

# ACESSIBILIDADE, MOBILIDADE URBANA E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA PREVENÇÃO DE DEFICIÊNCIAS E DO AQUECIMENTO GLOBAL



Comissão de  
**Defesa dos Direitos  
da Pessoa com  
Deficiência**



**ASSEMBLEIA  
LEGISLATIVA  
DE GOIÁS**  
Gestão servindo  
à população.



“Apesar dos constantes aumentos do potencial construtivo densificador e verticalizante no processo de expansão urbana caótica e desenfreado, resultando em um incremento exponencial do potencial de fluxo aglomerativo (Pontos Geradores de Viagens), como Torres e Shoppings, é possível ainda refundar as cidades, valorizando tanto a convivialidade, quanto a mobilidade socioespacial.

Em prol de uma Goiânia mais acessível, inclusiva, segura, saudável e sustentável, a inteligência humana e artificial podem ser empregadas, de forma simbiótica, no planejamento, na gestão e no controle coordenado e tecnológico do tráfego, mediante também estudos georreferenciados preventivos de impacto de urbanidade, de sustentabilidade, de trânsito e de vizinhança.

Mas para isso, teremos que defender a cidadania dos cidadãos, em suas singularidades e subjetividades, e também da própria cidade, como patrimônio comum que pertence a todos os partícipes dessa civilização urbana, que é a pólis”.

Entre **2018** e **2022**, a Grande Goiânia registrou **1.420** mortes no trânsito;

Motociclistas são **60%** das vítimas fatais;

Por dia, **13** postes em Goiás são atingidos em acidentes de trânsito;

Em **2023**, Goiás perdeu **1.570** pessoas em acidentes de trânsito;

**40** pessoas morrem vítimas de atropelamentos.

(FONTE: Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) da Secretaria Estadual de Saúde de Goiás)

.

O pedestre é o segundo grupo que mais morre vítima de acidentes de trânsito em Goiânia;

Em 2023, **20,3%** das lesões fatais no trânsito da Capital foram com pedestres;

Quarenta pessoas morrem vítimas de atropelamentos em 2023.

(FONTE: Boletim Epidemiológico do Programa Vida no Trânsito de 2024 da Prefeitura de Goiânia)

.

No Brasil, entre **2010 e 2019**, ocorreram cerca de **392** mil mortes em acidentes de transporte terrestre, incluindo atropelamentos, sinistros com bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhonetes, caminhões, ônibus, veículos de serviço e fora de estrada.

(FONTE: Datasus, plataforma do Ministério da Saúde)

Os sinistros de trânsito devem ser pensados como problema de saúde pública e de educação social, pois muitas deficiências e limitações funcionais temporárias e permanentes de vítimas não fatais decorrem de eventos ocorridos no espaço público. Cotejados de forma propositiva, o Código de Trânsito, o Estatuto do Idoso e o da Pessoa com Deficiência, esses instrumentos regulatórios podem apontar para um denominador comum que permita um incremento de uma dupla “urbanidade”, civilizatória e urbanística.

Por falta de uma cultura de respeito às regras de convivência ao volante, que inclua noção de direção defensiva e consciência ética, a malha urbana costuma ser palco de muitas tragédias pessoais e familiares. A busca pela redução das velocidades rodoviárias e citadinas nos meios de transporte, no entanto, só será crível, se acompanhada de uma legislação rigorosa, infraestrutura adequada, tecnologia artificial, reeducação locomotiva e fiscalização combativa.

Segundo a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde, é possível apresentar um quadro sintomático das vítimas de sinistros de trânsito não fatais comumente hospitalizadas no Brasil, que costumam ser acometidas nas fatalidades por:

- deficiências de função (sensoriais/dor e neuromuscoloesqueléticas);
- deficiências de estrutura, relacionadas ao movimento;
- limitações de atividade e restrição à participação, relacionadas à mobilidade, por exemplo.

O automovelcentrismo, ou preferência e estímulo por transportes individuais, mesmo que em sua versão “uberizada”, por parte de indústrias automobilísticas, do próprio Estado e da população goiana, é resultado da ineficiência e alto custo do transporte público coletivo e da falta de políticas públicas de mobilidade e acessibilidade.

