



GT 07 - Direito À Cidade, Cultura E Memória: Reparação E Reconhecimento Na Política Urbana Contemporânea – A Cidade Como Um Bem Comum

O TRANSPORTE COLETIVO DE MASSA COMO BARREIRA E FACILITADOR DO ACESSO AO LAZER

Isabele Pessoa Rodrigues da Silva¹

1 INTRODUÇÃO

Este resumo expandido sintetiza dados do Trabalho de Conclusão de Curso em Terapia Ocupacional da UFRJ, intitulado: A que ponto chegou meu lazer? Identificando a relação entre o uso dos transportes de massa e o lazer de seus usuários. A pesquisa, de campo, descritiva, exploratória e qualitativa, analisa a percepção de usuários maiores de 18 anos sobre a relação entre o transporte coletivo de massa no Rio de Janeiro e o lazer na capital. Os dados mostram que o transporte público pode ser barreira ou facilitador ao acesso à cultura, participação social e lazer, influenciando a apropriação do espaço urbano.

Segundo Cardoso (2008), a acessibilidade aos transportes coletivos de massa pode ser analisada a partir de dois aspectos principais. 1. Acessibilidade ao sistema de transporte: refere-se aos trajetos realizados entre o ponto de partida e o local de embarque, bem como entre o ponto de desembarque e o destino final. Em outras palavras, são os deslocamentos que ocorrem antes e depois do uso efetivo do transporte coletivo. Exemplos incluem o tempo gasto caminhando até os pontos de parada, a distribuição desses pontos e o tempo de espera pelos veículos. 2. Acessibilidade aos destinos: diz respeito à facilidade de alcançar o local desejado após já estar utilizando o transporte coletivo.

Trata-se da eficiência da rede em oferecer trajetos que atendam aos destinos procurados pelos usuários. Envolve as barreiras ou facilidades encontradas ao longo do caminho e o nível de conforto até o ponto de chegada. Cardoso (2008) se apoia nos indicadores de acessibilidade definidos por Raia Jr. (2000), especialmente aqueles classificados como atributos de rede. Esses indicadores dizem respeito à distância entre pontos ou à forma como se conectam dentro de uma

¹ Pós graduanda em Geriatria e gerontologia, UFF, discente, isabelepessoa.to@gmail.com



rede, com base em sua localização relativa (Raia Jr., 2000, p. 31). Com base nesse tipo de indicador, Cardoso estabelece três categorias principais de análise: Conectividade de nó relacionada à existência de ligações físicas entre dois pontos dentro da rede de transporte (Taaffe & Gauthier, 1973). Acessibilidade temporal que refere-se à frequência e à disponibilidade do transporte em diferentes períodos do dia (Richardson & Young, 1982). Separação espacial baseada nos estudos de Ingram (1971) e Shimbel (1953), considerando fatores como o custo da passagem ou o tempo necessário para completar o trajeto.

2 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

Buscando compreender as barreiras de acessibilidade, foi questionado o que os participantes entendiam como as barreiras mais relevantes para a sua participação em atividades de lazer, as respostas foram classificadas em 2 categorias analíticas: Acessibilidade ao sistema de transporte e Acessibilidade a destinos conforme figura 1. Dessa maneira, as categorias empíricas identificadas foram: qualidade dos transportes (18), Itinerários e horários (14), redução ou pouca frota dos transportes (16), Superlotação (14), baixa oferta de linhas ou modais (11), preço das passagens (47), distância dos equipamentos (16), quantidade de integrações (11), o tempo de deslocamento (31), distância do ponto de ônibus (3), tempo de espera dos transportes (15) e violência urbana (12).

