

INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: Organização “RUA VIVA”

Márcia R. D. de Souza¹; Jacqueline Benossi²; João Paulo Castilho Silva³;
Vera Lucia I. Molina⁴

^{1,2,3,4}UNIVAP - Faculdade de Ciências da Saúde. Serviço Social
Praça Cândido Dias Castejón, 116 Centro, São Jose dos Campos
dagasouza@hotmail.com; jacq.e.fe@hotmail.com; jpcbatera@hotmail.com;
vlim@uol.com.br

RESUMO: O Instituto da Mobilidade Sustentável com atuação nacional. Encontra-se localizada no Bairro Floresta, em Belo Horizonte/MG. Seus objetivos são, entre outros: “restaurar a função da rua como espaço democrático de uso; priorizar os modos coletivos e não motorizados de locomoção; promover o direito no uso do espaço viário para o transporte público e melhor qualidade para o pedestre-cidadão; promover o reordenamento dos espaços e das atividades urbanas. O público alvo são os pedestres, motoristas, escolas, Governos Federal, Estaduais e Municipais e pessoas que queiram cooperar com o meio ambiente. Este estudo documental explorou o diferencial deste programa por meio das dimensões e categorias definidas pelo Modelo de Avaliação de Projetos e Programas Sociais “CASA BRASIL”. Este programa conta com uma equipe profissional formada por especialistas em transporte público e políticas ambientais; em gestão e operação de transportes e com experiência em trânsito; em circulação urbana; em transporte urbano; estudantes de Ciências Contábeis, de Pedagogia e de Relações Públicas. Cada cidade participante é orientada a fechar um espaço no perímetro urbano das 8 às 18 horas. Só é permitido o acesso a veículos essenciais, transportes públicos, bicicleta e pedestres. Há sugestões de eventos como: shows, teatro, exposições e utilidades públicas. As prefeituras organizam suas ações com parcerias públicas e privadas; providencia panfletos explicativos da campanha e informações técnicas sobre a poluição do ar, tráfego e utilização do espaço. A população atendida sugere novos projetos e políticas públicas de transporte, meio ambiente e urbanização. Mantém alto nível de comunicação e participação democrática na tomada de decisões para novas ações e novas opções de mobilidade urbana. Seu diferencial está na exploração das funções da rua e a conscientização sobre o transporte, a circulação e o meio ambiente em 100 cidades.

Palavras-chave: Serviço Social. Projeto Social. Programa Social. Mobilidade sustentável. Transporte.

Área do Conhecimento: Ciências da Saúde

Introdução

O Instituto da Mobilidade Sustentável é uma organização não governamental de atuação nacional, constituída em 05 de abril de 1999, e localizada no Bairro Floresta, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Segundo as informações em seu site, seus objetivos são, entre outros: “restaurar a função da rua como espaço democrático de uso; priorizar os modos coletivos e não motorizados de locomoção; promover o direito no uso do espaço viário para o transporte público e melhor qualidade para o pedestre-cidadão; promover o reordenamento dos espaços e das atividades urbanas; promover o desenvolvimento das cidades com qualidade de vida, através de um transporte público consciente, sustentável, ecológico e participativo; melhorar a qualidade e eficiência do transporte público com apropriação social dos ganhos de produtividade decorrentes; ampliar o conceito de transporte para o de comunicação; combater a emissão de agentes poluidores, sonoros e atmosféricos na

circulação urbana; participação social nas decisões e gestão das políticas urbanas; defender e preservar o meio ambiente e o patrimônio histórico, cultural e artístico nos projetos e ações relacionados ao transporte e à circulação urbana, conforme os princípios da agenda 21 e da tese do “Não Transporte”.

