

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS - CCH

Antonio Manuel de Araújo Rafael Frio

PROPOSTA DE UMA ESTRUTURA CONCEITUAL PARA UM MINITESAURO DE
MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro

2016

Antonio Manuel de Araújo Rafael Frio

**PROPOSTA DE UMA ESTRUTURA CONCEITUAL PARA UM MINITESAURO DE
MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito parcial para
obtenção de grau de Bacharel em
Biblioteconomia à Universidade Federal
do Estado do Rio de Janeiro.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Miriam Gontijo de Moraes

Rio de Janeiro

2016

F914 Frio, Antonio Manuel de Araújo Rafael, 1977-

Proposta de estrutura conceitual: Minitesauro sobre mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro / Antonio Manuel de Araújo Rafael Frio. – 2016.

72 f.; 30 cm.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) -Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro- UNIRIO, Curso de Biblioteconomia, 2016.

Inclui Bibliografia

1. Organização da Informação 2. Estrutura conceitual 3. Tesauro 4. Linguagens documentárias 5. Mobilidade urbana I. 6. Conhecimento. Título

CDD:025

CDU: 025.43

Antonio Manuel de Araújo Rafael Frio

**PROPOSTA DE UMA ESTRUTURA CONCEITUAL PARA UM MINITESAURO DE
MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito parcial para
obtenção de grau de Bacharel em
Biblioteconomia à Universidade Federal
do Estado do Rio de Janeiro.

Aprovado em ____/____/ 2016

BANCA EXAMINADORA

Prof^a.Dr^a. Miriam Gontijo Moraes
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Orientadora (UNIRIO)

Prof^a. Dr^a. Vera Lúcia Doyle Louzada de Mattos Dodebei
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof.Dr. Marcos Luiz Cavalcanti de Miranda
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos aos meus amigos: Adriana Dias, Alexandre Pereira, Eliete N. de Souza, Filipe da Silva e Maria Tereza, por todo o suporte que me deram durante todo o meu período de graduação e também nos momentos mais difíceis.

Também desejo agradecer a todos os professores da UNIRIO do curso de Biblioteconomia e principalmente a minha orientadora Professora Míriam Gontijo de Moraes pela atenção e dedicação a esse projeto.

RESUMO

Um minitesauro é um instrumento informacional que reúne termos escolhidos a partir de uma estrutura conceitual previamente estabelecida e destinados à indexação e recuperação das informações de uma área específica do conhecimento. Este trabalho foi desenvolvido, por meio de uma revisão bibliográfica sobre o processo de elaboração de estruturas conceituais para organização do conhecimento em linguagens documentarias. Espera-se com essa pesquisa conhecer mais profundamente o dinamismo e o funcionamento do processo informacional deste campo, e por meio da proposta de estrutura conceitual representar a Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro para fins de indexação e de recuperação da informação. A metodologia para a viabilização dessa pesquisa se baseou nos princípios do “endosso do usuário” e da “garantia literária”, fundamentada em autores, livros, site e artigos especializados na questão apresentada no presente estudo e a escolha de especialistas dedicados ao tema aqui referenciado como estudos interdisciplinares sobre mobilidade urbana e que constituiu o referencial empírico para a elaboração da presente proposta de um minitesauro.

Palavras-chave: Organização do Conhecimento; Minitesauro; Mobilidade urbana

ABSTRACT

A minitesaurus is an informational instrument that gathers terms chosen from a previously established conceptual structure and intended for the indexing and retrieval of information from a specific area of knowledge. This work was developed, through a bibliographical review on the process of elaboration of conceptual structures for knowledge organization in documentary languages. It is expected with this research to know more deeply the dynamism and the functioning of the informational process of this field, and through the proposal of conceptual structure represent the Urban Mobility of the city of Rio de Janeiro for indexing and information retrieval. The methodology for the feasibility of this research was based on the principles of "user endorsement" and "literary assurance", based on authors, books, websites and specialized articles on the subject presented in the present study and the choice of specialists dedicated to the theme referenced here Such as interdisciplinary studies on urban mobility and which was the empirical reference for the preparation of the present minitesauro proposal.

Keywords: Knowledge Organization; Minitesaurus; Urban Mobility

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	REPRESENTAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO CONHECIMENTO	12
2.1	Sistemas de recuperação da informação	13
2.2	Representação do Conhecimento - Linguagem Documentaria	14
2.3	Vocabulário controlado	15
2.4	Tesouro	16
3	MOBILIDADE URBANA	21
3.1	Mobilidade Urbana na Cidade do Rio de Janeiro	23
4	A CONSTRUÇÃO DA ESTRUTURA CONCEITUAL	25
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
	REFERÊNCIAS	28
	GLOSSÁRIO	31
	APENDICE A – PROPOSTA DE ESTRUTURA CONCEITUAL	45
	APENDICE B – MAPA CONCEITUAL	48
	APENDICE C – MINITESAURO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	49

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão do curso de biblioteconomia consiste em propor uma estrutura conceitual para um minitesauro de um domínio interdisciplinar como operacionalização dos fundamentos teóricos sobre a organização do conhecimento apreendida nas disciplinas do curso bacharelado em biblioteconomia. A organização do conhecimento pela formação de estruturas conceituais está ligada à Biblioteconomia por se tratar de um estudo conceitual, linguístico e terminológico que vai designar e estruturar os termos e conceitos que irão facilitar a recuperação da informação em tempo suficiente e mais rapidamente de um determinado assunto, respeitando uma das Leis da Biblioteconomia que diz: “Poupar o tempo do usuário”. A Biblioteconomia sendo uma área da Ciência da Informação pode colaborar com a construção dos instrumentos relevantes para organização e classificação do conhecimento.

Objetiva-se, com esse trabalho, contribuir para ampliar os estudos de um determinado tema a partir da lacuna deixada pela falta de estudos sobre esse assunto específico que é a mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro.

A escolha do assunto Mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro se deu por se tratar de uma questão de interesse público e privado, econômico, ambiental e social. Observamos que uma estrutura conceitual desse domínio pode facilitar o acesso a informações relacionadas a meios de transporte, meio ambiente, poluição, sistema viário, etc. Trata-se de um domínio interdisciplinar, pois além de usar conceitos da área de engenharia e trânsito mantém diálogo com outras disciplinas para tratar de assuntos ligados ao tema como: meio ambiente, economia, planejamento, logística, administração pública e privada e outros

O objetivo geral deste trabalho é mostrar uma proposta de estrutura conceitual para um domínio interdisciplinar, já o objetivo específico é propor um minitesauro para o domínio Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro e a escolha metodológica do processo de elaboração e construção do minitesauro foi feita a partir de revisão de literatura e optou-se pelo modelo descrito em Dodebei (2002) que propõe como princípios norteadores para a construção de linguagem documentária a garantia literária e o endosso do usuário e por se tratar de um modelo mais lógico e mais geral. Durante o trabalho final será demonstrado que a construção de um minitesauro começa na identificação do campo semântico de um

domínio específico do conhecimento seguida da elaboração de um glossário com a definição dos termos. A partir daí, e com o auxílio de um mapa conceitual, o passo seguinte é definir os relacionamentos entre os conceitos selecionados e/ou considerados mais relevantes para então classificá-los hierarquicamente ou não em uma estrutura conceitual.

A proposta inicialmente começou na apresentação de um trabalho final acadêmico da disciplina de Organização dos Conceitos nas Linguagens Documentárias ministrado pela professora Miriam Gontijo, ao final deste trabalho, fiquei interessado em aprofundar mais o domínio escolhido que tinha sido Mobilidade Urbana e foram escolhidos apenas 25 termos para a apresentação do trabalho final. Foram pesquisados e analisados alguns artigos científicos da área de domínio em questão para a extração dos termos e conceitos mais relevantes para a construção da estrutura conceitual sobre o tema e sua representação em um minitesauro. Estes artigos foram recomendados por integrantes do Fórum de Mobilidade Urbana, grupo situado no Clube de Engenharia do município do Rio de Janeiro e que estuda e divulga informações sobre o tema.

Para a construção do minitesauro foi adaptado o modelo observado na monografia de Dóris Fraga Vargas (2010). Diante disso, este trabalho possui as seguintes etapas: definição de âmbito temático, público-alvo, extração dos termos, conceituação dos termos, definição do idioma, definição da forma de representação; elaboração do glossário, elaboração de estrutura conceitual, elaboração do mapa conceitual e definição das relações.

