



UFV - UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

Pedro Henrique Machado Furtado

**ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA DE
BARBACENA, MINAS GERAIS**

Viçosa – MG

2016



UFV - UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

Pedro Henrique Machado Furtado

**ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA DE
BARBACENA, MINAS GERAIS**

Monografia apresentada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, como requisito parcial para obtenção do grau do Curso de Bacharelado em Geografia.

Orientador: Ulysses da Cunha Baggio

Viçosa – MG

2016



UFV - UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

Pedro Henrique Machado Furtado

**ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA DE
BARBACENA, MINAS GERAIS**

Monografia apresentada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, como requisito parcial para obtenção do grau do Curso de Bacharelado em Geografia.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ulysses da Cunha Baggio
Orientador

Prof. Dr^a. Marilda Teles Maracci
Universidade Federal de Viçosa

Prof. Luiz Henrique Vieira
Universidade Federal de Viçosa

Viçosa, 23 de Novembro de 2016

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Deus, que me permitiu concluir esta etapa, me dando energia e saúde.

Aos meus pais por me incentivarem todos os anos durante essa longa caminhada.

A todos os familiares e amigos que fizeram parte dessa etapa.

Aos professores e colegas do curso pelo apoio, amizade e companheirismo, em especial ao meu orientador Ulysses Baggio, por toda paciência e ajuda prestada.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha família que tanto me apoiou e incentivou durante todos esses anos.

“O tempo às vezes é alheio às nossas vontades, mas só o que é bom dura o tempo bastante pra se tornar inesquecível.” (Charlie Brown Jr.)

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Mapa do Brasil, Minas Gerais, município de Barbacena	19
Mapa 2	Mapa do Brasil referente à localização de Barbacena e as capitais Belo Horizonte (169 km), Rio de Janeiro (272 km) São Paulo (532 km) e Brasília (884 km).	20
Mapa 3	Divisão distrital do município de Barbacena	21

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Fazenda Borda do Campo, Barbacena – MG	22
Figura 2	Fazenda Borda do Campo, Barbacena – MG	23
Figura 3	Capela de N. Senhora da Piedade, Borda do Campo	24
Figura 4	Ônibus empresa Barraca	28
Figura 5	Rampas com passeios sensoriais, centro de Barbacena.	32
Figura 6	Buracos por toda a cidade	33
Figura 7	Bairro Nova Cidade, periferia de Barbacena-MG	34

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Entrevistados que utilizam o Transporte público no município	55
Gráfico 2	Os entrevistados acham que o Transporte Público na cidade atende a demanda necessária à população Barbacenense.	56
Gráfico 3	Porcentagem dos entrevistados que utilizam o Transporte público no município.	56
Gráfico 4	entrevistados acham da qualidade do Transporte público na cidade.	57
Gráfico 5	Opinião dos entrevistados devido à qualificação e atendimento dos funcionários da empresa Barraca.	57

RESUMO

Atualmente as cidades brasileiras passam por uma grande crise nos seus sistemas de mobilidade urbana, especialmente os rodoviários. A geografia tem revelado preocupações em torno do assunto já há algum tempo, podendo-se verificar um crescimento substancial de trabalhos de pesquisa sobre a questão nos últimos tempos, tamanha as proporções que ela vem adquirindo, sobretudo nas últimas décadas, com grande incremento do volume de veículos automotores em nossas cidades, e, desse modo, de ampliação dos problemas de trânsito e de impactos e transformações socioespaciais problemáticas nos espaços urbanos. A estrutura monopolizada que se formou ao longo dos anos se perpetuou e impõe às cidades ineficiências, congestionamentos e morosidade, comprometendo a qualidade de vida de todos, especialmente a população mais empobrecida que vive nas periferias suburbanizadas. Desse modo as respostas para os desafios que os sistemas de transporte urbano estão enfrentando na maioria das cidades do país encontra-se em novos paradigmas regulatórios, organizacionais e institucionais. O presente estudo tem como objetivo problematizar e fazer uma análise socioespacial do problema da mobilidade urbana de Barbacena, localizada no estado de Minas Gerais, com o suporte da abordagem espacial.

Palavras-chave: Transporte Público; População; Mobilidade; Urbanização;

ABSTRACT

Currently Brazilian cities go through a major crisis in their urban mobility systems, especially road. Geography has revealed concerns about the subject for some time, and it can be verified a substantial growth of research work on the subject in recent times, so much the proportions that it has been acquiring, especially in the last decades, with great increase of the volume Of motor vehicles in our cities, and thus to increase traffic problems and problematic socio-spatial impacts and transformations in urban spaces. The monopolized structure that has formed over the years has continued and imposes inefficiencies cities, congestion and delays, compromising the quality of life for all, especially the most impoverished population living in suburbs. Thus the answers to the challenges that urban transport systems are facing in most cities of the country is under new regulatory, organizational and institutional paradigms. This study aims to discuss And make a sociospatial analysis of the problem of urban mobility in the city of Barbacena, in the state of Minas Gerais, with the support of the spatial approach.

Keywords: Public Transport; Population; Mobility; Urbanization.

SUMÁRIO

1- INTRODUÇÃO	14
2 - ABORDAGEM METODOLÓGICA	16
3 - O MUNICÍPIO DE BARBACENA	18
3.1 FAZENDA DA BORDA DO CAMPO.....	21
3.2 VILA DE BARBACENA.....	23
3.3 MANICÔMIO DE BARBACENA.....	24
3.4 MUSEU DA LOUCURA.....	26
4 - O TRANSPORTE PÚBLICO EM BARBACENA	27
4.1 MONOPÓLIO DA EMPRESA BARRACA.....	27
4.2 O SERVIÇO DE TAXI.....	29
4.3 TRANSPORTE PÚBLICO PARA IDOSOS.....	30
4.4 FALTA DE PLANEJAMENTO URBANO.....	31
5 - EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	36
6 - O PAPEL DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA E OS SEUS IMPACTOS	39
6.1 MOBILIDADE URBANA PARA AUTOMÓVEIS.....	41
7 - SEGURANÇA NO TRABALHO EM TRANSPORTES	43
7.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA E CONCEITUAIS DE TRABALHO.....	43
7.2 ÓRGÃOS DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO.....	48
7.2.1 SESMT.....	48
7.2.2 CIPA	48
7.3 O USO DOS EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL.....	48
7.4 ACIDENTE DE TRABALHO.....	49
8 – ANÁLISE DE CONTEÚDO	51

9 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	61
ANEXO.....	66

1 - INTRODUÇÃO

O sistema de transportes no Brasil, hoje, passa por um grande problema de mobilidade. O aumento da tarifa, os congestionamentos e atrasos são sintomas dessa crise anunciada. A representação que melhor explica toda essa situação chama-se círculo vicioso e caracteriza-se pela atratividade cada vez maior do transporte individual frente ao transporte público, em consequência dos problemas enfrentados pelo segundo. Essa situação é enfrentada nas grandes metrópoles do mundo e se agrava também nos grandes centros, principalmente, mas também em cidades do interior do país, em que destacaremos, em particular, o caso de Barbacena, MG.

Em virtude do crescimento de deslocamento dos fluxos populacionais das áreas rurais para as urbanas, nas últimas décadas, engendrou-se o crescimento desenfreado das cidades centrais brasileiras e agravou, sobremaneira, a crise derivada da ausência de equipamentos de consumo coletivo, dentre os quais no campo de transportes.

Dessa forma, pretendemos mostrar como os problemas de mobilidade urbana podem afetar negativamente diversos setores da economia e, de forma inversa, os elevados retornos positivos para investimentos realizados no setor que contribuam para atenuar esse problema. Com a redução do tempo gasto em trânsito, pode-se melhorar o acesso da população a serviços essenciais (GOMIDE, 2006), bem como reduzir a poluição sonora e baixar o número de acidentes no trânsito.

Dentro dessa visão, a mobilidade urbana, que é um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, é uma peça fundamental, dentro de uma visão integrada do que se pretende alcançar quando falamos de desenvolvimento urbano, segmento no qual os meios de transporte são fatores determinantes. Aqui o transporte coletivo urbano público tem importância fundamental na consecução das políticas

públicas definidas na constituição brasileira, quando se propõe a reduzir as desigualdades sociais, combater e controlar a poluição, defender e proteger o meio ambiente. “A mobilidade é condicionante para a verificação de índices de inclusão social e qualidade de vida, na medida em que também viabiliza ou não a conexão com oportunidades sociais e econômicas.” (GUIMARÃES, 2012 p. 93).

Nesse sentido, faremos uma análise socioespacial do problema da mobilidade urbana na cidade de Barbacena, localizada no estado de Minas Gerais, trazendo à tona suas expressões e implicações socioespaciais.

2 - ABORDAGEM METODOLOGICA

A abordagem da pesquisa envolve um levantamento exploratório da situação do transporte público em Barbacena, MG. Devido à cidade ter somente um meio de transporte público, será feita uma pesquisa de campo trazendo à tona a opinião, qualidade do serviço, preço da tarifa e perspectiva da população Barbacenense, perante a empresa Barraca e o seu serviço monopolizado, com o objetivo de interpretar e descrever determinados dados qualitativos.

As premissas teóricas desse trabalho fundamentam-se na lógica da avaliação do ritmo do trânsito urbano e para isso é necessária à interpretação dos dados, sendo necessário explicar o conteúdo da pesquisa a partir da formação do espaço urbano e das políticas públicas que possuem conotações gerais, principalmente da população que faz o uso diário desse transporte público da cidade de Barbacena-MG e seus distritos.

A mobilidade urbana, segundo o Instituto Polis (2005, p. 18), é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano através de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilitam ir e vir cotidianos.

Além da importância para o transporte, as calçadas funcionam também como um sensor da qualidade de urbanização de uma cidade. Alguns pensadores afirmam que se pode medir o nível de civilização de um povo pela qualidade das calçadas de suas cidades. E há quem diga que as calçadas são o melhor indicador de desenvolvimento humano, mais ainda que o próprio IDH (MOBILIZE, 2016).

As calçadas são essenciais para o deslocamento da população, mas hoje enfrentamos um grave problema de mobilidade urbana, que ao longo dos anos vem dando prioridade aos veículos automotores, por serem bem mais

práticos, gastarem menos tempo até o destino final e pelos altos preços nas tarifas.

Porém, mesmo com tantos problemas, as calçadas são essenciais para a população transitar e se relacionar de forma mais direta, isto é, face a face, sendo boas ou ruins, muita gente não tem escolha, principalmente pelo alto custo do transporte público. Além de se ter boas calçadas, é necessário o acesso dos deficientes e idosos ao ônibus, através de boas rampas e asfaltamento adequado.

A importância das calçadas nas cidades brasileiras pode ser traduzida em números, pois, segundo os dados de mobilidades da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2006) nas cidades com mais de um milhão de habitantes 26,4% das viagens eram realizadas a pé, chegando a 49% em cidades com população entre 60 mil e 100 mil habitantes (DIAS; DA SILVA; PEREIRA, 2012, p.52).

