

## **MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE SANTOS DUMONT/MG: IMPACTOS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

Felipe Ramon de Araújo, Orientador Prof. Leonardo Amorim do Araújo, Orientadoras Profa. Sarah Munck Vieira e Profa. Lisleandra Machado

*INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO SUDESTE DE MINAS GERAIS – IF SUDESTE MG – CAMPUS SANTOS DUMONT, fehsd@hotmail.com, leonardo.araujo@ifsudestemg.edu.br, sarah.vieira@ifsudestemg.edu.br, lisleandra.machado@ifsudestemg.edu.br*

**Introdução** Este artigo é resultado do trabalho de conclusão de curso com o intuito da emissão de certificado do curso Técnico em Transporte de Cargas e também diz respeito sobre a mobilidade urbana da cidade de Santos Dumont, Minas Gerais, tratando dos seus impactos para pessoas com deficiência e inclui o histórico de acessibilidade do município. As variáveis contidas nos relatórios abordados foram identificadas por meio de questionários aplicados a população. Identificou-se que o público alvo apresenta 32% do total da população, sendo considerado nessa situação pessoas com pouca, média ou alta dificuldade de se locomover ou escutar, no caso de deficientes auditivos. Esse trabalho tem o intuito de averiguar todo o processo logístico na cidade de Santos Dumont, bem como o funcionamento da mobilidade urbana e a acessibilidade para a população em geral. Localizado próxima a microrregião de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, o município de Santos Dumont foi fundado em 27 de julho de 1889, a cidade cresceu à beira da Estrada Real (1999). Inicialmente, o Barão de Ibituruna batizou o local com o nome de Palmyra. Desde então, ocorreram alterações no local, como o desvio de águas pluviais e nivelamento das ruas. Já em 31 de julho de 1932, a área é denominada por Santos Dumont, em homenagem ao pai da aviação Alberto Santos Dumont, que era filho do Engenheiro Henrique Dumont, responsável pelas construções iniciais de grande parte da cidade. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018), a cidade apresenta uma população de 47.561 (quarenta e sete mil, quinhentos e sessenta e um) habitantes e uma extensão territorial de pouco mais de 637 quilômetros quadrados. A ocupação da região ocorreu de forma desordenada, sem nenhum tipo de planejamento quanto aos meios de transporte, locomoção e ocupação da população na época. Vale ressaltar que nesse período a principal forma de transporte coletivo era o trem, modal ferroviário que na atualidade não é usado mais na cidade para o traslado de passageiros. De acordo com estudos realizados pelo IBGE, em 2010, a cidade apresentava 46.284 habitantes na cidade, dos quais 41320 (quarenta e um mil, trezentos e vinte) pessoas e 4964 (quatro mil, novecentos e sessenta e quatro)

(83) 3322.3222

contato@conedu.com.br

[www.conedu.com.br](http://www.conedu.com.br)