Âmbito Temático tem como área de abrangência principal a Mobilidade, a subárea é a mobilidade urbana e tem como temática específica a Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro

Público-alvo: o público alvo deste trabalho se concentra em alunos de graduação, pós-graduação da área de engenharia, pesquisadores das áreas de engenharia, biblioteconomia e o público interessado na área

Extração dos Termos: Os termos que compõe o mapa conceitual e o minitesauro construídos neste estudo foram extraídos de textos, artigos e livros produzidos pelos especialistas em diversas áreas ligadas a Mobilidade Urbana (GOMIDE, KNEIB, MEDEIROS, RIBEIRO, ROCHA NETO, RODRIGUES). Estão apresentados 108 no total de termos, 77 termos descritores e 31 termos não descritores.

Conceituação dos Termos: A conceituação dos termos presentes foi feita por meio dos artigos, textos e livros (ambos identificados nas referências do presente trabalho) reunidos durante a pesquisa. Optou-se por construir um minitesauro em português para facilitar o acesso, visto que alguns termos coletados foram retirados com sua nomenclatura em inglês. Alguns termos continuaram no idioma original, pois assim melhor representam sua idéia conceitual ou por uma melhor tradução.

Ressalta-se que foi utilizada a modelagem da classificação facetada para se definir o primeiro nível do minitesauro objetivando assegurar uma arrumação, lógica dos assuntos dentro do domínio de Mobilidade Urbana e enfatiza-se que na elaboração do minitesauro, as notações utilizadas para descrever os relacionamentos hierárquicos de gênero/espécie foram TG e TE, os relacionamentos de equivalência foram Use e Use por e que os relacionamentos não hierárquicos por coordenação estão marcados como TA.

Destacamos que este trabalho está composto de fundamentação teórica sobre domínios interdisciplinares, métodos e histórico sobre a criação dos tesauros e mobilidade urbana, resultando em: um glossário com a definição dos termos selecionados, e a proposta de estrutura conceitual com vistas à construção de um minitesauro.

Com base no contexto e desafios descritos, e tendo o entendimento de que a mobilidade urbana é informacional por natureza, encontramos no instrumento documentário “tesauro” funcionalidades relativas à organização e uso da informação que entendemos como adequadas aos fins buscados nessa pesquisa. Assim, direcionamos os esforços no sentido de adotar um método nos moldes propostos por Vargas (2010) com vistas à construção de um minitesauro. A construção de linguagens documentárias como o minitesauro segue determinadas convenções, e nesse sentido a ideia da pesquisa foi introduzir contribuições relevantes de áreas afins, de maneira que o minitesauro possa ser útil para: indexar as linguagens cotidianas, organizar as informações, recuperar a informação registrada e a informação em contexto.

O nosso olhar para a construção do minitesauro não se voltou apenas para a documentação produzida neste contexto. Observamos também as ações e interações sociais ocorridas durante a pesquisa de campo, especialmente aquelas decorrentes do linguajar presente em determinada região da cidade e as inclusões de novos modais recém-inaugurados durante a elaboração do trabalho. Mais do que

a elaboração de um instrumento documentário, a preocupação foi aplicar um método para a construção do minitesauro, uma vez que este método pode variar de acordo com a região geográfica empregada. Neste caso foi escolhida a cidade do Rio de Janeiro, cidade com alto investimento em mobilidade devido à aplicação da lei de mobilidade urbana (Lei Federal 12.587) e por ter sido sede da copa do mundo (2014) e das olimpíadas e paraolimpíadas (2016).

Para isso, o trabalho de conclusão de curso foi estruturado da seguinte forma: Na seção 2, apresentaremos o que se entende por Representação do Conhecimento, enfatizando seu conceito e explicações sobre vocabulário controlado, dando maior atenção ao tesouro, pois o mesmo será utilizado para representar o domínio trabalhado nessa pesquisa. Na seção 3, é estudado o domínio Mobilidade Urbana e subsequentemente a Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro. Na seção 4 é enfatizada a elaboração da Estrutura Conceitual. Em seguida é apresentada a conclusão deste trabalho seguida das propostas de glossário sobre Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro, juntamente com a estrutura conceitual, o mapa conceitual e o minitesauro da Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro.

2 REPRESENTAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO CONHECIMENTO

Vannevar Bush (1945, p.101-108 apud BARRETO, 2002, p.03-05) que era cientista do *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), escreveu o artigo “*As we may think*” no qual recapitulava a grande problemática referente a tornar acessível um acervo crescente de conhecimento, recomendando a utilização da tecnologia disponível para solucionar a questão.

Naquele período as adversidades decorrentes do crescimento informacional foram identificadas e os esforços para enfrentar dificuldades como as da recuperação da informação foram iniciados.

Cientistas e engenheiros de todo o mundo, e os mais importantes governos e agências de financiamento em muitos países ouviram e agiram. Nos Estados Unidos, o Congresso e outras agências governamentais aprovaram, durante os anos 50 e 60, inúmeros programas estratégicos que financiaram os esforços em larga escala para controlar a explosão informacional, primeiro na ciência e tecnologia, e depois em todos os outros campos. Empresas privadas uniram-se a eles. Eventualmente, esses programas e esforços foram responsáveis pelo desenvolvimento da moderna indústria da informação e das concepções que a direcionam (SARACEVIC, 1996, p.43).

A Ciência da Informação (CI) teve sua origem no centro da revolução científica e técnica que se seguiu à Segunda Guerra Mundial (SARACEVIC, 1996.p.42). Seu desenvolvimento se deu a partir da procura por práticas que pudessem lidar com o fenômeno da explosão informacional, que se tornava a cada dia mais difícil em função da sucessiva produção científica, da especialização cada vez maior do conhecimento e do crescimento tecnológico que possibilitava acesso a um próspero universo de dados.

No desenrolar-se dos anos, a Ciência da Informação se estabeleceu e tem buscado entender e apontar soluções para “reunir, organizar e tornar acessível o conhecimento cultural, científico e tecnológico produzido em todo o mundo” (OLIVEIRA, 2005, p. 13).

A Ciência da Informação não está iniciando hoje a sua jornada. Ela já caminha a passos largos, há muito tempo. Urge que os conhecimentos já sistematizados neste campo de pesquisa, ao longo do seu processo evolutivo que remonta ao arquivo e à biblioteconomia tradicionais, sejam utilizados na resolução de problemas que se colocam no âmbito da presente revolução dos meios de representação e comunicação das informações (ALVARENGA, 2003, p. 22).

Para Saracevic (1996), a ciência da informação é um domínio dedicado às questões científicas e às práticas profissionais voltadas para os problemas da efetiva

comunicação do conhecimento e de seus registros entre os seres humanos, no contexto social, institucional ou individual do uso e das necessidades de informação.

O pós-guerra se caracterizou pelo acelerado crescimento do volume de informações, bem como pela inquietação gerada na comunidade científica no sentido de descobrir soluções para o problema. Foi nesse período que apareceu o termo Recuperação da Informação, que, segundo seu criador, Calvin Mooers, “engloba os aspectos intelectuais da descrição da informação e de sua especificação para a busca, bem como qualquer sistema, técnica ou máquina que são utilizados para realizar a operação” (MOOERS, 1951 *apud* SARACEVIC, 1996, p.44). Assunto de extrema importância à pesquisa e do qual passaremos a tratar a seguir.

2.1 Sistemas de Recuperação da Informação

Os Sistemas de Recuperação da Informação (SRI) incorporam os processos da “representação, do armazenamento, da organização e da localização dos itens de informação. Para organizar e comunicar a informação, eles utilizam linguagens documentárias, que estabelecem um importante elo entre os SRI e os usuários” (ARAUJO, 2012, p.139).

Souza (2006, p.163), compilando diversas definições de Sistemas de Recuperação de Informações, sintetiza que eles “organizam e viabilizam o acesso aos itens de informação” através das seguintes atividades:

Representação das informações contidas nos documentos, usualmente através dos processos de indexação e descrição dos documentos; Armazenamento e gestão física e/ou lógica desses documentos e de suas representações; Recuperação das informações representadas e dos próprios documentos armazenados, de forma a satisfazer as necessidades de informação dos usuários.

