilegiar a coletividade e não a uma parcela reduzida da população, como vem ocorrendo.

Quanto às Leis, os instrumentos analisados necessitam urgentemente passar por um processo de atualização, mas estendendo sobre eles um olhar bem mais humano, no sentido de elevar a pessoa à condição de principal ator deste palco de relações sociais que é a cidade. Ou seja, as luzes devem estar voltadas para aqueles que desenvolvem o enredo da peça em seu cotidiano e não somente para as estruturas físicas que edificam e embelezam o palco. Para isso ocorrer, é imprescindível que os gestores públicos se conscientizem de que existe hoje quase 1/3 da

população do município com limitação na sua mobilidade, necessitando de uma atenção especial para seus deslocamentos pelo tecido citadino.

Partindo do princípio de que as PCD e as PDL necessitam ter o espaço urbano aparelhado convenientemente para que possam exercer a sua cidadania e o constitucional direito de ir e vir, é plausível concluir que, na atualidade, a área delimitada para a pesquisa, o centro urbano do município de Campos dos Goytacazes, não oferece as condições que satisfaçam o exercício de tais direitos. É possível que esta situação esteja ocorrendo também em outros espaços no perímetro urbano do município.

6.1 – SUGESTÕES

Após o diagnóstico da pesquisa é, possível deixar algumas recomendações basicamente dirigidas ao poder público local, já que constitucionalmente o município é o ente da federação diretamente responsável pela gestão de seu território. As recomendações ficarão como contribuição deste trabalho na forma das seguintes sugestões:

- Adequar as vias públicas do município, principalmente as calçadas e os pisos rebaixados e faixas de travessia nela presentes, ajustando integralmente às normas de acessibilidade contidas na NBR 9050;

- Disciplinar a instalação do mobiliário urbano, de forma a garantir a acessibilidade no ambiente urbano, primando pela sinalização dos objetos expostos no espaço (tanto dos já existentes, como dos que forem instalados no futuro);

- Adequar a cidade atendendo fielmente aos critérios e normas de acessibilidade contidas no Decreto 5.296/04;

- Planejar as intervenções necessárias, nas vias urbanas, sempre em conjunto: Secretaria de Planejamento, Secretaria de Obras, EMUT,

Conselho Municipal para a Inclusão Social da Pessoa com Deficiência – COMDE e Secretaria e Conselho Municipal de Meio Ambiente;

- Estabelecer critérios e prazo para a adequação dos veículos que servem ao transporte público urbano, para que sejam acessíveis às PCD e às PDL, conforme determina o Decreto 5.296/04, estudando a possibilidade de usar incentivos fiscais para que a iniciativa tenha êxito junto às prestadoras desse serviço no município;

- Planejar o trânsito da cidade observando sempre a prioridade dos pedestres em relação aos veículos;

- Adaptar os terminais de embarque e desembarque e os pontos de ônibus para o acesso em nível, com condições de acessibilidade para o alcance do equipamento urbano;

- Promover a revisão da Legislação Urbanística do município — Plano Diretor, Código de Obra, Lei de Zoneamento e Parcelamento do solo, Código de Postura — adequando-a à necessidade de mobilidade e acessibilidade urbana, não somente para as PCD e as PDL, mas para toda a população;

- Instituir novas leis que garantam a democratização do espaço público urbano e o direito universal à cidade;

- Promover, no município, campanhas educativas que favoreçam a inclusão social e espacial das PCD e das PDL;

- Capacitar os técnicos da Secretaria de Planejamento, Secretaria de Obras e EMUT, quanto às normas de acessibilização ao espaço público;

- Constituir o Plano Diretor de Transporte Urbano para o município, contribuindo assim para a estruturação e o desenvolvimento do espaço urbano, integrando os diversos modos de transporte, priorizando os modos coletivos (ônibus) e os não-motorizados (ciclovias e passeios).

6.2 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O diagnóstico da pesquisa ratifica o que o referencial teórico analisado já informava sobre essa grave questão social das cidades brasileiras, que é a falta de acessibilidade ao tecido urbano citadino (Cohem e Duarte, 2005, p.1; Lopes Filho, s/d, p.1; Ministério das Cidades, 2004; Vasconcellos, 2005, p. 89).

Em Campos dos Goytacazes, apesar de o espaço urbano ainda não ser acessível e haver poucos instrumentos legais que estimulem a promoção de acessibilidade, o passo mais importante, no sentido de favorecer a implantação de um ambiente acessível, foi a criação, pela lei 7.755/05, do Conselho Municipal para Inclusão Social da Pessoa com Deficiência – COMDE. Este encontra-se na fase final de estruturação do regimento interno, para que venha exercer plenamente o seu papel de fomentador de políticas públicas e ações que promovam a inclusão social das PCD e, conseqüentemente, das PDL. Podemos, assim, dizer que já há uma predisposição para a formação de uma consciência de inserção espacial das pessoas, mesmo visto que as recentes intervenções físicas feitas no espaço central da cidade, não tenham contemplado o princípio do desenho universal.

Embora percebida a inadequação espacial, há possibilidades de tornar acessível o espaço pesquisado, podendo, para isso, ser utilizado os recursos financeiros oriundos dos *royalties* do petróleo, recursos estes que têm elevado substancialmente o orçamento do município. O que as PCD e as PDL desejam é não ter que passar pela deprimente condição de terem que ser ajudadas, por outros, quando necessitam se deslocar pelo espaço físico em seu município. É importante para elas que a deficiente cidade seja construída, ou reconstruída, no conceito de acesso universal, para que possam alcançar, com segurança e autonomia, todos os bens e serviços urbanos que lhes são oferecidos. Para isso, além das intervenções físicas necessárias para diminuir as desvantagens a elas impostas pelo espaço inadequado, faz-se necessário também quebrar as

barreiras sociais e da inabilidade dos profissionais que constroem o espaço urbano. Quanto às barreiras sociais, acredita-se que a sensibilização do gestor público para o “querer fazer” um espaço inclusivo, seja o suficiente para desencadear ações de acessibilidade. No que diz respeito aos atuais profissionais que atuam no planejamento urbano do município, somente a requalificação, através de treinamento específico, irá fazer com que a construção do espaço tenha as prescrições “corretas” contidas nas normas e legislação vigentes pertinentes à acessibilidade e ao desenho universal. Aliás, esta preocupação está nitidamente contida no Art. 10, § 1º, do Decreto 5.296/04, que recomenda a inclusão no currículo da educação profissional, tecnológica e superior (Engenharia, Arquitetura e correlatos), dos conteúdos temáticos referentes ao desenho universal.

Basta eliminar as desvantagens para que as PCD, bem como as PDL possam ter uma melhor qualidade de vida. Eliminar as desvantagens significa equiparar oportunidades, ou seja, adequar o espaço público urbano para o acesso universal, independente de quem dele vai fazer uso. E essa é a função da gestão pública: empenhar-se para que a cidade não seja deficiente para a sua população.

Em suma, para que a cidade seja acessível necessariamente obriga-se a atender as expectativas e necessidades de todos os diferentes segmentos que compõem a sua população. Acredita-se que isso só será possível se forem removidas as barreiras sociais que constroem e alimentam as barreiras físicas. O direito isonômico à cidade é uma garantia constitucional e cabe aos gestores públicos a obrigação de garantir esta conquista a todos os seus cidadãos.

O espaço público só poderá exercer plenamente sua função social na medida em que todos os membros de sua população puderem utilizar-se dele de forma democrática, sem que haja qualquer tipo de barreira segregatória. Sob essa ótica, espera-se ver o centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes arquitetado ao conceito de desenho universal, o que é possível.

7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFONSO, Nazareno Stanislau. **Muito além do automóvel: por uma política nacional de mobilidade sustentável**. 2000. Instituto Pólis. Artigos. Disponível em: <http://www.polis.org.br/artigo_interno.asp?codigo=88>. Acesso em: 19 dez. 2005.

ARANHA. Maria Salete Fabio. **A deficiência através da história**. Ribeirão Preto, Sociedade Brasileira de Psicologia, 1995. p.63-70 (Temas em Psicologia, 2).

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **NBR 12486**: Comunicação visual em transporte coletivo urbano por ônibus. Rio de Janeiro, 01 de abr. 1992.

_____. **NBR 14022**: Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal. Rio de Janeiro, 01 dez. 1997.

_____. **NBR 9050**: Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro, 31 mar. 2004.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. **Transporte público e o trânsito para uma cidade melhor**. 2002. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/telas/Downloads/Cartilha.pdf>>. Acesso em 16 jul. 2005.

_____. **Mobilidade Urbana, Cidadania e Inclusão Social**. Políticas que apoia. 2003. Disponível em: <http://portal.antp.org.br/ANTP/politicas_que_apoia.htm>. Acesso em 19 dez. 2005.

_____. **Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito nos Municípios Brasileiros 2003**. Relatório final, Dez. 2004. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php?option>>. Acesso em 09 jan. 2006.

BAENINGER, Rosana Aparecida. **A Nova Configuração Urbana no Brasil: desaceleração metropolitana e redistribuição da população**. In: XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, 1998, Caxambú, MG. Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP. Belo Horizonte: ABEP, 1998.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/INPES, 1978, pp. 319-328.

BOTELHO, Julio César. **Breve comentário sobre a legislação relativa às pessoas portadoras de deficiência**. Ministério Público do Trabalho (Publicações), 2003. Disponível em: <<http://www.pgt.mpt.gov.br/publicacoes/pub63.html>> Acesso em: 17 nov. 2005.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. **Espaço urbano, mobilização social e qualidade de vida: a cidade como lugar do diálogo**. Belo Horizonte, 2001. Caderno de textos. Edição especial, V.2, n. 3, ISSN 1519-468X. Disponível em: <<http://www.arquitetura.ufmg.br/ai>> Acesso em: 19 ago. 2005.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 05 out. 1988.