As pessoas compõem as zonas urbana e rural, respectivamente. Em seu segundo artigo, Plano Diretor Participativo do município de Santos Dumont (Lei nº 4.241/2012), compromete-se em universalizar o acesso à terra urbanizada, ao trabalho e a renda, à moradia, à mobilidade e acessibilidade, ao transporte público, às infraestruturas e demais equipamentos e serviços urbanos. Ainda acerca de mobilidade, o plano alega priorizar o uso de transportes não motorizados e do transporte público sobre os tipos motorizados. Todavia, nota-se pouco incentivo na melhoria de tais prestações de serviços, ainda mais ao considerar a ausência da infraestrutura para os passeios em muitas ruas e a ausência de ciclovias na cidade, o que impede o caminhar seguro das pessoas e dos ciclistas. Observa-se, no entanto que, apesar de ser uma considerada uma cidade de pequeno porte, a cidade de Santos Dumont apresenta um alto índice de circulação de veículos. A cidade apresenta 17113 (dezessete mil, cento e treze) veículos em seu total, entre 9717 (nove mil, setecentos e dezessete) automóveis, 434 (quatrocentos e trinta e quatro) caminhões, 79 (setenta e nove) caminhões tratores, 952 (novecentos e cinquenta e dois) caminhonetes, 487 (quatrocentos e oitenta e sete) camionetas, 109 (cento e nove) micro-ônibus, 4430 (quatro mil, quatrocentos e trinta) motocicletas, 220 (duzentas e vinte) motonetas, 162 (cento e sessenta e dois) ônibus, 2 (dois) tratores, 84 (oitenta e quatro) utilitários e 437 (quatrocentos e trinta e sete) demais veículos. **Metodologia** Após a realização dos estudos, a metodologia consistiu na identificação de 4110 (quatro mil, cento e dez) pessoas apresentam deficiência de locomoção ou restrição de movimentos, representando 8,64% do total. No que tange, a urbanização das vias, 50% do município apresenta vias urbanizadas, na qual 17.113 (dezessete mil, cento e treze) veículos são beneficiados. Tais informações reforçam a importância dessa pesquisa, o que foi permitido levantar os seguintes questionamentos: (i) todo o sistema logístico atende as pessoas de maneira igualitária e adequada? (ii) Qual a relação entre a circulação dos veículos e as deficiências apresentadas? Para responder essas perguntas foram aplicados questionários feitos em campo, pesquisas bibliográficas nos arquivos da biblioteca municipal e, principalmente, a associação de pessoas com deficiência. Ademais, desenvolveu-se uma pesquisa estatística em que 75 entrevistados responderam as seguintes questões: (i) Qual sua idade? (ii) Qual a renda da família? (iii) Apresenta algum tipo de deficiência? (iv) Utiliza o transporte público coletivo? (v) Quantas vezes durante o dia e qual o tempo do trajeto? (vi) Já houve algum atraso que impactou um compromisso, como por exemplo, uma consulta médica? Para a obtenção dos dados, os questionamentos foram direcionados com prévia elucidação dos fatos, o que delineou o assunto e

evitou-se a fuga ao tema. A pesquisa obedeceu à ordem aleatória e envolveu variáveis quantitativas e qualitativas com o intuito de verificar os problemas locais existentes e a proporção em que eles ocorrem. Dos mais de 17 mil veículos em tráfego na cidade, apenas 1,59% correspondem ao transporte público. Existe apenas uma empresa de transporte coletivo urbano, que possui 16 linhas em funcionamento, com horários de ônibus que variam de 30 em 30 minutos à de uma em uma hora. Para entender se o serviço prestado atende bem a população, foi desenvolvida uma pesquisa estatística e estudado seus resultados a partir das respostas do público referenciado. **Resultados e Discussão** De acordo com as informações a seguir, verificou-se que a maior parte dos entrevistados apresenta menos de 40 anos de idade, ou seja, 72% estão entre 14 e 40 anos, e 28% estão acima de 41 anos. O número de mulheres é predominante (64%) e utilizam o transporte, portanto, como meio de acesso ao trabalho e as escolas ou faculdade. Outra variável aprofundada foi sobre a renda família, conforme pode ser verificado na informação a seguir, 43% dos entrevistados, tem renda de 1 salário mínimo, o que torna a passagem de dois reais e quarenta e cinco centavos (valor data em maio/2018) um agravante para muitas famílias, que ficam impossibilitadas de se movimentarem para locais mais distante, já que essa despesa impactará na economia familiar. Outrossim, não há nenhuma medida de integração de terminais ou de veículos que ocasione em economia para o passageiro, uma vez que sempre que embarque ou desembarca, a passagem deve ser paga novamente. Em cidades de grande porte e que priorizam a mobilidade urbana e acessibilidade, vê-se o contrário: com apenas um ticket pago é possível realizar mais de uma viagem, o que melhora a mobilidade urbana e a qualidade de vida. Observou-se que 75% dos entrevistados dependem do transporte público, na maioria dos casos por até 5 vezes na semana. Ao aprofundarmos mais as perguntas, coletou-se a seguinte informação: que entre os 75 entrevistados, 27 apresentaram algum tipo de problema de saúde que pode ser ou não associado à um problema logístico da cidade. O principal posto de atendimento de saúde fica no bairro denominado Quarto Depósito, localizado próximo à saída sul da cidade, onde recebe a maioria das linhas de ônibus. Porém, há muitos bairros afastados, com quantidade reduzida de horários que impedem os habitantes de serem atendidos ou marcar uma consulta quando necessário. Outro problema refletiu-se sobre as pessoas com deficiência, tanto de mobilidade ou mobilidade reduzida, visto que os veículos disponibilizados na cidade apresentam falta de tecnologia para atender esse público. Apesar de alguns ônibus possuírem plataforma elevatória, em entrevista com a empresa responsável pelo transporte coletivo urbano constatou-se que tem problemas de manutenção, levando a pessoa com deficiência a perda da sua autonomia ao terem que ser carregados por funcionários da empresa transportadora.