O trabalho de organização do conhecimento opera no sentido de facilitar serviço de recuperação da informação de uma biblioteca ou centro de informações de maneira a possibilitar o acesso posterior aos itens de interesse. Para armazenar e depois recuperar as informações, antes precisamos representar os seus conteúdos, uma operação denominada representação da informação, que passamos a tratar no tópico seguinte.

2.2 Representação do Conhecimento - Linguagem documentaria

Dentre os domínios de especialização da ciência da informação, temos aquela voltada à representação do conhecimento, propondo teorias, processos, instrumentos e produtos voltados para a recuperação da informação de um domínio do conhecimento.

A representação seria um processo organizacional aliado a processos intelectuais, aplicados a *objetos-representando-conhecimentos* (documentos), estes componentes materiais essenciais dessas organizações. (...) Partindo-se da definição de que representar significa o *“ato de colocar algo no lugar de”* (ALVARENGA, 2003, p.3).

A representação do conhecimento é um processo que, ao utilizar uma linguagem específica, proporciona a comunicação entre os documentos e os usuários da informação (MAIMONE, SILVEIRA, TÁLAMO, 2011, p.6) e é uma atividade que se divide em duas vertentes: representação descritiva e representação temática. A representação temática busca as informações dos conteúdos temáticos do documento e a representação descritiva tem como produto de representação, as características formais dos elementos que identificam o documento em sua parte, em sua unidade ou em seu conjunto.

Nesta pesquisa, a preocupação estará voltada para a representação temática do conhecimento, uma vez que se buscará representar conteúdos presentes nos documentos coletados, possibilitando sua posterior recuperação. De acordo com Campos (2004, p.24), os métodos de representação da informação e do conhecimento podem possibilitar “a elaboração de linguagens documentárias verbais e notacionais, visando à recuperação de informações e à organização dos conteúdos informacionais de documentos”. Ressaltamos que estas características supracitadas são para muitos autores as distinções entre a representação da informação e a representação do conhecimento se for analisar.

Esses dois processos produzem, conseqüentemente, dois tipos distintos de representação: a representação da informação, compreendida como o conjunto de atributos que representa determinado objeto informacional e que é obtido pelos processos de descrição física e de conteúdo, e a representação do conhecimento, que se constitui numa estrutura conceitual que representa modelos de mundo, os quais, segundo Le Moigne (apud CAMPOS, 2004, p.23), permitem descrever e fornecer explicações sobre os fenômenos que observamos. (BRASCHER:CAFÉ, 2008, p.6).

Estes modelos de representação do conhecimento são também denominados de linguagem documentária, linguagem controlada ou linguagem de indexação, instrumentos previamente formalizados que são utilizados para descrever conteúdos informacionais que tem como objetivo proporcionar sua posterior recuperação. (Dodebei 2002, p.39)

As linguagens documentárias podem ser definidas como linguagens artificiais de representação do conhecimento para fins de recuperação da informação. Segundo Dodebei (2002, p.39), de acordo com a complexidade das representações sociais, podemos destacar a mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro como um exemplo, a autora define linguagens documentárias como “metarrepresentações ou representações documentárias, ao lado de outras formas de representação da informação, como, resumos, catálogos, bibliografias, índices, inventários, repertórios. Para a autora, embora todos esses produtos sejam representações documentárias, não devem ser classificados como linguagens documentárias.

Dentre essas ferramentas de representação do documentaria, temos o Vocabulário Controlado. A estruturação de um Vocabulário Controlado que possa auxiliar na organização do domínio mobilidade urbana sustentável e uso da informação sobre mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro é um dos objetivos dessa pesquisa monográfica.

2.3 Vocabulário Controlado

O vocabulário controlado é uma linguagem artificial composta de um conjunto, quase sempre, finito de termos, denominados descritores. Cada um desses termos representa um único conceito, e estão organizados em uma estrutura relacional. Os descritores são utilizados para representar determinado conceito presente em um documento, tendo em vista a recuperação da informação nele compreendido. São construídos de acordo com normas internacionais, dentre as quais a ANSI/NISO Z39.19-2005 do Instituto de Normas Nacionais Americanas em conjunto com a Organização Nacional de Normas de Informação, que definem predicados a serem utilizados nos vocabulários controlados a fim de proporcionar maior precisão e eficácia na comunicação entre os usuários e o sistema de informações.

Os propósitos ou metas de um vocabulário controlado são fornecer meios para converter a linguagem natural dos usuários em um vocabulário usado para a indexação e recuperação, garantir a uniformidade no formato e atribuição do termo descritor, explicitar as relações semânticas entre os termos e fornecer hierarquias em um sistema de navegação para facilitar a localização de objetos de conteúdo (Instituto de normas nacionais americanas/ organização nacional de normas de informação Z 39.19: 2005).

Lancaster (1993, p.14) conceituou e trouxe explicações acerca desse instrumento documentário:

Um vocabulário controlado é essencialmente uma lista de termos autorizados. Em geral, o indexador somente pode atribuir a um documento termos que constem da lista adotada pela instituição para a qual trabalha. Comumente, no entanto, o vocabulário controlado é mais do que uma mera lista. Inclui, em geral, uma forma de estrutura semântica. Essa estrutura destina-se, especialmente, a: 1. controlar sinônimos, optando por uma única forma padronizada, com remissivas de todas as outras; 2. Diferenciar homógrafos. Por exemplo, PERU (PAÍS) é um termo bastante diferente de PERU (AVE); e 3. reunir ou ligar termos cujos significados apresentem uma relação mais estreita entre si. Dois tipos de relações são identificadas explicitamente: as hierárquicas e as não hierárquicas (ou associativas).

2.4 Tesouro

Segundo Vickery (1960, p.181-189 apud DODEBEI, 2002, p. 64), o termo Tesouro teve origem na antiga Grécia com o significado de *Treasury of Storehouse* (tesouro ou armazenagem/ repositório). Em 1852, Roget publicou uma coleção de termos organizados em ordem alfabética chamada *Thesaurus of English Words and Phrases* (thesaurus de palavras e frases em inglês), essa obra apresentava as palavras de acordo com as idéias que expressavam. Seu objetivo era elaborar um catálogo de termos e palavras que pudessem ser encontrados a partir de seus significados expressos em textos. Essa obra é conhecida como *Roget's Thesaurus* (Tesouro de Roget). O campo e domínio desse Tesouro é a língua inglesa (DODEBEI, 2002, p. 66). Esse modelo é utilizado para o ensino da língua inglesa, em pesquisas de natureza linguística e filológica jogos e lazer, propaganda e *marketing* de empresas comerciais.

Desde 1940, o termo tesouro passou a ser usado em Ciência da Informação no processo de recuperação da informação. Era “um instrumento capaz de transportar conceitos e suas relações mútuas, tal como expressos na linguagem dos

documentos, em uma língua regular, com controle de sinônimos e estruturas sintáticas simplificadas”. Para Gomes (1950 apud DODEBEI, 2002, p. 66), o tesauro surgiu com necessidade de manipulação de documentos especializados. A estrutura dos cabeçalhos de assuntos já não era mais suficiente. Houve melhoramentos na estrutura e surgiram as relações hierárquicas (paradigmáticas) e associativas (sintagmáticas) entre os termos para substituir as referências cruzadas.

A origem do tesauro está relacionada à necessidade de manipulação de grande quantidade de documentos especializados de determinadas áreas que exigem maior sistematização para a recuperação da informação (MOREIRA; MOURA, 2006, p.6).

No que se refere a sua estrutura, o tesauro “é um vocabulário controlado e dinâmico de termos relacionados semântica e hierarquicamente cobrindo um domínio específico do conhecimento” (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, 1976, p. 5).

A principal característica do tesauro é a presença das relações hierárquicas entre os termos. É organizado em uma ordem conhecida e estruturada de maneira que as diversas relações entre os termos fiquem claramente exibidas e identificadas por meio de indicadores de relacionamento padronizados.

Sua finalidade é promover a coerência na indexação de objetos de conteúdo, especialmente para sistemas de recuperação e armazenamento da informação pós-coordenados, podendo ser usado também na recuperação de objetos de conteúdo em pesquisa de texto livre (Instituto de Normas Nacionais Americanas/ Organização Nacional de Normas de Informação Z 39.19: 2005).

Para a UNESCO, o tesauro serve como “dispositivo de controle terminológico usado na tradução da linguagem natural dos documentos, indexadores, ou usuários em uma linguagem documentária mais restrita” (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, 1976, p. 5).