_____. **Decreto 3.298** - Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Brasília, DF, 20 dez. 1999. Publicado no DOU de 21 dez. 1999.

_____. **Decreto 5.296** – Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e da outras providências. Brasília, DF, 02 dez. 2004. Publicado no DOU 03 dez. 2004.

_____. **Lei 7.853** – Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - CORDE, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Brasília, DF, 24 out. 1989. Publicada no DOU de 25 out. 1989.

_____. **Lei 9.503** – Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 23 set. 1997. Publicada no DOU nº 184 de 24 set. 1997.

_____. **Lei 10.048** – Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Brasília, DF, 08 nov. 2000. Publicada no DOU de 09 nov. 2000.

_____. **Lei 10.098** – Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Brasília, DF, 19 dez. 2000. Publicada no DOU de 20 dez 2000.

_____. **Lei 10.257** – ESTATUTO DA CIDADE - Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 10 jul. 2001. Publicada no DOU 11 jul. 2001.

_____. Ministério das Cidades – Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito**. 2002. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/acidentes.htm>> Acesso em: 17 jul. 2005.

_____. Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Manual de Referência para a Acessibilidade de Pessoas com Restrição de Mobilidade**, Brasília, DF, jun. 2004.

_____. Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República. Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE. **Apresentação**. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CONADE/index.asp>> Acesso em: 12 set. 1995.

_____. Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República. Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - CORDE. **Apresentação**. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/corde/dpdh/corde/principal.asp>> Acesso em: 12 set. 1995.

BRUNS, Maria Alves de Toledo – **Deficiência visual e educação sexual: a trajetória dos preconceitos – ontem e hoje**. Benjamin Constant-MEC. Centro de Pesquisa, Documentação e Informação, Rio de Janeiro, v. 1, p. 24-30, 2000. Disponível em <<http://www.deficientesvisuais.org.br/artigo21.htm>> Acesso em: 24 jun. 2005.

CAMPOS DOS GOYTACAZES (Município). **Código de Posturas do Município de Campos**. Campos dos Goytacazes, RJ, 14 set. 1973.

_____. **Decreto nº 18 de 25 de março de 1996** – Decreta o Regimento Interno da Empresa Municipal de Transportes. Campos do Goytacazes, RJ, 25 mar. 1996.

_____. **Lei Orgânica do Município de Campos dos Goytacazes**. Campos do Goytacazes, RJ 28 mar. 1990.

_____. **Plano Diretor do Município de Campos dos Goytacazes**. Campos dos Goytacazes, RJ, 1991.

_____. **Lei nº 6.078** – Cria a Empresa Municipal de Transportes - EMUT. Campos dos Goytacazes, RJ, 28 dez. 1995.

_____. **Lei nº 6.491** – Torna obrigatória a construção de rampas como alternativa aos degraus como único meio de acesso. Campos dos Goytacazes, RJ, 1997.

_____. **Lei 6.690** - Dispõe sobre a nova lei de parcelamento do Município. Campos dos Goytacazes, RJ, 20 ago. 1998.

_____. **Lei 6.691** – Dispõe sobre nova lei de zoneamento. Campos dos Goytacazes, RJ, 03 jul. 1998.

_____. **Lei 6.692** – Dispõe sobre o novo código de obras do município. Campos dos Goytacazes, RJ, julho de 1998.

_____. **Lei nº 6.715** – Dispõe sobre a obrigatoriedade às empresas a adaptarem o terceiro degrau nos ônibus das linhas municipais e da outras providências. Campos dos Goytacazes, RJ, 23 dez. 1998.

_____. **Lei nº 7.236** – Reserva 5% das vagas de estacionamento de veículos para deficientes físicos. Campos dos Goytacazes, RJ, 24 mai. 2002.

_____. **Lei nº 7.251** – Determina a retirada de todos os obstáculos que impedem a circulação de pedestres nos passeios públicos em todo o Município. Campos dos Goytacazes, RJ, 10 jun. 2002.

COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose. **Subsídios para o planejamento de acessibilidade aos espaços urbanos**. Belo Horizonte, 2001. In: Anais do II Seminário Internacional Sociedade Inclusiva, PUC-Minas (Texto encaminhado ao pesquisador, por e-mail, pelas autoras).

_____. **As pessoas com dificuldade de locomoção e a construção de uma experiência afetiva do lugar.** Belo Horizonte, 2004. In: Anais do III Seminário Internacional Sociedade Inclusiva, PUC-Minas (Texto encaminhado ao pesquisador por e-mail, pelas autoras).

_____. **Pesquisa e projeto de espaços públicos: rebatimentos e possibilidades de inclusão da diversidade física no planejamento das cidades.** Rio de Janeiro, 2005. In: Anais do Projetar 2005 – II Seminário Sobre Ensino e Pesquisa em Projeto de Arquitetura: Rebatimentos, Práticas e Interfaces (Texto encaminhado ao pesquisador, por e-mail, pelas autoras).

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **CNT Revista.** Belo Horizonte, ano X, n. 106, jun. 2004.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito - 2002.** Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/acidentes.htm>> Acesso em: 10 ago. 2005.
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Revista Ônibus.** Rio de Janeiro, Ano V, n. 29, dez 2004/jan 2005.

FERDINANDO, Sandra Fagundes. **Coletânea de critérios para a acessibilidade e avaliação da acessibilidade em edifícios e projetos.** Belo Horizonte s/d. Escola de Arquitetura da UFMG. Laboratório ADAPTSE. Disponível em: <<http://www.arquitetura.ufmg.br>> Acesso em 16 out. 2005.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio.** CD-ROM, versão 5.0.

FERREIRA, Kelly. Cegos que vêem. Mudos que falam. Surdos que ouvem. **Diário do Comércio.** São Paulo, 25 de set. 2005. Cidades & Entidades.

GIL, Marta. **Deficiência: uma forma de ver o mundo** – In: PRADO, Adriana Romeiro de Almeida. Município acessível ao cidadão. São Paulo: CEPAM, 2001. p.11-28.

GODOY, Arilda S. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas – FVG.** São Paulo, v.35, n.3, p.20-29, mai/jun. 1995. Disponível em: <<http://www.rae.com.br/rae/index.cfm?FuseAction=Artigo&ID=461&Secao=ARTIGOS&Volume=35&numero=3&Ano=1995>> Acesso em: 22 jun. 2005.

GOLD, Philip Anthony. **Melhorando as condições de caminhada em calçadas.** São Paulo, 2003. 30 p. – (Nota técnica). Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/images_conteudo/NTCalçadasPhilip-8out-22.pdf> Acesso em: 19 mar. 2005.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana: ensaio de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 304p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Tabelas selecionadas municípios – Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/censo/default.php>> Acesso em: 20 mar. 2005.
_____. **IBGE Cidades@**. Municípios do estado do Rio de Janeiro – Acesso em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>> Acesso em: 20 mar. 2005.

KUNTZ, Rodolf. Transporte público, o desastre. **Folha de São Paulo**, São Paulo 17 mar. 2005. Economia. Disponível em <<http://www.luxjornal.com.br/imagens/U1347066.mht>> Acesso em: 18 mar. 2005.

LAUFER, Adriana Mariana; OKIMOTO, Maria Lúcia; RIBAS, Viviane Gaspar. **Modelo de Avaliação do Design Acessível de Mobiliário Urbano**. 2003. Disponível em: <http://www.design.ufpr.br/lai/Publicações/Artigos/P&D_2003> Acesso em: 10/03/2006.

LEFÈVRE, Fernando; PEREIRA, Isabel M. T. Bicudo; SIMIONI, Ana Maria Calvacanti. **Metodologia qualitativa nas pesquisas em saúde coletiva: considerações teóricas e instrumentais**. São Paulo, 1996. Universidade de São Paulo. Faculdade de Saúde Pública – Departamento de Prática de Saúde Pública. Disponível em: <http://www.unb.br/fs/sbc/documentos/metodologia/metodologia_qualitativa.pdf#search='Metodologia%20qualitativa%20nas%20pesquisas%20em%20sa%C3%BAde%20coletiva'> Acesso em: 12 set. 2005.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na *Manguetown***. Revista Brasileira de Ciências Sociais [online]. Jun. 2002, v.17, n.49, p.115-134. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092002000200008> Acesso em: 07 set. 2005.

LIMA, Maurício S.; RISSARDO, Agnes. O direito de ir e vir sem barreiras. **Revista de Administração Municipal**. Rio de Janeiro, ano 46, v. 233 Jan/Fev 2002.

LOPES FILHO, José Almeida. **O direito de ir e vir com independência**. São Paulo s/d. Texto Acessibilidade. Disponível em: <<http://www.entreamigos.com.br/textos/acessibi/dirirvir.htm>> Acesso em: 21 ago. 2005.

MARINHO, Antônio; INTRATOR, Simone. Os idosos e a cidade. **Revista O GLOBO**, Rio de Janeiro, ano 1, n.47, p.18-23, jun. 2005.

MEDEIROS, Heloisa Amorim de. **Calçadas, o direito de ir e vir**. São Paulo, 2004. Associação Brasileira de Cimento Portland. Sala de Imprensa. Últimas notícias. Disponível em: <http://www.abcp.org.br/sala_de_imprensa/noticia_calçadas_helo.shtml> Acesso em: 16 abr. 2005.