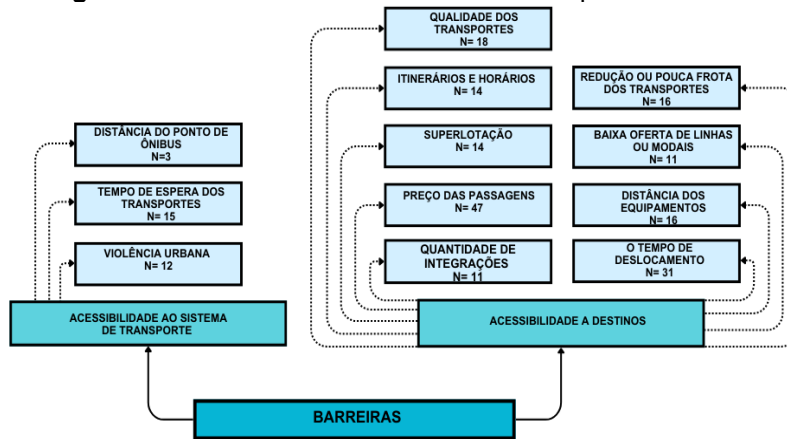
Em suma, os relatos apresentam a relação entre a quantidade de integrações necessárias para chegar ao destino devido a uma deficiência na estrutura de transporte de massa que não atende a todas as regiões do estado, o preço das passagens e a quantidade de integrações necessárias que encarecem o deslocamento. Determinados modais como os trens sofrem a diminuição da frota, itinerários limitados e horários irregulares, além da qualidade da infraestrutura que apresenta veículos sucateados e superlotados.

Já em relação aos facilitadores, foram utilizadas as mesmas categorias analíticas conforme figura 2, sendo as categorias empíricas de análise também criadas a partir das avaliações individuais dos participantes (N = 101). As categorias empíricas identificadas foram: proximidade com a estação de BRT (6), proximidade com a estação de trem (6), proximidade do ponto de ônibus (4), proximidade com a estação de metrô (10), integração entre os transportes pelo bilhete único (11), itinerários diversos (7), bilhete único universitário (9), alta oferta de linhas ou modais (12), infraestrutura dos transportes (2), aplicativo de localização dos transportes (2), auxílio ou gratuidades (4) e rapidez de deslocamento do Metrô, BRT e trem (15). Os facilitadores de



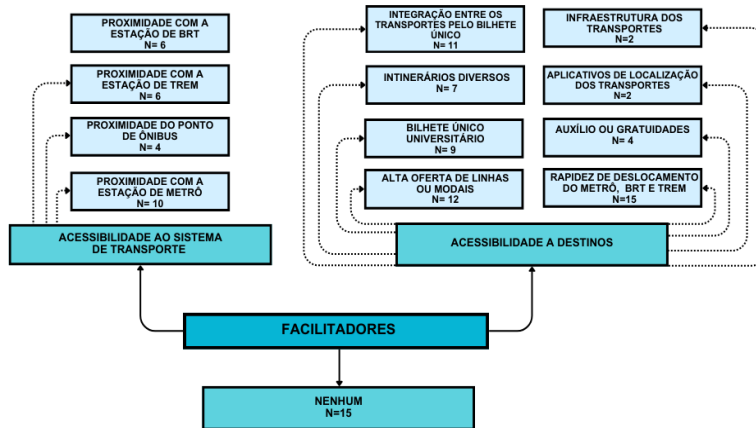
acessibilidade relatados em resumo se referem a proximidade da residência com os pontos de ônibus, BRT, metrô, trem e a economia do valor da passagem devido às possibilidades de integração pelo bilhete único, políticas de gratuidade como o bilhete único universitário e integração de diferentes linhas de um mesmo modal como o BRT.