Em um ambiente organizacional e/ou informacional, o tesauro vai orientar e controlar tanto a atividade de indexação dos documentos, representando, através de seus termos, os assuntos contidos nos documentos, quanto à atividade de consulta do usuário, disponibilizando os termos que representam o assunto de interesse.

O tesauro pode ser usado tanto para auxiliar na elaboração de consultas realizadas pelo usuário (consulente), em suas buscas informacionais, quanto pelo indexador durante o processo de classificação. Para os dois tipos de usuário, o tesauro, pela sua estrutura de termos e suas relações,

auxilia a encontrar o melhor termo ou termos que representem um assunto. Portanto, o tesauro é um componente muito importante num sistema de recuperação por cumprir o papel de: determinar quais termos podem ser usados no sistema; determinar quais termos podem ser usados na busca para que esta tenha um resultado satisfatório; e permitir a introdução de novos termos em sua estrutura de termos e relações de modo a aproximar a linguagem do usuário à do sistema e realizar alterações de sentidos dos termos existentes (MOREIRA et al, 2004).

Na Organização do Conhecimento, o uso de Tesouros se justifica uma vez que a estrutura do tesauro é arquitetada de maneira a proporcionar um mapa de um determinado campo do conhecimento, indicando como os conceitos são relacionados uns aos outros para possibilitar ao usuário conseguir buscar o termo mais adequado na utilização do Sistema de Recuperação da Informação, seja ele o indexador ou aquele que busca a informação. No caso desse último, mesmo que desconheça o termo específico que está associado ao seu desejo de busca, a partir do que for por ele informado, o tesauro disponibilizará outros termos que poderão levá-lo à informação pretendida.

Em relação ao indivíduo responsável pelo processo de indexação dos documentos no Sistema de Recuperação da Informação, GESTEIRA (2013, p.72) informa que:

o tesauro irá fornecer um vocabulário padrão possuidor de referências entre os termos que irá garantir que apenas um termo seja utilizado para indexar determinado conceito. Por exemplo, o tesauro vai comunicar qual o termo correto para servir como indexador em meio a um conjunto de sinônimos. Com isso, garante-se a utilização de indexadores consistentes, de maneira a facilitar a recuperação da informação pelo usuário final.

As relações no interior de um tesauro são apontadas a partir do uso de palavras, expressões ou acrônimos. Eles garantem que o usuário encontre o termo apropriado a ser aplicado na indexação ou recuperação de documentos no Sistema de Recuperação da Informação. O instrumento existente no tesauro é representado por alguns operadores e eles funcionam nas relações de equivalência, hierárquicas e associativas. (GESTEIRA ,2013, p.72)

As relações de equivalência são aquelas que representam os sinônimos ou quase sinônimos de um termo e aparecem com a indicação de USE ou UP (use para). O primeiro (USE) conduz o usuário, a partir do termo de entrada, para o termo preferido. Por exemplo, caso o usuário deseje buscar um documento cujo conteúdo aborde sobre carros de passeio, o tesauro, a partir da entrada desse termo, indica o termo preferido do sistema, o qual deverá ser empregado na indexação. Caso o

termo preferido seja “automóvel”, a estrutura do tesauro apresentará a seguinte operação:

Carro de passeio **USE** Automóvel

Já o UP serve para mostrar ao usuário quais sinônimos e quase-sinônimos são abrangidos pelo termo preferido. Dessa forma, para o termo preferido “automóvel” o tesauro indicará no lugar de quais sinônimos ou quase-sinônimos ele deve ser aplicado (CURRÁS, 1995, apud MOREIRA; MOURA, 2006, p.6):

Automóvel **UP** Veículo automotor

Viatura

Carro

Carro de passeio

Outro tipo de relação abrangida pelo tesauro é a relação hierárquica, que especifica a relação entre os termos genéricos e os específicos presentes no vocabulário controlado. A relação hierárquica pode ser de gênero/espécie, partitiva, enumerativa ou poli-hierárquica (MOREIRA; MOURA, 2006, p.7).

Pegando como exemplo bebidas alcoólicas, é possível estruturar um tesauro a partir do termo genérico “bebidas” e identificar os termos que estariam hierarquicamente subordinados: (GESTEIRA 2013, p.73)

Bebidas

Bebidas não-alcoólicas

Bebidas Alcoólicas

Cerveja

Vinho

A forma de recuo presente na disposição dos termos serve para mostrar a relação de hierarquia, que também pode ser demonstrada através dos acrônimos TG (Termo Geral), que indica o termo que está no topo da hierarquia, e TE (Termo Específico) indicando que o termo está subordinado a um termo geral.

Exemplo de relação hierárquica do tipo partitiva (todo/parte):

TG Automóvel

TE Chassis

TE Para-brisa

TE Motor

Exemplo de relação hierárquica do tipo gênero/espécie

TG Oceano

TE Oceano Pacífico

TE Oceano Atlântico

TE Oceano Índico

TE Oceano Glacial Antártico

TE Oceano Glacial Ártico

Além dos exemplos colocados acima, outros recursos estão presentes na estrutura do tesauro voltados a favorecer a organização da informação, os quais serão aplicados no desenvolvimento da pesquisa. O esclarecimento feito até esse momento teve o propósito de apresentar uma ideia aproximada do funcionamento do tesauro. O detalhamento dessa ferramenta está disponível na norma ANSI/NISO Z 39.19: 2005, disponível no endereço eletrônico <http://www.niso.org/37>.

3 MOBILIDADE URBANA

Ao longo da história da humanidade, verificou-se sempre a necessidade do homem em deslocar-se. Fosse pela necessidade de encontrar ambientes que lhe garantissem a sobrevivência, fosse tão somente pela busca do desconhecido, a realidade humana sempre foi marcada pela movimentação. Com a evolução, conceitos e termos foram sendo estabelecidos para os deslocamentos humanos, principalmente para os deslocamentos dentro das cidades. Atualmente, a definição mais usada para tais deslocamentos é o conceito de Mobilidade Urbana e mais recentemente utiliza-se a definição de mobilidade urbana sustentável. São diversos os conceitos e as definições relacionados ao termo mobilidade urbana, principalmente no Brasil. Trata-se de um fenômeno recente, de certa forma, que se relaciona à capacidade de deslocamento das pessoas e bens, nas cidades, contudo, são tão complexas quanto as variáveis que constituem a própria cidade (KNEIB, 2012, p.72). Assim sendo, a consolidação e apreensão desse conceito, e de seus aspectos, ainda constitui um desafio. Inicialmente utilizado como um sinônimo de transporte e/ou deslocamento, hoje já se tem um consenso de que a busca por uma mobilidade urbana de maior qualidade ou mais sustentável, deve considerar uma série de variáveis que impactam os deslocamentos na cidade, e deve basear-se na priorização e valorização dos modos coletivos e não somente individuais de transporte. (KNEIB, 2012, p.72)

A mobilidade, segundo o Ministério das Cidades, pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para as pessoas (Ministério das Cidades, 2006).

Inegavelmente, um marco na questão da mobilidade urbana ocorreu em 2012, com a publicação da Lei Federal 12.587 (BRASIL, 2012), ou Lei da mobilidade urbana, que instituiu as diretrizes da política federal de mobilidade urbana. De acordo com o artigo 1º da lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano (...), objetivando a integração entre os diferentes

modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Já seu Artigo 2º diz que

a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

No Artigo 4º, consideram-se

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

Por fim, em seu Artigo 7º, objetivam-se

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A integração entre os diferentes modais de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município são os focos da nova lei, que visa aprimorar o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade urbana do país, estabelecendo como prioritários os investimentos em meios não-motorizados e no transporte público.

Em meio à diversidade de conceitos e definições existentes, pode-se afirmar que o cenário atual da mobilidade nas cidades brasileiras, incluída a cidade do Rio de Janeiro, tem origens e naturezas diversas. A mobilidade urbana está muito ligada à articulação e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras. Essa multiplicidade de políticas, que afetam e são afetadas pela mobilidade das pessoas, confere a este tema uma noção da sua complexidade. Ressaltando que políticas de segurança, ambientais, culturais, educacionais, dentre outras, possuem reflexos na mobilidade das pessoas, de maneira direta ou indireta.