Modais alternativos saudáveis e não-poluentes, como a bicicleta elétrica ou convencional só podem ser uma realidade factível por meio da construção de ciclovias, ciclofaixas, passarelas e locais de estacionamentos adequados e seguros. Muitas políticas sustentáveis de incentivo para uso da bikes como meio de locomoção podem até remunerar ou compensar os usuários por abdicarem do automóvel ou moto.

Metodologias empáticas em tempos de antipatias sociais, os rodízios veiculares e caronas solidárias (app Blacar, p. ex.), mesmo que paliativas, são iniciativas bem-vindas para minorar a opressiva e perigosa hegemonia de carros de passeio e motoristas imprudentes nas vias públicas. Além de contribuírem para maior sociabilidade urbana e saúde mental, salvam vidas e previnem sinistros de trânsito, por remover veículos do “meio do caminho”.

O sedentarismo individualista, que está relacionado a diversos problemas de saúde física e mental, pode ser combatido, enquanto esta política pública de mobilidade urbana e saúde contribui para minorar os engarrafamentos no trânsito e filas nas Emergências das grandes cidades, como Goiânia, Aparecida e Anápolis. As legislações arcaicas e fiscalizações pouco educativas em meio a uma cultura de direção ofensiva e machista, bem como a má remuneração e uma jornada extenuante dos colaboradores das empresas de entregas e logísticas, contribuem para o trânsito se tornar um ambiente bélico, e os veículos, verdadeiros tanques de guerra.

A sinistralidade no trânsito em Goiás e Goiânia só será contida se for rompida a negligência com o descaso pedagógico e tecnológico nessa área. O foco na prevenção de infração, mediante

ferramentas tecnológicas de conectividade georreferenciada, tanto para o planejamento de rotas alternativas pelos condutores, como a fiscalização punitiva de infrações, pode resultar em reduções de sinistros e economia de recursos públicas na saúde.

O estresse e outras patologias modernas causadas pelo fluxo caótico, pela poluição ambiental (plástica, gasosa, sonora e visual) e pela insegurança urbana de uma cidade pouco inteligente, mormente, nos horários de rush e de baixo movimento (noturnos, domingos e feriados), têm acarretado também o adoecimento psicológico do cidadão. A acessibilidade e mobilidade urbana podem ser uma estratégia preventiva para tornar a cidade mais acolhedora e adequada para a circulação com veículos lentos (cadeiras de rodas, bicicleta, patins, hoverboards, scooters elétricas e skates) ou a pé, compreendendo todos os tipos de pedestres, inclusive as Pessoas com Deficiência e Mobilidade Reduzida, como idosos, grávidas, obesos e pessoas com nanismo.

A prioridade de todo o gestor público deve ser o de tornar a cidade um meio ambiente urbano mais convidativo, acessível e inclusivo para contemplações turísticas, práticas desportivas, manifestações políticas, eventos culturais (religiosos e recreativos) e deslocamentos humanos de curta duração, dando a cada cidadão o direito de ir e vir e o direito de escolher como se locomover, mesmo que orientando por uma escala sustentável hierárquica de políticas públicas: a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (Lei Federal 12.587 - Política Nacional de Mobilidade Urbana)”.

Os carros movidos por combustível verde e por energia elétrica, mesmo que de forma híbrida, deveriam receber todos os incentivos fiscais para que possam ser os veículos populares do século XXI, inclusive, com versões adaptadas para Pessoas com Deficiência. A tecnologia sustentável e acessível não deve ser um artigo de luxo.

Pensar a cidade à luz dos seus cidadãos mais vulneráveis, como os pedestres, é uma forma de criar uma infraestrutura urbana e rodoviária mais inclusiva, acessível e até mesmo sustentável, dado que mais compactuada com os ditames ecológicos imperativos das mudanças climáticas globais.

Ao contribuir para os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), no tocante, à mobilidade e à acessibilidade urbana limpa no espaço de circulação de pessoas e veículos, a saúde coletiva e a ecologia planetária serão beneficiadas. Nesse sentido, é interessante conhecermos e ratificarmos a proposta o Abaixo-Assinado <https://www.change.org/p/casa-onu-brasil-quadra-802-conjunto-c-lote-17-setor-de-embaixadas-norte-cep-70800-400-bras%C3%Adlia-d-acessibilidade-para-todos-como-o-18o-objetivo-de-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel> do ex-secretário da Pessoa com Deficiência da cidade de São Paulo, Cid Torquato. Ao incluir a pauta da “Acessibilidade para todos” como o 18º Objetivo de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030, o tema ganhará maior destaque na pauta da sustentabilidade global, abordada, até o momento, de maneira difusa nos ODS 4, 8, 10 e 11 (Goiânia 2030).