MOLINARE, Deivison Carvalho; SOUZA, Geraldo Alves. **As Condições de Circulação de Pedestres sobre as Calçadas da Área Central de Manaus**. Manaus, 2003. Relatório final de PIBIC. Disponível em: <http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/e1_const7.htm> Acesso em: 28 nov. 2005.

MORAES, Ricardo. Um novo olhar ou como não levar um (in)sustentável... **Revista Administração Municipal**. IBAM. São Paulo, jan/fev 02, ano 46, n. 233.

MOURTHÉ, Claudia. **Mobiliário urbano**. Rio de Janeiro: 2AB. 1998. 52p.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Resolução da ONU nº 2.542. **Declaração dos direitos das pessoas deficientes**. 1975. Disponível em: <http://www.mpdft.gov.br/sicorde/legislacao_01_A1.htm> Acesso em: 21 set. 2005

PERANZONI, Vaneza Cauduro; FREITAS, Soraia Napoleão. **A evolução do (pré)conceito de deficiência** – Cadernos de Educação Especial / Universidade Federal de Santa Maria. Edição 2000, n.16. Disponível em: <<http://www.ufsm.br/ce/revista/ceesp/2000/a2htm>> Acesso em: 06 ago. 2005.

QUEIROS FILHO, Mário Galvão de; SILVA, Edissa Fragoso. Plano Diretor: uma Política de Acessibilidade para Campos. In: **Campos dos Goytacazes "uma cidade para todos"**. Campos dos Goytacazes: CEFET, 2005. p. 101-104.

RANGEL, Vivian. Guerra contra os buracos. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 8 ago. 2005. Cidade, p.A14.

REDE SACI. **Panorama da Deficiência no Brasil**. São Paulo, 2005. Acessibilidade (Artigos). Disponível em: <<http://www.saci.com.br>> Acesso em: 16 set. 2005.

RIO DE JANEIRO (Estado). **Constituição do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 05 out. 1989.

RIO DE JANEIRO (Município). **Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, RJ, 05 abr. 1990.

_____. **Lei 4.326**. Institui a obrigatoriedade de todos os empreendimentos de interesse turístico nos municípios manterem adaptações e acessibilidade a idosos, deficientes e demais no âmbito do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 12 mai. 2004.

SANTOS, Benjamim Jorge Rodrigues dos. **A qualidade no serviço de transporte público urbano**. Goiânia, s/d. Universidade Católica de Goiás. Núcleo de Pesquisa de engenharia – NUPENG (Artigos). Disponível em: <http://www.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim_Jorge_R.pdf> Acesso em: 25 ago. 2005.

SCALISE, Walnyce. O Espaço Livre Público como Instrumento de Construção e Qualificação da Paisagem Urbana. **Revista Assentamentos Humanos**, Marília, V3, n. 1, p.25-32, 2001.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - **Acessibilidade para todos: uma cartilha de orientações**. Rio de Janeiro: Núcleo Pró-Acesso, 2004. 87 p.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998, 120 p. (Coleção primeiros passos).

_____. **A cidade, o transporte e o Trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005, 127 p.

VAZ, José Carlos. **Invertendo prioridades nas vias públicas**. São Paulo, 1994. Instituto Polis. Desenvolvimento Urbano. Dica nº 11 Disponível em: <http://www.polis.org.br/Publicacoes/dicas/dicas_interna.asp> Acesso em: 23 set. 2005.

ZMITROWICZ, Witold; ANGELIS NETO, Generoso de. **Infra-estrutura urbana**. São Paulo: EDUSP, 1997. 36 p. – (Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de Engenharia de Construção Civil, TT/PCC/17).

APÊNDICES

APÊNDICE A - Condições dos pisos das calçadas observadas nos logradouros na área central do município de Campos dos Goytacazes.

Nº Seq	Logradouro urbano	Item de Verificação		
		Condições dos pisos das calçadas		
		Nível	Conservação	Aderência
001	Rua Barão do Amazonas	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
002	Av. Ten. Cel. Cardoso	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
003	Rua Dr. Carlos de Lacerda	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
004	Av. Nelson de Souza Oliveira (antiga Rui Barbosa)	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
005	Praça São Salvador	Nivelado	Ausência de buraco	Derrapante
006	Praça 4 Jornadas	Nivelado	Ausência de buraco	Derrapante
007	Rua Rotary	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
008	Trav. Carlos Gomes	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
009	Rua 21 de Abril	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
010	Rua Dr. Inácio de Moura	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
011	Boulevard Francisco de Paula Carneiro	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
012	Rua Vigário João Carlos	Desnivelado	Presença de buracos	Não derrapante
013	Rua Joaquim Távora	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
014	Av. 7 de Setembro	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
015	Rua João Pessoa	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
016	Rua Dr. Lacerda Sobrinho	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
017	Rua Santos Dumont	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
018	Rua 13 de Maio	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
019	Rua Gov. Theotonio Ferreira de Araújo	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
020	Av. Dr. Alberto Torres	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante
021	Rua Dr. Oliveira Botelho	Desnivelado	Presença de buracos	Derrapante

APÊNDICE B – Tipos de pisos e largura das calçadas dos logradouros observados na área central do município de Campos dos Goytacazes.

Nº Seq	Logradouro urbano	Itens de Verificação	
		Tipo dos pisos e largura das calçadas	
		Pavimentação	Largura
001	Rua Barão do Amazonas	Pedra comum, pedra portuguesa e concreto	0,90 a 2,00m
002	Av. Ten. Cel. Cardoso	Bloquete, pedra portuguesa e concreto	2,20 a 2,40m
003	Rua Dr. Carlos de Lacerda	Pedra portuguesa e concreto	1,00 a 1,10m
004	Av. Nelson de Souza Oliveira (antiga Rui Barbosa)	Pedra portuguesa, concreto e terra nua	Diversos
005	Praça São Salvador	Pedra portuguesa, granito polido e granito natural	Calçadão
006	Praça 4 Jornadas	Pedra portuguesa, granito polido e granito natural	Calçadão
007	Rua Rotary	Pedra portuguesa e concreto	1,60 a 2,10m
008	Trav. Carlos Gomes	Pedra portuguesa e concreto	0,30 a 1,00m
009	Rua 21 de Abril	Pedra portuguesa e concreto	1,20 a 1,45m
010	Rua Dr. Inácio de Moura	Pedra comum, pedra portuguesa e concreto	1,00 a 1,10m
011	Boulevard Francisco de Paula Carneiro	Pedra portuguesa	Calçadão
012	Rua Vigário João Carlos	Concreto	1,00 a 1,50m
013	Rua Joaquim Távora	Pedra comum, pedra portuguesa e concreto	1,00 a 1,30m
014	Av. 7 de Setembro	Pedra portuguesa e concreto	2,10 a 2,50m
015	Rua João Pessoa	Pedra portuguesa	2,00 a 3,60m
016	Rua Dr. Lacerda Sobrinho	Pedra comum e pedra portuguesa	1,05 a 2,10m
017	Rua Santos Dumont	Pedra comum, pedra portuguesa e concreto	0,90 a 1,10m
018	Rua 13 de Maio	Pedra portuguesa e concreto	2,10 a 2,30m
019	Rua Gov. Theotonio Ferreira de Araújo	Pedra portuguesa e concreto	0,85 a 3,00m
020	Av. Dr. Alberto Torres	Pedra portuguesa e cerâmica	2,00 a 2,20m
021	Rua Dr. Oliveira Botelho	Pedra portuguesa e concreto	1,10 a 1,20m

APÊNDICE C - Tipo e disposição espacial do mobiliário, no espaço físico urbano, observados na área central do município de Campos dos Goytacazes.

Nº Seq	Logradouro	Itens de Verificação:	
		Tipo e disposição espacial do mobiliário no espaço físico urbano	
		Tipo de Mobiliário	Barreira Física
001	Rua Barão do Amazonas	Poste, carrinho de churrasco, carrinho de frutas, placa de sinalização, lixeira e fradinho	Sim
002	Av. Ten. Cel. Cardoso	Poste, carrinho de pipoca, banca de jornal, placa de sinalização, lixeira, telefone público, semáforo e ornamento vegetal.	Sim
003	Rua Dr. Carlos de Lacerda	Poste, carrinho de água de coco, fradinho, telefone público e placa de sinalização.	Sim
004	Av. Nelson de Souza Oliveira (antiga Av. Rui Barbosa)	Poste, quiosque de sorvete e lanches, barraca de camelô, carrinho de churrasco, pipoca, caldo-de-cana e churros, banca de jornal, telefone público, monumento, mesa de bar, cadeira, hidrante, lixeira, banco de praça, placa de sinalização e ornamento vegetal.	Sim
005	Praça São Salvador	Poste, monumento, banco de praça, banca de jornal, barraca de camelô, bicicletário, telefone público, placa de sinalização, caixa de correios, ornamento vegetal e lixeira.	Sim
006	Praça 4 Jornadas	Poste, monumento, banco de praça, placa de sinalização, mesa de bar, cadeira, semáforo e ornamento vegetal.	Sim
007	Rua Rotary	Poste e placa de sinalização.	Sim
008	Trav. Carlos Gomes	Poste, carrinho de frutas, placa de sinalização e fradinho.	Sim
009	Rua 21 de Abril	Poste, placa de sinalização, lixeira, telefone público e semáforo.	Sim
010	Rua Dr. Inácio de Moura	Poste, lixeira e placa de sinalização.	Sim
011	Boulevard F. de Paula Carneiro	Poste, placa de sinalização, telefone público, monumento, ornamento vegetal, lixeira e hidrante.	Sim
012	Rua Vigário João Carlos	Poste e placa de sinalização.	Sim
013	Rua Joaquim Távora	Poste, placa de sinalização, fradinho e lixeira.	Sim
014	Av. 7 de Setembro	Poste, placa de sinalização, lixeira, banco de praça, bicicletário, ornamento vegetal, telefone público, banca de jornal, mesa de bar e cadeira.	Sim
015	Rua João Pessoa	Poste, lixeira e placa de sinalização.	Sim
016	Rua Dr. Lacerda Sobrinho	Poste, lixeira e placa de sinalização.	Sim

017	Rua Santos Dumont	Poste, lixeira, placa de sinalização, ornamento vegetal, telefone público, carrinho de pipoca e bicicletário.	Sim
018	Rua 13 de Maio	Poste, banca de jornal, placa de sinalização, lixeira e semáforo.	Sim
019	Rua Gov. Theotônio Ferreira de Araújo	Poste, lixeira, placa de sinalização, fradinho e telefone público.	Sim
020	Av. Dr. Alberto Torres	Poste, carrinho de lanche, mesa de bar, cadeira e placa de sinalização.	Sim
021	Rua Dr. Oliveira Botelho	Poste e placa de sinalização.	Sim

APÊNDICE D - Relação das linhas rodoviárias do transporte público urbano do município de Campos dos Goytacazes, que circulam pela área central da cidade, observadas na pesquisa.