O Programa “Rua Viva” no argumento de Paulo Freire, “contribuir na construção de um novo mundo *“menos malvado, menos feio, menos autoritário, mais democrático, mais humano.”* Para tanto, este programa conta com uma equipe profissional formada por engenheiros especialistas em transporte público e políticas ambientais; engenheiros com experiência em gestão e operação de transportes e com experiência em trânsito; arquiteto-urbanista, mestre em estruturas ambientais urbanas; arquitetos especialistas em circulação urbana; engenheiros civis especialistas em circulação urbana e transporte urbano; estudante de Ciências Contábeis; estudantes de Pedagogia; relações públicas e o

Diretor Presidente do Detran do Estado do Rio Grande do Sul (2001/2002).

O público alvo são as populações de abrangência nacional, pedestres, motoristas, escolas, governo federal, estadual, municipal e pessoas que queiram cooperar com o meio ambiente.

Este estudo objetivou elaborar uma reflexão exploratória no sentido de descobrir o seu diferencial por meio das dimensões e categorias definidas pelo Modelo de Avaliação de Projetos e Programas Sociais “CASA BRASIL”.

Revisão de Literatura

Entende-se como Política Pública um “campo” das Ciências Humanas, em particular da Ciência Política, que analisa o governo à luz de grandes questões públicas; do ponto de vista das relações interinstitucionais é o conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Assim sendo, o Programa “Rua Viva” responde às Políticas Públicas de Transporte e às metas da Agenda 21 Global (ONU), uma vez que tem suas ações tem como intuito produzir um transporte mais humano. (Agenda 21 Global).

A “tese do não transporte” orienta o projeto a não significar apenas redução ou restrição do uso de veículos motorizados, mas mudar a idéia de cidade na ótica do pedestre. Essa tese visa propor o uso racional do solo urbano, combatendo a degradação das cidades e das relações sociais. Busca o cumprimento da função social da propriedade e da cidade, especificamente o uso de imóveis vazios em áreas centrais (AFFONSO, 2001).

O uso indiscriminado de transportes motorizados provoca impactos ambientais graves como as poluições diversas e a distorção na adaptação do uso do solo ao modo de transporte e não ao ser humano transportado. Os impactos econômicos relacionam-se ao fato de que os automóveis privados ocupam maior espaço nas vias públicas e conduzem menor quantidade de passageiros com relação aos ônibus, provocando grande número de congestionamentos. Os impactos sociais são o individualismo, o estresse e a violência no trânsito. (Agenda 21 Global). Outro princípio que permeia o Programa “Rua Viva” é a mobilidade sustentável, preservando, defendendo e promovendo a circulação urbana, a qualidade do ambiente natural e construído, bem como o patrimônio histórico, cultural e artístico da cidade.

2.1 Projetos e Programas Sociais

Projeto Social é “um conjunto integrado de atividades que buscam transformar uma parcela da realidade, reduzindo ou eliminando

problemas e satisfazendo um grupo de indivíduos que não possuem meios para a solução desses problemas através do mercado”. Um projeto “envolve ações concretas a serem desenvolvidas dentro de um espaço de tempo determinados e restritos pelos recursos disponíveis”. Por sua vez um Programa Social se refere “um conjunto de projetos e ambos são a tradução operacional das políticas sociais”. O “Rua Viva” ao buscar o desenvolvimento de estudos e pesquisas, formular e implementar planos, é um programa social que contém diversos projetos no campo da mobilidade sustentável. Dentre suas ações destacam-se: “promoção e desenvolvimento de estudos e programas; assessoria técnica nas áreas de transporte público, trânsito, desenvolvimento urbano e meio ambiente.

Os programas sociais desenvolvidos pelo Instituto são: “Viva Cidade” referente à construção de uma cidade ideal para o novo milênio. “Cidade Movimento” desenvolve os princípios e diretrizes da mobilidade sustentável para definir o uso e apropriação dos espaços públicos de circulação. “Paz no Trânsito” baseia-se em ações de educação, engenharia, fiscalização, campanhas e também de engajamento da sociedade. “Movimento Gaúcho pelo Trânsito Seguro” foi um movimento estadual em defesa da vida através de uma convivência pacífica no trânsito, em parceria com o DETRAN/RS, visando a promoção de um trânsito mais seguro e mais humano e a participação da sociedade para encontrar soluções para a violência do trânsito brasileiro. “Rua Verde” caracterizou-se por uma interseção viária na área central da cidade, onde as pessoas interagiram, passeando e refletindo sobre a nova utilização do espaço público.

