



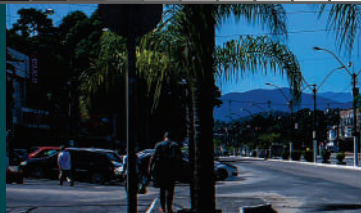
AGENDA ITABORAI 2030: TRANSPORTE











SUMÁRIO

<i>Por que o transporte?</i>	4
<i>Como pensar o transporte em Itaboraí?</i>	6
<i>Pega a visão das ODS</i>	9
<i>Cadê o trêm?</i>	12
<i>Pega a visão do Transporte em Itaboraí</i>	16
<i>a. Rodoviárias</i>	18
<i>b. Linhas de Ônibus</i>	19
<i>c. Distribuição Geográfica do Transporte</i>	20
<i>Pega essa visão e coloca em prática, gestor!</i>	26
<i>a. Gestão Pública e Participativa</i>	27
<i>b. Meio Ambiente também é direito</i>	31
<i>c. Tem que chegar até mim!</i>	33
<i>d. A margem também é centro.</i>	36
<i>Fala Morador</i>	39
<i>Fala Leste Fluminense</i>	46



Por que o transporte?



Por que o transporte?

Desde sempre os meios de transporte têm desempenhado um papel fundamental quando refletimos sobre mobilidade urbana, cultura, economia, entre outras temáticas. Transportes fluviais, ferroviários e aéreos são um desses modais. Nosso foco nesta Agenda será voltado para o transporte rodoviário, com ênfase no ônibus público. Isto porque quando refletimos sobre o transporte, no seu sentido mais amplo, estamos pensando sobre acesso a outros ambientes culturais e aquilo que eles podem fornecer enquanto capital intelectual e monetário. Com a complexificação das sociedades e a instauração do sistema capitalista, enquanto um modo de produção e de acumulação de capital, o transporte passou a ser um fator determinante para refletirmos sobre segregações espaciais e acesso aos centros das cidades.

“Qualificação de outras empresas de transporte para o Município, mais empenho dos governantes do município de Itaboraí para melhorar a qualidade do transporte público, mais linhas de ônibus para os locais de difícil acesso.”

Usuário do Transporte, 26 anos



Em Itaboraí, município localizado no Leste Fluminense da Região Metropolitana no estado do Rio de Janeiro, a história se repete. A monopolização de um serviço público por uma empresa privada tem sido a maior dificuldade encontrada para que possamos refletir sobre a democratização deste tipo de transporte. Das formas existentes para a mobilidade urbana o ônibus tem sido a principal, porque as outras modalidades de transporte foram e são sub aproveitadas, o que se configura também como um erro de gestão pública que passa décadas.



Como pensar o Transporte em Itaboraí?



Como pensar o Transporte em Itaboraí?

As escolhas metodológicas feitas pelo Observatório de Itaboraí foram tomadas levando em conta diversos fatores que perpassam a experiência vivida dos membros da organização até a busca por uma amostra simbólica da percepção do usuário do transporte. Estas escolhas surgiram para que pudéssemos garantir que este relatório rompesse as linhas abstratas de proposições e pudesse fazer sentido para todos os moradores do Leste Fluminense. Nosso objetivo é conseguir impulsionar a criação de transportes públicos de qualidade e para isso tomamos as seguintes iniciativas:

1. Escolha do tema

A partir da experiência vivida no município pelos membros do Observatório em relação ao histórico no que tange a problemática do monopólio do transporte público.

3. Pesquisa de campo

Em pontos de ônibus pelo município de Itaboraí para a realização do questionário voltado para o usuário.

5. Diálogo com organizações sociais

Para obter a experiência de outras organizações que vem atuando em seus municípios e sua relação com o transporte.

2. Levantamento bibliográfico

Para a compreensão e entendimento conceitual sobre o transporte público, mobilidade e acesso a cidade.

4. Diálogo com os Gestores Municipais

Para aplicar um questionário sobre como a sua gestão pode impactar o transporte público municipal.

Esses foram os pontos pensados pelo Observatório de Itaboraí para realização de uma Agenda propositiva e representativa visando a melhoria da qualidade do transporte público no município.



“Criar melhorias para as estradas, acabar com o monopólio da empresa de ônibus e gerar mais trabalho para população do município de Itaboraí.”

Usuário do Transporte, 61 anos





Pega a visão das ODS



Pega a visão das ODS

O que são as ODS? ODS é a sigla para Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. A ONU (Organização das Nações Unidas) criou 17 ODS 's como uma forma de realizar um apelo global para fomentar ações que pudessem combater diversas questões como erradicação da pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir paz e prosperidade a todos.



A intenção é que essas proposições possam ser atingidas até 2030 a fim de desacelerar as problemáticas sociais que acometem as populações ao redor do mundo. Para nós, moradores de Itaboraí, pensando em transporte e nas temáticas que o implicam, podemos dizer que estamos alinhados com as seguintes ODS's.

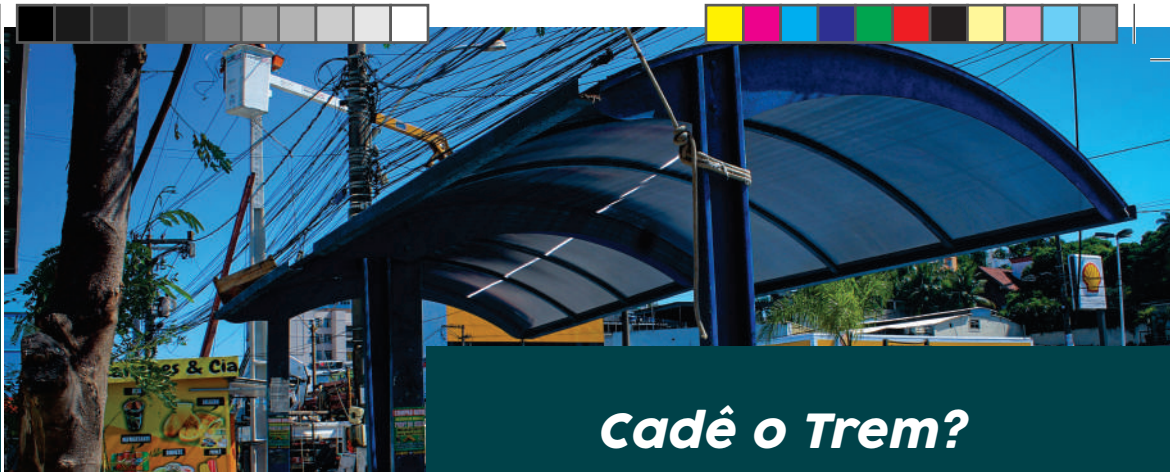


Das 17 ODS's está Agenda está alinhada com algumas metas de 10 ODS's. Acima podemos ver as ODS's relacionadas a Agenda Itaboraí 2030.





Cadê o Trem?



Cadê o Trem?

Em **Vendas das Pedras**, bairro do distrito Itaboraí, havia, em 1970, uma Estação Ferroviária. Uma das características do bairro era, e é até hoje, o fluxo intenso de automóveis. O dinamismo comercial se dava frente a expressiva presença da cerâmica, o que sofreu mudanças durante a década de 1980 com a diminuição da produção de cerâmica e a desativação dos trens de passageiros para a região.

Porto das Caixas foi uma das províncias mais importantes do Rio de Janeiro na época do Império, no século XVI. Por conta da sua localização, perto do Rio Aldeia, uma das vertentes do Rio Macacu, foram criados portos fluviais e armazéns destinados a recolher os produtos das regiões vizinhas. A história de porto das caixas muda com a construção das estradas ferroviárias na região. Os caminhos se tornaram um problema por conta das más condições, pontes destruídas, estradas alagadas,

causando prejuízos às tropas de mulas. Na mesma medida os rios, com diversos trechos obstruindo as navegações causando danos nos artigos transportados.

Vai ser a partir do séc. XIX, iniciou-se o projeto de construção de uma ferrovia que ligaria as zonas de produção do interior com a Corte substituindo assim o transporte por estradas e vias navegáveis. Com a inauguração do primeiro trecho da ferrovia, entre Porto das Caixas e Cachoeiras, a partir da atuação de Cândido José Rodrigues Torres, o Barão de Itambê, um dos direitos da estrada de Ferro Cantagalo, Porto das Caixas amplia sua importância comercial.