# PROPOSTAS

## A – SMM'ÁFORO DIGITAL

### Renovação do Parque Semafórico com Inteligência Artificial do SMM em Goiânia

Goiânia hoje possui 0,83% de carros por habitantes (mais de um milhão de veículos registrados na cidade) e uma frota flutuante entre 600 e 700 mil carros/dia (fonte: SMM/GYN). Apesar dessa demanda crescente por espaço e velocidade de locomoção, o Parque Semafórico de Goiânia remonta a meados do século XX, sendo necessária a sua troca ou adaptação para os padrões tecnológicos de sinalização algorítmica (semáforos inteligentes), que detectam fluxos de veículos de cada uma das vias de mão dupla, orquestrando variações de tempo conforme a contingência espaço-temporal.

Apesar da cabeção subterrânea já estar em curso e as principais vias (T-7; T-8; T-9; Assis; Avenida 85; Goiás; 90; Anhanguera; Araguaia e Tocantins) contar com sincronização semafórica manual, sujeita a intempéries, a dinamicidade do trânsito na capital torna mister utilizar tecnologia agregada que permita a ordenação digital e automatizada dos semáforos das principais vias, visando minorar os engarrafamentos nos horários de rush.

Além disso, é necessário criar uma Central de Comando do Trânsito, visando a otimização do monitoramento da rede semafórica, mormente, em situações e operações especiais em função de obras públicas, mudanças de sentidos de vias, sinistros de trânsito e pontos incidentais de retenção.

Nem toda tecnologia é instrumental, haja vista que princípios clássicos da engenharia do trânsito podem ser aplicados com resultados eloquentes. É o caso dos binários de fluxos entre uma via e outra, que permitem uma maior equalização do adensamento de veículos em uma dada microrregião.

## B - SIGA AS PLACAS

### Melhoramento da Sinalização Horizontal e Vertical, Física e Digital.

A preservação e manutenção preventiva das placas de trânsito, além de evitar sinistros e salvar vidas, é a única forma de noticiar ou reforçar ao condutor sobre a vigência de uma determinada regra e punição prevista no Código de Trânsito em determinado trecho de uma rua, sendo, por isso, um dever do gestor garantir a publicidade e acessibilidade multissensorial e georreferenciada delas, inclusive, referente aos nomes de logradouros e às sinalizações das entradas e saídas da cidade, de bairros mais conhecidos ou macrorregiões, bem como pontos turísticos e áreas de risco (conforme maior ou menor incidência de roubos, estupros, homicídios e latrocínios).

## C - ÁREA AZULZONA

Ampliação e Digitalização da Compra e Fiscalização da Área Azul em Goiânia.

A Área Azul, atualmente, restringe-se ao Centro, Campinas e região da 44, sendo sua compra e fiscalização efetivada de forma manual, tornando ineficiente o serviço. Já existem diversas tecnologias disponíveis que permitem a digitalização da compra por meio de apps inteligentes com QRCodes que permitam a compra dos tickets de uso do estacionamento em áreas públicas de maneira mais prática e funcional. Esse recurso de ativação digital dos carros autorizados do uso momentâneo do estacionamento público, combinado com a utilização de georreferenciamento, por sua vez, permite aos agentes municipais de fiscalização detectarem os veículos sem bilhete, inclusive, por meio de drones, tornando mais ágil a autuação do veículo. A tecnologia pode permitir que o mesmo corpo técnico de agentes possa realizar um número maior de fiscalizações, o que torna possível a ampliação do serviço para mais áreas da cidade.

## D – CENTRAL DE COMANDO DE TRÂNSITO

Implantação da CCT e Incremento da Área (Foto) Videomonitorada, Georreferenciada e Robotizada pelo SMM em Goiânia

O local de controle de todas as operações eletrônicas, digitais, georreferenciadas e (foto) videográficas relativas ao trânsito e seus instrumentos de manutenção e fiscalização, CCT (Central de Comando de Trânsito) de Goiânia, precisa ser criado dentro dos padrões mundiais máximos de qualidade, haja vista ser a capital de Goiás uma das maiores frotas em proporção ao número de habitantes do Brasil.