3 - O Município de Barbacena-MG

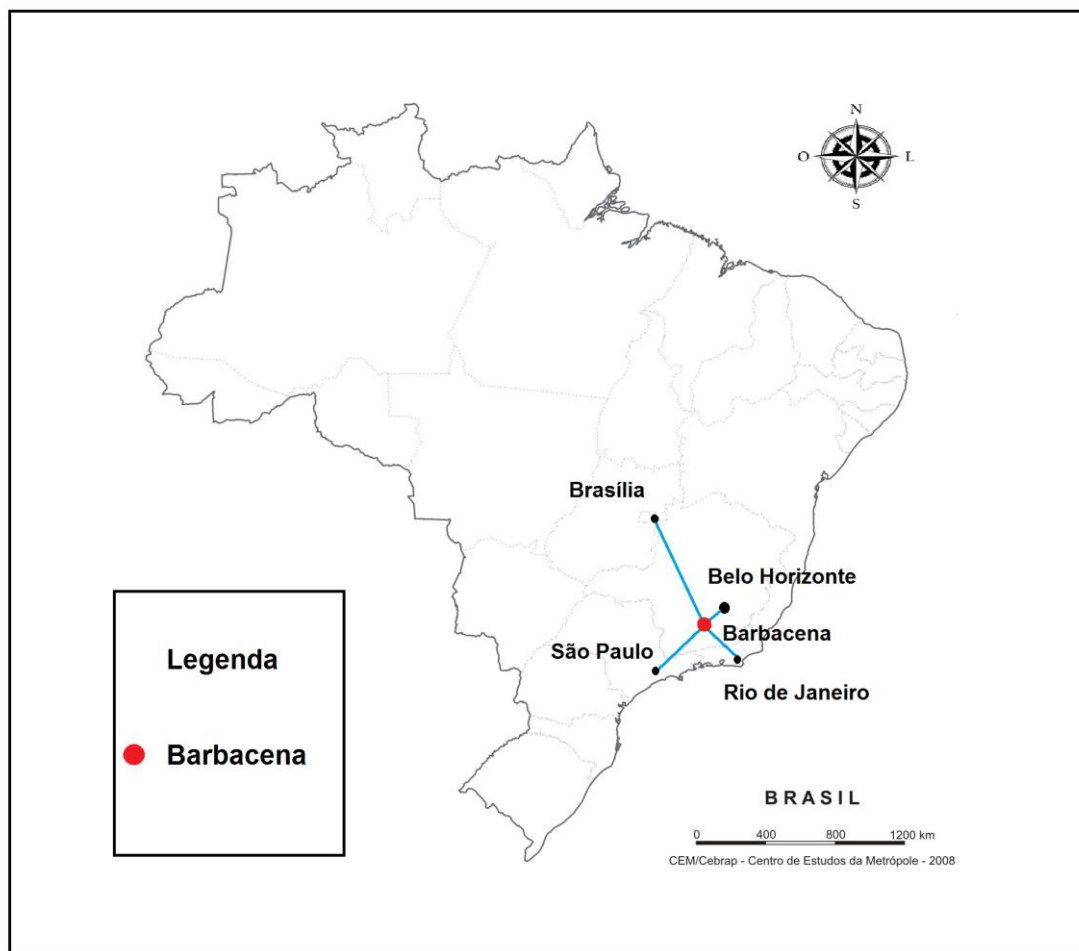
Para que se tenha uma idéia geral da cidade de Barbacena, sublinha-se que esta cidade está situada na mesorregião do Campo das Vertentes, no estado de Minas Gerais. Apresenta uma densidade demográfica de 166,34 hab/km², área territorial estimada de 759,186 km², IDH de 0,798 (IBGE 2000) e uma população de cerca de 135.829 habitantes (IBGE 2016). É um município conhecido por baixas temperaturas, uma vez que se encontra sob uma altitude de 1.160m, no planalto da Serra da Mantiqueira, no bioma Mata Atlântica, com clima tropical mesotérmico. Na concepção acadêmica, destaca-se por sediar a Secretaria Municipal de Educação, duas escolas da rede federal: Escola Preparatória de Cadetes do Ar e o Instituto Federal do Sudeste-MG; Faculdade de Medicina da Fundação Presidente Antônio Carlos, dentre outras, Universidade Estadual de Minas Gerais. Além de possuir o Batalhão Regional da Polícia Militar, dispõe de diversos centros hospitalares. Possui os setores agrícolas e pecuários em destaque econômico, e apresenta o setor comercial bastante diversificado. Por se encontrar na Estrada Real, é considerada uma cidade com certo potencial turístico. Também dispõe de festas tradicionais como a Festa das Rosas, Exposição Agropecuária e Festas Religiosas, como exemplo o Jubileu do São José Operário que ocorre todo ano no mês de abril (AZEVEDO, 2012).

Barbacena apresenta uma localização geográfica privilegiada, formada pelo triângulo Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, exercendo uma função dinâmica em torno dos grandes centros, conforme dados apresentados no Mapa 2 (AZEVEDO, 2012).



Mapa 1 - Mapa do Brasil, Minas Gerais e, em destaque, o município de Barbacena - MG, 2012. Fonte: www.d-maps.com

Barbacena teve seu primeiro povoamento à beira do Rio das Mortes, mais especificamente na propriedade conhecida como Borda do Campo, no qual foi estabelecido um aldeamento composto por índios Puris, pertencentes à nação Tupi. Viviam organizados em comunidades neolíticas e pesquisas arqueológicas indicam que os indígenas fixaram na região a cerca de vinte mil anos atrás. Em meados do século XVIII os integrantes dessa tribo desapareceram. Devido a descoberta do ouro nas Minas Gerais, os portugueses e paulistas foram os primeiros a povoarem a região após os indígenas, o que se deu a partir do final do século XVII. Assim, juntaram-se a eles os africanos (de maneira não voluntária) e imigrantes de todo o mundo. De início exploraram a mineração local, e posteriormente a agropecuária. (GUIMARÃES, 2016).



Mapa 2 - Mapa do Brasil referente à localização de Barbacena e as capitais Belo Horizonte (169 km), Rio de Janeiro (272 km), São Paulo (532 km) e Brasília (884 Km), 2009 Fonte: <http://www.cebrap.org.br>

A cidade de Barbacena possui treze distritos, quais sejam: Barbacena, Colônia Rodrigo Silva, Correia de Almeida, Costas da Mantiqueira, Faria, Galego, Mantiqueira do Palmital, Padre Brito, Pinheiro Grosso, Ponte do Cosme, Ponto Chique do Martelo, São Sebastião dos Torres e Senhora das

Dores. Ambos dispõem do transporte público municipal, mas em alguns casos este recurso é feito de maneira limitada (IBGE, 2016).

Apresenta-se, a seguir, a divisão territorial-distrital de Barbacena, Mapa 3.



Mapa 3 – Divisão distrital do município de Barbacena - MG, 2012.

Fonte: Secretaria Municipal de Obras de Barbacena.

3.1 Fazenda da Borda do Campo

A Fazenda da Borda do Campo, considerada o berço do município, foi inaugurada no ano de 1698, pelo filho do bandeirante Fernão Dias, nomeado Capitão Garcia Rodrigues Paes, juntamente com Domingos Rodrigues da Fonseca Leme, quando construíram um caminho que ligava o Rio de Janeiro até a Borda do Campo. Através desse caminho, foram transportadas inúmeras riquezas exploradas durante o Ciclo do Ouro, e anos depois passou a ser a Estrada Real da Corte em 1822 (GUIMARÃES, 2016).

Barbacena apoiou D. Pedro I e ofereceu abrigo a Corte no dia do "Fico", em 9 de fevereiro de 1822. A Corte hospedou-se na Fazenda da Borda do Campo. (GUIMARÃES, 2016).

Atualmente, a Borda do Campo constitui o Instituto Missionário São Miguel, mais conhecido como Seminário Borda do Campo. O local recebe grupos religiosos, padres de diversas dioceses e membros de movimentos ou pastorais, proporcionando retiros, cursos, encontros e lazer. (GUIMARÃES, 2016).



Figura 1 – Fazenda Borda do Campo, Barbacena – MG, 2012

Fonte: <http://bqblogbq.blogspot.com.br/2013/09/1-fazenda-da-borda-do-campo.html#>



Figura 2 – Fazenda Borda do Campo, Barbacena – MG, 2012

Fonte: <http://www.svdesdeva.com.br/casas-de-retiro/>

3.2 Vila de Barbacena

A capela de N. Senhora da Piedade (Figura 5) foi fundada em 1748, e no ano de 1753 o arraial iniciou sua expansão com a construção de casas e pontos comerciais. Já em 14 de agosto de 1791, nomeou-se Vila de Barbacena em homenagem ao Visconde de Barbacena - Luís Antônio Furtado de Castro do Rio de Mendonça e Faro. No dia 9 de março de 1840, Barbacena elevou-se a cidade (BARBACENA, 2016).

Tiradentes foi executado em praça pública por enforcamento no Rio de Janeiro em 1792 e teve o seu braço direito enterrado no cemitério dos escravos, na Igreja do Rosário (BARBACENA, 2016).



Figura 3 – Capela de N. Senhora da Piedade, 2012

Fonte: <http://bqblogbq.blogspot.com.br/2013/09/1-fazenda-da-borda-do-campo.html#>

3.3 Manicômio de Barbacena

Barbacena teve um período marcante em sua história, no qual o Hospital Colônia de Barbacena na área da saúde mental, inaugurado em 1903 maltratava seus internos de maneira bruta e impiedosa. Foram cerca de mais de 60 mil mortes entre 1903 e 1980. Tal fato é apontado como o Holocausto brasileiro. Estudos apontam que de sete pessoas em dez não eram doentes mentais, e sim homossexuais, pessoas que sofriam de epilepsia, prostitutas, viciados em álcool ou entorpecentes, grávidas antes do casamento que recebiam reprovação dos pais, crianças que eram consideradas com alguma deficiência mental, entre outros (ARBEX, 2013).

Além das condições precárias enfrentadas pelos pacientes, eram comuns casos de estupros e tratamentos a choque térmico sem uso de anestesia. Registros comprovam que os corpos eram vendidos para 17

Faculdades de medicina do estado de Minas Gerais por aproximadamente R\$ 200,00 (ARBEX, 2013).

Quando os corpos começaram a não ter mais interesse para as faculdades de medicina, que ficaram abarrotados de cadáveres, eles foram decompostos em ácido, na frente dos pacientes, dentro de tonéis que ficavam dentro do pátio Colônia. O objetivo era que as ossadas pudessem, então, ser comercializadas (ARBEX, 2013).

Segundo Arbex (2013), pelo menos 60 mil pessoas morreram entre os muros da Colônia. Em sua maioria, elas eram internadas à força. Nos períodos de maior lotação, 16 pessoas morriam a cada dia, vítimas de inanição e do eletrochoque. Ao morrer, davam lucro, pois seus corpos eram vendidos às faculdades de medicina. Foram 1.853 corpos vendidos para 17 faculdades de medicina até o início dos anos 1980. Quando houve excesso de cadáveres e o mercado encolheu, os corpos foram decompostos em ácido, no pátio da Colônia, diante dos pacientes, e suas ossadas foram comercializadas.

O Museu da Loucura foi inaugurado no ano de 1996 e encontra-se aberto a visitas. Situado no antigo Hospital Colônia de Barbacena, exhibe documentos, objetos, fotos, sons e relatos sofridos por internos (ARBEX, 2013).

A origem da expressão “trem de doido”, que hoje tem conotação positiva em Minas Gerais, tem origem na primeira metade do século passado, quando trens de todas as partes do Brasil chegavam a Barbacena. Eles levavam, em grandes vagões de carga, os pacientes do Hospital Colônia, instituição responsável pela morte de cerca de 60 mil pessoas. À época em que houve o maior número de mortes, entre os anos 1960 e 1970, a situação do hospital ganhou o apelido de “Holocausto Brasileiro” (ARBEX, 2013).