Figura 1: Barreiras no acesso ao lazer na capital fluminense



Fonte: Autoria própria (2024)

Figura 2: Facilitadores no acesso ao lazer na capital fluminense



Fonte: Autoria própria (2024)

Através da coleta de dados com os entrevistados foi traçado o mapeamento dos circuitos de lazer realizados entre domicílio e local de lazer dos usuários no Estado do Rio de Janeiro. Pelo mapeamento apresentado na figura 3, é possível observar a concentração de equipamentos de lazer nas regiões central e sul da capital, representado pelos *pinpoints* azuis, compreendendo a região centro-sul como área de concentração cultural e artística da cidade. Ainda, os traçados



em preto representam as longas distâncias percorridas pelos usuários para acesso do lazer, cruzando muitas vezes múltiplos municípios. Por fim, os *pinpoints* em preto simboliza o local de moradia dos entrevistados, evidenciando que o público dos equipamentos de lazer presentes na capital fluminense são oriundos de diversos locais do estado e município, o que deve ser considerado no planejamento de políticas públicas de cultura e mobilidade urbana.

Figura 3- Geralmente, qual o ponto de partida e de destino para realizar a sua atividade de lazer?



Fonte: Autoria própria (2024)

Tais deslocamentos foram mapeados em relação aos dias e horários, onde foi identificado o final de semana (Sexta-feira, Sábado e Domingo), e o turno da tarde como período de maior circulação para atividades de lazer. Justifica-se a preferência devido ao tempo dedicado às atividades laborais durante a semana e a baixa oferta de transporte durante à noite. Entretanto, por mais de o final de semana aparece com maior incidência, o sistema de transporte não acompanha tal demanda. Com transportes limitados, baixa oferta de linhas, tempo de intervalos maiores, ausência de segurança pública nas estações entre outras barreiras, os usuários se veem restritos a horários comerciais aos fins de semana que geram limitação da vida urbana noturna e/ou aumento dos gastos financeiros com transportes particulares ou carro por aplicativo. Este custo adicional muitas vezes se torna um fator limitante ou reduz o acesso ao convívio e apropriação dos espaços culturais, especialmente de uma capital turística, negada a boa parte da população das periferias e subúrbios.

A análise dos dois equipamentos mais frequentados (cinema e praia) permite inferir, por suas localizações, a necessidade de longos deslocamentos por parte dos usuários. Os cinemas



no Rio de Janeiro concentram-se nas regiões centrais e de maior renda, como Barra, Zona Sul e Grande Tijuca. Já os bairros da Zona Norte e Oeste, mais periféricos, carecem desse equipamento cultural, obrigando seus moradores a longos deslocamentos, o que evidencia desigualdades socioespaciais. As praias, símbolos da identidade carioca e espaços democráticos e gratuitos de lazer, também enfrentam limitações de acesso devido à mobilidade urbana precária e à segregação socioespacial, dificultando seu pleno usufruto pelas populações periféricas. “O sistema é subdimensionado. Por exemplo, hoje a linha do metrô é em forma de Y, [...]. Já a Linha 2 tem início em Pavuna, Zona Norte, e segue até a estação Botafogo. Não há como atender a mobilidade de uma metrópole do porte do Rio de Janeiro dessa maneira” (NETTO, 2024, n.p).

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de tais aspectos positivos e negativos em relação aos transportes de massa, fica evidenciado que o planejamento urbano e políticas públicas de mobilidade impactam na forma como as ocupações nos espaços urbanos se constroem. Facilitar o acesso a espaços e equipamentos de lazer, possibilita a construção identitária e cultural dos sujeitos sendo exercido assim o direito à cidade.

4 REFERÊNCIAS

CARDOSO, C. E. P. Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais. 138 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://repositorio.pucsp.br/jspui/handle/handle/17901>. Acesso em: 05 dez. 2023.

FERREIRA, Ana Carolina. *Verão do apartheid: segregação e (falta de) direito à cidade no Rio*. Projeto Colabora, Rio de Janeiro, 14 jan. 2020. Disponível em: <https://projetcolabora.com.br/ods11/verao-do-apartheid-segregacao-e-falta-de-direito-a-cidade-no-rio/>. Acesso em: 4 out. 2025.

RAIA JUNIOR, A. A. Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas. 196 f. Tese (Doutorado em Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000. doi: <https://doi.org/10.11606/T.18.2000.tde-10112001-160812>. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-10112001-160812/publico/RaiaJrT.PDF>. Acesso em: 05 dez. 2023.