Em 1931, no período de intervenção, Ari Parreiras, governou o estado e realizou grandes obras como escola, abriu estradas e construiu pontes por todo o município. Foi sob a sua



administração que foram instaladas linhas regulares de ônibus entre Niterói e outros municípios. Foi na década de 30 em que foi desenvolvido o incentivo governamental ao sistema rodoviário em Itaboraí.

O prefeito da época, Sylvio Costo, apoiou as medidas no transporte rodoviário e proibiu o trânsito de carros de boi com eixo móvel e isentou de impostos as empresas que iriam organizar o transporte. Assim, foi criada em 1950 a Rodovia Tronco Norte Fluminense, a RJ-104, conhecida como Rodovia Amaral Peixoto. Tudo isso, junto a RJ-116, a rodovia foi criada de acordo com o Plano Rodoviário Fluminense realizado pelo governo de Amaral Peixoto. A Avenida 22 de Maio também faz parte da RJ-104, entretanto, é administrada pelo município. Em 1988 com a construção da BR-101 Via Duques o comércio foi o maior afetado. A mobilidade, neste caso, contribuiu para o enfraquecimento do número de circulação de pessoas no município e a movimentação do comércio. Entre 1980 e 1983 as linhas foram operadas pela Auto Aviação 1001 até que passou os municípios de Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu, Laranjal e Itaboraí para a Riolta. Neste mesmo período também circulava no município a Viação Itaboraí, Aquarius, Transportes Novais e Auto Vidil. Em 1985 a Rio Ita

cria a Maravilha AutoOnibus que atua municipalmente em Itaboraí e São Gonçalo iniciando sua operação em 1986. As frotas Rosana, DelRey, Opala e 1001, que um dia já atuaram no município foram se destituídas, por diversos motivos. A Rio Ita acabou comprando boa parte das frotas possibilitando montar um forte monopólio no Leste Fluminense.



Áreas de atuação da **Rio Ita no** Leste Fluminense





Pega a visão do Transporte



Pega a visão do Transporte

Itaboraí, cidade localizada ao centro do Leste Metropolitano, compõe juntamente às cidades de Niterói, São Gonçalo, Maricá, Tanguá e Rio Bonito, a Região Metropolitana III, somando cerca de 2 milhões de habitantes. Suas cidades circunvizinhas são, a norte, Guapimirim e Cachoeiras de Macacu; a sudoeste, São Gonçalo; a leste, Tanguá (antes de sua emancipação, tínhamos Rio Bonito como município vizinho. As cidades possuem bastante relação); e ao sul, Maricá.

Notamos que ao passar dos anos não houve esforços para a manutenção e continuação de uma diversidade de meios modais existentes no município fazendo com que o meio rodoviário seja o único. Temos por principais destinos intermunicipais, primordialmente (para fins de trabalho, educação, lazer, turismo e cultura) as cidades do Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo, localizadas a oeste do município e de forma secundária, (lazer e turismo) Tanguá, Rio Bonito, que também são caminho para a Região dos Lagos.

As principais linhas que passam pelo nosso município são do Grupo Rio Ita, empresa sediada em São Gonçalo (Leste Fluminense) que compreende as viagens Expresso Rio de Janeiro, Viação Tanguense, Expresso Tanguá, Transturismo Rio Minho, Auto Ônibus Fagundes, a Maravilha Auto Ônibus e a Rio Ita, sendo as últimas três as que atendem o município de Itaboraí com maior expressão. Segundo a empresa, que existe e opera desde 1954, a Rio Ita é uma operadora do transporte intermunicipal de passageiros por ônibus que atende a milhares de pessoas nos seus deslocamentos diários pela Região Metropolitana, entre as cidades de São Gonçalo, Niterói, Rio de Janeiro, Itaboraí, Cachoeiras de Macacu, Rio Bonito e Tanguá, chegando até a Região dos Lagos, nos municípios de Saquarema e Araruama.



“Uma lei que pudesse valorizar a via que o ônibus passa, para que pudesse ter uma conservação do próprio.”

Usuário do Transporte, 18 anos

a. Rodoviárias

Rodovias Federais

A BR-493, que, desde o distrito de Manilha, nos liga ao distrito de Itambi, às cidades de Guapimirim e Magé, às Regiões Serrana e Baixada Fluminense, a BR-101, que ao passar por Itaboraí também é conhecida como Via Duques.

Rodovias Estaduais

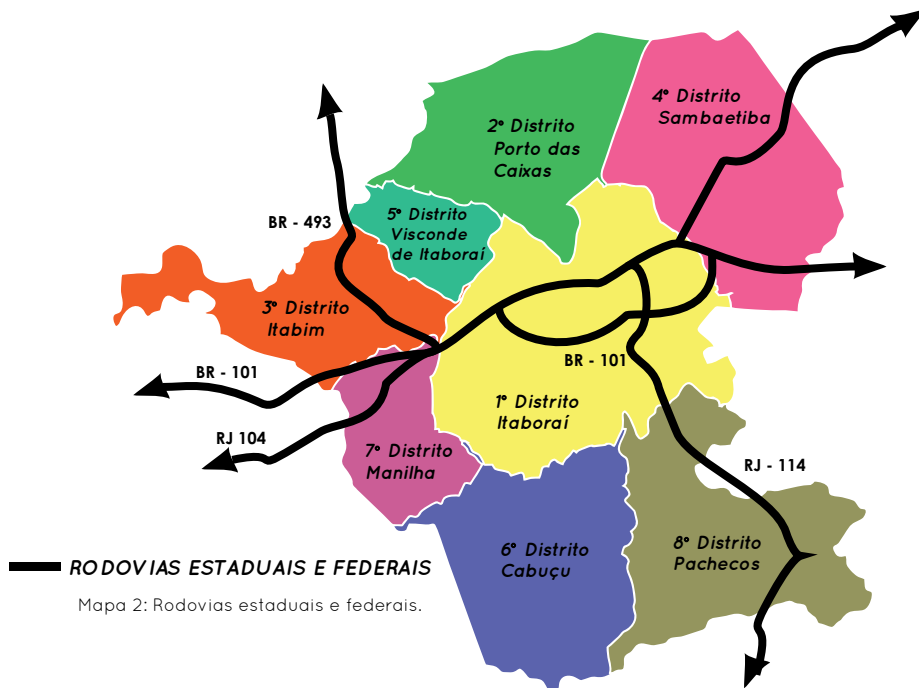
A RJ-104, que liga Itaboraí a São Gonçalo e Niterói, se originando em Manilha e passando por bairros como Apollo II e III e Marambaia, a RJ-114, que passa por bairros como Venda das Pedras, Quissamã e Pachecos e nos ligam a Maricá e à Região dos Lagos, a RJ-116, que nos ligam a Cachoeiras de Macacu e à Região Serrana.

Avenidas Municipais

A Avenida 22 de Maio, que é a principal via da cidade, é um trecho da Rodovia RJ-104 e compreende toda a extensão do 1º distrito, a Avenida Carlos Lacerda, que liga Venda das Pedras a bairros como Areal e Porto das Caixas, a Avenida Prefeito Milton Rodrigues Da Rocha, em Manilha que se estende por toda a extensão do Centro de Manilha e se transformando em Estrada das Pitangas ao chegar em Cabuçu, a Estrada do Pico.

“Pavimentar as ruas e melhorar os ônibus.”

Usuário do Transporte, 25 anos



b. Linhas de ônibus

Temos uma linha que atende exclusivamente o município, a Maravilha Auto Ônibus, empresa do Grupo Rio Ita, e uma linha de ônibus intermunicipais, também do Grupo Rio Ita. Em seguida mostramos as linhas intermunicipais e municipais.