Nº Seq	Linha	Nº da Linha Urbana			Empresa	Veículo	
		No Veículo	Na Plataforma	Na EMUT		Nº	Ano de Fabricação
001	Centro x Capão Circular (via IPS)	Não consta	202	N/T	Viação Siqueira	060	Não consta
002	Centro x IPS (via Leão)	Não consta	200	201	Viação São João	142	1997
003	Centro x Jardim Carioca	Não consta	319	319	Viação Tamandaré	107	Não consta
004	Centro x Eldorado (Nova Esperança)	313	313	313	Viação Tamandaré	006	1996
005	Centro x Escola Agrotécnica	205	310	311	Viação São João	036	1997
006	Centro x Nova Brasília	Não consta	104	104	Viação São Salvador	074	Não consta
007	Centro x Ururai	110	111	110	Viação Tamandaré	074	Não consta
008	Centro x Capão Circular (via IPS)	Não consta	202	N/T	Viação Siqueira	057	Não consta
009	Centro x Parque Aurora	Não consta	205	204	Viação São João	138	Não consta
010	Centro x Oliveira Botelho (S. Pedro)	214	214	214	Viação Conquistense	053	Não consta
011	Centro x Bonsucesso	Não consta	307	N/T	Viação São João	064	1999
012	Centro x Linha do Limão	225	225	225	Viação Tamandaré	068	Não consta
013	Centro x Goytacazes (Bugalho)	Não consta	221	221	Viação Tamandaré	019	Não consta
014	Centro x Penha (via Fazendinha)	Não consta	217	217	Viação Brasil	102	Não consta
015	Centro x Cidade Luz	Não consta	309	310	Viação São João	140	Não consta
016	Centro x Parque Saraiva	Não consta	224	224	Viação Tamandaré	011	Não consta
017	Centro x Parque Eldorado	313	313	313	Viação Tamandaré	103	Não consta
018	Centro x Goytacazes	Não consta	220	221	Viação Tamandaré	062	1999
019	Centro x Jockey (via Quitete)	Não consta	207	207	Viação São João	098	1999
020	Centro x Parque Saraiva	Não consta	Não consta	224	Viação Tamandaré	059	Não consta
021	Centro x Oliveira Botelho (Circular)	215	215	215	Viação Conquistense	057	Não consta

022	Centro x Nova Brasília (via Teixeira de Melo)	105	106	105	Viação Tamandaré	007	Não consta
023	Centro x Nova Brasília (via São Fidelis)	Não consta	105	104	Viação São Salvador	092	1996
024	Centro x IPS (via Leão)	306	206	201	Viação São João	012	1998
025	Centro x Uruaí	110	111	110	Viação Tamandaré	053	Não consta
026	Centro x Pecuária	Não consta	101	101	Viação São João	096	1999
027	Centro x Shopping Estrada	110	110	109	Viação Tamandaré	013	Não consta
028	Centro x Jardim Carioca (via Lapa)	Não consta	318	318	Viação Tamandaré	107	Não consta
029	Centro x Linha do Limão	225	225	225	Viação Tamandaré	068	Não consta
030	Centro x Oliveira Botelho (São Pedro)	214	213	214	Viação Conquistense	053	Não consta
031	Centro x Santo Amaro	Não consta	108	107	Viação Tamandaré	109	Não consta
032	Centro x Donana	226	226	226	Viação Tamandaré	002	1995
033	Centro x Parque Saraiva	Não consta	224	224	Viação Tamandaré	009	1996
034	Centro x Penha (via Formosa)	Não consta	217	217	Viação Brasil	101	Não consta
035	Centro x Cidade Luz	Não consta	309	310	Viação São João	110	1995
035	Centro x Nova Brasília (A. Torres)	Não consta	104	104	Viação São Salvador	092	1996
036	Centro x Pecuária (via São Fidelis)	102	102	102	Viação Tamandaré	018	1996

APÊNDICE E - Condições para embarque, desembarque e transporte de PDL observadas nos veículos rodoviários urbanos que servem ao transporte público no município de Campos dos Goytacazes.

Nº Seq	Linha Pesquisada	Empresa	Nº do Veículo	Item de Verificação			
				Condições para embarque, desembarque e transporte de PDL.			
				Elevador para embarque e desemb.	Espaço interno para cadeirante	Assento preferencial identificado	Piso baixo para estaturante e idosos
001	Centro x Capão Circular (via IPS)	Viação Siqueira	060	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
002	Centro x IPS (via Leão)	Viação São João	142	Ausente	Não tem	Não	Não tem
003	Centro x Jardim Carioca	Viação Tamandaré	107	Ausente	Não tem	Não	Não tem
004	Centro x Eldorado (Nova Esperança)	Viação Tamandaré	006	Ausente	Não tem	Não	Não tem
005	Centro x Escola Agrotécnica	Viação São João	036	Ausente	Não tem	Não	Não tem
006	Centro x Nova Brasília	Viação São Salvador	074	Ausente	Não tem	Não	Não tem
007	Centro x Ururaí	Viação Tamandaré	074	Ausente	Não tem	Não	Não tem
008	Centro x Capão Circular (via IPS)	Viação Siqueira	057	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
009	Centro x Parque Aurora	Viação São João	138	Ausente	Não tem	Não	Não tem
010	Centro x Oliveira Botelho (via S. Pedro)	Viação Conquistense	053	Ausente	Não tem	Não	Não tem
011	Centro x Bonsucesso	Viação São João	064	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
012	Centro x Linha do Limão	Viação Tamandaré	068	Ausente	Não tem	Não	Não tem
013	Centro x Goytacazes (Bugalho)	Viação Tamandaré	019	Ausente	Não tem	Sim	Não tem

014	Centro x Penha (via Fazendinha)	Viação Brasil	102	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
015	Centro x Cidade Luz	Viação São João	140	Ausente	Não tem	Não	Não tem
016	Centro x Parque Saraiva	Viação Tamandaré	011	Ausente	Não tem	Não	Não tem
017	Centro x Parque Eldorado	Viação Tamandaré	103	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
018	Centro x Goytacazes	Viação Tamandaré	062	Ausente	Não tem	Não	Não tem
019	Centro x Jockey (via Quitete)	Viação São João	098	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
020	Centro x Parque Saraiva	Viação Tamandaré	059	Ausente	Não tem	Não	Não tem
021	Centro x Oliveira Botelho (Circular)	Viação Conquistense	057	Ausente	Não tem	Não	Não tem
022	Centro x Nova Brasília (via Teixeira de Melo)	Viação Tamandaré	007	Ausente	Não tem	Não	Não tem
023	Centro x Nova Brasília (via São Fidelis)	Viação São Salvador	092	Ausente	Não tem	Não	Não tem
024	Centro x IPS (via Leão)	Viação São João	012	Ausente	Não tem	Não	Não tem
025	Centro x Ururaí	Viação Tamandaré	053	Ausente	Não tem	Não	Não tem
026	Centro x Pecuária	Viação São João	096	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
027	Centro x Shopping Estrada	Viação Tamandaré	013	Ausente	Não tem	Não	Não tem
028	Centro x Jardim Carioca (via Lapa)	Viação Tamandaré	107	Ausente	Não tem	Não	Não tem
029	Centro x Linha do Limão	Viação Tamandaré	068	Ausente	Não tem	Não	Não tem
030	Centro x Oliveira Botelho (São Pedro)	Viação Conquistense	053	Ausente	Não tem	Não	Não tem

031	Centro x Santo Amaro	Viação Tamandaré	109	Ausente	Não tem	Não	Não tem
032	Centro x Donana	Viação Tamandaré	002	Ausente	Não tem	Não	Não tem
033	Centro x Parque Saraiva	Viação Tamandaré	009	Ausente	Não tem	Não	Não tem
034	Centro x Penha (via Formosa)	Viação Brasil	101	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
035	Centro x Cidade Luz	Viação São João	110	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
035	Centro x Nova Brasília (Alb. Torres)	Viação São Salvador	092	Ausente	Não tem	Sim	Não tem
036	Centro x Pecuária (via São Fidelis)	Viação Tamandaré	018	Ausente	Não tem	Não	Não tem

APÊNDICE F - Sinalização e comunicação nos veículos de transporte público urbano do município de Campos dos Goytacazes.