Uma pequena parte da malha rodoviária de Goiânia é monitorada por meio de um sistema de câmeras instaladas em pontos estratégicos. Como, cada vez mais, é imperativa a utilização desse tipo de tecnologia para combate e resolução de todo tipo de criminalidade, inclusive, aqueles associados ao uso criminoso de veículos roubados ou não (fugas, furtos, latrocínios e sequestros), crimes de trânsito e violações das normas de trânsito, são necessários investimentos maiores em prol de aumentar o espectro de cobertura dessa rede de câmeras, que, por sua vez, também pode subsidiar a Central de Comando do Trânsito.

## E – PARDAIS SUSTENTÁVEIS

Revisão e Celebração de Contratos da Fiscalização Eletrônica visando maior sustentabilidade econômica e ecológica

A revisão dos contratos de licitação dos pardais torna-se mister, em função da ociosidade de muitos pardais, assim como a abertura de novos processos licitatórios, para garantir cobertura máxima de fiscalização eletrônica em Goiânia.

Doravante, há de se pensar em termos de impactos ecológicos (energia solar) e legados tecnológicos (contrapartidas contratuais) para o sistema de trânsito por parte das empresas contratadas para

realizar o serviço de multas veiculares municipais, no que se garante melhor qualidade de imagem e dados de atuação mais fidedignos.

A sinalização prévia dos pardais de trânsito é outro ponto controverso que necessita incremento, visando uma atuação educativa preventiva e punitiva dentro do princípio da legalidade e da moralidade pública.

## **F – ESCOLA MUNICIPAL DE (IN)FORMAÇÃO PARA O TRÂNSITO (EMIT)**

Criação do primeiro ambiente educacional e divulgacional público exclusivo para o trânsito Espaço público municipal (art. 24 Cod. Trans.) de atendimento gratuito à população para educação, formação e informação no trânsito, voltada para o público em geral de todas as idades.

Nessa Escola, além de haver cursos de formação de condutores para pessoas hipossuficientes, haverá palestras, vivências e cursos de reciclagem e reeducação para condutores indiciados por crimes de trânsito, bem como laboratórios e grupos de pesquisa sobre a temática no trânsito internacional, nacional e local, inclusive, no âmbito da tecnologia da informação e da fiscalização.

O EMIT será responsável pela divulgação e pela produção científica das pesquisas sobre Engenharia, Estatística, Sociologia, Psicologia e Direito de Trânsito em Goiânia, ficando a cargo também de atuar como consultor em materiais hipertextuais institucionais sobre educação no trânsito da SMM, além de parcerias com entidades e empresas para fomentar iniciativas lúdicas, gamificadas e comunicativas para formar condutores cidadãos, que atuem com base na direção defensiva em prol de um trânsito humanizado, inclusivo e justo, com base nos princípios da boa conduta, que é muito mais do que respeito às leis de trânsito, pura e simplesmente.

Algumas iniciativas, meramente, sugestivas, podem ser as seguintes:

### **1) 60 KM MENOS EM PROL DOS 60-MAIS**

Campanha educativa de respeito aos limites de velocidade urbana em defesa da vida dos idosos pedestres no trânsito, muitas vezes, vitimados por sinistros veiculares.

### **2) APP REPÓRTER AÉREO**

Criação e compartilhamento gratuito de informações de trânsito por monitoramento por satélite para a cidade de Goiânia com indicações de rotas alternativas para evitar engarrafamentos crônicos e pontuais.

### **3) ENEM DO TRÂNSITO**

Oferecimento de aulas com palestras sobre educação defensiva no trânsito em escolas privadas e públicas, para disseminar as leis do Código de Trânsito, visando melhorar a gentileza no deslocamento urbano, no contexto da mobilidade urbana e preparo para a obtenção de carta de motorista.

### **4) E.T.K.**

Criação de uma estratégia de gamificação educativa por meio do desenvolvimento de um jogo de alta resolução e imersão para desenvolver um pensamento e prática ética, mitigando a violência no trânsito como ocorre no jogo GTA;

### **5) CARONEIRO PROFISSIONAL**

Disponibilização de App para empresas a fim de facilitar arranjos de caronas solidárias corporativos;

### **6) MOTOBUS**

Estudo de viabilidade técnica sobre a liberação do tráfego de motos nas pistas exclusivas de Ônibus



de Goiânia.