Entre os diversos programas do Instituto Mobilidade Sustentável, o “**Cidade sem meu Carro**” será o objeto desta reflexão.

2.2 Modelo de Avaliação de Projetos e Programas Sociais “Casa Brasil”

Este modelo trata de questões que mensuram e interpretam resultados e impactos do projeto nos níveis de contexto social, da unidade Casa Brasil e dos indivíduos. A pretensão é avaliar a efetividade social de seus programas. Aspectos a serem considerados: as dinâmicas próprias das unidades, a diversidade de realidades e contextos; o desenvolvimento sustentável local; o nível de alfabetização digital; a disseminação, produção e criação do conhecimento; valorização das identidades e cultura; construção da rede social e estratégias para transformação da realidade e desenvolvimento social sustentável.

Trabalha-se com três tipos e níveis de análise: as descritivas, que procuram compreender, retratar e identificar as particularidades de cada unidade do projeto. As normativas, que estabelecem categorias e critérios para identificar agrupamentos ou padrões similares. As explicativas, que investigam os dados críticos e de sucesso com relação às análises anteriores e suas relações.

Ele também define os indicadores agrupados em cada dimensão: de insumos ou

recursos; de processos; de resultados e de inclusão social. (Brandão & Tróccoli, s/d).

Metodologia

Utilizou-se da pesquisa documental, e a fonte dos documentos foi o Portal Rua Viva acessado no mês de novembro de 2009. Para a análise dos dados utilizou-se das dimensões e categorias operacionalizadas do Modelo indicado na Figura 1.

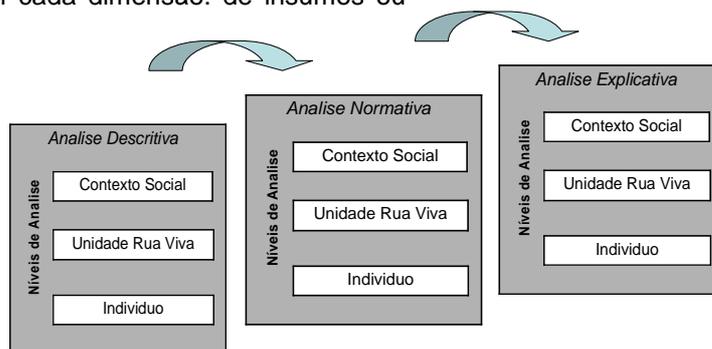


Figura 1. Métodos e Níveis de Análise do Modelo de Avaliação Casa Brasil.
Fonte – (Brandão & Tróccoli, 2006)

Resultados e Discussão

DIMENSÕES	INDICADORES	DESCRIÇÃO GERAL
Recursos	Infra-estrutura física (IF)	Cada cidade participante é orientada a fechar um espaço no perímetro urbano das 8 às 18 horas. Só é permitido o acesso a veículos essenciais, transportes públicos, bicicleta e pedestres. Há sugestões de eventos como: shows, teatro, exposições e utilidades públicas. Empréstimos de bicicletas; colocação de guarda-sóis na praça, bancos, cadeiras, mesinhas, etc. Monitoramento da qualidade do ar. Contagem do tráfego. Áreas para estacionamento. Folhas de pesquisa/avaliação. Painéis, bonés, camisetas, panfletos, banners, etc. As prefeituras organizam suas ações com parcerias públicas e privadas: associações, ONGs, empresas, cidadãos, comerciantes, ministérios públicos. Consultar o apoio e as parcerias que financiam o projeto.
	Infra-estrutura tecnológica (IT)	
	Infra-estrutura humana (IH)	
Processos	Gestão administrativa	Cidade que recebe o programa: acessar o portal onde se encontram todos os dados para a organização do evento (disponível para download). Carta de adesão ao projeto. Formulários de pesquisa. Mobilização de órgãos públicos e privados para atendimento à população e participação de todos para novas propostas e soluções relacionadas ao trânsito. Quem gerencia os programas, de acordo com e-mail recebido, são profissionais, em geral da área de Arquitetura, Planejamento Urbano e Transportes, sendo criado um conselho em que todos gerenciam o programa. As Prefeituras da Cidade são parceiras no gerenciamento. São providenciados panfletos explicativos da campanha. Informações técnicas sobre a poluição do ar, tráfego, utilização do espaço, etc. Informações não só aos usuários, mas aos trabalhadores. Orientação sobre as faixas de pedestres. Sugestão de novos projetos/ e políticas públicas de transporte, meio ambiente e urbanização.
	Gestão financeira	
	Gestão social	
	Gestão do conhecimento	