3.4 Museu da Loucura

O Museu da Loucura foi inaugurado em 16 de agosto de 1996, através de uma parceria entre a Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (Fhemig) e a Fundação Municipal de Cultura de Barbacena (Fundac), resgatando a história da cidade.

Barbacena teve um período marcante em sua história, no qual o lendário Hospital Colônia de Barbacena no campo da saúde mental, conhecido como o holocausto brasileiro (FHEMIG, 2016).

O Museu da Loucura, considerado símbolo do Centro Hospitalar Psiquiátrico de Barbacena - CHPB atrai visitantes não só de todos os pontos do Brasil, mas também do exterior. O Museu tem uma média de 700 visitantes por mês. Desde a sua criação, mais de 93 mil pessoas conheceram o local (FHEMIG, 2016).

O museu busca resgatar a história do primeiro hospital psiquiátrico de Minas Gerais. É um espaço para discussão e reflexão das diretrizes. O acervo do Museu reúne textos, fotografias, documentos, equipamentos, objetos e instrumentação cirúrgica que relatam a dramática história do tratamento, que era imposto ao portador de sofrimento mental (FHEMIG, 2016).

No espaço existe também a galeria de arte, que oferece oportunidades para exposições de artistas da região e à divulgação da grife "PirôCriô", composta por trabalhos manuais e de artesanato feitos pelos usuários do CHPB (FHEMIG, 2016).

O transporte público Barbacenense faz ligação ao Museu da Loucura e à todos os outros pontos turísticos da cidade, mas muitos moradores não conhecem ou nunca ouviram falar dele. O acesso facilitado para todos é uma forma de adquirir conhecimento e, assim, saber mais de nossa história.

4 - O Transporte Público em Barbacena-MG

O transporte público do município é composto apenas por frotas de ônibus, que circulam das 5h30 da manhã às 11h30 da noite. As linhas ligam os bairros e os distritos da cidade, além de percorrerem o trajeto intermunicipal atendendo as populações de Andrelândia, Alfredo Vasconcelos, Bias Fortes, Paraíso Garcia, Ibertioga, Piedade do Rio Grande, Senhora dos Remédios, Santana do Garambéu, Santa Rita de Ibitipoca e Vitorinos.

4.1 Monopólio da Empresa Barraca

Existe a Monopolização da Empresa Cidades das Rosas (Barraca) em Barbacena, sendo assim apenas esta tem a permissão para circular e executar o transporte público barbacenense (BARRACA, 2016). No dia 18 de junho de 2014, o Diário oficial do município anunciou que a Empresa Barraca havia recebido a licitação para a monopolização no transporte coletivo urbano, rural e distrital de passageiros. Tal homologação persistirá até o ano de 2034.

Este fato faz com que não ocorra concorrência no serviço de transporte, obrigando a população a fazer o uso de uma única Empresa. A disponibilização de apenas uma empresa acarreta perda da qualidade da atividade e altos preços da passagem (Barbacena online, 2016). O monopólio permite que as empresas atuem no mercado tendo por base preços administrados. Ou seja, elas não se vêm submetidas a uma concorrência que as obriguem a rebaixar custos e preços e, assim, traem o próprio princípio do mercado, que é a concorrência, e com a ausência de concorrência frequentemente o que se verifica é o rebaixamento da qualidade do serviço prestado.

A economia brasileira está fortemente submetida à monopolização/oligopolização, imprimindo-lhe, assim, níveis altamente concentracionistas, situação que trai o próprio princípio da concorrência, fazendo aumentar a desigualdade e, de modo geral, comprometendo negativamente a qualidade de serviços prestados, dentre os quais o de transporte. O transporte público em Barbacena também se encontra submetido

a essa situação. A diversidade na oferta desse serviço não apenas é socialmente desejável, como deveria melhorar esse cenário. Mas isso também implicaria que ele fosse melhor ajustado ao processo de expansão e desenvolvimento da cidade, no sentido de um planejamento integrado.



Figura 4 – Ônibus empresa Barraca, 2014.

Fonte: onibusbrasil.com

Como salienta Calácio (2016) o Brasil é composto por 26 Estados mais o Distrito Federal, formando um total de 5.564 municípios. Os fins são vários, os meios nem tantos. Quem pensa em viajar para um destino fora do seu Estado tem mais de cinco mil opções. Porém, se ônibus for a alternativa de transporte, prepare-se para o cartel. Grande parte dos trajetos é monopolizada por empresas que conseguiram licitações para atuar nestas linhas na época em

que a Constituição foi promulgada, ou com ajuda política, ou até atuam na clandestinidade.

Para criar uma empresa de transporte rodoviário, é preciso de uma licitação concedida pelo Governo Federal. Isso ocorre para que haja um controle dos serviços e preços que essas empresas oferecem. A licitação é um procedimento administrativo que contrata serviços, adquire produtos, e pode ser feita pelos governos Federal, Estadual, Municipal ou entidades de qualquer natureza. Durante o processo licitatório, são avaliados a legalidade do pedido, orçamento, e, principalmente, a concorrência, ou seja, alienação da concessão em relação a demanda. Essas licitações são liberadas por meio do Ministério dos Transportes e pela (ANTT) Agência Nacional de Transportes Terrestres (CALÁCIO, 2016).

A cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais possui 559.636 habitantes (IBGE 2016) e um PIB per capita de R\$ 19.188,73/hab, enquanto Barbacena apresenta 135.829 moradores (IBGE 2016) e um PIB per capita de R\$13.162,78/hab. Quando comparados os valores das passagens de ônibus em ambas cidades nota-se uma diferença gigantesca, pois Juiz de Fora apresenta o preço R\$ 2,75 e Barbacena R\$ 3,10. Levando em conta a grande diferença populacional e o PIB (Produto Interno Bruto) entre elas, a tarifa barbacenense é consideravelmente muito elevada. Sem contar na grande desigualdade das distâncias percorridas, dado que a extensão territorial juiz-forana é claramente muito maior do que a extensão de Barbacena (DEESPASK, 2016).

4.2 O serviço de Táxi

Segundo Kang (1998) os serviços de táxi são denominados de “paratransit” (posicionado entre carro e ônibus), por ser um modo de transporte público com características entre os veículos privados e os ônibus, sem uma rota regular e contínua. Homburger (1982) classifica esse serviço apenas como

um tipo de “paratransit” (transporte escolar, fretamento, jitney, taxi, etc.), não estando acessível ao público em geral por ser um transporte individual de alta tarifa, diferenciando-o dos transportes de massa, que tem rotas pré-estabelecidas, horários fixos, tarifas publicadas e estão disponíveis à todas as pessoas.

O serviço de Táxi no município barbacenense não é acessível para a maior parte dos habitantes locais, uma vez que a tarifa é considerada elevada para o padrão da cidade, o que é uma realidade que também se aplica, de modo geral, a maioria das cidades brasileiras, nas quais a maioria da população não pode pagar por esse serviço. Não existe, ao menos por enquanto, o serviço de Uber em Barbacena, que disponibiliza tarifas significativamente mais baixas que a dos Táxis. O Uber é uma empresa multinacional norte-americana, prestadora de serviços eletrônicos na área do transporte privado urbano, que oferece um serviço semelhante ao táxi tradicional, com serviços mais baratos.

4.3 Transporte Público para idosos

A qualidade de vida durante o envelhecimento está fortemente relacionada com o grau de mobilidade do qual essas populações possam desfrutar. Os transportes têm um grande potencial em garantir um envelhecimento mais ativo à população. O transporte permite o acesso à família, aos amigos e à comunidade em geral, que é um fator essencial para manter sua independência e saúde aos idosos. A segurança no tráfego ou a falta de segurança pode então se tornar uma barreira à mobilidade da população idosa e fazer com que transitem e viagem ainda menos do que gostariam ou até mesmo que necessitem (SANT’ANNA, 2006).

Em Barbacena, o acesso dos idosos ao transporte público é gratuito para pessoas acima dos 65 anos, conforme assegurado no artigo 39 da Lei Nacional 10.741, aprovada em 2003. Tal Lei, também conhecida por Estatuto

do Idoso, permite que idosos utilizem transportes urbanos e semi-urbanos por intermédio da apresentação de documento com foto comprovando a idade (PORTAL, 2016).

4.4 Falta de planejamento urbano

Sabe-se que a cidade de Barbacena não foi um espaço previamente projetado, comprometendo assim suas ruas e avenidas. Por conseguinte, seu tráfego de automóveis acaba sendo afetado, conquanto se reconheça que o planejamento viário da cidade devesse acompanhar a sua expansão ao longo dos tempos, sobretudo nas últimas décadas. Isto revela, claramente, insuficiências de gestão urbana na cidade, ao mesmo passo que certa restrição em termos de mobilização e pressão popular à melhoria dessa situação, que já se mostra, há algum tempo, como um problema urbano de monta. A maior parte das principais vias barbacenenses apresentam apenas uma faixa para cada sentido, comprometendo o fluxo de veículos, acarretando atrasos e causando congestionamentos, principalmente em horários de pico, com maior intensidade no final da tarde.

Para se ter uma boa mobilidade urbana é necessário planejar. Antecipar o futuro nos permite estar mais preparados hoje. Para manter-se na vanguarda dos desafios, os líderes da cidade devem estar dispostos a ver as oportunidades e gerenciar os riscos. Com informações confiáveis sobre a situação atual, é possível ser capaz de fazer conexões entre a visão em longo prazo e ações em curto prazo. As cidades que não planejam ativamente seu futuro provavelmente ficam para trás. As cidades bem sucedidas constroem planos pela realização de projetos prioritários que estão alinhados com a visão em longo prazo. O planejamento identifica questões urgentes com os recursos disponíveis e assegura que as iniciativas não sejam redundantes ou tenham direcionamentos diversos (ARCHDAILY, 2016).



Figura 5 - Rampas com passeios sensoriais, 2016. Centro de Barbacena.

Fonte: Elaborada pelo autor

Alguns dos pontos negativos da não projeção da cidade barbacenense foram, indubitavelmente, a ausência de ciclovias e calçadas uniformes para a cidade como um todo, sobretudo nos espaços de maior concentração/densificação urbana. Estes fatores comprometem o tráfego dos ciclistas e pedestres locais. Somente agora em 2016 que foram adaptados passeios sensoriais para cegos e rampas ligando às faixas de pedestres nas calçadas da região central da cidade, o que permite uma melhor mobilidade para os deficientes visuais, idosos e cadeirantes. Mas, esse acesso facilitado acontece apenas no centro e bem próximo à ele. Os bairros afastados e as periferias sofrem com esses problemas urbanos diariamente, o que, de certo modo, reflete uma característica recorrente em grande parte das cidades brasileiras,

nas quais as periferias, de modo geral, se mostram deficientes ou até mesmo destituídas de infra-estruturas e serviços básicos, dentre os quais o de transporte público. Tais disparidades socioespaciais sinalizam, no limite, a marca acentuadamente contraditória da urbanização na periferia do capitalismo, engendrando e reproduzindo aspectos controversos, segregação e desigualdade em suas estruturas espaciais.