Nº Seq	Linha Pesquisada	Empresa	Nº do Veículo	Itens de Verificação		
				Sinalização e comunicação dos veículos com as PDL.		
				Visual	Sonora	Tátil
001	Centro x Capão Circular (via IPS)	Viação Siqueira	060	Irregular	Ausente	Ausente
002	Centro x IPS (via Leão)	Viação São João	142	Irregular	Ausente	Ausente
003	Centro x Jardim Carioca	Viação Tamandaré	107	Irregular	Ausente	Ausente
004	Centro x Eldorado (Nova Esperança)	Viação Tamandaré	006	Irregular	Ausente	Ausente
005	Centro x Escola Agrotécnica	Viação São João	036	Irregular	Ausente	Ausente
006	Centro x Nova Brasília	Viação São Salvador	074	Irregular	Ausente	Ausente
007	Centro x Ururai	Viação Tamandaré	074	Irregular	Ausente	Ausente
008	Centro x Capão Circular (via IPS)	Viação Siqueira	057	Irregular	Ausente	Ausente
009	Centro x Parque Aurora	Viação São João	138	Irregular	Ausente	Ausente
010	Centro x Oliveira Botelho (via S. Pedro)	Viação Conquistense	053	Irregular	Ausente	Ausente
011	Centro x Bonsucesso	Viação São João	064	Irregular	Ausente	Ausente
012	Centro x Linha do Limão	Viação Tamandaré	068	Irregular	Ausente	Ausente
013	Centro x Goytacazes (Bugalho)	Viação Tamandaré	019	Irregular	Ausente	Ausente
014	Centro x Penha (via Fazendinha)	Viação Brasil	102	Irregular	Ausente	Ausente
015	Centro x Cidade Luz	Viação São João	140	Irregular	Ausente	Ausente
016	Centro x Parque Saraiva	Viação Tamandaré	011	Irregular	Ausente	Ausente
017	Centro x Parque Eldorado	Viação Tamandaré	103	Irregular	Ausente	Ausente
018	Centro x Goytacazes	Viação Tamandaré	062	Irregular	Ausente	Ausente
019	Centro x Jockey (via Quitete)	Viação São João	098	Irregular	Ausente	Ausente
020	Centro x Parque Saraiva	Viação Tamandaré	059	Irregular	Ausente	Ausente
021	Centro x Oliveira Botelho (Circular)	Viação Conquistense	057	Irregular	Ausente	Ausente

022	Centro x Nova Brasília (via Teixeira de Melo)	Viação Tamandaré	007	Irregular	Ausente	Ausente
023	Centro x Nova Brasília (via São Fidelis)	Viação São Salvador	092	Irregular	Ausente	Ausente
024	Centro x IPS (via Leão)	Viação São João	012	Irregular	Ausente	Ausente
025	Centro x Ururáí	Viação Tamandaré	053	Irregular	Ausente	Ausente
026	Centro x Pecuária	Viação São João	096	Irregular	Ausente	Ausente
027	Centro x Shopping Estrada	Viação Tamandaré	013	Irregular	Ausente	Ausente
028	Centro x Jardim Carioca (via Lapa)	Viação Tamandaré	107	Irregular	Ausente	Ausente
029	Centro x Linha do Limão	Viação Tamandaré	068	Irregular	Ausente	Ausente
030	Centro x Oliveira Botelho (São Pedro)	Viação Conquistense	053	Irregular	Ausente	Ausente
031	Centro x Santo Amaro	Viação Tamandaré	109	Irregular	Ausente	Ausente
032	Centro x Donana	Viação Tamandaré	002	Irregular	Ausente	Ausente
033	Centro x Parque Saraiva	Viação Tamandaré	009	Irregular	Ausente	Ausente
034	Centro x Penha (via Formosa)	Viação Brasil	101	Irregular	Ausente	Ausente
035	Centro x Cidade Luz	Viação São João	110	Irregular	Ausente	Ausente
035	Centro x Nova Brasília (Alb. Torres)	Viação São Salvador	092	Irregular	Ausente	Ausente
036	Centro x Pecuária (via São Fidelis)	Viação Tamandaré	018	Irregular	Ausente	Ausente

APÊNDICE G - Logradouros pesquisados, na área central do município de Campos dos Goytacazes. quanto à qualidade do trânsito considerando a sinalização das vias.

Nº Seq	Logradouro	Itens de Verificação			
		Comunicação e sinalização nos logradouros urbanos			
		Visual	Sonora	Tátil	
De alerta	Direcional				
001	Rua Barão do Amazonas	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
002	Av. Ten. Cel. Cardoso	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
003	Rua Dr. Carlos Lacerda	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
004	Av. 15 de Novembro	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
005	Praça São Salvador	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
006	Praça 4 Jornadas	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
007	Rua Rotary	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
008	Trav. Carlos Gomes	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
009	Rua 21 de Abril	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
010	Rua Dr. Inácio de Moura	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
011	Boulevard F. P. Carneiro	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
012	Rua Vigário João Carlos	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
013	Rua Joaquim Távora	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
014	Av. 7 de Setembro	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
015	Rua João Pessoa	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
016	Rua Dr. Lacerda Sobrinho	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
017	Rua Santos Dumont	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
018	Rua 13 de Maio	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
019	Rua Gov. Theotônio F. A	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
020	Av. Dr. Alberto Torres	Presente	Ausente	Ausente	Ausente
021	Rua Dr. Oliveira Botelho	Presente	Ausente	Ausente	Ausente

APÊNDICE H - Logradouros analisados, na área central do município de Campos dos Goytacazes, considerando a qualidade do trânsito pela mobilidade oferecida nos deslocamentos pelas vias.

Nº Seq	Logradouro	Item de Verificação		
		Dispositivos facilitadores da mobilidade e acessibilidade nos logradouros		
		Calçada rebaixada	Faixa elevada	Localização
001	Rua Barão do Amazonas	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
002	Av. Ten. Cel. Cardoso	Disponível	Indisponível	2 pisos rebaixados na esquina com a rua 13 de maio (todos fora do padrão ABNT)
003	Rua Dr. Carlos de Lacerda	Disponível	Indisponível	3 pisos rebaixados. 2 em frente a praça Tiradentes e 1 frente o nº 12 da rua (todos fora do padrão ABNT)
004	Av. 15 de Novembro	Disponível	Indisponível	2 pisos rebaixados. Um na esquina com a rua Carlos de Lacerda e o outro no terminal de desembarque (todos fora do padrão ABNT)
005	Praça São Salvador e Praça 4 Jornadas	Disponível	Disponível	3 pisos rebaixados e 7 faixas elevadas (todos fora do padrão ABNT)
006	Rua Rotary	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
007	Trav. Carlos Gomes	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
008	Rua 21 de Abril	Disponível	Indisponível	2 pisos rebaixados na esquina com a rua Santos Dumont e 2 na esquina da praça São Salvador (todos fora do padrão ABNT)
009	Rua Dr. Inácio de Moura	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
010	Boulevard F. de Paula Carneiro	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
011	Rua Vigário João Carlos	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
012	Rua Joaquim Távora	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
013	Av. 7 de Setembro	Indisponível	Indisponível	1 piso rebaixado
014	Rua João Pessoa	Disponível	Indisponível	8 pisos rebaixados. 2 em frente ao B. Brasil, 2 frente à Pedágio Calçados, 2 frente o Ponto Frio e 2 frente a Cyticol (todos fora do padrão ABNT)
015	Rua Dr. Lacerda Sobrinho	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
016	Rua Santos Dumont	Disponível	Indisponível	2 pisos rebaixados na esquina com a rua 21 de Abril (todos fora do padrão ABNT)
017	Rua 13 de Maio	Disponível	Indisponível	3 pisos rebaixados. Um frente ao nº 70 da rua e 2 frente a TELEMAR (todos fora do padrão ABNT)
018	Rua Gov. Theotonio F. de Araujo	Disponível	Indisponível	2 Pisos rebaixados, fora do padrão ABNT.

019	Av. Dr. Alberto Torres	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx
020	Rua Dr. Oliveira Botelho	Indisponível	Indisponível	xxxxxxxxxx