01	Itaboraí - Pacheco
03	Beira Rio - Aldeia da Prata
05	Alto do Jacu - Manilha
06	Visconde - Itambi
08	Reta Nova - Calundu
10	Venda das Pedras - Bairro Amaral
11	Sambaetiba - Manilha
13	Itaboraí - Visconde

14	Joaquim de Oliveira - Bairro Esperança
15	Venda das Pedras - Marambaia
16	Reta Velha - Apollo III
17	Visconde - Itambi (Circular)
22	B.N.H. da Reta - Helianópolis
23	Venda das Pedras - Visconde (via São Joaquim)
31	Itaboraí - Pacheco
38	Alto do Jacu - Itaboraí



46	Vda. das Pedras - Itaboraí (via N. Cidade)
48	Quissamã - Novo Horizonte
49	Itaboraí - Peroba
63	Venda das Pedras - Sapê
65	Itaboraí - Cabuçu
66	Gebara - Hospital
69	Hospital - Joaquim de Oliveira
70	Itaboraí - Curuzu
72	Aldeia da Prata - Sambaetiba
75	Calundú - Nova Cidade
76	Reta Nova - Marambaia (via Hospital)
81	Joaquim de Oliveira - Visconde (via Hospital)
82	Quissamã - Novo Horizonte (Vale do Luar)

Linhas Intermunicipais:

Linhas Fagundes

5721D	Apolo III x Passeio
480M	Apolo III X Niterói
489M	Apolo III X Niterói (Via Br 101)
700M	Alcântara X Curuzu
701M	Alcântara X Itaboraí
703M	Alcântara X Itaboraí (via Sapê)
724D	Marambaia X Candelária

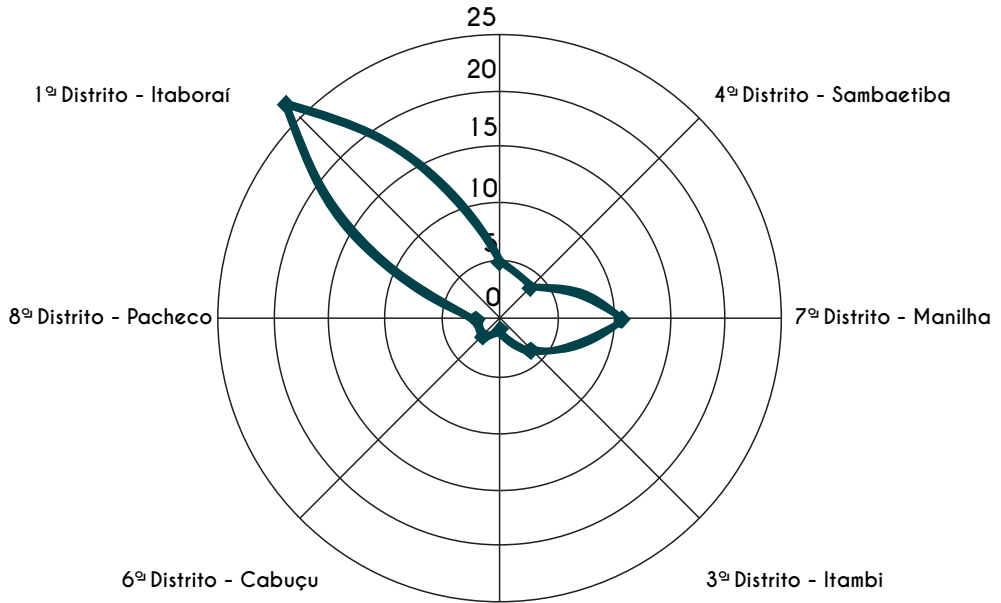
Linhas Rio Ita

565D	Vendas das Pedras x Candelária
413D	Venda das Pedras X Niterói
416M	Manilha x Niterói
424M	Itambi - Niterói (Via Tribobó)
MB14	Itaboraí x Cachoeiras de Macacu
MB10	Itaboraí x Rio Bonito
MB10	Itaboraí x Tanguá
MB36	Itaboraí x Alcântara (Via Visconde)

c. Distribuição geográfica do transporte

Das 29 linhas existentes da viação Maravilha Auto Ônibus, 5 linhas circulam de um ponto a outro dentro do mesmo distrito. 22 linhas têm como ponto de origem ou destino o **1º distrito**, o colocando em **1º lugar**. 10 linhas se originam ou findam no distrito de Manilha, distrito este que é cortado por duas rodovias relevantes, a BR-101 e a RJ-114. O **2º lugar**, portanto, corresponde ao **7º distrito**.





“Mais linhas de ônibus, troca de ônibus, horários acessíveis, passou das 20h a pessoa não consegue pegar ônibus e tarifa mais baixa.”

Usuário do Transporte, 23 anos



1º DISTRITO - ITABORAÍ:



Mapa 3: 1º Distrito - Itaboraí.

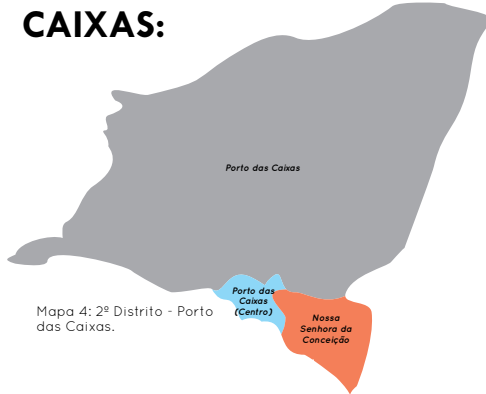
Este é o distrito principal do município e abriga o Centro da Cidade, portanto, a grande maioria das linhas compreendem e muitas inclusive são iniciadas nessa pequena área. Outros bairros que este distrito compreende são, a **Oeste do Centro**, Rio Várzea (Rato Molhado), Outeiro das Pedras, Joaquim de Oliveira, Retiro São Joaquim, Santo Exedito, Bela Vista, Três Pontes. Ao **Sul do Centro**: Sapê, Ampliação, Caluge, Badureco, Nova Cidade, Calundu, Picos. A **Leste do Centro**: Jardim Imperial, Nancilândia, Vinda das Pedras, Quissamã, Colônia, Chácaras Iguá, Itaville, Esperança, Engenho Velho. Ao **Norte do Centro**: Retiro, Sossego, Areal, Jardim Ferma, City Areal, Vila Rica. E as linhas que passam por este distrito são:

Da Maravilha

01	Itaboraí - Pacheco
03	Beira Rio - Aldeia da Prata
05	Alto do Jacu - Manilha
08	Reta Nova - Calundu
10	Venda das Pedras - Bairro Amaral
11	Sambabetiba - Manilha
13	Itaboraí - Visconde
14	Joaquim de Oliveira - Bairro Esperança
15	Venda das Pedras - Marambaia
16	Reta Velha - Apollo III
22	B.N.H. da Reta - Helianópolis
23	Venda das Pedras - Visconde (via São Joaquim)
31	Itaboraí - Pacheco
38	Alto do Jacu - Itaboraí
46	Vda. das Pedras - Itaboraí (via N. Cidade)
48	Quissamã - Novo Horizonte
49	Itaboraí - Peroba
63	Venda das Pedras - Sapê
65	Itaboraí - Cabuçu
66	Gebara - Hospital
69	Hospital - Joaquim de Oliveira
70	Itaboraí - Curuzu
72	Aldeia da Prata - Sambabetiba
75	Calundú - Nova Cidade
76	Reta Nova - Marambaia (via Hospital)
81	Joaquim de Oliveira - Visconde (via Hospital)
82	Quissamã - Novo Horizonte (Vale do Luar)



2º DISTRITO - PORTO DAS CAIXAS:



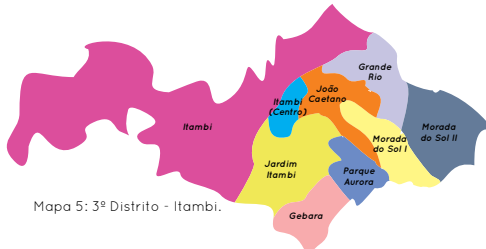
Mapa 4: 2º Distrito - Porto das Caixas.

Os bairros que compreendem este distrito são: Porto das Caixas, Centro de Porto das Caixas e Nossa Senhora da Conceição. Não há linhas que nos liguem especificamente ao distrito de Porto das Caixas. Mas há linhas que perpassam este trecho:

Da Maravilha

06	Visconde - Itambi
13	Itaboraá - Visconde
14	Joaquim de Oliveira - Bairro Esperança
23	Venda das Pedras - Visconde (via São Joaquim)
81	Joaquim de Oliveira - Visconde (via Hospital)

3º DISTRITO - ITAMBI:



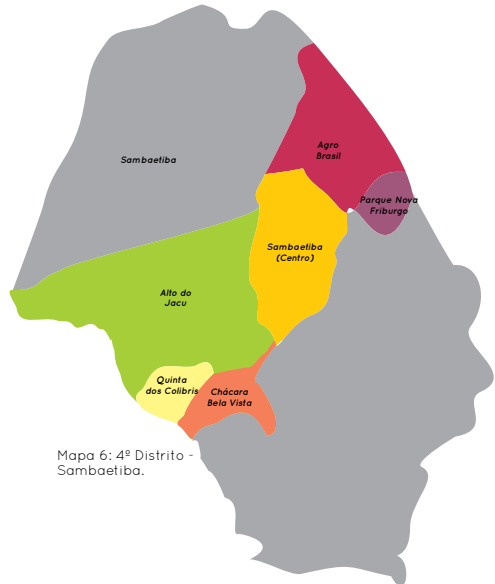
Mapa 5: 3º Distrito - Itambi.