Figura 6 - Buracos por toda a cidade, 2015

Fonte: www.altoriodoce.com

As consequências deletérias são observadas por alguns problemas verificados na cidade, os quais, aliás, são aspectos recorrentes em boa parte de nossas cidades, tais como violência urbana, gastos constantes e crescentes com a segurança pública, deficiências no sistema de trânsito, vias saturadas e mal planejadas, transportes urbanos ineficientes e insuficientes, poluição

hídrica de córregos, moradias precárias em encostas de morros e planícies fluviais – tornando-as vulneráveis a inundações em períodos de chuvas mais intensas -, aglomerados urbanos sem infraestrutura (JACKSON, 2016).



Figura 7 – Bairro Nova Cidade, Periferia de Barbacena, 2016

Fonte: www.altoriodoce.com

Segundo Jackson (2016), a correção de erros cometidos no passado pelo não planejamento é uma tarefa onerosa e de longo prazo, mas deve ser o primeiro objetivo do Estado, independentemente da corrente política que esteja no poder. Para isso, é necessário que haja integração entre as dimensões econômicas e sociais na criação de novas estratégias, visando a um melhor planejamento das cidades, em nosso caso da cidade de Barbacena. Dentro dessas considerações, as condições geoclimáticas, as áreas de lazer, ou seja, a busca pela melhor qualidade de vida de todos os cidadãos não podem ser desprezados pelo poder público e pelos organismos da sociedade civil.

Profissionais de diversas áreas, dentre os quais geógrafos, não conseguem resolver os problemas das cidades, mas eles podem identificar as relações básicas, monitorar os processos em evolução, identificar as opções de planejamento e avaliar os prováveis resultados. Com isso, contribuirão substancialmente e construtivamente para o debate urbano e, desse modo, à problematização e elaboração de melhores propostas ao equacionamento desse e de outros problemas incisivos em nossas cidades.

A mobilidade urbana não pode ser pensada dissociada de um conjunto de outros problemas e situações urbanos, como o problema da geração de renda e emprego, da moradia, do meio ambiente, da defesa e resguardo do patrimônio cultural e ambiental, da saúde, da educação, da segurança, etc. O problema da mobilidade urbana, de uma forma ou de outra, direta ou indiretamente, envolve todos esses segmentos, entre outros. Nesse sentido, ele deve ser equacionado nos marcos de um planejamento urbano integrado, que traduza uma concepção urbanística democrática e inclusiva, que valoriza e prioriza a escala humana.

5 - EDUCAÇÃO NO TRANSITO

Educar para o trânsito não se limita apenas a ensinar regras de circulação, mas também deve contribuir para formar cidadãos responsáveis, autônomos e comprometidos com a preservação da vida.

Segundo Vasconcellos (1985), a educação tem o propósito de conduzir ao homem um amadurecimento que o qualifique de encontrar com a realidade de forma consciente, agindo de maneira responsável. O homem, por sua vez, vive em permanente socialização com os demais, trazendo como conclusão que a educação adquirida por este pode ser o mecanismo de maturidade para decisões e sentimentos de cada ser individual. Esses relacionamentos são questões extremamente complexas dos dias atuais e o trânsito faz parte dessas relações.

Devido ao desenvolvimento e crescimento do Brasil, as cidades ficaram sem infraestrutura para atender as necessidades da população. Por consequência, ocorreu a expansão das periferias, com a concepção de bairros cada vez mais longínquos do centro. Em consequência do engrandecimento das cidades, houve maior fluxo de capital, maior acesso à compra e apoios governamentais. Questões estas que proporcionaram a população maiores recursos para aquisição de automóveis próprios. Deste modo, as pessoas conseguiram atender às necessidades quanto ao cumprimento do horário estabelecido por seus empregadores, gastando bem menos tempo se locomovendo e, também, como forma de satisfação íntima, proporcionando maior conforto. Essas mudanças fizeram com que o número de veículos expandisse de uma forma absurda e, conseqüentemente, aumentaram os congestionamentos, os desastres no trânsito, como acidentes e muitas mortes, além de ocasionar a doença do século XXI: o estresse. É preciso educar para viver em meio à todo o caos, diminuindo acidentes e mortes no trânsito. A população tem cada vez mais pressa, o interesse financeiro é grande, assim, aumentando uso do automóvel particular.

Uma política de trânsito deve ter o cidadão brasileiro como foco de todas as ações. Dentro desta visão cidadã, sendo a segurança no trânsito uma questão mundial grave e urgente, e tendo em conta que as estatísticas alarmantes de mortes prematuras em ocorrências de trânsito são assustadoras, faz-se assim necessário uma intervenção efetiva das esferas estatais e não há como negar a essencialidade do serviço de policiamento do trânsito. (MEIRELLES, 1996).

De acordo com Cury (2005), na Declaração Universal dos Direitos do Homem consta entre os direitos inalienáveis de todos, que todo indivíduo tem direito à instrução, orientada a garantia do pleno desenvolvimento da personalidade humana e do fortalecimento do respeito pelos direitos do homem e pelas liberdades fundamentais. Políticas inclusivas devem articular-se com políticas duradouras considerando a democratização dos bens sociais, dentre esses, a educação escolar.

O Brasil possui características marcadamente capitalistas e representa isto por meio de suas prioridades no trânsito, aumentando e facilitando a circulação dos homens e seus produtos, o que acaba por gerar um trânsito seletivo e desigual. Isto contribui para as complicações no trânsito urbano como os congestionamentos, os conflitos entre seus usuários, etc. (SANTOS e SILVEIRA, 2000, p. 261)

Os governos estaduais são responsáveis pelas rodovias e ferrovias estaduais, pelo sistema de ônibus intermunicipal e de longo percurso e pelo transporte metropolitano. Os governos municipais, por sua vez, são responsáveis pelo transporte público e pelo trânsito dentro dos seus limites geográficos. A União tem a prerrogativa constitucional de legislar sobre transporte e trânsito, cabendo aos demais níveis de governo a regulamentação nas suas áreas de competência. (SANTOS, 2003).

Para Machado (2003), citando os ensinamentos de Vasconcellos, a visão conceitual de trânsito reside em: "(...) uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos – é

uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa.” E essa negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

O Sistema Nacional de Trânsito é composto pelos seguintes órgãos e entidades: Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, Coordenador do sistema e órgãos máximo normativo e consultivo, os conselhos estaduais de trânsito-Cetran e o conselho de trânsito do distrito federal-Contrandife, órgãos normativos, consultivos e coordenadores; os órgãos e entidades executivas rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a polícia Rodoviária Federal, os policiais militares dos estados e do Distrito Federal e as juntas administrativas de recursos de infrações – Jari. (DA SILVA, 2014).

A direção defensiva permite ao condutor do veículo a reconhecer antecipadamente as situações de perigo e prever o que pode acontecer com os acompanhantes, com o veículo e com os outros usuários da via. Os riscos e os perigos são muitos e estão relacionados com o ambiente, o comportamento das pessoas, as vias de trânsito, os condutores, etc (BLENDER, 2008).

Segundo Pereira (2014) é preciso fortalecer a educação dos jovens sobre o tema, para gerar mudanças culturais capazes de reduzir o número de acidentes, que matam cerca de 35 mil pessoas por ano no país. Também é preciso recriar o padrão cultural vigente de desrespeito às regras de trânsito, por meio da fiscalização, mas também conscientizando os jovens sobre o que está por detrás delas, como, por exemplo, os riscos de lesões cerebrais e medulares envolvidos na infração.

6 – O PAPEL DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA E OS SEUS IMPACTOS

Devido ao crescimento acelerado de algumas cidades e também ao aumento do número de transportes individuais, assim como em muitos outros centros urbanos, vem se modificando o papel real que caberia a cidade, qual seja, o de proporcionar qualidade de vida, promover a civilidade urbana e propiciar condições ao menos satisfatórias à qualidade de circulação aos cidadãos/usuários.

Dentro desse cenário atual surge o conceito de mobilidade urbana, que é a facilidade de trânsito dos indivíduos dentro da cidade, ou seja, é a facilidade que o cidadão tem de se locomover de sua residência para o trabalho, lazer, ou outros destinos, dispondo de alternativas que lhe façam economizar tempo e, conseqüentemente, reduzir o *stress* tão comum em quem convive diariamente com trânsito intenso, congestionamentos, poluição, entre outros infortúnios relacionados.

A mobilidade urbana concerne a diversos processos que integram a base estrutural dos sistemas produtivos e, ao mesmo tempo, as linhas que tecem o cotidiano vivido pelas pessoas. Engloba, em suas dimensões, não apenas os sistemas de transportes e sua gestão, mas também as dinâmicas das atividades da rotina diária da população (CRESSWELL, 2006; KELLERMAN, 2006). Assim caracterizada, a mobilidade se distancia da ideia de deslocamento físico ou virtual e passa a ser entendida, de forma mais ampla, como fenômeno com dimensões econômicas, políticas, culturais, de tal modo enraizado aos processos sociais que seu significado, nas diferentes épocas, se torna um elemento revelador sobre a sociedade como um todo.

Segundo Vasconcelos (2002), mesmo nas grandes metrópoles, com as longas distâncias e diferentes sistemas de transportes (carro, trem, ônibus,

metrô e outros) que estruturam o território urbano, 44% das viagens diárias são feitas a pé – e o número é ainda maior nas cidades menores.

Atualmente, sabemos que a formação e, sobretudo, a expansão de uma cidade se dá, em grande medida, pela estruturação dos seus eixos viários (estradas/rodovias) e que elas se formam seguindo os caminhos que levam aos seus diversos centros, tais como os centros comerciais, residenciais, de lazer, administrativos, entre outros. Tais eixos vêm condicionando um crescimento difuso e disperso do tecido urbano, principalmente de grandes e médias aglomerações urbanas, podendo-se destacar a realidade verificada no Brasil, um país marcadamente rodoviarista.

Nas grandes cidades, como é o caso da capital mineira, Belo Horizonte, e também da cidade de Barbacena, centro de nossas preocupações, esses caminhos são utilizados privilegiando o automóvel, e os “poucos” espaços que deveriam ser reservados aos pedestres são ocupados desrespeitosamente por esses veículos. Trata-se de uma brutal inversão, que transmuta a cidade à imagem do automóvel, e não das pessoas e de suas necessidades fundamentais, da qual o automóvel, é bem verdade, sob as condições modernas, representa, dentro de certos limites, uma demanda importante, porém não de modo a prevalecer sobre outras tão ou ainda mais importantes, em que se considera a importância e a necessidade quanto à existência nas cidades, sobretudo as de maior porte e complexidade, de um sistema de transportes público diversificado e de boa qualidade.

Segundo Ruano (2000), o Urbanismo Sustentável é uma nova disciplina que articula múltiplas e complexas variáveis, incorporando uma aproximação sistêmica ao desenho urbano com uma visão integrada e unificada, trazendo, como consequência, a superação da divisão clássica do urbanismo tradicional e seus critérios formais e estilísticos. A partir desse novo paradigma deve-se estabelecer uma relação dialética entre o planejamento urbano e o desenho urbano.

De acordo com Capra (2002), a chave para se implantar comunidades humanas sustentáveis é observar os ecossistemas naturais, ou melhor, compreender como eles se organizam a fim de maximizar sua duração e empregar este conhecimento na construção de assentamentos humanos duradouros. O diagnóstico para intervenções futuras deve-se basear em princípios ecológicos de organização, comum a todos os ecossistemas, os quais se desenvolveram para sustentar a teia da vida, a compreensão sistêmica da vida.