APÊNDICE I – Entrevista com a Empresa Municipal de Transporte

FORMULÁRIO ROTIEIRO DE ENTREVISTA (Empresa Municipal de Transporte)	
Data: 05/04/2006	Horário: 16 h 30 min
Local: (rua, av.) EMUT	Nº:
Entrevistado(a): Lídia Maria Tavares Martins	
Cargo ou Função: Arquiteta do Setor de Engenharia de Tráfego da EMUT	
Objeto de Análise: 4 - Políticas Públicas Variáveis	
4.1 - Quando a EMUT faz planejamento(s) ou realiza obra(s) de trânsito do município, quais os fatores que são levados em consideração?	
Resposta: Na realidade, os fatores são vários, sendo mais considerados a segurança e fluidez. Você tem que proporcionar ao usuário o menor tempo de deslocamento possível da maneira mais segura possível.	
4.2 - A EMUT se preocupa com a Acessibilidade Urbana das pessoas e em especial das PCD e das PDL? O que tem feito para a inclusão social delas na vida do município?	
Resposta: Sim. Existem dois tipos de intervenção: a intervenção de obra (canteiros, abrigo de ônibus) e a engenharia de trânsito propriamente dita. No caso dos canteiros, sempre é levado em conta o acesso dos deficientes. Faz as rampas em que as pessoas têm que atravessar de alguma forma. Elas têm que vencer aquele obstáculo, têm que chegar e sair de algum lugar. No caso do trânsito, têm-se "homeopaticamente" demarcado as vagas de deficientes. Em algumas ruas, já se encontram estas vagas com a pintura de deficiente como manda o código. Então, isso está sempre sendo levado em conta. Até para cumprir a lei. Não falo só pela EMUT, a própria Secretaria de Obras tem feito rebaixamento de calçadas para dar acessibilidade na travessia.	
4.3 - Existem ações, programas, projetos para a acessibilidade urbana, em execução ou a executar pela EMUT.	
Resposta: Pela EMUT, não.	
4.4 - O Corpo Técnico da EMUT conhece e trabalha com a NBR 9050 e o Decreto 5.296?	
Resposta: Conhecemos e trabalhamos com a NBR 9050, mas desconheço este decreto. À medida do possível trabalhamos dentro da norma. A norma trata de mobiliários e equipamentos urbanos. Quanto aos equipamentos urbanos, o que está dentro de nossa alçada são os abrigos e os abrigos não têm nenhum impeditivo que o deficiente possa ficar embaixo, o banco é acessível para as pessoas de muleta sentar; então, os abrigos de ônibus atendem perfeitamente. Infelizmente a gente tem um problema chamado calçada. O maior problema de acessibilidade hoje na cidade chama-se calçada, quando elas existem são ruins, mas quase sempre elas não existem.	
4.5 - O "Plano Viário Transito Livre 2000" parece-me ainda estar em vigor. Que contribuição este Plano traz para fazer de Campos uma cidade para todos?	

Resposta: Este plano tem alguns projetos já realizados e outros ainda a realizar. Ele trouxe muitas contribuições para o trânsito. Talvez nem tanto na questão da acessibilidade da pessoa física, mas na questão trânsito (veículos), ele trouxe muitas. Quando você propõe uma rotatória, uma inversão de trânsito, ou a abertura de uma pequena via dando condição de uma outra rota de fuga, isso são contribuições para a melhoria do trânsito para o tráfego de veículos.

4.6 - A EMUT tem conhecimento do Programa Brasil Acessível, lançado em 2004 pelo Ministério das Cidades? Existem planos para contribuir com Planejamento Urbano no sentido de inserir o município no conceito de Desenho Universal?

Resposta: Não. Na realidade este assunto deveria estar integrado, ou seja, a mobilidade urbana deveria ser tratada não só pelo trânsito (EMUT) como pela Secretaria de Planejamento e Secretaria de Obras. Deveria existir, não sei, talvez um departamento que em conjunto com estas três Secretarias tratassem da mobilidade urbana e olhassem para esse assunto com olhos mais objetivos. Isso, até onde sei, não existe. Então, aqui na EMUT, eu tento. Todas as vezes que vou fazer uma interferência urbana que não se deixa de fazer quando se mexe no trânsito, eu tento seguir o que a norma me permite fazer, mas a Secretaria de Obras faz isso em separado e a Secretaria de Planejamento também faz isso em separado. E eu não sei como eles estão tratando esse assunto.

APÊNDICE J - Entrevista com a Secretaria de Obras.

FORMULÁRIO ROTEIRO DE ENTREVISTA (Secretaria Municipal de Obras)	
Data: 12/04/2006	Horário: 16h 20min
Local: Avenida Nilo Peçanha	Nº: 330
Entrevistado: Adriano Marques do Nascimento	
Cargo ou Função: Subsecretário de Obras	
Objeto de Análise: 4 - Políticas Públicas Variáveis	
4.1 - Qual a relação desta Secretaria com o Planejamento Urbano e com a Secretaria de Planejamento?	
A Secretaria de Obras trabalha no planejamento e execução das obras mais pesadas (infra-estrutura) como asfaltamento, galerias, pontes, etc., enquanto que a Secretaria de Planejamento trabalha no planejamento das obras da área de urbanismo (obras leves/estéticas da cidade - praças). Mas todas as obras planejadas são executadas pela Secretaria de Obras.	
4.2 - Esta Secretaria se preocupa com a Acessibilidade Urbana das pessoas e em especial das PCD e das PDL ?	
Sim. Com as obras, a gente procurar atender este aspecto, ou seja, que sejam o mais acessível possível. Mas para ser sincero, não temos ainda condição e preparo pelas empreiteiras para atender este aspecto da acessibilidade. Nas obras da beira-valão, existe a calçada acessível para deficiente (rebaixamento de calçada).	
4.3 - O que esta Secretaria tem feito para a Inclusão Social das PCD e das PDL na vida urbana do município de Campos dos Goytacazes?	
Como exemplo, a Praça São Salvador já foi feita visando à acessibilidade; bem como a rua 7 de Setembro, com acesso para cadeirante.	
4.4 - Caso existam ações, programas, projetos para a acessibilidade urbana, executado ou a executar, favor elencar.	
Da Secretaria de Obras, não. Não temos ações, programas, projetos específicos para a acessibilidade urbana. Mas na medida em que ocorre uma intervenção/reforma, procura-se dentro da obra adequar o espaço à acessibilidade.	
4.5 - O Corpo Técnico desta Secretaria conhece a NBR 9050 e o Decreto 5.296?	
Creio que nem todos do corpo técnico da secretaria conhecem a NBR 9050 e muito menos o Decreto 5296. Na parte da arquitetura, há este conhecimento; mas não por parte do setor de fiscalização e das empreiteira.	
4.6 - Esta Secretaria tem conhecimento do Programa Brasil Acessível, lançado em 2004 pelo Ministério das Cidades? Existem planos para contribuir com Planejamento Urbano no sentido de inserir o município no conceito de Desenho Universal?	
Não. Nesta Secretaria, por enquanto, não tem nenhum plano. Talvez por estarmos atravessando um período político muito conturbado em Campos. Mas existe a preocupação da Secretaria em melhorar a cidade.	

APÊNDICE L - Entrevista com a Secretaria de Planejamento.

FORMULÁRIO ROTEIRO DE ENTREVISTA (Secretaria Municipal de Planejamento)	
Data: 06/04/2006	Horário: 16h 15min
Local: Avenida Nilo Peçanha	Nº: 330
Entrevistada: Silvana Monteiro de Castro	
Cargo ou Função: Secretária de Planejamento	
Objeto de Análise: 4 - Políticas Públicas Variáveis	
4.1 - Qual a relação desta Secretaria com o Planejamento Urbano?	
À Secretaria de Planejamento compete promover o planejamento macro do município, com o estabelecimento das diretrizes para a realização da política urbana.	
4.2 - Quando esta Secretaria faz Planejamento(s) ou realiza obra(s) urbana(s), quais os fatores que são levados em consideração para se conceber o Plano?	
São consideradas as necessidades locais e respeitadas as legislações vigentes. O planejamento e o projeto são feitos de forma a valorizar os espaços públicos, proporcionando qualidade de vida ao cidadão. Em alguns casos, como por exemplo, se atender projetos de ampliação urbana, com abertura de vias, são efetuadas desapropriações. As intervenções são feitas com a preocupação de que a cidade cresça ordenadamente.	
4.3 - Esta Secretaria se preocupa com a Acessibilidade Urbana das pessoas e em especial das PCD e das PDL?	
Em todos os projetos aqui desenvolvidos atualmente são observadas e respeitadas as normas vigentes de acessibilidade. Os prédios existentes estão sendo adequados às referidas normas. Sabemos que, para melhorar, a mobilidade urbana em nossa cidade e torná-la ideal, são necessárias várias mudanças estruturais e de longo prazo. Mas, estamos imbuídos neste trabalho e acreditamos no seu êxito.	
4.4 - O que esta Secretaria tem feito para a Inclusão Social das PCD e das PDL na vida urbana do município de Campos dos Goytacazes?	
Os projetos e obras realizados, atualmente, no município, estão voltados para a qualidade de vida do cidadão, sempre com a preocupação com o acesso universal à cidade propiciando mobilidade e acessibilidade a todos.	
4.5 - Caso existam ações, programas, projetos para a acessibilidade urbana, executado ou a executar, favor elencar.	
Todos os projetos/obras construídas ultimamente são dotados de condição e acesso. Ex.: Farmácia do povo (no centro de saúde), Praças, Calçada do centro da cidade (revitalização), Projeto "navegar é preciso" (inclusão digital) e postos de saúde.	

4.6 - O Corpo Técnico desta Secretaria conhece a NBR 9050 e o Decreto 5.296?

Sim. Arquitetos e Desenhistas seguem a NBR 9050 e o Decreto 5.296.

4.7 - Esta Secretaria tem conhecimento do Programa Brasil Acessível, lançado em 2004 pelo Ministério das Cidades? Caso positivo, existem planos para contribuir com Planejamento Urbano no sentido de inserir o município no conceito de Desenho Universal?

Sim. A Secretaria de Planejamento tem interesse em inserir o município no conceito de desenho universal. Reconhecemos a importância e necessidade de tornar o nosso município um espaço melhor de se viver. Para tal, temos buscado a participação da sociedade civil organizada. Desta forma, estamos iniciando a elaboração/reformulação de nosso Plano Diretor, onde estaremos inserindo a acessibilidade.