## G - POLÍTICAS PÚBLICAS E PLANO DIRETOR DE ACESSIBILIDADE URBANA

Integração de Políticas e Planos de Inclusão e Acessibilidade nos órgãos e espaços (semi) públicos e (semi)privados

A implantação de sinalização visual iluminada com lâmpadas de LED e botoeira inteligente e sonora nas faixas de pedestres com maior fluxo de travessia e número de sinistros em Goiânia é uma iniciativa que poderia apontar para maior inclusão e acessibilidade no trânsito para os PcDs e PcMR. Locais como acessos a shoppings, terminais, universidades e também em pontos de fluxo. Já a fiscalização da aplicação do código de posturas nas calçadas visa garantir maior acessibilidade urbana, bem como a implantação de melhorias nas vias e repartições públicas, que podem beneficiar as minorias de direitos do trânsito, como idosos, acidentados, grávidas e PcDs, pessoas obesas e mesmo trabalhadores de entregas de correspondência e coleta de lixo.

As políticas públicas de acessibilidade envolvem questões urbanísticas, arquitetônicas, comunicacionais, tecnológicas, laborais e atitudinais, sendo necessário um envolvimento de diversas pastas governamentais e institucionais para garantir o Direito de ir e vir para todos.

Além do Plano de Mobilidade Urbana de Goiânia de 2024, que deverá contribuir para o advento de mais políticas públicas de mobilidade urbana, como a ampliação da malha de ciclovias e ciclofaixas municipais, a cidade precisa criar, *pari passu*, um Plano Diretor de Acessibilidade Urbana com olhar voltado para os mais vulneráveis no trânsito: no caso, Pessoas com Deficiência (PcD), Mobilidade Reduzida (PcMR) e as Pessoas com Veículos Leves (PcVL), que é uma categoria de usuários crescentes de baixa velocidade no uso dos logradouros, composta não somente por Skates e Bicicletas, mas também por Patinetes, Scooters, Drifts e Hoverboards, demandando, por isso, inéditas medidas e regras de segurança locomotiva.

Tendo como premissa a diversidade humana e tecnológica, o desejável Plano Diretor de Acessibilidade Urbana deverá, destarte, garantir o usufruto inclusivo e acessível de todos os cidadãos no espaço público, integrando, para isso, de maneira holística, todas as regras de acessibilidades previstas em lei:

“I – os planos diretores municipais, os planos diretores de transporte e trânsito, os planos de mobilidade urbana e os planos de preservação de sítios históricos elaborados ou atualizados a partir da publicação desta Lei; II – os códigos de obras, os códigos de postura, as leis de uso e ocupação do solo e as leis do sistema viário; III – os estudos prévios de impacto de vizinhança; IV – as atividades de fiscalização e a imposição de sanções; e V – a legislação referente à prevenção contra incêndio e pânico” (Artigo 60 do Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Os instrumentos jurídicos de urbanização acessível devem ser coadunados com esforços para o cumprimento dos arcabouços municipais de Sustentabilidade Urbana (Plano Diretor de Drenagem Urbana e Plano Diretor de Arborização Urbana, *p. ex.*), não podendo ser utilizados como escusas tácitas para negar aos moradores o direito ambiental difuso, coletivo e intergeracional de preservar a paisagem natural local. Apesar de bem-vindo, o conceito de fachada ativa, que cria um

diálogo visual entre a dimensão pública e a privada de um ambiente construído, pode ser utilizado, levemente, por construtoras para eliminar árvores úteis e saudáveis, partes constitutivas do mapa afetivo dos moradores. Em alguns casos, elas costumam ser substituídas, com aquiescência da Agência de Meio Ambiente (AMMA), por espécies ornamentais, como as palmeiras, que possuem poucos serviços ecossistêmicos vegetais: produção de sombra, filtragem de carbono, melhoria do ar, barragem do vento, drenagem de água, estabilização da umidade e abafamento de ruído.

Em outra situação similar, a construção do piso tátil para pessoas cegas em calçadas não pode ser um argumento absoluto para o corte de árvores preexistentes, devendo, via de regra, o trajeto de acessibilidade, contornar o canteiro, garantindo a presença de verde urbanizado na cidade. Essa prática é essencial para preservar o microclima da região, que é um dos vetores de saúde coletiva das pessoas e segurança climática do Planeta.

Direitos Humanos das Pessoas com Deficiência, em prol da defesa da acessibilidade universal, devem andar de mãos dadas com o Desenvolvimento Sustentável, em prol de prevenir o aumento da temperatura global.