6.1. Mobilidade urbana para automóveis

Atualmente o trânsito tem dado muita dor de cabeça para uma grande parte de nossa população. Esse problema acontece devido ao acúmulo de veículos nas ruas, que causa prejuízos diversos, tais como estresse, acidentes, morosidade de locomoção, poluição sonora e atmosférica, etc., aspectos que, desgraçadamente, tendem a piorar nos próximos anos, caso não sejam adotadas políticas mais eficientes, e até mesmo medidas antipopulares, como rodízios, restrições ou interditos a construção de garagens em áreas de grande densidade (como espaços centrais), cobrança de pedágios, etc.

Em virtude da concentração de pessoas nas cidades, ao lado de insuficiências e distorções de planejamento urbano, até incentivos à indústria automotora e ao maior poder de consumo das famílias, estamos diante de situações bastante adversas, já nos encontrando em condições críticas nos ambientes urbanos, submetidos a uma motorização desproporcional e descontrolada. Esse estado de coisas se resume, grosso modo, ao que os especialistas vêm qualificando de crise de mobilidade urbana, que acontece quando o Estado não consegue oferecer condições adequadas para que as pessoas se desloquem nas cidades.

O WGSUT (2004) considera que cada cidade deve desenvolver sua própria visão de desenvolvimento sustentável e, conseqüentemente, um conjunto de metas baseada numa definição comum de sustentabilidade.

No que diz respeito à mobilidade para o automóvel na cidade de Barbacena, nós podemos ter várias medidas no sentido de possíveis soluções para o problema enfrentando cotidianamente pela população local. Uma das primeiras alternativas, como já observado, seria a aplicação de medidas restritivas ao uso do automóvel em locais de grande circulação de veículos, como, por exemplo, os rodízios, que visam à circulação de determinados veículos em determinados dias da semana, entre outras. Medidas como essa já foram aplicadas na cidade de São Paulo, com resultados satisfatórios de início.

ERL e FEBER (2000) no projeto TRANSLAND, apresentam algumas medidas práticas para se obter um transporte mais sustentável e reduzir a utilização de automóveis. Estas diretrizes foram extraídas de um trabalho intitulado “Desenvolver a rede de cidadãos” desenvolvido na Europa, quais sejam:

- Aumentar a qualidade e a acessibilidade dos serviços de transporte público;
- Tornar a caminhada e o uso da bicicleta mais atrativos;
- Reduzir a demanda de viagens revertendo, por exemplo, a tendência à dispersão de atividades em locais onde se é difícil chegar exceto por carro;
- Remover barreiras psicológicas para uso de alternativas de transporte e obter suporte público através de políticas que incentivem um maior uso destas alternativas;
- Tornar o transporte um componente essencial para estratégias de planejamento espacial.

7–SEGURANÇA NO TRABALHO EM TRANSPORTES

Ao analisarmos o trabalho sobre as condições perigosas, insalubres e penosas se faz necessário adentrar em um prévio estudo sobre a Segurança e Medicina do Trabalho, haja vista que as referidas modalidades de labor têm íntima relação com a segurança no trabalho, conforme será analisado no decorrer do estudo. Contudo, também contém extrema importância, as raízes do trabalho e sua evolução histórica.

De acordo com Martins (2012), a segurança e a medicina do trabalho são o ramo do direito trabalhista que tem como fundamento a garantia de proteção à saúde dos trabalhadores no local de prestação de serviços ou, ainda, do direito à recuperação digna quando não estiverem em estado capaz de trabalhar.

Segundo determina a própria CLT (Consolidação das leis do trabalho), as empresas devem obedecer às normas nela previstas, além das legislações estaduais e municipais referentes ao assunto medicina e segurança no trabalho, bem como disposições de acordos e convenções coletivas a respeito do tema.

Assim como ressalta Correia (2013), as normas que disciplinam o assunto em questão são de ordem pública e, desse modo, de indisponibilidade absoluta, sendo que não cabe flexibilização para redução de direitos dos empregados nesse tema de segurança.

Como salienta Barros (2013), normalmente as condições em que as atividades laborais são desenvolvidas não estão de acordo com a capacidade física e psicológica do empregado.

7.1 Evolução histórica e conceituais do trabalho

A terminologia trabalho vem do latim *tripalium*, que era uma espécie de instrumento de tortura de três paus ou uma canga que pesava sobre os

animais. Era um instrumento usado pelos agricultores para bater, rasgar e esfiapar o trigo, espiga de milho e o linho.

O trabalho, obviamente, antecede e muito o direito do trabalho. Em todo o período que remonta a história, o homem primitivo é conduzido direta e amargamente pela necessidade de satisfazer a fome e assegurar sua defesa pessoal. Ele caça, pesca e luta contra o meio físico, contra os animais e contra seus semelhantes. A mão é o instrumento do seu trabalho. Nesta época não “trabalho” como conhecemos atualmente, mas sim a constante luta pela sobrevivência.

A primeira forma de trabalho foi a escravidão, em que o escravo era considerado apenas uma coisa, não tendo qualquer direito, muito menos trabalhista. O escravo, portanto, não era considerado sujeito de direito, pois era propriedade do dominus. Nesse período, constata-se que o trabalho do escravo continuava no tempo, até de modo indefinido, ou mais precisamente até o momento que o escravo vivesse ou deixasse de ter essa condição. Entretanto, não tinha nenhum direito, apenas o de trabalhar (MARTINS, 2012).

Como se sabe, ao decorrer de grande parte da história foi mantido o preceito de que o trabalho era algo maligno, sendo sempre atribuído aos escravos. Muitas vezes decorrentes das conquistas territoriais entre os povos, onde comumente uma parcela dos derrotados era destinada a escravidão, ora para atender os interesses dos próprios vencedores, ora para comercializartambém como escravos a outros povos.

Com o advento da Revolução Industrial e os períodos que a antecederam, começou a ocorrer uma tímida preocupação com saúde do trabalhador. A Revolução Industrial caiu como uma guerra ou uma “praga” sobre essas pessoas. O sistema fabril transformou o trabalhador livre em virtual escravo, reduziu o seu padrão de vida ao mínimo de sobrevivência, abarrotando as fábricas com mulheres e crianças, destruiu a vida familiar e solapou as fundações da sociedade, da moralidade e da saúde pública (HAMMOND, 1920).

O marco da luta pela saúde do trabalhador ocorreu em Modena, na Itália, quando o médico Bernardino Ramazzini, considerado o pai da medicina do trabalho (menção), lançou o livro "*De morbis Artificum Diatribia*," cuja tradução para o português é "As doenças dos trabalhadores" (JUNIOR; SILVA 1999).

A segunda edição veio a correr mais tarde na Holanda, no ano de 1703 com o estudo de 54 grupos de trabalhadores, abrangendo mais de 60 profissões, relacionando as atividades, as doenças consequentes e as medidas de tratamento e prevenção. Há ainda, uma outra edição, considerada definitiva, qual foi impressa na Itália em 1713, onde conta toda higiene e medicina do trabalho cabíveis no século XVII(menção).

Neste período, não existia qualquer norma jurídica de proteção á saúde do trabalhador, ou seja, foram as palavras de Ramazzini que estabeleceram a base para as construções doutrinárias que ocorreram posteriormente sobre o tema.

A Revolução Industrial assinala a mais radical transformação da vida humana já registrada em documentos escritos. Durante um breve período ela coincidiu com a história de um único país, a Grã-Bretanha. Assim, toda uma economia mundial foi edificada com base na Grã-Bretanha, ou antes, em torno desse país, que por isso ascendeu temporariamente a uma posição de influência e poder mundiais sem paralelo na história de qualquer país com as suas dimensões (HOBBSAWN, 2003, p.13).

Nesse contexto, em razão das péssimas condições de trabalho, com excessivas jornadas e exploração do labor de mulheres e menores (a chamada "questão social"), os trabalhadores começam a se reunir para reivindicar melhorias, inclusive salariais, por meio de sindicatos (GARCIA, 2014).

O Estado deixa seu estado de abstenção e passa a intervir nas relações de trabalho, impondo limitações a liberdade das partes, para a proteção do

trabalhador, por meio de legislação proibitiva de abusos do empregador, como forma de preservar a dignidade do homem no trabalho (GARCIA, 2014).

Os processos de industrialização e urbanização estão intrinsecamente interligados. Foi com os avanços e transformações proporcionados pelas Revoluções Industriais na Europa que esse continente concebeu o crescimento exponencial de suas principais cidades, aquelas mais industrializadas. Ao mesmo tempo, o processo de urbanização intensifica o consumo nas cidades, o que acarreta a produção de mais mercadorias e o aumento do ritmo da atividade industrial (PENA, 2016).

Segundo Pena (2016) a industrialização é um dos principais fatores de transformação do espaço geográfico, pois interfere nos fluxos populacionais, reorganiza as atividades nos contextos da sociedade e promove a instrumentalização das diferentes técnicas e meios técnicos, que são essenciais para as atividades humanas. A atividade industrial, por definição, corresponde ao arranjo de práticas econômicas em que o trabalho e o capital transformam matérias-primas ou produtos de base em bens de produção e consumo.

Com o avanço nos sistemas de comunicação e transporte, fatores que impulsionaram a globalização, praticamente todos os povos do mundo passaram a consumir produtos industrializados, independentemente da distância entre o seu local de produção e o local de consumo. Estabelece-se, com isso, uma rede de influências que atua em escalas que vão do local ao global (PENA. 2016).

As famílias na faixa de renda 10% mais baixa do Brasil perdem, em média, 20% mais tempo no trânsito por dia em deslocamentos de casa para o trabalho do que as famílias na faixa de renda 10% mais alta. Na prática, duas em cada dez pessoas entre os mais pobres do país levam pelo menos uma hora para chegar em casa. Os dados são parte da pesquisa "Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo" (SANTINI, 2016).

Segundo Santini (2016) a situação é especialmente delicada nas metrópoles, inclusive nas nove maiores regiões metropolitanas e no Distrito Federal. Nas grandes cidades, é preciso investimento pesado em transporte público de alta capacidade, como metrô e faixa/corredores de ônibus. Nas situações mais extremas, em que a taxa de motorização é muito alta, faz sentido até pensar em medidas de desestímulo ao transporte individual e estímulo ao transporte público.

O tempo perdido pelos brasileiros no deslocamento para o trabalho nas regiões metropolitanas, por causa das más condições de mobilidade urbana, gera um custo adicional de R\$ 62,1 bilhões por ano, cerca de oito vezes o que o País investe anualmente na área (CASTELAR, 2016).

Uma pesquisa realizada pela Universidade de Montreal, no Canadá revela que a duração, à distância e os meios utilizados em percursos rotineiros, podem prejudicar o lado psicológico e até levar ao desenvolvimento da Síndrome de Burnout, um distúrbio psíquico caracterizado por sentimentos depressivos, que provoca cansaço emocional, falta de energia e desgaste físico. A pesquisa mostra que o risco de desenvolver a Síndrome de Burnout pode aumentar, principalmente, quando uma viagem dura mais de 20 minutos. Quase duas mil pessoas com idades entre 17 e 69 anos participaram na avaliação (INABA, 2016).

Em junho de 2013, parte significativa da população brasileira, especialmente jovens de classe média, tomou as ruas das principais cidades do país em grandes manifestações. Apesar de terem abrigado cada vez mais demandas à medida que se multiplicavam, os protestos tiveram como gatilho um fato específico e sua extrapolação lógica: o aumento das tarifas de ônibus e a qualidade dos serviços de transporte no Brasil (OLIVEIRA, 2016).