APÊNDICE M - Formulário de Observação das Vias Urbanas

FORMULÁRIO ROTIEIRO DAS OBSERVAÇÕES DE CAMPO (As Vias Urbanas)		
Data:	Horário:	
Local: (rua, av.)	Nº:	
Referência:		
Objeto de Análise: 2 - As Vias Urbanas - Calçadas Variáveis		
1 - Condições e Pavimentação do Piso da Calçada:		
Bom/Acessível <input type="checkbox"/>	Ruim/Inacessível <input type="checkbox"/>	
Observação:		
2 - Largura da Calçada:		
Largura Encontrada:		
Padrão NBR 9050 <input type="checkbox"/>	Fora do Padrão NBR 9050 <input type="checkbox"/>	
Observação:		
Objeto de Análise: 2 - As Vias Urbanas - Mobiliários Urbanos Variáveis		
1 - Disposição do Mobiliário no Espaço Urbano:		
Tipo de Mobiliário encontrado:		
Barreira Física	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>
Observação:		
OUTRAS OBSERVAÇÕES		

APÊNDICE N - Formulário de Observação do Trânsito Urbano.

FORMULÁRIO ROTEIRO DAS OBSERVAÇÕES DE CAMPO (Trânsito Urbano)			
Data:		Horário:	
Local: (rua, av.)			Nº:
Referência:			
Objeto de Análise: 1 - O Trânsito Urbano Variáveis			
1.1 - Segurança e Fluidez (Sinalização das Vias):			
Visual (sim)	<input type="checkbox"/>	Visual (não)	<input type="checkbox"/>
Sonora (sim)	<input type="checkbox"/>	Sonora (não)	<input type="checkbox"/>
Tátil de Alerta (sim)	<input type="checkbox"/>	Tátil de Alerta (não)	<input type="checkbox"/>
Tátil Direcional (sim)	<input type="checkbox"/>	Tátil Direcional (não)	<input type="checkbox"/>
Observação:			
1.2 - Segurança e Fluidez nas Calçadas (Rebaixamento ou Elevação de piso):			
Rebaixamento de Calçada	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	
Elevação de Piso	Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>	
Os elementos estão dentro das normas da ABNT?			
OUTRAS OBSERVAÇÕES			

APÊNDICE O - Formulário de Observação dos Veículos do Transporte Público Coletivo.

FORMULÁRIO ROTEIRO DAS OBSERVAÇÕES DE CAMPO (Transporte Público Coletivo - Veículos)				
Data:	Horário:			
Local: (rua, av.)	Nº:			
Empresa:				
Linha:	Nº: da Linha:			
Referência:				
Objeto de Análise: 1 - Os Veículos - Itens de Verificação:				
1.1 - Elevador para embarque e desembarque das PCD e das PDL:				
Com Elevador <input type="checkbox"/>	Sem Elevador <input type="checkbox"/>			
Observação:				
1.2 - Espaço e/ou Assento Preferencial para PCD e PDL:				
Com <input type="checkbox"/>	Sem <input type="checkbox"/>			
Observação:				
1.3 - Sinalização e Comunicação do Veículo de acordo com a ABNT:				
Visual	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>
Sonora	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>
Tátil	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>
Observação:				
OUTRAS OBSERVAÇÕES				

APÊNDICE P - Formulário de Observação do Ponto e Terminais Rodoviários.

FORMULÁRIO ROTEIRO DAS OBSERVAÇÕES DE CAMPO (Transporte Público - Ponto e Terminais Rodoviários)			
Data:	Horário:		
Local: (rua, av.)	Nº:		
Referência de Localização:			
Tipo de Equipamento:			
Objeto de Análise: 2 - Ponto e Terminal Rodoviários Variáveis			
2.1 - Rampa(s) ou Calçada(s) Rebaixada(s) de Acesso ao Ponto ou Terminal			
Presença de Rampa	<input type="checkbox"/>	Ausência de Rampa	<input type="checkbox"/>
Presença de Calçada Rebaixada	<input type="checkbox"/>	Ausência de Calçada Rebaixada	<input type="checkbox"/>
2.2 - Embarque e Desembarque em Nível			
Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>
2.3 - Condições do Piso do Ponto ou Terminal Rodoviário			
Nivelamento Regular	<input type="checkbox"/>	Nivelamento Irregular	<input type="checkbox"/>
Presença de Buracos	<input type="checkbox"/>	Ausência de Buracos	<input type="checkbox"/>
Piso Derrapante	<input type="checkbox"/>	Piso Antiderrapante	<input type="checkbox"/>
Tipo do Piso Local:			
OUTRAS OBSERVAÇÕES			

ANEXOS

ANEXO A – Relação da empresas de transporte coletivo de Campos dos Goytacazes e a frota por ano de fabricação.

IDADE MÉDIA DA FROTA

EMPRESAS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	TOTAL
01- VIAÇÃO TAMANDARÉ					6	13	7	39	1		1		1				68
02- EMPRESA PROGRESSO DE CAMPOS	2	3		1	4	4	2	6	2		1	2					27
03- VIAÇÃO CONQUISTENSE LTDA.					1	2	1	2	2		1	2					11
04- EMPRESA SÃO SALVADOR.					1	4	5	1	4	2	2	4	1	1			25
05- VIAÇÃO CORDEIRO LTDA.			1		2		1			1	1			2			8
06- VIAÇÃO SÃO JOÃO				4	11	4	10	11	15	19	9			4			87
07- VIAÇÃO JACARANDÁ				1	1	1	1	2	1		1						8
08- VIAÇÃO RANGEL LTDA.					3	7	6	3		3	1	1					24
09- CAMPOSTUR LTDA.							2										2
10- VIAÇÃO SIQUEIRA LTDA..				2	2	3	5										12
11- VIAÇÃO SÃO CRISTOVÃO LTDA.						6	3										9
12-EMPRESA BRASIL S.A TRANSP.TURISMO						6	9							7			22
13- GERALTUR				1			1										2
14- TRANSPORTE E COMÉRCIO TURISGUÁ LTDA.						1											1
15- ROGIL TRANSPORTES RODOVIÁRIOS LTDA..			2		3						3			1			9
TOTAL :	2	3	3	9	34	51	53	64	25	25	20	9	2	15	0		315

LEGENDA →

 CARROS COM 12 ANOS

 CARROS COM 10 ANOS

FROTA 315 CARROS

ANEXO B – Relação da empresas de transporte coletivo de Campos dos Goytacazes com endereço e responsáveis.

<i>Razão Social</i>	<i>Ins. Municipal</i>	<i>Ins. Estadual</i>	<i>C.G.C.</i>	<i>Endereço</i>	<i>Telefone</i>	<i>contato</i>
Viação Cordeiro Ltda	7070	isento	28.939.648/0001-00	R. Barão da Lagoa Dourada-519	27239363	Elza
Viação São João Ltda	7074	isento	28.938.215/0001-77	Av. Senador José Carlos P. Pinto -1.030	27220984	José Maria
Empresa Brasil S/A Transp. Turismo	11768	isento	28.812.022/0001-75	Shopping Estrada S/nº	27265859	Antônio
Empresa Progresso de Campos Ltda	3236	isento	28.938.413/0001-30	R. Padre Carmelo - 513	27231314	Walter
Empresa São Salvador	6458	61.006.385	30.400.394/0001-36	Av. Visconde do Rio Branco - 87	27222483	Antonio
Rápido São Cristóvão Ltda	13880	80.929.706	29.688.991/0001-29	Praça Brigadeiro José Caetano - 104		Edson
Viação Conquistense Ltda	7072	isento	29.246.311/0001-17	R. Caldas Viana - 209	27231572	Heroildo
Transportes e Com Turisguá Ltda.			28.848.307/0001-60	Av. Carlos Alberto Chebabe, 1782	27228149	
Viação Jacarandá	7069	isento	28.838.464/0001-90	Av. Senador José Carlos P. Pinto, 1088	27335958	Miguel
Viação Rangel Ltda	267	isento	29.613.650/0001-94	R. Aberladd de Melo - 307	27342982	Orlando
Viação São João da Barra Ltda	3250	81.005.821	28.934.800/0001-07	R. Alair Ferreira - 231	27234988	Alcinéia
Viação São Joaquim Ltda	3739	isento	27.126.945/0001-00	Av. Senador José Carlos P. Pinto -1.030	27220984	Antônio
Viação Siqueira Ltda	3885	isento	20.948.917/0001-31	R. Aurino Tavares - 36	27223575	Samuel
Viação Tamandaré Ltda	3249	isento	28.948.982/0001-67	Av. Prof. Carmem Carneiro, 1580 - Guarus	27333029	Sergio
Rogil Transportess Rodoviários Ltda	3900	isento	31.016.009/0001-14	R. Gen. Estilac Leal - 35	238214	Gilson

** O Sr. Gilson é o atual Presidente do Setranspas - Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Campos.

ANEXO C – Relação da empresas de transporte coletivo de Campos dos Goytacazes e suas correspondentes linhas urbanas e distritais.