## **H – IPVA PROGRESSIVO PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS ELÉTRICOS, HÍBRIDOS OU MOVIDOS COM COMBUSTÍVEL VERDE E A RENOVAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS METROPOLITANOS COM ENERGIA LIMPA**

Criação de escalonamento progressivo dos valores das alíquotas de IPVA em Goiás

Política de incentivo fiscal com isenção de IPVA e do IPI, zerando as alíquotas do PIS/Pasep e da Cofins para veículos movidos exclusivamente a etanol hidratado, hidrogênio ou gás natural (biometano, inclusive), elétricos ou híbridos até 2030, adquiridos em Goiás, tornando progressivos após isso.

Disponibilização de linhas de financiamento vantajosa para renovação da frota de coletivos urbanos da Grande Goiânia

Política de empréstimos para empresas de ônibus privadas com juros competitivos para tornar, de forma integral, sustentável o sistema de transporte público em Goiânia e na Grande Goiânia.

## **I – MAIOR FISCALIZAÇÃO E ACCOUNTABILITY DOS FUNDOS DE TRÂNSITO**

Maior fiscalização e transparência na prestação de contas e maior eficiência e eficácia nos gastos públicos do Funset, para educação no trânsito; CIDE, para investimentos infraestruturais; e do DPVAT, para o SUS e SNT

Accountability que possa seguir as regras legais na aplicação de recursos nas áreas de educação preventiva, saúde emergencial e engenharia urbana: Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset), oriundo de 5% da arrecadação das multas de trânsito e destinado à promoção de medidas de segurança e campanhas educativas; DPVAT (Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres), dos quais 45% são destinados ao Sistema Único de Saúde (SUS) para compensação das ocorrências com atendimento hospitalar das vítimas de trânsito e 5% para financiar medidas do Sistema Nacional de Trânsito (SNT); e Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) sobre combustíveis, destinada aos investimentos

em infraestrutura viária.

## H – PEDESTRIANIZAÇÃO E BICICLETIZAÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS

Incentivo e investimento em políticas públicas urbanas com ciclovias (ciclofaixas), fechamentos de ruas, que tornem as cidades goianas, mormente o Centro, em áreas compatíveis com usos diversos e democráticos do espaço público, em acordo com o referencial do Direito à Cidade e à Diferença. A pedestrianização pode ser temporária, como na Avenida Paulista e no “Eixão” em Brasília, que são fechadas, exclusivamente, aos domingos; ou definitiva, como a Rua do Lazer em Goiânia, atualmente, em situação de abandono estatal, o que estimula um comportamento espacial associado ao tráfico e à drogadição. Para além de um possível fechamento de ruas para uma maior participação e segurança do pedestre na vida urbana, mormente, no Setor Central, as faixas de trânsito semaforizadas devem ser universalizadas em termos da implantação de mecanismos tecnológicos de acessibilidade sonora e visual regressiva, que permita incentivar o deslocamento a pé pela cidade.

Por outro lado, como o trânsito é uma via de mão dupla, todo esforço inovador será em vão, se os pedestres, usuais vítimas em sinistros de trânsito, não respeitarem a faixa. Para isso, evidentemente, deve haver confiança na civilidade pública de que os motoristas também o farão, o que já é uma realidade em Brasília, onde o Estatuto do Pedestre foi aprovado em 2024, inovando com os seguintes instrumentos normativos: Plano de Mobilidade a Pé e Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé, que visam promover uma cultura e rede de mobilidade a pé segura e saudável. Apesar de a prática cotidiana demonstrar uma falta de respeito do e com o pedestre em Goiânia, esta capital possui um Estatuto do Pedestre criado ainda em 2008, trazendo as seguintes balizas teóricas:

“Parágrafo único. Para fins desta Lei pedestre é todo aquele que utiliza as vias, passeios, calçadas e praças públicas a pé, de carrinho de bebê ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 2º Todos os pedestres têm o direito à paisagem livre da intrusão visual, ao meio ambiente saudável e ao desenvolvimento sustentável da cidade, ao direito de ir e vir, de circular livremente, a pé, com carrinhos de bebê ou em cadeiras de rodas, nas travessias de vias, passeios, calçadas e praças públicas, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza, sendo-lhes assegurada mobilidade, acessibilidade, conforto e segurança (Lei Municipal de Goiânia N° 8644, 2008)”.