Os bairros que compreendem este distrito são: Itambi, Centro de Itambi, João Caetano, Grande Rio, Jardim Itambi, Gebara, Parque Aurora, Morada do Sol I, Morada do Sol II; E as linhas que compreendem este trecho são:

Da Maravilha

06	Visconde - Itambi
10	Venda das Pedras - Bairro Amaral
17	Visconde - Itambi (Circular)
66	Gebara - Hospital

4º DISTRITO - SAMBAETIBA:



Mapa 6: 4º Distrito - Sambaetiba.

Os bairros que compreendem este distrito são: Sambaetiba, Alto do Jacu, Quinta dos Colibris, Chácara Bela Vista,

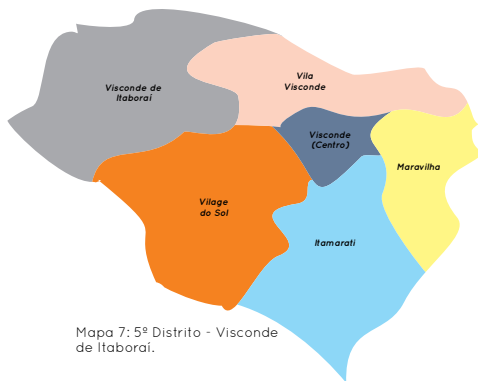


Centro de Sambaetiba, Agro Brasil, Parque Nova Friburgo; E as linhas que compreendem este trecho são:

Da Maravilha

- 05 Alto do Jacu - Manilha
- 11 Sambaetiba - Manilha
- 38 Alto do Jacu - Itaboraí
- 72 Aldeia da Prata - Sambaetiba

5º DISTRITO - VISCONDE DE ITABORAÍ:



Mapa 7: 5º Distrito - Visconde de Itaboraí.

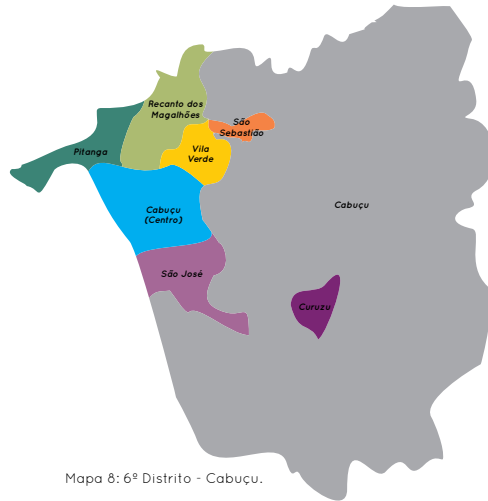
Os bairros que compreendem este distrito são: Centro de Visconde, Maravilha, Itamarati, Vilage do Sol, Vila Visconde, Visconde Itaboraí; E as linhas que compreendem este trecho são:

Da Maravilha

- 06 Visconde - Itambi
- 13 Itaboraí - Visconde
- 17 Visconde - Itambi (Circular)

- 23 Venda das Pedras - Visconde (via São Joaquim)
- 81 Joaquim de Oliveira - Visconde (via Hospital)

6º DISTRITO - CABUÇU:



Mapa 8: 6º Distrito - Cabuçu.

Os bairros que compreendem este distrito são: Cabuçu, Curuzu, São José, Centro de Cabuçu, Vila Verde, São Sebastião, Recanto dos Magalhães, Pitanga; E as linhas que compreendem este trecho são:

Da Maravilha

- 65 Itaboraí - Cabuçu
- 70 Itaboraí - Curuzu



7º DISTRITO - MANILHA:



Os bairros que compreendem este distrito são: Centro de Manilha, Novo Horizonte, Vila Brasil, Apolo II, Marambaia, Granjas Cabuçu, São Miguel, Vila Gabriela, Santo Antônio, Monte Verde, Aldeia da Prata; E as linhas que compreendem este trecho são:

Da Maravilha

03 Beira Rio - Aldeia da Prata

05 Alto do Jacu - Manilha

11 Sambaetiba - Manilha

15 Venda das Pedras - Marambaia

16 Reta Velha - Apollo III

22 B.N.H. da Reta - Helianópolis

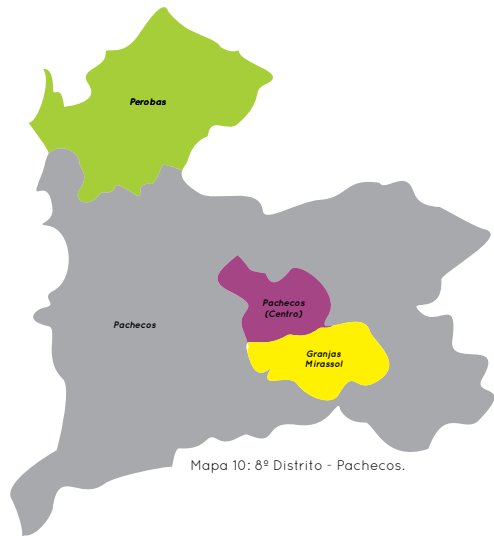
48 Quissamã - Novo Horizonte

72 Aldeia da Prata - Sambaetiba

76 Reta Nova - Marambaia (via Hospital)

82 Quissamã - Novo Horizonte (Vale do Luar)

8º DISTRITO - PACHECOS:



Os bairros que compreendem este distrito são: Pachecos, Centro de Pachecos, Granja Mirassol, Perobas; E as linhas que compreendem este trecho são:

Da Maravilha

01 Itaboraí - Pacheco

31 Itaboraí - Pacheco



***Pega essa visão e
coloca em prática,
gestor!***



Pega essa visão e coloca em prática, gestor!

a. Gestão Pública e Participativa

E quem cuida do Transporte Público?

O poder público municipal é o principal responsável pelo transporte público como previsto na Constituição Federal, inciso V, artigo 30. O município pode decidir que irá cuidar do transporte coletivo diretamente onde gerencia o transporte e toma conta de todos os recursos ou pode conceder o serviço de transporte a empresas privadas através de uma licitação (procedimento que permite que uma empresa realize um serviço público).

“[Cabe ao município] 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”.

Constituição Federal

Conceder não é se isentar!

No nosso caso, o município concedeu, por meio de uma licitação, o cuidado do transporte público ao Grupo Riolta. Entretanto, isso não significa que o município se isenta da gestão, pois cabe ao poder público municipal fiscalizar e monitorar se a empresa está cumprindo suas funções e planejar e fornecer infraestrutura de qualidade. Se a prefeitura achar que a empresa não está realizando as funções como deveria, é possível romper o contrato e abrir uma nova licitação para uma nova empresa ou gerir pessoalmente o transporte.



Fala gestor

A iniciativa de falar com os gestores públicos provém de uma necessidade em entender quais pensamentos e proposições existem em relação ao transporte. Entretanto, o diálogo com os gestores se tornou uma dificuldade frente às tentativas de diálogo e a não obtenção de respostas. Dentro os gestores das Secretarias municipais conseguimos estabelecer diálogo apenas com o gestor da Secretaria de Cultura, Roberto Costa.

“O transporte afeta diretamente todas as Secretarias. O valor da tarifa afeta todos. Falar do transporte é falar sobre família.”

Roberto Costa, Secretário Municipal de Cultura de Itaboraí.



“Qual relação você acredita que a sua Secretaria possui com o transporte público?”

(pergunta realizada pelo Observatório de Itaboraí ao Secretário de Cultura)

“No momento que você leva cultura para o Distrito é justamente para levar a cultura para aqueles que não podem acessar o transporte. Aqueles que nunca foram ao cinema. A apresentação na Praça (Marechal Floriano Peixoto) demanda dinheiro de passagem. Se gastar 10 reais de passagem por pessoa, levar cada membro da família impossibilita o acesso aos eventos no centro. Literatura conectada por Internet, por exemplo, torna a cultura mais acessível.”

Roberto Costa, Secretário Municipal de Cultura de Itaboraí.





“Abaixar o valor da passagem, tratar bem os cadeirantes, ter mais segurança dentro do ônibus já que ninguém respeita ninguém dentro do ônibus. O tratamento de alguns motoristas com os passageiros precisa mudar. E mudar de prefeito.”

Usuário do Transporte, 30 anos





COLOCA EM PRÁTICA, GESTOR!