3.1 Mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro

A Mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro assim como a mobilidade urbana dos outros 5564 municípios do Brasil ainda está se adequando à realidade que se impõe a cada dia, ainda mais com a criação da política nacional de mobilidade urbana. A Lei Federal 12.587, de 2012, exige que os municípios com mais de 20 mil habitantes, para contratar novos financiamentos com a União, a partir de abril deste ano apresentem seus planos de mobilidade urbana até maio de 2015. Segundo a pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros - 2012, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dos 5.565 municípios brasileiros, apenas 210 (4,8%) já tinham planos de mobilidade urbana.

O município do Rio de Janeiro então cria o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que foi iniciado em dezembro de 2014 pela Secretaria Municipal de Transportes, apenas cinco meses antes do fim do prazo determinado pela Lei de Mobilidade Urbana de 2012. Com valor estimado em torno de R\$1,1 milhão, o conteúdo do plano "será finalizado em dezembro", segundo o secretário de Transportes, Rafael Picciani. Em seguida, um projeto de lei será formulado e apreciado pela Câmara de Vereadores para, enfim, ser apresentado ao Ministério das Cidades. Só a partir daí o Rio de Janeiro poderá obter recursos do governo federal para contratar novas operações de mobilidade urbana na cidade.

Atualmente, o plano está em fase de diagnóstico, iniciada em março 2016 e tem passado por um alardeado processo de participação civil. Cidadãos cariocas estão podendo contribuir com sugestões, ideias e demandas para o transporte da cidade. A prefeitura carioca está finalizando o diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade, que abrangerá o período de 2016 a 2026. O documento vai orientar quais deverão ser as prioridades do poder público nos projetos da área por uma década e será formulado em conjunto com a população, ou seja, cidadãos comuns estão sugerindo novas rotas dos corredores exclusivos de ônibus, ciclovias e apontando quais as áreas não são aconselhadas para a passagem de automóveis com base em experiências particulares.

Conforme determina a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criada em 2012, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve privilegiar soluções que incentivem o transporte público e os deslocamentos a pé ou por bicicleta. O objetivo

é proporcionar a integração dos modais motorizados e não motorizados em um sistema coeso e sustentável. Também deve ser priorizado o uso de novas tecnologias, visando à redução da emissão de gases responsáveis pelo efeito estufa. O Plano ainda vai desenhar um modelo para a criação do Fundo Municipal de Transporte, que deverá patrocinar os futuros investimentos no setor. Ainda serão estudados mecanismos para gerar a receita desse fundo, que poderá vir da cobrança de pedágios ou até de multas específicas. Vale ressaltar ainda que mesmo sendo um plano municipal, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável levará em conta demandas e aspectos metropolitanos, considerando o PDTU-2013 (Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio), que está atrasado e será concluído até março de 2017, segundo a Secretaria Estadual de Transportes.

4 A CONSTRUÇÃO DA ESTRUTURA CONCEITUAL

A proposta inicialmente começou na apresentação de um trabalho final acadêmico na disciplina Organização de Conceitos em Linguagens Documentarias ministrado pela professora Miriam Gontijo, ao final deste trabalho, ficamos interessados em aprofundar mais o domínio escolhido que tinha sido Mobilidade Urbana e foram escolhidos 25 termos para a apresentação do trabalho Final. Foram pesquisados e analisados artigos científicos e livros da área de domínio em questão para a extração dos termos e conceitos mais relevantes para a construção do sistema de conceitos sobre o tema e sua representação como minitesauro. Estes artigos e livros foram recomendados por integrantes do Fórum de Mobilidade Urbana, grupo situado no Clube de Engenharia do município do Rio de Janeiro e que estuda e divulga informações sobre o tema.

Para a construção do minitesauro foi adaptado o modelo observado na monografia de Dóris Fraga Vargas (2010). Diante disso, este trabalho possui as seguintes etapas: definição de âmbito temático, público-alvo, extração dos termos, conceituação dos termos, definição do idioma, definição da forma de representação; elaboração do glossário, elaboração de sistema de conceitos, elaboração do mapa conceitual e definição das relações.

Âmbito Temático tem como área de abrangência principal a Mobilidade, a subárea é a mobilidade urbana e tem como temática específica a Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro

Público-alvo: o público alvo deste trabalho se concentra em alunos de graduação, pós-graduação da área de engenharia, pesquisadores das áreas de engenharia, biblioteconomia e o público interessado na área

Extração dos Termos: Os termos que compõe o mapa conceitual e o minitesauro construídos neste estudo foram extraídos de textos, artigos e livros produzidos pelos especialistas em diversas áreas ligadas a Mobilidade Urbana (GOMIDE 2012, KNEIB 2012, MEDEIROS 2012, RIBEIRO 2015, ROCHA NETO 2012, RODRIGUES 2016). Estão apresentados 108 no total de termos, 77 termos descritores e 31 termos não descritores.

Conceituação dos Termos: A conceituação dos termos presentes foi feita através dos artigos, textos e livros (ambos identificados nas referências do presente trabalho) reunidos durante a pesquisa. Optou-se por construir um minitesauro em

português para facilitar o acesso, visto que alguns termos coletados foram retirados com sua nomenclatura em inglês. Alguns termos continuaram no idioma original, pois assim melhor representam sua ideia conceitual ou por uma melhor tradução.

Ressalta-se que foi utilizada a modelagem da classificação facetada para se definir o primeiro nível do minitesauro objetivando assegurar uma arrumação, lógica dos assuntos dentro do domínio de Mobilidade Urbana e enfatiza-se que na elaboração do minitesauro, as notações utilizadas para descrever os relacionamentos hierárquicos de gênero/espécie foram TG e TE, os relacionamentos de equivalência foram Use e UP(Use por) e que os relacionamentos não hierárquicos por coordenação estão marcados como TA.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi através desta proposta que vislumbramos como é possível compreender a importância de se escolher uma metodologia eficiente na construção de um minitesouro. Uma ferramenta de suma importância tanto na busca como na recuperação da informação, deve ser elaborada com o máximo de responsabilidade e utilizando-se de métodos confiáveis e coerentes.

Baseado na metodologia escolhida e aplicada para construção dessa proposta, as fontes primárias e secundárias utilizadas para o mapeamento do campo semântico nos mostraram que ainda é pequena a produção sobre o tema, e evidenciam que se trata de um domínio interdisciplinar. O maior desafio foi identificar as fronteiras deste domínio para definir os limites necessários.

Foram usados como fontes primárias artigos científicos, legislação federal, estadual e municipal específicas e planos municipais.

Iremos sugerir que esta proposta de minitesouro possa ser incluída no Plano de mobilidade urbana sustentável da cidade do Rio de Janeiro como um sutil apoio de recuperação da informação e auxílio para futuros trabalhos de melhoria de deslocamentos dos cidadãos na cidade maravilhosa.

9 REFERÊNCIAS

ALVARENGA, L. **Representação do conhecimento em tempo e espaço digitais**. Enc. Bibli. R. Eletr. Bibliotecon. Ci. Inf., Florianópolis, n.15, p.1-23, 2003.

ARAUJO, V. M. A. P. Sistemas de recuperação da informação: uma discussão a partir de parâmetros enunciativos - **TransInformação**, Campinas, 24(2):137-143, maio/ago. 2012. Disponível em: <<http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/transinfo/article/view/771/751>>. Acesso em: 26 de abr. de 2012.

BARRETO, A. A. A condição da informação. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo: Fundação Seade, v. 16, n. 3, p. 03-05, 2002.

BRASCHER, M.; CAFE, L. **Organização da Informação ou Organização do Conhecimento?** In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIENCIA DA INFORMAÇÃO, 9, 2008, São Paulo. Anais. São Paulo: ECA/USP. Programa de Pós-graduação em Ciência da Informação. ENANCIB. 1835 pdf. set./out. 2008. CD-ROM)

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

BRASIL. Ministério das Cidades (2006). **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html>> Acesso em 30 de ago.2016

CAMPOS, M. L. A. Modelização de domínios de conhecimento: uma investigação de princípios fundamentais. **Ciência da Informação**, Brasília, v. 33, n. 1, p. 22-32, jan./abr. 2004. Disponível em: <<http://revista.ibict.br/index.php/ciinf/article/download/56/53>>. Acesso em: 12 ago. 2012.

DODEBEI, V. L. D. **Tesouro**: linguagem de representação da memória documentária. Niterói: Intertexto; Rio de Janeiro: Interciência, 2002.