Figura 1 – Modelo de Avaliação proposto pela Casa Brasil, aqui adaptado

Fonte – (Brandão & Tróccoli, 2006)

O Programa “Cidade sem meu Carro” é de fundamental importância para a evolução das políticas públicas, que acontece todo dia 22 de setembro, das 8 às 18 horas de cada ano, com jornadas internacionais e brasileiras. “Com o aumento do número de veículos nas cidades brasileiras, a qualidade de vida e saúde dos habitantes vem se deteriorando e a principal causa relaciona-se aos ruídos, poluição atmosférica, invasão do espaço público e estresse.

A redução no nível de congestionamento do tráfego urbano só será possível com meios de

transportes “mais limpos”. O envolvimento dos cidadãos nas mudanças dos padrões de comportamento é necessário para a melhoria da mobilidade urbana de forma sustentável e para a implementação de novas medidas. Na Jornada Brasileira o “Cidade Sem Meu Carro” oportuniza a todos participarem de eventos para a sensibilização e conscientização dos vários aspectos da mobilidade sustentável. As Prefeituras Municipais organizam ações de forma a envolver o maior número de parceiros. Uma delimitação do perímetro urbano no horário estabelecido é imprescindível. O acesso

será permitido apenas para veículos de serviços essenciais, ônibus, bicicletas, táxis e pedestres. A informação, objetivos e metas sobre o evento devem ser feitos pelo município aos habitantes, encorajando-os a não utilizarem seus carros nesse dia.

Observa-se que é um programa de nível nacional e que já conta com a participação de várias cidades brasileiras, levando os participantes a refletirem sobre a mobilidade

urbana, poluição, mudança de comportamento e a oportunidade de se viver num ambiente mais limpo, agradável e menos poluído.

Os objetivos estão sendo alcançados e em decorrência disso, a cada ano cresce o número de cidades participantes. A organização entende como sucesso o fato de participar no incentivo de novas políticas públicas relacionadas à mobilização sustentável.