1. Transparência do monitoramento

Atualizar, dinamizar e ampliar os canais de transparência da prefeitura para ser desenvolvido com o objetivo de aproximar a população da discussão sobre o orçamento e da aplicação de recursos no município. Esclarecimento daquilo que é gasto e arrecadado para que o poder público municipal realize gestão dos recursos com a sociedade civil propondo políticas públicas em parcerias.

2. Fortalecer as políticas intersetoriais

Consolidando atuações conjuntas entre as pastas, o compartilhamento de campanhas, ações, bases de dados e indicadores de desempenho para as tomadas de decisão da administração pública municipal.

3. Realizar compras e licitações públicas com transparência

Adotando princípios de combate à corrupção, critérios de sustentabilidade, publicidade nos custos, nos prazos e em todo o processo licitatório, além da exigência de projeto completo em obras públicas

4. Aprimorar políticas tributárias e sistemas de arrecadação

Revisando incentivos e isenções para as empresas e proprietários de imóveis para ampliar a equidade e o controle, além de estímulos para o uso de notas fiscais nos comércios e serviços.



b. O Meio Ambiente também é direito!



**“Prefeito olhar mais para o povo,
transporte gratuito e ciclovias.”**

Usuário do transporte, 57 anos.

Pensar em um futuro sustentável é pensar em uma vida duradoura e de qualidade. Sabemos que o uso frequente e desenfreado dos meios modais rodoviários geram poluição por conta da emissão de gases. São diversas as substâncias tóxicas que são emitidas pelos automóveis, entre as mais conhecidas são, monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), ozônio (O₃), entre outros. A emissão constante desses gases afetam o sistema respiratório a longo prazo podendo se tornar asma, alergias e problemas cardíacos, segundo a OMS (Organização Mundial de Saúde) essas problemáticas podem levar à morte.





1. Construção de ciclovias

O uso da bicicleta, além de saudável e sustentável, também é uma forma de melhorar a mobilidade urbana de uma cidade. Principalmente utilizada em trajetos curtos, a bicicleta é considerada uma solução para engarrafamento em todo o mundo. Por isso, é importante investir em ciclovias, ciclofaixas e modelos de uso colaborativo de bicicletas pela cidade.

2. Inspeção ambiental dos veículos

Verificar os seguintes itens: se o motor está regulado; se há emissão visível de fumaça; vazamentos aparentes ou alteração no sistema de escapamento; medem os níveis de ruído, de emissão de monóxido de carbono e hidrocarbonetos, os dois principais poluentes emitidos pelos carros.

3. Incentivo à gestão ambiental de frotas e veículos

Racionalizar e reduzir o caminho percorrido pelo transporte é reduzir significativamente o consumo de combustíveis. Monitorar o número de passageiros a fim de mitigar o transporte excessivo de passageiros, entendendo que essa prática gera danos sociais e ambientais como a precarização das rodovias. Fiscalizar empresas para aderirem a iniciativas sustentáveis.

4. Fortalecer e promover que as temáticas ambientais estejam em constantemente debates

A existência do debate participativo permite a constante preocupação e reflexão sobre temáticas sustentáveis. A instauração de um debate mais aprofundado podendo resultar em medidas efetivas podem e devem frear a degradação do meio ambiente. Tais iniciativas serão de extrema importância a fim de garantir qualidade de vida do munícipe.



c. Tem que chegar até mim!

Sabemos que o transporte permite a mobilidade urbana dentro e fora do município, entretanto é necessário refletir se o transporte chega para todas as pessoas e se todos podem usufruir dele plenamente. Sabemos que essa realidade ainda está distante por conta de diversos fatores, entre eles, a falta de acessibilidade, o valor da tarifa e diversos outros fatores. A construção da cidade precisa passar pelo entendimento de que ela será utilizada por diferentes pessoas. A racionalização da urbanização e a exclusão da sociabilidade como fator importante tem se mostrado um dos maiores desafios para pessoas PCD's (Pessoas com Deficiência). Desta forma, é necessário lembrar que o conformismo com essas dificuldades não podem bloquear o acesso ou acreditar que são problemas imutáveis. É necessário pensar em propostas para que o transporte chegue para todos.



“Botar ônibus novos, mais linhas e preço da passagem mais baixo. E ter mais horários de ônibus.”

Usuário do transporte, 18 anos.





1. Construção de ciclovias

Pensar na inclusão de rampas e corrimãos pelo município faz parte de medidas emergências. Além disso, a precarização dos ônibus, a inexistência de condições de segurança, como o funcionamento de elevadores, funcionamento do cinto de segurança, sobretudo, a indisposição da empresa em promover mudanças e as inúmeras vezes em que se negam a receber passageiros PCD'S. A prefeitura deve fiscalizar com rigorosidade as medidas de acessibilidade fornecidas pelas empresas prestadoras de serviços.

2. Plano de mobilidade

Organizar as redes de transporte com uma visão de longo prazo, reduzindo a desorganização e integrando as políticas públicas para melhorar o planejamento do transporte no município.

3. Organizar o transporte e valorizar o transporte

Conhecido por conta do fluxo intenso em Manilha e Vendas das Pedras e, conseqüentemente, os atropelamentos e batidas. Organizar o transporte da cidade passa por entender o que ocorre nesses pontos, aproximar a guarda municipal, reforçar a sinalização e acompanhar, durante meses, a redução dos acidentes, reforçar a sinalização e acompanhar, durante meses, a redução dos acidentes. Além disso, a política de transportes deve ser pensada, segundo o próprio Código de Trânsito, com propriedade dada ao mais frágil, o cidadão, seguindo em ordem até os mais pesados, como caminhões e ônibus.

4. Revitalizar os modais ferroviários

As estradas das linhas ferroviárias nos municípios se tornaram pontos culturais e as memórias do seu funcionamento ficaram no imaginário dos moradores mais antigos do município. A ampliação dos meios modais de transporte com a inclusão do meio ferroviário poderá tornar a cidade um pólo econômico e cultural além de ampliar a acessibilidade do município. A busca das gestões municipais por articulações políticas



com o estado e o governo federal para analisar as possibilidades de reconstrução e construção de novas linhas ferroviárias será fundamental para a revitalização.

5. Tarifa 0

Sabemos que o atual prefeito, Marcelo Delaroli, possuía como uma das suas propostas de governo o ônibus tarifa 0 baseado na experiência dos nossos vizinhos, Maricá. Entretanto, salientamos que a instauração de ônibus tarifa 0 precisa ser realizada em parceria com Institutos de Pesquisas especializados em compreender a implementação bem como a gestão do transporte público deverá ser feito por um autarquia para que assim possamos evitar a monopolização do transporte público por empresas privadas.

6. Organizar e valorizar o transporte

O motorista é na maioria das vezes é o principal responsável por diversas tarefas na gestão do ônibus nas paradas e no deslocamento. Promover condições decentes de trabalho no que tange jornada de trabalho, adicionais noturnos, capacitação e infraestrutura é garantir a segurança dos motoristas e dos passageiros.





d. A margem também é centro!

Direito à cidade é poder optar quando e como desejamos acessá-la sem que aconteça impedimentos para tal. Porém, a facilitação do acesso não pode servir como desculpa para que as atividades culturais, oportunidades econômicas e qualidade de vida estejam apenas no centro do município. É necessário pensar o município como todo respeitando e valorizando a cultura local de modo em que o ambiente de residência seja contemplado por direitos sociais bem como as idas ao centro possa ser segura e plena.



**“Melhorar as vias que os transportes trafegam ,
a partir disto colocar ônibus de melhor qualidade.”**

Usuário do transporte, 56 anos.





1. Descentralizar as políticas

Pensar o município além do centro e valorizar as comunidades do entorno ao promover políticas que melhorem as condições habitacionais, de mobilidade rural e urbana e amplie a qualidade vida.

2. Democratizar o acesso aos bens culturais da cidade

Melhorar a estrutura dos espaços culturais da cidade, preservando e investindo em reformas e manutenção de espaços históricos. Bem como, a construção de novos polos passíveis de utilização pela comunidade como um todo. Territorialização do orçamento para a cultura através da regulamentação dos Fundos Municipais de Cultura, ampliação da captação e do repasse de recursos para os fazedores culturais

3. Criar calendário cultural e turístico pelo município

Impulsionar a cultura, as vocações e a memória dos territórios, as diversidades de expressões como o jongo, a capoeira, o samba, o funk, o hip-hop, o carnaval, as festas juninas e os festejos religiosos, com ênfase naqueles socialmente discriminados, as religiões de matrizes africanas. Assim como se faz necessário buscar parcerias com institutos de pesquisas e financiamentos públicos para realizar a construção de museus na intenção de dar notoriedade para a história dos grupos socialmente discriminados, indígenas e negros.