GESTEIRA, R. B. **Contribuições a organização de informações dinâmicas e de aplicações sensíveis**: a construção do tesouro eletrônico de operações de inteligência policial (TEOIP). Belo Horizonte, MG: UFMG, 2013. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado. Universidade federal de Minas Gerais, 2013

GOMIDE, A. A. **Texto para discussão 1334**: Agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Brasília, DF, abr. 2012. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4891>. Acesso em: 16 jul. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA.IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em:<<http://www.censo2010.ibge.gov.br>> Acesso em: 03 nov. 2016.

INSTITUTO DE NORMAS NACIONAIS AMERICANAS/ORGANIZAÇÃO NACIONAL DE NORMAS DE INFORMAÇÃO. ANSI/NISO Z 39.19: 2005 – **Guidelines for the construction, format and management of monolingual controlled vocabularies**. Bethesda, Md, NISO, 2005.

KNEIB, E. C..Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, ano. XIII, n.12, jul. 2012.

LANCASTER, F. W. **Indexação e resumos: teoria e prática** / F. W. Lancaster; tradução de Antônio Agenor Briquet de Lemos. Brasília: Briquet de Lemos/Livros, 1993.

MAIMONE, G. D.; SILVEIRA, N. C.; TÁLAMO, M. F. G. M.. Reflexões acerca das relações entre representação temática e descritiva. **Inf. & Soc.:** Est., João Pessoa, v. 21, n. 1, p. 27-35, jan./abr. 2011. Disponível em: <<http://www.ies.ufpb.br/ojs2/index.php/ies/article/view/7367/5596>>. Acesso em: 26 nov. 2011.

MEDEIROS, W.; SILVA, F. D. A. Impactos ambientais da mobilidade urbana: o que discutem as revistas científicas brasileiras? **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 35, n. 132, p. 107-122, 3. 2012. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/D20E20FB-3422-440B-8E13-E8044A4E8AE8.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2016.

MOREIRA, A.; ALVARENGA, L.; OLIVEIRA, A.P. O nível do conhecimento e os instrumentos de representação: tesouros e ontologias. **DataGramaZero**: revista de Ciência da Informação, v. 5, n. 6, dez. 2004. Disponível em <http://www.dgz.org.br/dez04/Art_01.htm>. Acesso em 28 abr. 2016.

MOREIRA, M. P.; MOURA, M. A. Construindo tesouros a partir de tesouros existentes: a experiência do TCI –Tesouro em Ciência da Informação. **DataGramaZero**: revista de Ciência da Informação, v. 7, n. 4, 2006.

OLIVEIRA, M. (Org.). **Ciência da informação e biblioteconomia: novos conteúdos e espaços de atuação**. Belo Horizonte: ED. UFMG, 2005.

RIBEIRO, G. Mobilidade na mão do carioca. **Jornal O Dia**, Rio de Janeiro, 8 fev.2015.Disponível em:<<http://odia.ig.com.br/noticia/observatorio/2015-02-08/mobilidade-na-mao-do-carioca.html>> Acesso em 02 nov.2016

RIO DE JANEIRO (Município) Decreto nº 36.388, de 29 de outubro de 2012. **Diário Oficial[da]Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, RJ.
ROCHA NETO, O. A. **Mobilidade urbana e cultura do automóvel na singularidade da metrópole modernista brasileira**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Departamento de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2012. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/11560>>. Acesso em: 16 ago. 2016.

RODRIGUES, A. E. M. **A Costura da cidade**: a historia da mobilidade carioca. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2016.

SARACEVIC, T. Ciência da Informação: origem, evolução e relações. **Perspectivas em Ciência da Informação**, Belo Horizonte, v.1, n.1, p. 41-62, jan. /jun.1996.

SOUZA, R. R. Sistemas de recuperação de informações e mecanismos de busca na web: panorama atual e tendências. **Perspectivas em Ciência da Informação**, Belo Horizonte, v. 11, n. 2, p. 161-173, maio/ago. 2006. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/pci/v11n2/v11n2a02.pdf>>. Acesso em 26 abr. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIENCIA E A CULTURA. UNESCO. **Unisist**: Guidelines for the establishment and development of monolingual thesauri. Paris. Dez de 1973.

VARGAS, Dóris Fraga. **Estudo metodológico de tesauros**. Porto Alegre: 2010. Trabalho de Conclusão de Curso TCC. Disponível em: < <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/25767>>. Acesso em 29 set 2016

GLOSSÁRIO

1.**ACESSIBILIDADE** – Item do Aspecto Socioeconômico que garante a facilidade de acesso aos locais da cidade onde se desenvolvem as diversas atividades, especialmente as da residência para os locais de trabalho, estudo ou lazer com a utilização ou não dos meios de locomoção.

2.**ACOSTAMENTO** - Item da Infraestrutura do Sistema Viário que é parte integrante da via pública da cidade, faixa adjacente à pista de rolamento, pavimentada ou não, destinada exclusivamente à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e circulação de pedestres e ciclistas na ausência de calçadas e ciclovias.

3.**ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS** – Conjunto de informações de segurança e acessibilidade de caráter social e econômico relacionados à mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro.

4.**AUTOMÓVEL** – Meio de locomoção de uso individual, podendo transportar até 5 pessoas (incluindo o condutor) e respectivas bagagens.

5.**AVENIDA** – Item da Infraestrutura do Sistema Viário. É o termo que representa a Instalação do sistema viário que se utiliza para uma via urbana, constituída de uma, duas ou mais vias, de forma a permitir grande circulação de veículos. Necessariamente precisa ser larga e/ ou extensa.

6.**BARCA** – Meio de Locomoção Coletivo. Veículo de embarcação larga e pouco profunda utilizada para serviços de ligações fluviais e marítimas na cidade do Rio de Janeiro.

7.**BARULHO** – Ver POLUIÇÃO SONORA.

8.**BICICLETA** – Meio de Locomoção Individual. Veículo de propulsão humana, de uso individual, dotado de duas rodas, cujo condutor dirige em posição montada, não sendo similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

9.**BICICLETÁRIO** - Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Instalação em logradouros públicos ou coletivos, na área urbana, na via ou fora dela, reservado ou destinado para estacionamento de bicicletas.

10.**BIKE** – Ver BICICLETA.

11.**BONDE** – Meio de Locomoção Coletivo. Veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos, o mesmo apresenta pantógrafo e estribo. Atualmente encontra-se somente no bairro de Santa Tereza.

12.**BONDE MODERNO** – Ver VLT.

13.**BONDINHO DO PÃO DE AÇÚCAR** - É um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário do tipo teleférico localizado na região da Urca e muito utilizado para o turismo e o teleférico refere-se a qualquer transporte aéreo, de pessoas ou materiais através de cabinas, utilizando-se um cabo ou mais cabos, para a sustentação e para a tração. Esses cabos podem ser fixos, sobre os quais se deslocam os rodados das suspensões pertencentes às cabinas, ou podem ser postos em movimentos a partir de estações terminais.

14.**BRS** – Ver CORREDORES DE ÔNIBUS.

15.**BRT** – Ver CORREDORES DE ÔNIBUS.

16.**BRT- TRANSCARIOCA** - Item dos Corredores de Ônibus da Infraestrutura do Sistema Viário do tipo BRT. Instalação do sistema viário que são vias exclusivas com trânsito livre, situado na região norte da cidade do Rio de Janeiro, sem interseções em nível, em alguns casos sem travessia de pedestres, destinadas a circulação de transportes públicos rodoviários integrada em rodovia, rua ou avenida da cidade do Rio de Janeiro.

17.**BRT- TRANSOESTE** - Item dos Corredores de Ônibus da Infraestrutura do Sistema Viário do tipo BRT. Instalação do sistema viário que são vias exclusivas com trânsito livre, situado na região oeste da cidade do Rio de Janeiro, sem interseções

em nível, em alguns casos sem travessia de pedestres, destinadas a circulação de transportes públicos rodoviários integrada em rodovia, rua ou avenida da cidade do Rio de Janeiro, podendo ser uma simples demarcação de uma faixa de rolamento a direita ou ter vias segregadas.

18.**BRT- TRANSOLÍMPICA** - Item dos Corredores de Ônibus da Infraestrutura do Sistema Viário do tipo BRT que além de ônibus, circulam automóveis e motocicletas mediante pagamento de pedágio.

19.**BUS** – Ver ÔNIBUS.