Já bicicletização pode permitir um avanço de um modal de transporte ecológico, saudável e seguro, se acompanhado por medidas de infraestrutura que garantam espaços adequados exclusivos nas avenidas para usos (ciclovias e ciclofaixas) e salvaguardas de bicicletas (pessoais e compartilhadas), skates, patins (clássicos e hoverboard) e patinetes (elétricos ou não) – conforme Resolução 996/23 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que permite circulação desses veículos de até 40 km por hora. Em algumas ruas de menor movimento, a uniformização das calçadas, com um mínimo de segurança e acessibilidade, já seria o suficiente para garantir o direito à cidade e à diferença, não somente às Pessoas com Veículos Lentos (velocidade máxima de 40 km por hora), em geral, desconsideradas nos Planos Diretores e Código de Posturas, mas também às Pessoas com Deficiência e Pessoas com Mobilidade Reduzida.

Eliminar as barreiras urbanísticas, arquitetônicas, comunicacionais e atitudinais, de acordo com o exposto no Estatuto da Pessoa com Deficiência e no do Idoso, permite criar uma cidade e um planeta que contemplem todas as singularidades cidadãs e seus direitos de ir e vir de um ponto de maneira segura e otimizada.

Exemplo de Projeto de Bicicletização para a cidade de Goiânia do GT Goiânia 2030:

CAMPANHA GO BIKE: Mídia Advocacy em defesa da Bicicleta como veículo de Mobilidade Urbana, de Saúde Coletiva e Urbanidade Espacial

Identificação de Problemas: congestionamentos, privações do uso do espaço público, desrespeito de leis de trânsito, poluições ambientais e corpos sedentários. Diagnóstico: a dissociação das políticas públicas de uso do solo, de mobilidade, de educação de trânsito, de saúde pública e de proteção ambiental faz com que não seja possível abarcar a multidimensionalidade interdisciplinar dos problemas metropolitanos contemporâneos. A mobilidade centrada na circulação de veículos particulares tem múltiplos efeitos negativos, que são distribuídos por toda a sociedade, inclusive entre aqueles que não têm carro (Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010).

Estratégia: campanha de estímulo aos transportes alternativos autônomos e coletivos com baixa emissão de carbono para garantir o direito à cidade e o direito de ir e vir, por meio de deslocamentos racionais via integração modal e multimodal, de forma preferencial, tendo a bicicleta, elétrica ou não, como veículo principal de locomoção, com as seguintes ações estratégicas:

**1) Programa “Vou de Bike” que institui o Selo Empresa Amiga do Ciclista, em que empresas possam obter até 10% de desconto anual no IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), segundo os seguintes critérios:**

- I - construção e manutenção adequadas de bicicletários e vestiários com capacidade proporcional ao fluxo de funcionários e clientes;
- II - quitação integral do valor restante ao desconto do IPTU, dentro do respectivo ano de cobrança;
- III - a ausência de qualquer débito referente ao Imposto Predial e Territorial Urbano;

**2) Programa “Ciclo é Via” para criar:**

- I - ciclovias e ciclofaixas em todas as avenidas estruturantes de Goiânia e da Grande Goiânia (em parceria com as demais das câmaras municipais);
- II - Transporte da bicicleta nos veículos de transporte público (BRTs e ônibus);
- III - Estacionamentos para bicicletas em áreas dentro ou perto das estações (ou paradas, no caso de ônibus) de transportes públicos (Silveira; Balassiano; Maia, 2011);

**3) Programa “Bike é Vida” de saúde pública para prevenção de doenças causadas pelo sedentarismo por meio de campanhas educacionais de mudança comportamental para estimular o uso da bicicleta como atividade esportiva;**

**4) Programa “City Bike”:**

- I - Parceria Público-Privada para criação e manutenção de estações de compartilhamento de bicicletas elétricas ou não;
- II - Bolsa auxílio para cidadãos que venderem seu único carro para aquisição de bicicleta elétrica.

Para que as medidas, como as que foram apresentadas aqui, sejam implementadas, é mister viabilizar a existência de uma estrutura técnica e logística adequada, a primeira delas, no âmbito de competência da Engenharia de Tráfego. Em algumas cidades, há uma empresa pública

cuidando desses aspectos técnicos, como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) em São Paulo. No caso de Goiânia, é possível ampliar em muito a pequena estrutura de engenheiros existente na Secretária Municipal de Mobilidade (SMM), pois sem engenheiros de tráfego, quase nada do que foi proposto aqui poderá ser executado. Para além disso, é necessário investir em tecnologias inteligentes de mapeamento, monitoramento e fiscalização de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível, mas também pensar a interface fina desses recursos com as áreas de políticas públicas de gestão territorial em uma escala regional metropolitana.