DIMENSÕES	INDICADORES	DESCRIÇÃO GERAL
Acessibilidade	Inclusão Social	Quanto à acessibilidade , o projeto entende que o papel do transporte coletivo é tornar a cidade, seus equipamentos, seus locais públicos disponíveis para todos os cidadãos. É prioridade a busca por soluções para ampliação dessa acessibilidade nos meios de transportes coletivos no Brasil. Consideram a proposta de regulamentação elaborada pelo Governo Federal um grande avanço nessa questão. Quanto às oportunidades , o projeto trabalha com assessoria, estratégias de programas, debates públicos, através de palestras, conferências e seminários.
		Quanto à inclusão social , entendemos que está presente quando priorizam os modos coletivos e não motorizados em relação ao automóvel; equidade no uso do espaço viário; promoção do reordenamento dos espaços e atividades urbanas. Apresentação das estatísticas do IPEA com relação à exclusão social na página dos indicadores e propostas para a inclusão.
Oportunidades	Participação Democrática	Quanto à participação democrática , é uma sociedade civil sem fins lucrativos, apartidária e pluralista que defende a preservação do meio ambiente e do patrimônio histórico, cultural e artístico relacionados à circulação urbana. Há oportunidade democrática de participação da população, promovendo uma cidade mais justa, mais bela, mais criativa, ecológica, favorecendo a vida comunitária.
		Quanto ao contexto social , é um projeto que visa uma cidade sustentável e envolve várias prefeituras no sentido de conscientizar a população com relação ao meio ambiente e à cidadania, envolvendo a sociedade local na participação dos programas. Assim, a mobilidade urbana é ao mesmo tempo causa e consequência do desenvolvimento econômico-social, da expansão urbana e da distribuição espacial das atividades.
	Desenvolvimento do Usuário	Quanto ao desenvolvimento do usuário , há promoção de capacitação, através de oficinas e cursos, intercâmbio com outras cidades e até países. Uma qualidade de vida melhor, com menos acidentes e mortes, menos feridos, maior possibilidade de carros populares com combustíveis menos poluentes

Figura 2– Modelo de Avaliação proposto pela Casa Brasil, aqui adaptado
Fonte – (Brandão & Tróccoli, 2006)

Considerações Finais

Os projetos e programas desenvolvidos pelo Instituto Rua Viva são de importância para a população planetária, pelo fato de relacionarem assuntos como o trânsito, tráfego e os meios de transporte utilizados pela sociedade, como preocupação política e social. A avaliação do projeto não só despertou e conscientizou para questões como poluição, mobilidade sustentável e novas opções de locomoção; como trouxe informação e conscientização para a promoção de novos projetos sociais na área estudada.

Qualquer município pode se envolver com os projetos e campanhas do Instituto Rua Viva apenas com acesso à internet e também obter o conhecimento necessário sobre assuntos relacionados à questão do trânsito, mobilidade sustentável e formas opcionais de transporte como andar a pé e de bicicleta.

Referências Bibliográficas

Agenda 21 – Disponível em
<http://www.mma.gov.br> Acesso em 29/11/2009

http://www2.uol.com.br/ecokids/agenda21/globa_l.htm Acesso em 28/11/2009

Brandão, M.F. R, Tróccoli, B.T. “Um Modelo de Avaliação de Projeto de Inclusão Digital e Social: Casa Brasil”. Anais do XVII Simpósio Brasileiro de Informática na Educação, 8 a 10 de novembro da SBC, UCB/UNB, Brasília, 2006.

Instituto da Mobilidade Sustentável. Disponível em

<http://www.ruaviva.org.br/mobilidade/index.html>. Acesso em 29/11/2009

Instituto Rua Viva. Disponível em
<http://www.ruaviva.org.br/menu.html>. Acesso em 29/11/2009.

<http://www.ruaviva.org.br/cidade>;
<http://www.ruaviva.org.br/mobilidade>;
<http://www.ruaviva.org.br/indicadores>. Em 29/11/2009.

XIII INIC

Encontro Latino Americano
de Iniciação Científica

IX EPG

Encontro Latino Americano
de Pós Graduação

III INIC Jr

Encontro Latino Americano
de Iniciação Científica Júnior

<http://www.ruaviva.org.br/nacidadesemmeucarro/site4.htm>

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5ª Ed. São Paulo: Editora Atlas, 1999.

COUTINHO, Renata B. Goulart; SOARES, Teresia Diana L.V.A. Macedo; SILVA, José Roberto Gomes da. Projetos Sociais de empresas no Brasil: arcabouço conceitual para pesquisas empíricas e análises gerenciais. Rev. Adm. Pública vol.40. Rio de Janeiro SEPT/OCT.2006.

AFFONSO, Nazareno Stanislau. Revista dos Transportes Públicos – ANTP – ano 23, 2001, 2º semestre. “Não Transporte, 10 anos depois Resultados do trabalho da Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP”.