4. Criar programas de redução de mortes violentas

Coordenando esforços entre as esferas e os poderes para impedir o genocídio de jovens negros e aumentar a cooperação entre os órgãos públicos para elucidar assassinatos de forma justa e célebre.

5. Construir monitoramento contra a violência e brutalidade policial

Fortalecer os mecanismos de formação, capacitação e valorização profissional e os instrumentos de combate à corrupção policial, além de afastar policiais reincidentes em casos de homicídios.



6. Guardas Municipais

Para que a cidade possua estrutura para que aconteça uma reforma no trânsito rodoviário se faz necessário a valorização, com melhores condições de trabalho e de remuneração aos guardas municipais.

7. Melhores condições de iluminação e de ocupação da cidade

Realizar mapeamentos constantes sobre as condições da iluminação das ruas e principalmente dos pontos de ônibus. Otimizar o uso das taxas cobradas à população, revertendo com rapidez para a iluminação pública, tanto na implantação quanto na manutenção.



“As propostas foram pensadas, inspiradas e alinhadas às propostas presentes na Agenda Rio 2030 e na experiência dos nossos vizinhos de São Gonçalo com a Agenda São Gonçalo.”





Fala Morador

Entrevistamos pessoalmente 80 usuários do ônibus público pelos pontos de ônibus ao redor do município de Itaboraí. Vale a pena sinalizar que diversos moradores se negaram a responder o questionário e justificaram tal posicionamento por receio frente ao poder que a empresa Grupo Riolta desempenha no território. Diversas foram as vezes em que mencionava desacreditar na mudança de postura do sistema rodoviário.

93,8% dos usuários do transporte entrevistados discordam da afirmativa de que o ônibus público de Itaboraí é de ótima qualidade.



Quando pensamos em outra escala para medir a insatisfação do usuário, confirmamos os dados expostos acima com uma leve disparidade pois 82,5% dos entrevistados avaliam o ônibus como “ruim”.

Como você avalia o ônibus municipal que você utiliza?

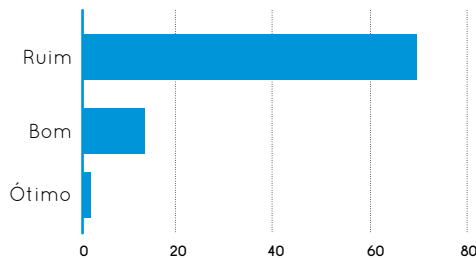


Gráfico 1: Avaliação do ônibus municipal.

**De todos os entrevistados
72,5% são negros,
25% são brancos e
1,2% indígenas.**



Frequência do uso dos transportes rodoviários:

Ônibus

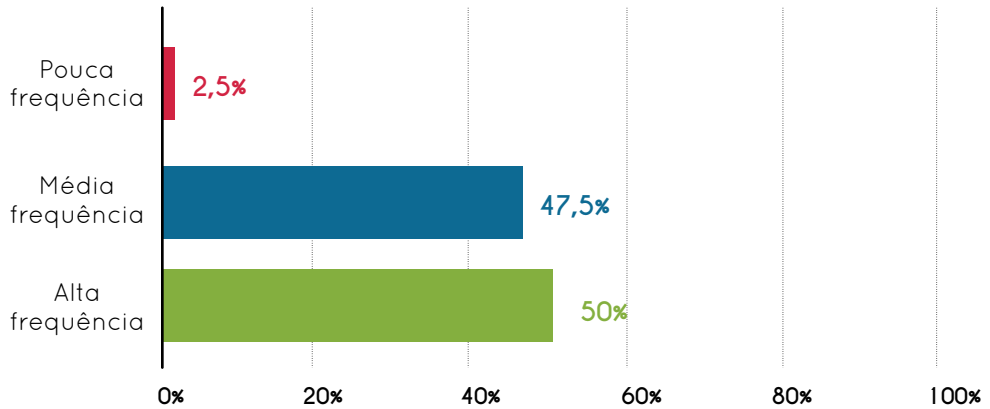


Gráfico 2: Frequência do uso de ônibus.

Vans

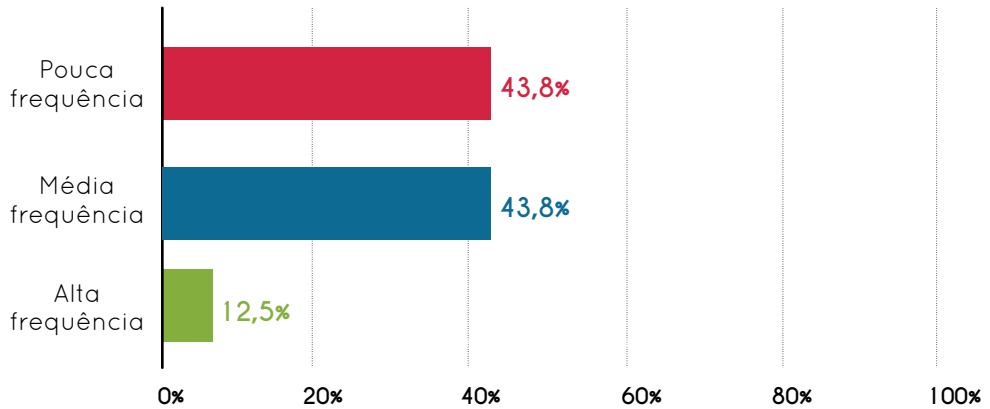


Gráfico 3: Frequência do uso de vans.



Uber

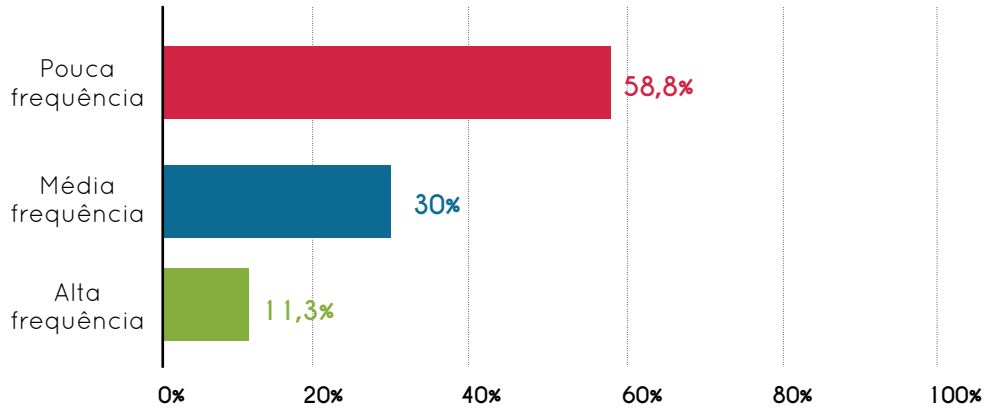


Gráfico 4: Frequência do uso de Uber.

Mototáxi

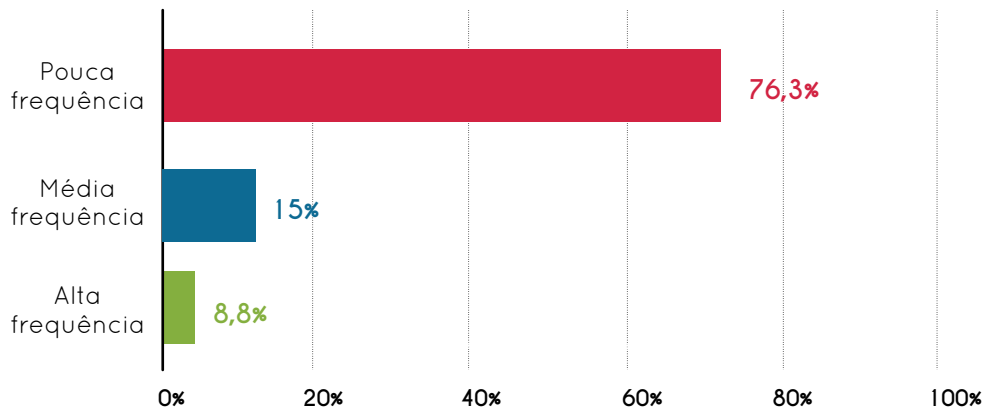


Gráfico 5: Frequência do uso de Mototáxi



Táxis

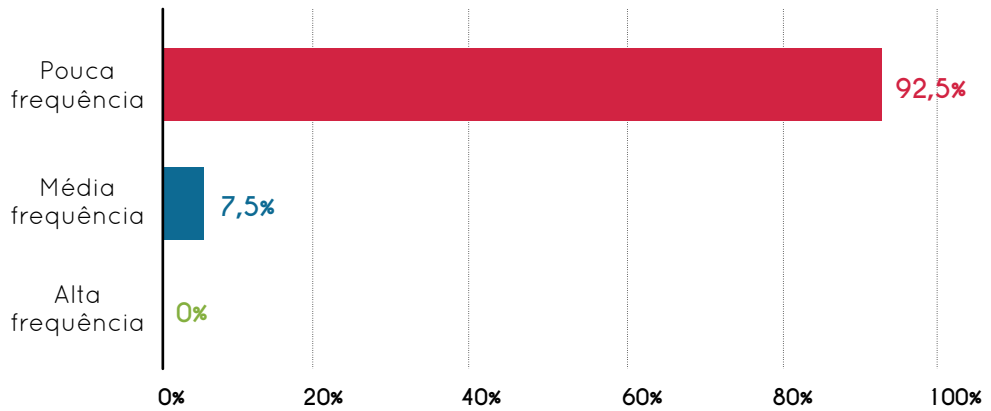


Gráfico 6: Frequência do uso de Táxi.