Percebe-se, portanto, a necessidade de políticas de acessibilidade voltadas para esse público, visando garantir condições igualitárias de mobilidade. No entanto, não é o que ocorre na atualidade. Não somente os portadores de deficiência, mas também pessoas com algum problema de saúde ficam impossibilitadas de procurarem médicos dependendo da distância que se residem, pois conforme dito anteriormente, a empresa responsável pelo transporte público possui serviços limitados, impedindo-os de irem de um local para outro. **Conclusões** De acordo com os estudos estatísticos realizados nesse trabalho, identificamos que a cidade de Santos Dumont surgiu sem um devido planejamento, o que originou problemas em seu sistema logístico de transporte, desde a falta de veículos para realizar o transporte de passageiros até a falta de concorrências que ofereçam valores acessíveis, permitindo a livre circulação de pessoas. Uma quantidade considerada dos entrevistados já foram impactados pela má prestação de serviços disponibilizada pela única empresa de transporte. Os prejuízos causados vão desde atraso para chegar ao trabalho ou escola, até mesmo perder consultas médicas, o que explica o número de pessoas com algum tipo de doenças a serem controladas. Além disso, 32% da população apresenta algum tipo de deficiência: visual, motora ou auditiva. No entanto, não existe política local para inserir esse grupo na mobilidade urbana, visto que os veículos que compõem o transporte coletivo urbano não estão todos adaptados e os que estão apresentam defeito de elevadores. Nesse sentido, torna-se necessário a intervenção do poder municipal para elaborar um plano diretor que atenda a todos e todas de maneira igualitária, buscando aprimorar o acesso para portadores de necessidade especiais e garantir que o transporte coletivo seja priorizado dentro do município.

## Referências

INSTITUTO DA ESTRADA REAL. Estrada Real. 1999. Disponível em: < <http://www.institutoestradaareal.com.br/estradaareal>>. Acesso em: 12/12/2017.

IBGE. SANTOS DUMONT/MG. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santos-dumont/panorama>. Acesso em: 27/05/2018

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS DUMONT. LEI Nº. 4.241 de 19 de dezembro de 2012. Plano Diretor Participativo do Município de Santos Dumont. Disponível em: < <http://www.santosdumont.mg.gov.br/plano-diretor>>. Acesso em: 12/12/2017.

**Autores:** Felipe Ramon de Araújo, Orientador Prof. Leonardo Amorim do Araújo, Orientadoras Profa. Sarah Munck Vieira e Profa. Lisleandra Machado.

**Afiliação autores:** INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO SUDESTE DE MINAS GERAIS – IF SUDESTE MG – CAMPUS SANTOS DUMONT, [feehsd@hotmail.com](mailto:feehsd@hotmail.com), [leonardo.araujo@ifsudestemg.edu.br](mailto:leonardo.araujo@ifsudestemg.edu.br), [sarah.vieira@ifsudestemg.edu.br](mailto:sarah.vieira@ifsudestemg.edu.br), [lisleandra.machado@ifsudestemg.edu.br](mailto:lisleandra.machado@ifsudestemg.edu.br).