7.2 Órgãos de segurança e saúde do trabalho

7.2.1 SESMT(Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho)

De acordo com Martins (2012), as empresas devem manter serviços especializados em segurança e em medicina do trabalho – SESMT -, nos quais é preciso haver profissionais aptos para manter a integridade dos trabalhadores.

O órgão em questão está previsto no artigo 162 da CLT e é regulamentado pela NR-4.

O SESMT deverá funcionar juntamente com a CIPA.

7.2.2 CIPA (Comissão interna de prevenções de acidentes)

Segundo Martins (2012), a CIPA tem o objetivo de observar e relatar as condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar os riscos existentes.

A CIPA é composta de representantes da empresa e dos trabalhadores, sendo que os da empresa serão designados pelo empregador, dentre os quais, o presidente da comissão. Já os representantes dos empregados serão eleitos, 29 por meio de votação secreta dos interessados, dentre os quais será eleito o vice-presidente da comissão.

Nos termos do artigo 163 da CLT, as empresas são obrigadas a constituir comissões internas de prevenção de acidentes – CIPA -, conforme as instruções emitidas pelo MTE, na NR-5 da Portaria n. 3.214-1978.

7.3 O uso dos equipamentos de proteção individual – EPI

Equipamento de Proteção Individual – EPI pode ser definido “como todo dispositivo de uso individual destinado a proteger a integridade física do

trabalhador”, onde cabe aos operários, utilizar estes meios de proteção, e além disso devem saber do dever em usar e do direito da utilização gratuita dos EPIs, desde que assumam a responsabilidade no cuidado e manutenção dos mesmos (SAMPAIO, 1998).

Além de proteger, estes equipamentos oferecem uma certa segurança, vezes momentânea, mas em, alguns momentos, suficiente para alertar. O EPI tem por finalidade auxiliar e orientar os funcionários da empresa na utilização adequada, os quais quando esquecidos mesmo por instantes pode, provocar algum acidente não esperado (SAMPAIO, 1998).

7.4 Acidente de Trabalho

O acidente de trabalho é aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço do empregador, dentro e fora da empresa, com o empregado, trabalhador avulso, médico residente, e com o segurado especial, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, a perda ou a redução, temporária ou permanente, da capacidade para o trabalho(GOMES, 2009).

As doenças do trabalho são entendidas como doenças adquiridas ou desencadeadas em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relaciona diretamente. Assim como os acidentes são paradigmas que, hoje, a construção civil enfrenta e luta para conscientizar o empresariado e os profissionais sobre a importância da questão(GOMES, 2009).

O Brasil ocupa o 4^o lugar em mortes no trabalho, segundo o Anuário Estatístico da Organização Internacional do Trabalho de 2000 – OIT.

Segundo o Ministério da Previdência e Assistência Social, um acidente de trabalho pode causar as seguintes consequências em relação ao tempo de afastamento do acidentado: (BRASIL, 2002).

- Afastamento simples: o trabalhador recebe atendimento e retorna imediatamente às suas atividades;
- Afastamento temporário: o acidentado fica afastado do trabalho por um período até que esteja habilitado para retomar suas atividades, este período é dividido em afastamento por menos e por mais de 15 dias;
- Incapacidade permanente: o trabalhador fica incapacitado de exercer a atividade profissional que exercia na época do acidente;
- Óbito: o acidentado falece em função do acidente.

8 – ANÁLISE DE CONTEÚDO

Para a interpretação dos dados da pesquisa de campo foi utilizado um método conhecido como análise de conteúdo. Esse mecanismo consiste em uma metodologia de pesquisa que agrega um conjunto de técnicas com o objetivo de descrever e interpretar determinados dados qualitativos. Primeiramente, as respostas dos questionários foram separadas (as que correspondiam a um mesmo sentido eram agrupadas). Posteriormente, foi feita uma análise destes dados, sendo então, avaliados em termos percentuais. Pode-se, desse modo, interpretar as possibilidades e os limites do transporte público barbacenense conforme a opinião da população local.

As ações deste estudo foram desenvolvidas com base em entrevistas direcionadas a um grupo de 110 habitantes de Barbacena, das regiões centrais e periféricas da cidade, portanto incluindo-se aí bairros de classe média e de segmentos mais empobrecidos da população, que representam o público que mais se utiliza de transporte público em sua vida cotidiana. Analisando os dados, percebe-se claramente uma grande diferença das respostas entre as regiões centrais e periféricas.

Foi possível verificar que do total dos entrevistados 84% utilizam e necessitam diariamente do transporte público municipal, principalmente os moradores das periferias e bairros mais afastados. Nos bairros de classe média alta constatamos que apenas os serviçais das casas desses segmentos é que utilizam o ônibus para trabalhar, sendo-lhes a única alternativa para chegarem a estes locais de trabalho, posto que a grande maioria mora distante deles. Já os moradores, por possuírem carros próprios, não se utilizam do transporte público, o ônibus, sendo esse um aspecto também recorrente em grande parte das cidades brasileiras. Tal situação, é oportuno observar, já não é comum em países mais desenvolvidos, que dispõem, de modo geral, de bons serviços de transporte coletivo e também de uma cultura mais consolidada de uso de formas alternativas de mobilidade, como, por exemplo, a bicicleta.

Nestes países e, sobretudo, em suas cidades de maior porte, mesmo segmentos de maior aquisitivo usam metrô, trens de superfície e bicicleta. Em países como Suécia e Dinamarca, por exemplo, é quase que inadmissível que pessoas que moram mais próximas ao local de trabalho, ou que tenham filhos que estudam em escolas não tão distantes de suas residências, usem o carro particular para atender essas demandas. Trata-se de outra cultura quanto à mobilidade urbana, que reconhece o uso do automóvel particular apenas ao atendimento de demandas mais específicas, em relação às quais o emprego do automóvel se apresentaria como uma necessidade. Ou seja, realiza-se um uso mais racional do automóvel, o que possibilita ganhos urbanísticos, ambientais e sociais importantes nessas cidades, favorecendo níveis mais avançados de qualidade de vida, suscitando uma maior satisfação social em relação ao lugar em que se trabalha e se vive. Ainda estamos, no Brasil, muito distantes dessa realidade, haja vista as heranças de nossa condição periférica e a preeminência da opção rodoviária subserviente aos interesses da indústria automobilística, levando nossa sociedade e nossa forma de organização urbana a adquirirem um traço marcadamente carrocêntrico; o automóvel modelando a vida cotidiana, as relações sociais e a própria forma e funcionalidades da cidade. Todavia, parece emergir, cada vez mais, sinais auspiciosos nesse sentido, que indagam essa condição que, em grande medida, comporta um sentido mortificante às nossas cidades.

Dentre esses sinais temos o avanço do cicloativismo, bem como de propostas mais elaboradas de transporte coletivo, como desdobramentos da iniciativa pioneira, tornada uma grande referência a nível nacional e mesmo internacional, da experiência de Curitiba (PR), no início dos anos 1970, com o então prefeito, arquiteto e urbanista Jaime Lerner, que promoveu a abertura de vias exclusivas para ônibus urbanos, os chamados “expressos”, evoluindo a atual Rede Integrada de Transporte, sistema de transporte público que utiliza ônibus biarticulados, conectando terminais integrados a regiões diversas da cidade, complementado com ônibus alimentadores, compondo uma ramificação secundária ao atendimento de usuários que moram em lugares mais próximos

a esses terminais, além dos chamados “ligerinhos”, que contemplam rápido intercâmbio de passageiros entre um terminal e outro, realizando trajetos outros e com poucas paradas. Trata-se de uma experiência bastante importante, reproduzida com adequações em diversos outros espaços do Brasil e do mundo, sistema este mais adequado a cidades de grande porte, nas quais as demandas por mobilidade são maiores, por trabalho, saúde, educação, cultura e outros serviços.

Pois bem, retomando a análise de Barbacena, verificamos que mais próximo ao centro os moradores entrevistados usam o ônibus como meio de transporte, principalmente por não haver estacionamento e obter um grande fluxo de veículos. Houve muita reclamação em relação ao preço elevado da passagem, sobretudo nas áreas mais pobres, que dependem exclusivamente do transporte público para se locomoverem, posto sua fonte de renda ser mais baixa que a dos demais segmentos da hierarquia social.

Foi averiguado que a maioria das pessoas utilizam o ônibus como meio de transporte para o trabalho, não havendo outra opção de locomoção. Alguns estudantes entrevistados relataram que não vão para suas escolas de ônibus por causa do alto custo da passagem, acabando indo de bicicleta ou mesmo a pé, percorrendo, não raro, grandes distâncias.

Na análise geral, 3% consideram este serviço ótimo, 43% acreditam ser bom, 48% julgam ser razoável e 6% declaram ser ruim. Nota-se que a população mais carente, que necessita mais do transporte público, acha que o sistema local tem muito a melhorar, pois em bairros periféricos não apenas há insuficiências de linhas e veículos, como também ocorrência regular de atrasos, condição precária que se completa com ônibus de pior qualidade e muitas ruas sem asfaltamento ou pavimentação adequada, comprometendo o horário de chegada dos passageiros ao destino final. A acessibilidade em alguns pontos de ônibus é péssima, atrapalhando o acesso aos idosos e às pessoas necessitadas. Outro ponto que ficou em evidência é a falta de segurança em alguns lugares, com ocorrências regulares de pessoas que

deixam de sair de suas casas para esperar o ônibus em função de assaltos constantes. Portanto, fica evidenciado que o problema do transporte público na cidade de Barbacena, a exemplo do que também se verifica em muitas outras cidades do país, envolve outras variáveis, como, por exemplo, a de segurança. Daí reiterar-se a necessidade dessa questão ser trabalhada de forma integrada, sob o sentido de um planejamento integrado, mas também socialmente participativo, que mobiliza variáveis diversas do funcionamento da cidade, tais como trabalho, moradia, segurança, educação, saúde, etc.

Em relação à qualificação e atendimento dos funcionários, 14% julgam ser ótimo, 46% pensa ser bom, 35% crê ser razoável e apenas 5% acredita ser ruim. Vários idosos se queixaram do atendimento de alguns trocadores, pela falta de paciência e até algumas vezes de não devolverem o troco, achando que não conseguem raciocinar mais...

Para os entrevistados 50% acreditam que o atendimento no setor aos idosos e deficientes físicos é qualificado, só havendo reclamações relacionadas aos próprios passageiros, que por diversas vezes ocupam os assentos preferenciais, mesmo com a presença de pessoas que necessitam destes. O acesso à rampa de cadeirantes foi um ponto discutível, pois houve relatos de motoristas passarem direto, para não gastarem o seu tempo descendo à rampa. A pouca acessibilidade ao transporte é outro fato importante a se apresentar, pois em diversos lugares não há calçadas ou calçamentos em condições adequadas ao uso dos pedestres, e dentre estas pessoas com necessidades especiais. Muitas ruas são recobertas por pedras fincadas, ou mesmo sem asfaltamento, dificultando sobremaneira o acesso aos idosos e pessoas com deficiência.