20.**BUSÃO** – Ver ÔNIBUS.

21.**CALÇADA** – Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Instalação do sistema viário que é parte integrante da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e animais e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

22.**CAMINHÃO** – Meio de Locomoção Individual. Veículo automotor destinado ao transporte de carga, com carroçaria, e peso bruto total superior a 3500 Kg.

23.**CARRO** – Ver AUTOMÓVEL.

24.**CATAMARÃ** – Ver BARCA.

25.**CICLO FAIXAS** – Ver CICLOVIAS.

26.**CICLOVIA** - Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Instalação do sistema viário que é uma pista própria e/ou exclusiva na área urbana, destinada especificamente para a circulação de pessoas utilizando bicicletas e pedestres, separada fisicamente do tráfego de veículos motores.

27.CIRCULAÇÃO VIÁRIA – Item do Planejamento Urbano. É o processo de movimentação ordenada e contínua de pessoas e veículos na via.

28.COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS – Item dos Impactos ao Meio Ambiente que consiste num grupo de substâncias formadas de compostos de carbono, usados para alimentar a combustão de veículos motores. São usados como combustíveis, o carvão mineral, o petróleo e o gás natural. É capaz de causar efeitos de alteração ao meio ambiente diretos ou indiretos, em um prazo curto ou longo.

29.CONDUÇÃO – Ver ÔNIBUS.

30.CONTROLE E REDUÇÃO DE POLUIÇÃO - Item do Planejamento Ambiental na área de sustentabilidade baseada em medidas que visam monitorar através de instrumentos específicos os níveis de poluição a fim de torná-los menores, no limite aceitável da cidade do Rio de Janeiro.

31.COORDENAÇÃO SEMAFÓRICA – Item do Planejamento Urbano que consiste no controle e logística sobre a respectiva duração da iluminação dos sinais de trânsito que dependem do reconhecimento efetuado por equipamentos detectores de veículos e pedestres que a demandam.

32.CORREDORES DE ÔNIBUS – Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Instalação do sistema viário que são vias exclusivas com trânsito livre, sem interseções em nível, em alguns casos sem travessia de pedestres, destinadas a circulação de transportes públicos rodoviários integrada em rodovia, rua ou avenida da cidade do Rio de Janeiro, podendo ser uma simples demarcação de uma faixa de rolamento a direita ou ter vias segregadas.

33.DEMANDA – Item do Planejamento de Transportes que consiste em estimar os níveis de utilização do sistema de transporte viário e as necessidades geradas por ele, devido a movimentação de passageiros, entre localidades e em um período determinado.

34.DOENÇAS RESPIRATÓRIAS – Item dos Impactos aos Seres Humanos. As doenças respiratórias são as que afetam os órgãos do sistema respiratório. Os fatores de risco são: a poluição atmosférica, a exposição profissional a poluentes atmosféricos, as condições alérgicas e doenças do sistema imunitário, entre outros.

35.EFEITO ESTUFA – Item dos Impactos ao Meio Ambiente que consiste em um processo que ocorre quando uma parte da radiação infravermelha emitida pela superfície terrestre é absorvida por determinados gases presentes na atmosfera, causando um aumento da temperatura na atmosfera terrestre. O efeito estufa serve para manter o planeta aquecido e, assim, garantir a manutenção da vida, isto se estiver dentro de uma determinada faixa de calor. É um processo capaz de causar efeitos de alteração ao meio ambiente diretos ou indiretos, em um prazo curto ou longo.

36.EFICIÊNCIA ENERGÉTICA – Processo do Planejamento Ambiental que procura otimizar o uso consciente das fontes de energia. Visando atingir metas e objetivos de caráter ambiental.

37.ELEVADOR – Ver PLANO INCLINADO.

38.EMIÇÃO DE CO₂ - Item dos Impactos ao Meio Ambiente que consiste em todas as formas de liberação de gás carbônico para a atmosfera, que ocorrem em inúmeras situações, tais como escapamentos de veículos movidos a gasolina ou a diesel, isto é, todas as queimas que envolvem combustão e liberam CO₂ para a atmosfera. Este tipo de emissão é capaz de causar efeitos de alteração ao meio ambiente diretos ou indiretos, em um prazo curto ou longo

39.ENERGIAS RENOVÁVEIS – Item utilizado no Processo de Eficiência Energética do Planejamento Ambiental que abrange a energia que vem de recursos naturais que são naturalmente reabastecidos, como sol, vento, chuva e marés.

40.ESTACIONAMENTO – Item da Infraestrutura do Sistema Viário que é uma determinada área destinada ao repouso de veículos automotores da cidade do Rio de Janeiro.

41.**ESTRADA** – Ver RODOVIA.

42.**ESTRESSE** – Item dos Impactos aos Seres Humanos que é definido como a soma de respostas físicas e mentais causadas por determinados estímulos externos (estressores) da cidade do Rio de Janeiro

43.**FISCALIZAÇÃO** – Item do Planejamento do Transporte que consiste em controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito da cidade do Rio de Janeiro, por meio do poder de Fiscais administrativos de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

44.**FONTES ALTERNATIVAS DE ENERGIA** – Ver ENERGIAS RENOVÁVEIS

45.**IMPACTOS** – Item da Mobilidade Urbana que abrange a alteração ou efeito que, por sua força, impede ou acarreta mudanças.

46.**IMPACTOS AO MEIO AMBIENTE** - Item da Mobilidade Urbana na área dos Impactos. É um de conjunto de componentes físicos, químicos, biológicos e sociais capazes de causar efeitos de alteração ao meio ambiente diretos ou indiretos, em um prazo curto ou longo na cidade do Rio de Janeiro.

47.**IMPACTOS NOS SERES HUMANOS** – Item da Mobilidade Urbana na área dos Impactos. São alterações em seres humanos ocorridas devido a determinada ação ou atividade que lhes seja prejudicial na cidade do Rio de Janeiro.

48.**INDIVÍDUO** – Ver PEDESTRE.

49.**INFRAESTRUTURA** – Item da Mobilidade Urbana que é o sistema formado pelas redes de instalações para atender às funções urbanas de circulação (sistema viário) na mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro.

50.INSPEÇÃO VEICULAR – Item do Planejamento de Transporte que é a avaliação realizada em veículos terrestres, verificando suas condições de conservação, manutenção e outras.

51.INTEGRAÇÃO – Ver INTEGRAÇÃO DE MODAIS.

52.INTEGRAÇÃO DE MODAIS – Área do Planejamento de Transportes, voltada para a criação e controle de redes integradas de transportes públicos com duas ou mais modalidades de transporte que se complementam para a conclusão da viagem do usuário do transporte público na cidade do Rio de Janeiro.

53.INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES – Ver INTEGRAÇÃO DE MODAIS.

54.ITINERÁRIO URBANO – Item do Planejamento de Transportes. Percurso e/ou rota regular e continua a ser utilizado na operação de um serviço de transporte público em dado sentido, podendo ser definido por meio de código ou de vias, nomes de localidades ou pontos geográficos conhecidos.

55.LOCOMOTIVA – Ver TREM.

56.MAGRELA – Ver BICICLETA.

57.MANUTENÇÃO VEICULAR – Área do Planejamento de Transporte que se destina as Revisões e/ou operações periódicas necessárias que visão a conservação de um veículo para o seu perfeito funcionamento na cidade.

58.MEIO FIO – Ver CALÇADA.

59.MEIOS DE LOCOMOÇÃO – Item do Sistema Viário destinado as modalidades motorizadas ou não, fundamentais para transportar: pessoas de um lugar para o outro e diversos tipos de carga como: alimentos, matéria prima para produção de vários produtos, medicamentos, carga viva e etc.

60.MEIOS DE LOCOMOÇÃO COLETIVO – Item do Sistema Viário destinado aos modais motorizados que prestam um serviço público essencial que, como tal, deve ser provido diretamente pelo município, ou por particulares sob delegação do poder público responsável.

61.MEIOS DE LOCOMOÇÃO INDIVIDUAL - Item do Sistema Viário que consiste em: Modalidade de deslocamento de um único indivíduo, com a utilização ou não de veículo motorizado.

62.METRÔ – Item dos Meios de Locomoção Coletivo do Sistema Viário. Sistema de trens sem “pantógrafo”, que circulam sobre trilhos energizados, por via subterrânea e na superfície. Meio de transporte muito utilizado para transportar grandes quantidades de passageiros, de forma extremamente rápida, nas áreas urbanas e suburbanas da cidade do Rio de Janeiro.