Nº	AUTO VIAÇÃO CORDEIRO LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	CAMPOS X DORES DE MACABÚ	54	987
Nº	AUTO VIAÇÃO SÃO JOÃO LTDA LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	CENTRO X JOCKEY CLUB VIA QUITETE	16	3139
02	CENTRO X JOCKEY CLUB VIA DRIVE-IN	16	1585
03	CENTRO X NOVO JOCKEY	XX	XX
04	CENTRO X JOCKEY CLUB VIA UENF	XX	XX
05	CENTRO X USINA SANTO ANTONIO	12	449
06	CENTRO X ALPHAVILLE	13	399
07	CENTRO X IPS VIA JOAO MARIA	11	2391
08	CENTRO X IPS VIA LEO	11	XX
09	CENTRO X P. AURORA	12	2353
10	CENTRO X P. SÃO BENEDITO	11	1424
11	CENTRO X CARVAO	27	215
*12	CENTRO X LAGOA DAS PEDRAS	18	417
*13	CENTRO X CALABOUÇO VIA NOGUEIRA	12	2669
14	CENTRO X CALABOUÇO VIA LAPA	12	XX
*15	CENTRO X SANTA ROSA VIA NOGUEIRA	16	2084
*16	CENTRO X SANTA ROSA VIA N. MUNDO	16	XX
17	CENTRO X SANTA ROSA VIA LAPA	16	XX
*18	CENTRO X P. NOVA CAMPOS	13	592
*19	CENTRO X P. NOVO MUNDO	10	1061
*20	CENTRO X P. BONSUCESSO	18	1448
*21	CENTRO X P. CIDADE LUZ	13	1489
*22	CENTRO X P. CID. LUZ VIA ESC. AGROT.	XX	XX
*23	CENTRO X ESCOLA AGROTÉCNICA	13	801
*24	CENTRO X FUNDAO	13	1409
25	CENTRO X P. PRAZERES	10	2613
26	CENTRO X ARAÇÁ	24	97
*27	CENTRO X PECUÁRIA VIA P. VARGAS	12	2010
*28	CENTRO X PECUÁRIA VIA SÃO FIDÉLIS	XX	XX
*29	CENTRO X USINA SÃO JOAO	20	526
30	SHOPPING ESTRADA X JOQUEY CLUB	XX	XX
*31	J. AEROPORTO X P. TARCISO MIRANDA	30	312
32	IPS X SHOPPING ESTRADA	XX	XX
33	AEROPORTO X SHOPPING ESTRADA	XX	XX
34	P. PRAZERES X SHOPPING ESTRADA	XX	XX
35	CEASA X US. STº ANTONIO VIA RODOV.	XX	XX
36	RODOVIÁRIA X KM 8	XX	XX
Nº	EMPRESA BRASIL S/A LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	CENTRO X PENHA VIA FORMOSA	18	540
02	CENTRO X P. SÃO CAETANO	8.8	264
03	CENTRO X PENHA VIA RODOVIÁRIA	21	630
04	CENTRO X P. BELA VISTA	18	534
*05	BELA VISTA X NOVA BRASÍLIA	24	720
06	PENHA X SHOPPING ESTRADA	21	630
07	CENTRO X FAZENDINHA VIA V. MANHAES	27	804
08	BELA VISTA X HIPER RONCETTI	24	720

Nº	VIAÇÃO JACARANDÁ LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X MUNDEUS	33	XX
Nº	VIAÇÃO RANGEL LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X POÇO GORDO	36	88
02	RODOVIÁRIA X SÃO BENEDITO	50	520
03	RODOVIÁRIA X BEIRA DO TAÍ	33	372
*04	PECUÁRIA X PENHA	27	4295
05	PENHA X SHOPPING	XX	XX
Nº	VIAÇÃO S. JOÃO DA BARRA LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X CORREGO FUNDO	58	180
02	RODOVIÁRIA X MONTE NEGRO	36	220
03	RODOVIÁRIA X XEXÉ	60	360
04	CENTRO X GOYTACAZES	30	2956
05	CENTRO X DONANA	24	287
06	CENTRO X PQUE TROPICAL	20	204
07	GOYTACAZES X SHOPPING ESTRADA	36	775
08	CENTRO X P. SARAIVA	24	1211
09	CENTRO X LINHA DO LIMÃO	26	775
Nº	AUTO VIAÇÃO SÃO JOÃO LTDA. LINHAS DISTRITAIS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X BOA VISTA ITALIANA	56	24
02	RODOVIÁRIA X SÃO LUIS DE MUTUCA	58	60
03	RODOVIÁRIA X MORRO DO COCO	46	180
04	RODOVIÁRIA X MURUNDU VIA VILA NOVA	60	120
05	RODOVIÁRIA X MURUNDU VIA COLONIA	63	60
06	RODOVIÁRIA X VILA NOVA	42	120
07	RODOVIÁRIA X DIVISA	65	180
08	RODOVIÁRIA X SANTA MARIA	70	60
09	RODOVIÁRIA X SANTO EDUARDO	87	120
10	RODOVIÁRIA X CONSELHEIRO JOSINO	30	240
Nº	VIAÇÃO SIQUEIRA LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	CENTRO X CAPÃO CIRCULAR VIA IPS	12	1290
02	CENTRO X CAPÃO CIRCULAR VIA TURF	13	XX
03	RODOVIÁRIA X TOCOS	XX	XX
04	RODOVIÁRIA X PONTA GROSSA	XX	XX
05	RODOVIÁRIA X COQUEIRO DE TOCOS	XX	XX
Nº	VIAÇÃO TAMANDARÉ LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
*01	CENTRO X AV. PELINCA	11	1110
02	CENTRO X P. SANTO AMARO	10	1650
03	CODIN X N. BRASILIÁ	42	960
*04	CENTRO X N. BRASILIA V. P. VARGAS	13	1920
*05	CENTRO X N. BRASILIA V. S. FIDELIS	XX	XX
06	CODIN X BELA VISTA	44	1800
*07	N. BRASILIA X BELA VISTA	22	90
08	CENTRO X SHOPPING ESTRADA	10	1080

N ^o	E. PROGRESSO DE CAMPOS LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X FAROL DE SÃO TOMÉ	50	1172
02	RODOVIÁRIA X SANTO AMARO	37	104
03	RODOVIÁRIA X BAIXA GRANDE	33	804
04	RODOVIÁRIA X SATURNINO BRAGA	24	80
05	RODOVIÁRIA X LARGO DO GARCIA	33	160
06	RODOVIÁRIA X MULACO VIA SANTO AMARO	42	80
07	RODOVIÁRIA X PITANGUEIRAS	37	80
08	RODOVIÁRIA X QUIXABA VIA RIO DOCE	50	240
09	RODOVIÁRIA X C. DE S. PEDRO VIA R. DOCE	53	180
10	CENTRO X CAMPO LIMPO	18	2540
11	CENTRO X P. IMPERIAL	08	2200
12	P. IMPERIAL X HIPER RONCETTI	12	528
13	J. NOVO FAROL X TERMINAL PESQ. CIRC.	16	2196
N ^o	EMPRESA SÃO SALVADOR LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X TRAVESSAO	40	XX
02	RODOVIÁRIA X KM 10	20	XX
03	RODOVIÁRIA X BALANÇA RANGEL	44	XX
04	RODOVIÁRIA X CAMPELO	60	XX
05	RODOVIÁRIA X FAZENDA MOROMBA	53	XX
06	RODOVIÁRIA X RIBEIRO DO AMARO	53	XX
07	RODOVIÁRIA X DESTERRO	80	XX
08	RODOVIÁRIA X CANAÃ	32	XX
*09	CENTRO X NOVA BRASÍLIA	15	XX
N ^o	RÁPIDO SÃO CRISTÓVÃO LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X CORRENTEZA	42	120
02	RODOVIÁRIA X FURADINHO	62	240
03	RODOVIÁRIA X SERRINHA	110	1430
04	RODOVIÁRIA X CAXETA	86	2238
05	RODOVIÁRIA X SANTA RITA	50	1500
N ^o	ROGIL TRANSP. RODOVIÁRIO LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	RODOVIÁRIA X TOCOS	30	XX
02	RODOVIÁRIA X MARCELO	XX	XX
03	RODOVIÁRIA X SÃO MARTINHO	XX	XX
04	RODOVIÁRIA X SAPUCAIA	XX	XX
05	RODOVIÁRIA X SANTA CRUZ	XX	XX
06	RODOVIÁRIA X FAZ. GRANDE	XX	XX
07	RODOVIÁRIA X DESERTO	XX	XX
08	RODOVIÁRIA X RIO PRETO	XX	XX
N ^o	VIAÇÃO CONQUISTENSE LTDA. LINHAS	KM	VIAGENS/MÊS
01	P. OLIVEIRA BOTELHO VIA SÃO PEDRO	16	600
02	P. OLIVEIRA BOTELHO VIA SANDU	10	600
03	P. UNIVERSIDADE	15	750

Nº	VIAÇÃO TAMANDARÉ LTDA. CONTINUAÇÃO	KM	VIAGENS/MÊS
09	CENTRO X S. ESTRADA VIA SÃO CAETANO	12	1080
*10	CENTRO X PECUÁRIA PRES. VARGAS	12	1920
*11	CENTRO X PECUÁRIA VIA SÃO FIDELIS	XX	XX
12	CENTRO X URURAI	27	2160
13	CENTRO X TAPERA	18	180
*14	CENTRO X ELDORADO	19	2340
*15	CENTRO X P. GUARUS	15	2970
*16	CENTRO X P. GUARUS VIA N. MUNDO	15	XX
*17	CENTRO X P. GUARUS VIA BEIRA LAGO	15	XX
18	CENTRO X J. CARIOCA VIA LAPA	20	1860
*19	CENTRO X J. CARIOCA VIA RUA 2	XX	XX
*20	CENTRO X J. CARIOCA VIA STº. ANTONIO	XX	XX
*21	CENTRO X J. CARIOCA VIA XV DE NOVENBRO	XX	XX

1ª OBS.: ONDE ESTA ESCRITO “CENTRO” SÃO CONSIDERADAS LINHAS URBANAS E ONDE ESTA ESCRITO “RODOVIÁRIA”, SÃO CONSIDERADAS LINHAS DISTRITAIS.

2ª OBS.: AS LINHAS DESTACADAS COM ATERISCOS ANTES DOS NÚMEROS NÃO PASSAM PELA AV. VISCONDE DO RIO BRANCO NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE A RUA TENENTE CORONEL CARDOSO E AV. NILO PEÇANHA.