Dos entrevistados 57% julgam que o transporte público atende a demanda necessária da população barbacenense, ressaltando, uma vez mais, que a grande parte dos que o avaliam mais favoravelmente pertence a bairros mais centrais e também bairros de classe média alta. E dentre os 43% que destoam dessa avaliação, vendo-o como problemático, acreditam que esse

traço se apresenta, sobretudo, nas periferias da cidade, com ônibus com excessiva lotação, qualidade inferior aos que circulam nas áreas mais centrais, bem como menor oferta de viagens em relação ao que ocorre nos bairros mais centrais de Barbacena.

De um modo geral, houve reclamações do preço da passagem, que por sua vez é considerado alto e abusivo pelo nível de renda de muitos da cidade, com um custo benefício ruim, cobrando ainda o mesmo preço da passagem de estudantes locais. Acerca disso, para a maioria dos entrevistados os estudantes deveriam ficar isentos de pagarem passagem. A população barbacenense indignada com o fato ocorrido está protestando diariamente contra esse novo aumento da passagem, visto como um abuso e uma falta de respeito com o cidadão.

Uma parte entrevistada acredita que deva ser disponibilizado um maior número de frotas aos bairros periféricos e demais distritos, devendo haver também um pouco mais de atenção por parte do poder público em relação à situação das periferias e lugares mais distantes do centro da cidade.

Gráfico 1 – Porcentagem dos entrevistados que utilizam o Transporte público no município. Fonte: O Autor.

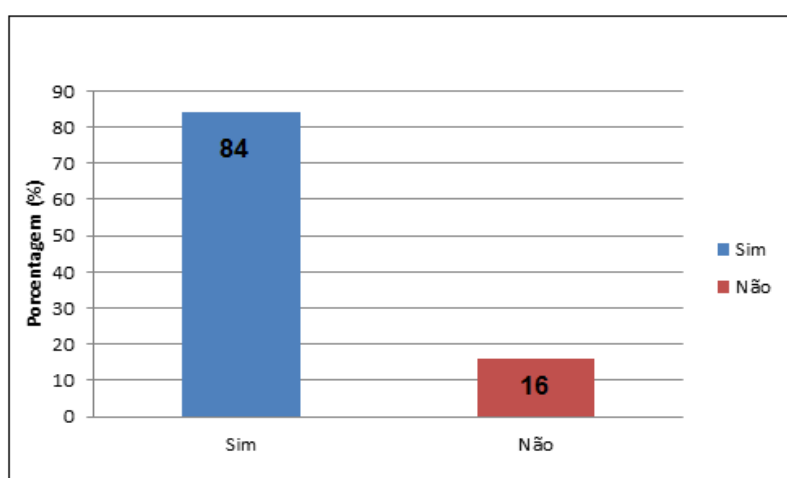


Gráfico 2: Os entrevistados acham que o Transporte Público na cidade atende a demanda necessária à população Barbacenense. Fonte: o Autor

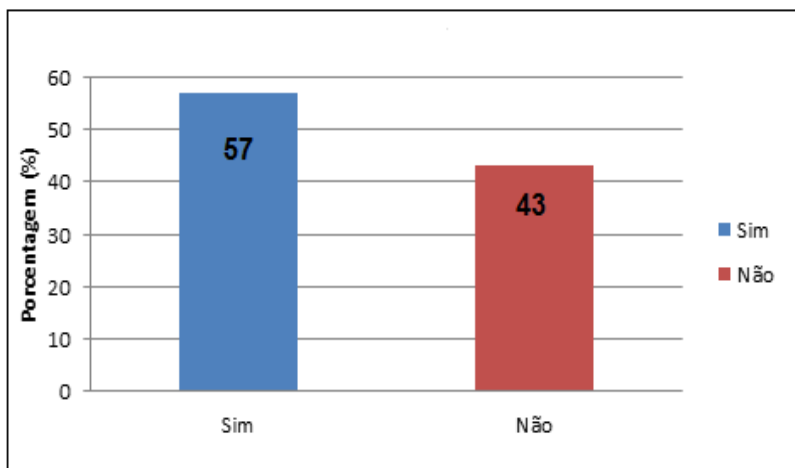


Gráfico 3: Opinião dos entrevistados se acham o atendimento qualificado para idosos e deficientes. Fonte: O Autor.

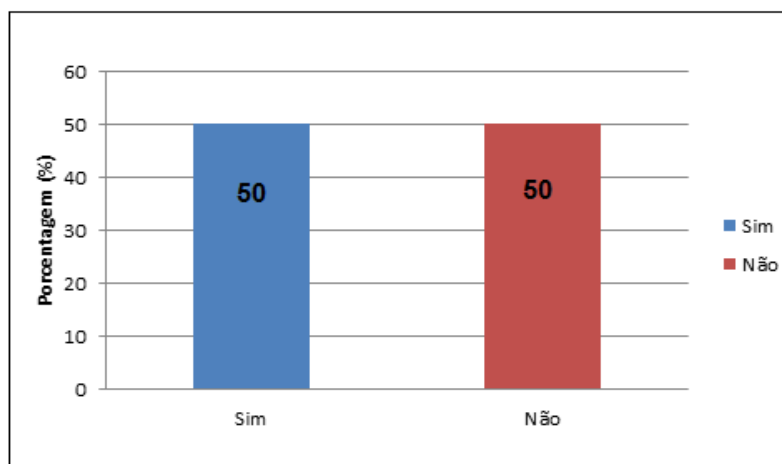


Gráfico 4: O que os entrevistados acham da qualidade do Transporte público na cidade. Fonte: O autor

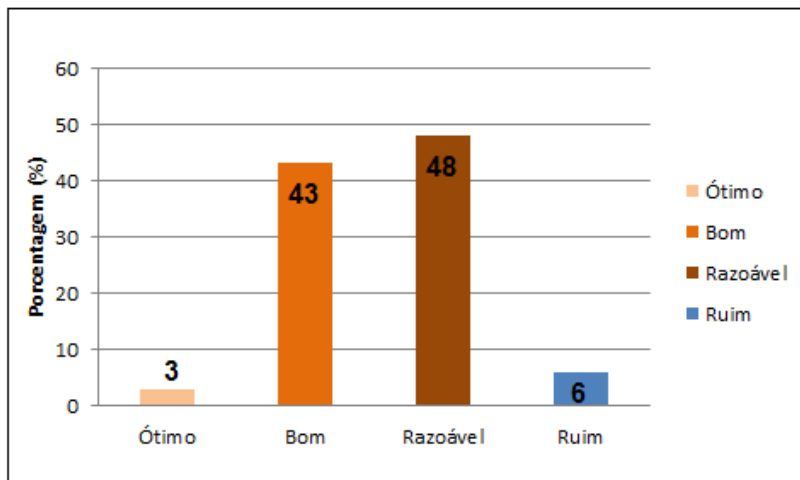
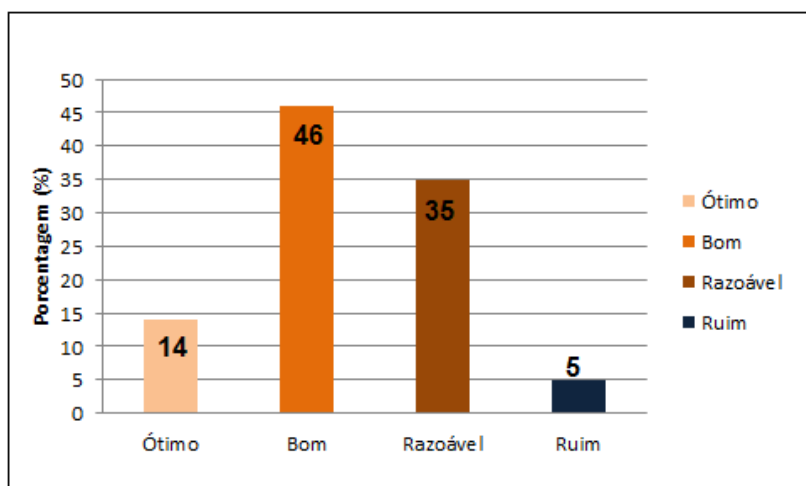


Gráfico 5: Opinião dos entrevistados devido à qualificação e atendimento dos funcionários da empresa Barraca. Fonte: O Autor.



9 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não só o nosso país, mas grandes capitais de todo o mundo passam por um enorme problema de mobilidade urbana. Com o evidente inchaço das cidades torna-se necessário um planejamento eficaz em transportes, sob o sentido de um planejamento integrado e aberto à participação social/popular. As grandes metrópoles brasileiras sofrem com os enormes congestionamentos e o elevado custo no preço das tarifas, muitas vezes com serviços ineficientes, acarretando uma considerável diminuição da qualidade de vida da população.

O transporte público é essencial para a população de uma cidade, sendo fundamental na mobilidade urbana, que mais recentemente, por emenda constitucional, tornou-se um direito. Como o transporte público barbacenense é composto somente por ônibus, à população mais necessitada desse serviço na cidade exige que ela tenha melhor qualidade, que atenda mais adequadamente as demandas existentes. O trânsito de Barbacena, com muitos congestionamentos, ruas estreitas, muitos buracos, revela uma queda na qualidade do transporte coletivo. Pela a abordagem que realizamos junto à população, o serviço prestado pela empresa Barraca é regular, mas a tarifa praticada atualmente é considerada absurda. Nas áreas mais pobres foi constatada uma percepção negativa em relação ao sistema de transporte público na cidade. A falta de acessibilidade aos idosos e deficientes nessas áreas é algo desumano, pois em muitos lugares observados, não tem a mínima condição de transitarem. O nível de satisfação com a empresa mostrou-se até razoável, porém acompanhado de muitas reclamações e pedidos de mais ônibus. Já nas regiões centrais e de classe média o nível de satisfação é maior, por haver maior oferta de veículos, vias melhores, passeios bons, rampas para deficientes, etc.

Entendemos que a cidade não seja tão somente constituída e identificada com sua região central e bairros de segmentos de maior poder aquisitivo, mas como uma totalidade socioespacial, que é diversa e

contraditória ao plano histórico de sua formação, o que inclui, portanto, as suas periferias mais empobrecidas e suburbanizadas. Infelizmente, com a falta de honestidade e ética pública de parcela significativa da classe política, Barbacena só revela maiores avanços no seu centro e áreas de segmentos de maior poder aquisitivo, deixando ao largo outras regiões da cidade, mais empobrecidas e carentes de infra-estruturas e serviços básicos. A cidade vem passando por uma fase ruim, com aumento do desemprego e a falta de oportunidade, sobretudo, aos jovens. A realidade na periferia tem revelado, de forma crescente e preocupante, o problema da violência urbana, do tráfico drogas e a expansão indiscriminada de seu consumo. São aspectos, a bem da verdade, do país, não sendo algo exclusivo ou específico de Barbacena. No entanto, fica evidenciada a necessidade de um melhor equacionamento dos problemas urbanos da cidade, dentre os quais o de transporte coletivo.

É possível e desejável uma maior diversificação desse segmento à uma cidade e à uma vida melhor. As insuficiências, os problemas e as assimetrias verificadas saltam aos olhos, cenário que a situação de crise atual poderá tornar ainda mais problemático, impondo dificuldades ainda maiores ao poder público. Daí a necessidade de se impor maior eficiência nos gastos do dinheiro público, elegendo questões prioritárias, com maior participação, transparência e controle social. O transporte público, e sua melhoria, integram, indubitavelmente uma agenda de transformações urgentes e necessárias à nossa cidade, numa sociedade em que a mobilidade torna-se cada vez mais potencializada pelo desenvolvimento das forças produtivas, com os lugares cada vez mais articulados por redes de variados tipos. Em que pesem os traços de desigualdade social marcantes em nossa sociedade, esse serviço de transporte público, que se afeta diretamente a mobilidade urbana, torna-se fundamental, num contexto de grandes transformações no mercado de trabalho e nas relações de trabalho, tornando-as espacialmente mais mutantes, inquietas e complexas. Ao lado das redes de comunicações, as de transporte são ainda mais importantes e decisivas ao funcionamento das sociedades e das cidades na contemporaneidade.