O paradigma mais difundido, em termos de gestão de Planejamento Urbano, em uma perspectiva interdisciplinar, é o de Curitiba, onde há uma empresa de economia mista, a Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), que tem uma atuação mais ampla que a Secretária Municipal de Urbanismo da cidade, pois que administra o Fundo de Urbanização, sendo também responsável pela gestão dos transportes públicos, mercados, arcadas, centros comerciais, ruas, Rodoviária, estacionamentos, bancas de jornais e sanitários públicos, bem como, da infraestrutura de pavimentação, de iluminação, de saneamento e de paisagismo. Nesse modelo, complementarmente, fica a cargo da Secretaria Municipal do Urbanismo, somente executar, implementar e fiscalizar a legislação relativa ao uso e parcelamento do solo, loteamentos, código de obras e posturas municipais, examinando e fiscalizando projetos de obras e edificações, fornecendo e controlando a numeração predial, identificando e emplacando os logradouros.

## REFERÊNCIAS

CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA. Estatuto do Pedestre Lei N° 8644, <https://www.goiania.go.gov.br/Download/seplam/Colet%C3%A2nea%20Urban%C3%ADstica/7.%20Estatuto%20do%20Pedestre/7.%20Estatuto%20do%20Pedestre%20-%20Lei%208644.pdf>

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo: IEMB, 2010.

IPEA. Estudo aponta aumento de 13,5% em mortes no trânsito, <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13899-estudo-aponta-aumento-de-13-5-em-mortes-no-transito>

JORNAL OPÇÃO. Em 2023, Goiás perdeu 1.570 pessoas em acidentes de trânsito, <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/em-2023-goias-perdeu-1-570-pessoas-em-acidentes-de-transito-616523/>;

Morte na faixa: dados de atropelamentos em Goiânia evidenciam trânsito hostil para pedestres, <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/morte-na-faixa-dados-de-atropelamentos-em-goiania-evidenciam-transito-hostil-para-pedestres-630519/>

GOIÂNIA 2030. 18º Objetivo de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 (ONU), <https://goiania2030.weebly.com/18.html>

OLIVEIRA, L.; DUARTE, F.. Deficiências e incapacidades em vítimas de acidentes de trânsito em Mato Grosso, Brasil. Cad Saúde Colet, 2021;29(1):12-24. <https://doi.org/10.1590/1414-462X202129010197>  
<https://www.archdaily.com.br/br/tag/pedestrianizacao>

SENADO FEDERAL. Estatuto da Pessoa com Deficiência. Brasília: Coordenação de Edições Técnicas do Senado Federal, 2019.

SILVEIRA, M. O.; BALASSIANO, R.; MAIA, M. L. A. (2011) A bicicleta como um modal de transporte integrado ao sistema de metrô da cidade do Recife. In: XXV Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes. Belo Horizonte, XXX ANPET, 2011.

## FICHA TÉCNICA

**Pesquisa, Redação e Logomarca:** Dr. Fred Assis (Comissão dos Diretos da Pessoa com Deficiência da Assembleia Legislativa do Estado de Goiás; GT GYN 2030 e Coletivo “Pessoa com Direitos Humanos – Planeta com Desenvolvimento Sustentável”)

**Revisão Técnica:** Dr. Marcos Rothen (Curso de Engenharia dos Transportes do IFG)

**Produção Executiva e Impressão:** Ronilson Aparecido (Comissão dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Câmara Municipal de Goiânia)

**Assessoramento Temático:** Horácio Ferreira (Secretaria Municipal de Mobilidade da Prefeitura de Goiânia)

Design Gráfico e Diagramação Editorial: Raphael Faria (Seção de Publicidade, Imagem e Identidade Corporativa da ALEGO)

**Revisão:** Thales Rodrigo (Seção de Taquigrafia da ALEGO)

Comissão de  
**Defesa dos Direitos  
da Pessoa com  
Deficiência**



**ASSEMBLEIA  
LEGISLATIVA  
DE GOIÁS**

Gestão servindo  
à população.