Bicicletas

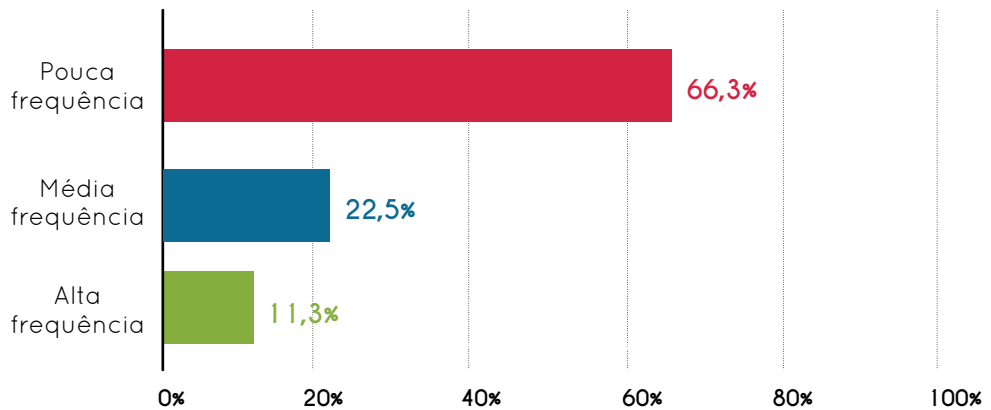
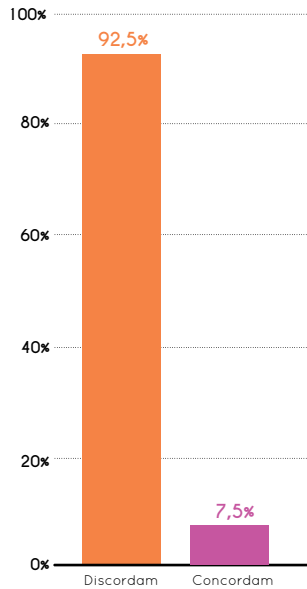


Gráfico 7: Frequência do uso de bicicleta.

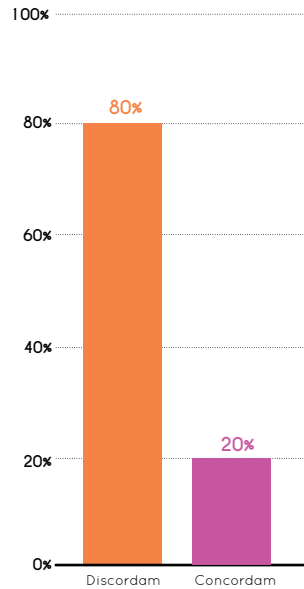


O ônibus é o principal meio de mobilidade dos 80 usuários entrevistados. Interessante ressaltar que a utilização do Uber e da bicicleta possuem a mesma alta frequência.

"O transporte público não é responsabilidade do município."



"Os preços das passagens são justos e acessíveis."



SEGURANÇA E TRANSPORTE PÚBLICO

Dos motivos listados abaixo veja quais deixam os entrevistados mais inseguros.

	MUITO	MÉDIO	POUCO
Assalto	43,8%	31,3%	25%
Assédio Sexual	31,3%	26,3%	42,5%
Acidentes	35%	35%	30%
Discriminação Racial	30%	13,8%	56,3%



31,3% das entrevistadas já relataram ter sofrido assédio sexual dentro do transporte público.

Dos motivos para a mobilidade noturna, os entrevistados relataram que o número de ônibus e horários de funcionamento são as maiores dificuldades para o acesso. Por isso, preferem que as atividades culturais sejam realizadas perto dos locais em que habitam e não somente no centro da cidade. Não à toa 91,3% acreditam que as linhas municipais não atende bem todas as localidades do município. Para 51,3% dos entrevistados a criação de uma ciclovia iria economizar passagem, praticar exercícios físicos, não enfrentar engarrafamento e proporcionar mais segurança durante o trajeto.



“Tirar o monopólio da maravilha e mais fiscalização e melhores ônibus. Se o laranjinha (Ônibus Tarifa 0 municipal, promessa de governo do atual prefeito) funcionar ajudará.”

Usuário do transporte, 32 anos.





Fala Leste Fluminense



Fala Leste Fluminense

Convidamos algumas organizações sociais do Leste Fluminense da Região Metropolitana para que possamos pensar enquanto Leste diagnósticos e saídas comuns pensando intermunicipalidade.



A partir das temáticas abordadas pelo seu coletivo qual a relação com o transporte público?

“Produzimos pesquisas em busca de uma melhor mobilidade para transitar pela cidade e atuando no cotidiano do coletivo é visto a falta de elaboração nisso porque temos pontos da cidade que são necessários pegar 2 ônibus para se movimentar dentro do território e não há nenhuma política de integração. Enquanto para municípios vizinhos, como Niterói e RJ, temos ônibus direto, no próprio município não conseguimos transitar facilmente e isso diz muito sobre um projeto de cidade dormitório.” - **Robson de Souza**

“Melhorar todos os outros setores da administração pública a partir da boa e rápida mobilidade. Linha 3, modais de maior capacidade e afins como compromissos para a população.” - **Carlos Eduardo Costa Ribeiro**

Conte as suas propostas para a melhoria do transporte no seu município.

“Apresentar estudos sobre a necessidade de modais de maior capacidade. O trânsito até flui, mas o passageiro perde muito tempo dentro do ônibus. Cidades como Niterói, São Gonçalo e Itaboraí registram um fluxo absurdo em direção a capital e isso reflete na dificuldade de locomoção interna e externa, "ilhando" e as desvalorizando. As



“Pessoas preferem se mudar para Rio e Niterói para ter acesso aos principais serviços. Tem que se racionalizar as linhas municipais, pensando em economia de combustível, trajeto e veículos, evitando a desigualdade de tempo de espera do passageiro em diferentes regiões das cidades. A barcas de São Gonçalo precisa sair, mas é preciso uma revisão dos acessos a ela para efetivamente atender a população e não somente as proximidades. Queremos apresentar que, melhorando a ligação com os principais centros, também trazemos desenvolvimento local.” - **Carlos Eduardo Costa Ribeiro**

“Inclusão de ciclovias, bicicletários e uma educação sobre o trânsito. A construção da linha 3 ou as barcas em São Gonçalo, reduziram alguns dos problemas enfrentados e isso não só de SG mas das regiões próximas. Aumento de linhas de ônibus e sua estrutura para terem ar condicionado” - **Robson de Souza**

FALA BATALHA DA FOICE (ITABORAÍ)



Créditos da foto: Gabriel Mothé



A partir das temáticas abordadas pelo seu coletivo qual a relação com o transporte público?

“Necessitamos do transporte para locomoção de público, artistas e organização... Ou seja, para tudo, já que o evento acontece no centro, e boa parte dos frequentadores vem dos bairros ao redor, ou distantes.” - **André**

“O transporte do meu bairro é extremamente precarizado. Além de que a demora é tanta que faz eu desistir de sair pois as horas que fico no ponto sou assediada e diminuída. Se eu tiver horário para chegar em algum evento sempre chego atrasada, às vezes até horas!” - **Vitória Pinto**

Conte as suas propostas para a melhoria do transporte no seu município.