Nesse sentido, uma educação para o trânsito é também algo fundamental, estando ela inserida na própria educação social, da qual obtém os seus fundamentos teóricos e metodológicos. É uma demanda, se não um imperativo das sociedades contemporâneas, ainda maiores numa sociedade tão desigual e problemática, em aspectos diversos, como a nossa. As ciências sociais e humanas contribuem com suas descobertas para a educação da pessoa como ser social; a educação para o trânsito necessita contar com essa interdisciplinaridade para poder formular um currículo integral, no qual o professor revise constantemente suas próprias convicções sociais e a coerência de sua prática, colocando seu preparo científico e pedagógico a serviço do empenho de formar cidadãos conscientes e responsáveis. E a geografia, ciência interdisciplinar por natureza, desde as suas origens, tem uma papel importante a desempenhar nessa questão. E o seu interesse pelas questões da mobilidade urbana e, nesse sentido, do transporte coletivo, tem aumentado sensivelmente no Brasil, integrando áreas de pesquisa em cursos de pós-graduação. É um tema que deverá integrar cada vez mais os debates socioespaciais na contemporaneidade. E análise do caso de Barbacena nos possibilitou ver melhor a dimensão e o significado dessa questão, tão importante ao funcionamento da sociedade e da cidade, sobretudo em nossos tempos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP – Associação Nacional de Transporte Público. **Dados do sistema de informações**. São Paulo, 2006.

ARBEX, Daniela. **Holocausto brasileiro**1. Ed – São Paulo: Geração Editorial, 2013

ARCHDAILY, **Um Plano para o crescimento**. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/01-174761/10-razoes-pelas-quais-uma-cidade-precisa-de-planejamento-urbano>. Acesso em 03 de dezembro de 2016.

AZEVEDO, Vilma Maria, M. Sc., **Os desafios para o empoderamento da mulher agricultora a partir do Programa de Aquisição de Alimentos: o caso de Barbacena-MG**. Universidade Federal de Viçosa, dezembro de 2012

BARBACENA, **Conheça um pouco da história de Barbacena**, Disponível em: <http://www.barbacena.mg.gov.br/noticias14.php?id=4676>, Acesso em 5 de Outubro de 2016.

BARBACENA ONLINE, **Prefeitura homologa licitação para transporte publico de passageiros**. Disponível em: <http://barbacenaonline.com.br/noticia/cidade/prefeitura-homologa-licitacao-para-transporte-publico-de-passageiros>. Acesso 15 de Outubro de 2016.

BARRACA, Empresa. **Quadro de horários**. Disponível em: <http://www.empresabarraca.com.br/>. Acesso em: 13 de Outubro de 2016.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 9. ed. São Paulo: LTr, 2013.

BRASIL. **CTB – Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar em vigor**. Brasília, 2005.

BLENDER, Adriana. Educação para o trânsito. Disponível em: www.transporte/educacao-para-o-transito/. Acesso em 4 de dezembro de 2016.

CALÁCIO, Mayara. O monopólio do mercado Rodoviário rumo ao reinado. Disponível em: <https://webnoticias.fic.ufg.br/n/8975-o-monopolio-do-mercado-rodoviario-rumo-ao-reinado>. Acesso em: 12 de Outubro de 2016.

CAPRA, Fritjof. **As conexões ocultas, ciência para um vida sustentável.** Editora PensamentoCultrixLtda, São Paulo, 2002.

CASTELAR, Armando. Estadão, **Perda de tempo no trânsito gera prejuízo de R\$ 62,1 bi por ano.** Disponível em: <http://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,perda-de-tempo-no-transito-gera-prejuizo-de-r-62-1-bi-por-ano,1767794>. Acesso em: 04 de Outubro de 2016.

CORREIA, Henrique. **Direito do Trabalho.** 4. ed. Salvador: Juspodvm, 2013.

CRESWELL, John W. **Projeto de Pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e mistos.** Porto Alegre: Artmed, 2007.

CRESSWELL, T. **In Place, Out of Place: Geography, Ideology and Transgression.** Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.

DA SILVA, Ana Cristina Albuquerque de Oliveira. **Educação no transito e mobilidade urbana.** Disponível em: http://netrantransito.com.br/arq_download/Monografia%20-%20Cristina%20%20FINAL.pdf. Acesso em: 28 jun. 2016.

DEESPASK, **Confira o PIB Produto interno bruto no seu município.** Disponível em: <http://www.deepask.com/goes?page=juiz-de-fora/MG-Confira-o-PIB---Produto-Interno-Bruto---no-seu-municipio>. Acesso 17 de Outubro de 2016.

DIAS, Joaquina Conceição; DA SILVA, Sandra Maria Batista; PEREIRA, Aires José. **Um estudo sobre as calçadas do bairro São João em Araguaína-TO.** Revista Eletrônica de Geografia, v.4, n.11, p. 45-61, out.2012.

ERL, E; FEBER G. (2000) **TRANSLAND– Integration of Transport and Land Using Planning.Workingpaper.** Disponível em: www.inro.tno.nl/transland/. Acesso em: 24 ago. 2016.

FHEMIG, **Museu da loucura, 15 anos.** Disponível em: <http://www.fhemig.mg.gov.br/pt/banco-de-noticias/235-complexo-de-saude-mental/1815-museu-da-loucura-15-anos-coragem-para-contar-uma-historia>. Acesso 7 de Outubro de 2016.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa (Org.). **Curso de direito do trabalho / Gustavo Filipe Barbosa Garcia.** 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

GOMES, Eliseu Domingues. **Rotinas Trabalhistas e Previdenciárias** 9.ed. Belo Horizonte: Líder, 2009.

GUIMARÃES, Márcio José, **História de Barbacena-MG**. Disponível: <http://www.achetudoeregiao.com.br/mg/barbacena/historia.htm> Acesso: 06 de Outubro de 2016.

HAMMOND J.L. and Barbara Hammond, **The Skilled Labourer**, 1760-1832, 2. ed., Londres, 1920.

HOBBSAWM, Eric. Da **Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. 5 ed. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 2003. p.13.

HOMBURGER, W. S. Urban Transit. In: Institute of Transportation Engineers. **Transportation and Traffic Engineering Handbook** (2 ed.) Prentice-hall, Londres (1982).

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2000

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades**. Disponível em , acesso em 2 de Outubro de 2016.

INABA, Talita. Portal do transito, **Tempo perdido no trânsito pode provocar doenças**. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/tempo-perdido-no-transito-pode-provocar-doencas/>. Acesso em 4 de Outubro de 2016.

INSTITUTO PÓLIS. **Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento!** - Ministério das Cidades, 2005.

JACKSON, A. de Souza, **Ocupação desordenada**. Disponível em: <http://conhecimentopratico.uol.com.br/geografia/mapas-demografia/30/artigo179305-2.asp>. Acesso em: 18 de Outubro de 2016.

JUNIOR. Frias, SILVA. Carlos Alberto. **A saúde do trabalhador no Maranhão: uma visão atual e proposta de atuação**. Fundação Oswaldo Cruz, Escola Nacional de Saúde Pública; 1999.

KANG C. H. Taxi deregulation: international comparison. Institute for Transport Studies – University of Leeds, 1998.

KELLERMAN, A. **Personal Mobilities**. Routledge: New York, 2006.

MACHADO, A. P. Um olhar da Psicologia Social sobre o Trânsito. In: HOFFMANN, M.H., CRUZ, R.M. e ALCHIERI, J.C. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do Trabalho**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade urbana é desenvolvimento Urbano**. Brasília: 2005.

MOBILIZE, **Levantamento das Calçadas do Brasil**. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/levantamento>. Acesso em 02, de Outubro de 2016.

MURRAY CJ, Lopez AD. **Global health statistics: a compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for over 200 conditions**. Geneva: WHO; 1996.

OLIVEIRA, Guilherme. Agência Senado, **Transporte é caminho para os demais direitos**. Disponível em: <http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/22/garantido-na-constituicao-transporte-e-caminho-para-os-demais-direitos>. Acesso em 4 de Outubro de 2016.

PENA, Rodolfo F. Alves. Mundo educação, **Industrialização e Urbanização**. Disponível em: <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/industrializacao-urbanizacao.htm>. Acesso: 9 de Outubro de 2016.

PEREIRA, E. B. **Educar para a segurança nas ruas** - Projeto Trânsito na Escola. Sao Paulo - Editora Melhoramentos, 2014.

PORTAL, Terceira Idade. **Transporte gratuito aos idosos**. Disponível em: http://www.portalterceiraidade.com.br/horizontais/direitos_3i/outras0002.htm. Acesso em: 18 de Outubro de 2016.

RUANO, M. **Eco Urbanismo Entornos Humanos Sostenibles: 60 PROYECTOS**. Barcelona: Editora Gustavo Gili S.A., 2000.

SAMPAIO, José Carlos de Arruda – **PCMAT: Programa de Condições e Meio Ambiente do Trabalho na Indústria da Construção** – São Paulo, SP: Pini: SINDUSCON/SP, 1998.

SANDI, Cacilda. **O trânsito em tuas mãos**. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2008.

SANT'ANNA, Rogério Motta. **Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa: Um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em Engenharia de tráfego.** (Rio de Janeiro) 2006.

SANTINI, Daniel. Oeco, **Pobres perdem 20% mais tempo no trânsito que ricos.** Disponível em: <http://www.oeco.org.br/blogs/outras-vias/26961-pobres-perdem-20-mais-tempo-no-transito-que-ricos/>. Acesso em 04 de Outubro de 2016.

SANTOS, Maria Roseniura de Oliveira. **O Perfil Constitucional da Competência da Auditoria-fiscal do Trabalho.** Brasília: SINAIT, 2003.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Pró Livros, 2005.

VASCONCELOS, Eduardo A. O transporte urbano do século XXI. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo: ANTP. 2002.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito?** 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

WGSUT (2004) ,WorkingGrouponSustainableUrbanTransport, Final Report, (Informe del Grupo de la Union Europea sobre Transporte Urbano Sostenible) jan. 2004.

QUESTIONÁRIO MONOGRAFIA

- 1) Você utiliza o transporte público do município de Barbacena-MG?
 - a) Sim
 - b) NãoComentários:

- 2) Você acha que o transporte público atende a demanda necessária da população barbacenense?
 - a) Sim
 - b) NãoSe não, o que deve ser feito para melhorar.

- 3) Em relação aos idosos e deficientes físicos, o atendimento é qualificado?
 - a) Sim
 - b) NãoComente:

- 4) O que você acha da qualidade do transporte público na cidade?
 - a) ótimo
 - b) bom
 - c) razoável
 - d) ruimComentários:

- 5) O que você acha da qualificação e atendimento dos funcionários desse setor?
 - a) ótimo
 - b) bom
 - c) razoável
 - d) ruimComentários:

- 6) Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade do transporte público em Barbacena.