“Tarifa zero no ônibus, botar as vans para rodar com preço mais baixo, fazer parcerias com mototáxis e cria o próprio Uber do município.” - **André**

“Criar outros meios de transporte para a população, regularização de vans e aumentar as linhas e abrir oportunidade para outras empresas.” - **Vitória Pinto**

FALA FÓRUM PERMANENTE DE MULHERES NEGRAS DE ITABORAÍ

A partir das temáticas abordadas pelo seu coletivo qual a relação com o transporte público?

“Sabemos que o público alvo destes serviços são as classes mais pobres e conseqüentemente homens e mulheres negras e negros. A problemática do transporte nos atravessa diretamente pois é a partir deste serviços que nós, mulheres negras, chegamos a universidade e ao emprego. É necessário pensar o transporte como uma política transversal. Em 2020 construímos um plano de ação pensando em mudanças em todas as secretarias municipais. Infelizmente não fomos recebidos para dialogar. Há muitos anos estamos gritando por políticas públicas que resultem em melhorias para a população negra. Acreditamos que o transporte é uma chave interessante para pensar a precariedade da vida e o monopólio tradicional no município.”

Elizabeth Arruda





“O transporte público no município é precário.” - **Tabatta Santos**

Conte as suas propostas para a melhoria do transporte no seu município.

“Acredito que tudo perpassa os gestores municipais. A conscientização e priorização de pautas raciais e discriminatórias será um fator determinante para uma virada no município no bom sentido. Só a partir desta sensibilidade política em diálogo constante com a sociedade civil poderemos ver a melhoria do transporte. Não será realizado de um dia para o outro. Porém é necessário iniciar, na luta contra o monopólio da Riolta o poder da sociedade civil é imprescindível.” - **Elizabeth Arruda**

“Penso que audiências públicas seriam uma via interessante para propor mudanças com a sociedade civil. E o trabalho em conjunto com outras secretarias como a do meio ambiente e da administração.” - **Tabatta Santos**

“Implementar a política de tarifa zero, Editais de concessão que atendam as necessidades da população, Participação da sociedade civil nas licitações e na fiscalização das empresas que ganham a licitação. Pensar intersetorialmente com as Secretarias de Segurança Pública, Obras, Desenvolvimento Social, Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente. A melhoria do Transporte público precisa ser uma ação intersetorial, entendido pelo viés da lógica urbana, democratização dos espaços das cidades, plano de mobilidade e planejamento urbano.” - **Eliane Arruda**



FALA DIRETÓRIO DE ESTUDANTES NEGROS E NEGRAS DE CIÊNCIAS SOCIAIS DA UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE (NITERÓI)



A partir das temáticas abordadas pelo seu coletivo qual a relação com o transporte público?

“Considerando que nossos integrantes moram em diversos municípios (ao menos 5 diferentes) e a pandemia, nossa organização e atividades se deram de forma virtual, sem fazer uso do transporte público. Agora com a volta à uma quase normalidade pós pandemia, e considerando também que somos universitários, somos instados a nos

deslocar e fazer uso do transporte público. Como cada um parte de um município em direção à universidade, localizada em Niterói, essa experiência se dá de múltiplas formas diferentes, e territórios diferentes. Ainda assim, o alto custo do transporte público, a má gestão e o mal planejamento de mobilidade urbana, acarretando em dificuldades de locomoção urbana e por vezes até impossibilitando o deslocamento cotidiano, é comum a todos os integrantes do coletivo. Como assistência estudantil é uma das pautas que norteiam nossa atuação enquanto coletivo de estudantes universitários que se deslocam de forma intermunicipal, o Passe Livre Universitário Intermunicipal é uma das nossas reivindicações públicas” - **Amsatou Falilou Diop**

“O passe livre universitário facilitaria bastante a dinâmica de mobilidade entre os integrantes do meu coletivo.” - **Camila Santos**

Conte as suas propostas para a melhoria do transporte no seu município.

“Execução do planejamento original do metrô, de forma a ampliá-lo e conectá-lo com outros municípios; Melhorias no sistema de trem, revitalizando-o; Aumento da frota de ônibus intermunicipais; Regularidade e transparência nos horários de partida dos modais; plataforma apontando a localização dos ônibus/vans/trens via GPS; Redução do custo, e se necessário, a estatização do sistema; Melhor integração dos modais no BU; Realocar vans para áreas com pouca/nula penetração do sistema, como bairros nas periferias.” - **Amsatou Falilou Diop**

“Tarifa zero universitária, diminuição no preço da passagem para a população geral, criação de mais ciclovias, melhorias nas rodovias para impedir os engarrafamentos.”
Camila Santos





AGRADECIMENTOS

Nossos agradecimentos públicos a todos os usuários do transporte público que em meio a correria do dia a dia participaram da nossa pesquisa de campo e contribuíram para que pudéssemos construir essa Agenda. Até mesmo aqueles que ficaram receosos em responder e se negaram a participar mas colaboraram demonstrando sua indignação frente a precariedade e monopólio do Grupo Rio Ita.

Agradecemos, igualmente, a Casa Fluminense, organização que constrói coletivamente políticas e ações públicas para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro com foco na redução das desigualdades, no aprofundamento da democracia e no desenvolvimento sustentável, pela parceria estabelecida. Esta articulação dá o pontapé para a materialização da Agenda que já havia sido pensada pelo Observatório de Itaboraí.

Estamos extremamente contentes com a produção dessa Agenda com uma temática cara e consideravelmente importante para o município. Nós do Observatório, como moradores de Itaboraí, sentimos diariamente as dificuldades do transporte público e é essa a maior motivação para a construção de um plano de ações que possa mudar essa realidade que nos atravessa.

Seguimos em luta por um município melhor para todos.



CRÉDITOS:

OBSERVATÓRIO DE ITABORAÍ

COORDENAÇÃO GERAL

Everton Dos Reis

Inara Gomes de Souza

MOBILIZAÇÃO DE ADVOCACY

Elizabeth Arruda de Azevedo

MOBILIZAÇÃO CULTURAL

Emanuely da Silva Araújo

Maurício de Souza Guimarães

MOBILIZAÇÃO TERRITORIAL

Fred Freitas

MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS

Victória Xavier



ITALAB

OBSERVATÓRIO DE ITABORAÍ

SECRETÁRIA

Livia Ferreira dos Santos

MOBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE

Jô Barbosa

DESIGNER GRÁFICO

Henrique Sampaio

SOCIAL MEDIA

Daniele Coelho Barreto

AGENDA ITABORAÍ 2030: TRANSPORTE

PESQUISA

Danielle Coelho Barreto

Elizabeth Arruda de Azevedo

Everton Dos Reis

Emanuely da Silva Araújo

Inara Gomes de Souza

Jô Barbosa

MODELAGEM METODOLÓGICA

Amsatou Falilou Diop

Elizabeth Arruda de Azevedo

João Pedro de Sá Monteiro

Luiz Felipe Sardinha Bonfim

Victória Xavier

TEXTO

Elizabeth Arruda de Azevedo

Emanuely da Silva Araújo

DESIGNER

Henrique Sampaio

Inara Gomes de Souza

FOTOGRAFIA

Elizabeth Arruda de Azevedo

Everton Dos Reis

REVISÃO

Camila Oliveira dos Santos

Maurício de Souza Guimarães

PESQUISA DE CAMPO

Daniele Coelho Barreto

Emanuely da Silva Araújo

Everton Dos Reis

Henrique Sampaio

Inara Gomes de Souza

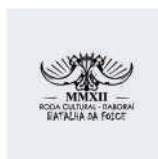
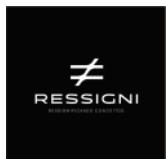
Késsia Gomes do Nascimento



APOIO:



PARCEIROS:





Referências Bibliográficas:

COSTA, Bruno Luis de Carvalho da. Intervenções urbanas em Itaboraí. Universidade Federal do Rio de Janeiro Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. 2008/01

MONTEIRO, Leandro Gondim. Do lugar à rede e da rede ao lugar: as estratégias de apropriação do espaço em Itaboraí (RJ) diante das novas lógicas produtivas. 2019. Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia. Espaço e Economia, 1 | 2012.

VIANNA, Paolla da Motta. Convênio de cooperação para diagnósticos quanto a viabilidade de reativação das linhas ferroviárias entre os municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Marica. Escola Nacional de Administração Pública Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

Site: Mobilidade Fluminense: Explorando os caminhos da sua cidade <<https://www.mobflu.com/2019/06/terminal-rodoviario-pref-mil-ton.html>>



ITALAB

OBSERVATÓRIO DE ITABORAÍ