63.MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO – Facilidade de deslocamentos de pessoas, animais e bens, por meios motorizados ou não motorizados em um tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro destacando seus impactos.

64.MONITORAMENTO DA QUALIDADE DO AR – Mecanismo do Planejamento Ambiental que consiste no controle realizado para determinar o nível de concentração de um grupo de poluentes universalmente consagrados como indicadores, selecionados devido à sua maior frequência de ocorrência na atmosfera e aos efeitos adversos que causam ao meio ambiente. São eles: material particulado (poeira), dióxido de enxofre (SO₂), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NO_x), hidrocarbonetos (HC) e ozônio (O₃).

65.MOTO – Ver MOTOCICLETA.

66.MOTOC – Ver MOTOCICLETA.

67.MOTOCICLETA – Item dos Meios de Locomoção Individual do Sistema Viário. Veículo destinado ao transporte de pessoas, dotado de duas rodas e motor, que

propicia sua movimentação; sua roda anterior se encarrega da direção e a posterior se ocupa da tração. Veículo dirigido em posição montada.

68.ÔNIBUS - Item dos Meios de Locomoção Coletivo do Sistema Viário que consiste em um veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 passageiros sentados, no qual é permitido o transporte de passageiros em pé. O Veículo é dotado de bancos de encosto fixo e de barras fixadas no teto, ao longo do corredor central, para apoio dos usuários que viajem em pé. Veículo utilizado em serviços com extensão igual ou inferior a setenta e cinco quilômetros,

69.PASSARELA – Item da Infraestrutura do Sistema Viário que consiste em uma obra destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso exclusivo de pedestres.

70.PEDESTRE – Item dos Meios de Locomoção Individual do Sistema Viário , que se trata de uma pessoa que caminha, corre e/ou se desloca a pé

71.PLANEJAMENTO – Item da Mobilidade Urbana que é a disciplina que lida com processo de criação, direção, controle e desenvolvimento de programas e serviços em várias áreas, que visam melhorar a qualidade de vida da população da cidade do Rio de Janeiro.

72.PLANEJAMENTO AMBIENTAL – Área do Planejamento da Mobilidade Urbana que é um conceito utilizado para se referir a processos e mecanismos de sistematização de ações que visam atingir metas e objetivos de caráter ambiental.

73.PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE – Área do Planejamento da Mobilidade Urbana que consiste na abordagem de técnicas de obtenção de dados do tipo das entrevistas diretas e/ou pesquisas, baseados nos métodos de preferências declaradas ou reveladas, para calibração e modelagem das etapas do planejamento convencional de transportes, utilizando os modelos convencionais no campo da engenharia de transportes, modelos econômicos tipo insumo-produto e os modelos multivariados. Esses modelos permitem utilizações de variáveis de natureza qualitativa e quantitativa e de coeficientes tecnológicos para análise e otimização de

ordem regional, além dos estudos de natureza de segmentação de mercados para melhor identificação das necessidades e expectativas do público-alvo com objetivo de equilíbrio entre a demanda/oferta de transportes da cidade do Rio de Janeiro.

74.PLANEJAMENTO URBANO – Área do Planejamento da Mobilidade Urbana que controla e dirige basicamente os processos de produção, estruturação e apropriação do espaço urbano. Sob este ponto de vista, os planejadores podem antever os possíveis impactos, positivos e negativos, causados por um plano de desenvolvimento urbano na área de mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro.

75.PLANO INCLINADO – Item dos Meios de Locomoção Coletivo do Sistema Viário. Trata-se de uma superfície plana cujos pontos de início e fim estão a alturas diferentes. Os carros do plano inclinado funcionam sobre trilhos e são movimentados por motores que puxam contrapesos presos por cabos de aço à parte inferior do veículo. O sistema conta com duas vias e atualmente encontra-se somente no Morro Dona Marta.

76.POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA – Item dos Impactos ao Meio Ambiente que se refere a mudanças da atmosfera que podem causar impacto ao meio ambiente ou a saúde humana, através da contaminação por gases, partículas sólidas, líquidos em suspensão, material biológico ou energia.

77.POLUIÇÃO SONORA – Item dos Impactos ao Meio Ambiente que se refere ao efeito danoso provocado por sons em determinado volume que supera os níveis considerados normais para os animais e os seres humanos. É capaz de causar efeitos de alteração ao meio ambiente diretos ou indiretos e graves danos à saúde humana e de outros animais. A poluição sonora possui um menor raio de ação, não é transportada através de fontes naturais e é percebida somente por um sentido: a audição

78.PONTE – Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Construção que permite interligar ao mesmo nível pontos não acessíveis separados por rios, vales, ou outros obstáculos naturais ou artificiais.

79.QUALIDADE DO AR – Ver MONITORIAMENTO DA QUALIDADE DO AR.

80.REDUÇÃO DO ENGERRAFAMENTO – Ver REDUÇÃO DO CONGESTIONAMENTO.

81.REDUÇÃO DE CONGESTIONAMENTO – Item do Planejamento de Transporte que são medidas utilizadas na cidade do Rio de Janeiro, que visam amenizar os transtornos causados por excesso de veículos em vias, causando baixas velocidades e paradas frequentes, independente do trecho da via.

82.REDUÇÃO DE CONSUMO – Item da Sustentabilidade do Planejamento Ambiental que busca por alternativas de reduzir a utilização de combustíveis fósseis através do estímulo ao uso de fontes alternativas de energia renovável.

83.RODOVIA – Item da Infraestrutura do Sistema Viário onde na via pública em área urbana, normalmente é utilizada para a circulação de veículos motorizados de alta velocidade da cidade do Rio de Janeiro.

84.ROTA – Ver ITINERARIO URBANO.

85.RUA – Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Parte da via pública, em área urbana, normalmente utilizada para a circulação de veículos motorizados ou não, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas ou meios-fios, ilhas ou aos canteiros centrais, destinada ao transito de pessoas, veículos, animais e etc.

86.RUÍDO – Ver POLUIÇÃO SONORA.

87.SEGURANÇA – Item dos Aspectos Socioeconômicos. Termo que se utiliza para uma circulação ou deslocamentos sem acidentes. É ter o conhecimento básico da necessidade de prevenir os riscos de acidentes no trânsito e suas conseqüências, bem como entender as dificuldades e a responsabilidade social de cada cidadão, contribuindo assim para a redução das estatísticas de trânsito na cidade do Rio de Janeiro. A segurança deve se estender a todos que circulam nas vias públicas,

pedestres, condutores e passageiros. Exemplos de medidas que promovem maior segurança na via são: redução da velocidade regulamentada da via, implantação de ondulação transversal (lombadas), adequação geométrica, melhoria da sinalização, etc.

88.SINAIS DE TRÂNSITO – Ver SINALIZAÇÃO.

89.SINALIZAÇÃO – Item da Infraestrutura do Sistema Viário que trata do conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua adequada utilização na ordenação do trânsito de veículos e pedestres, compreendendo, especificamente, as sinalizações vertical, horizontal e semafórica

90.SISTEMA VIÁRIO – É o conjunto de itens da Infraestrutura e dos Meios de Locomoção, classificadas, de um sistema de rodovias, ferrovias, e/ou de outras formas de transportes da cidade do Rio de Janeiro.

91.SKATE – Item dos Meios de Locomoção Individual do Sistema Viário. Veículo de propulsão humana que consiste de uma prancha dotada de 4 pequenas rodas e dois eixos.

92.SUBSÍDIO AO TRANSPORTE PÚBLICO – Item da Sustentabilidade do Planejamento Ambiental que busca fornecimento de fundos monetários ou baixar algumas taxas para que sejam promovidas melhorias nos transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro.

93.SUSTENTABILIDADE – Mecanismo do Planejamento Ambiental que consiste no uso racional dos recursos naturais para a satisfação das necessidades presentes, sem comprometer as necessidades das gerações futuras.

94.TÁXI – É um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário destinado ao transporte de passageiros e provido de um taxímetro. É um modo de transporte público com características entre os veículos privados e os ônibus urbanos, sem uma rota regular e contínua.

95. TELEFÉRICO – É um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário e refere-se a qualquer transporte aéreo por cabo, de pessoas ou materiais através de cabinas, utilizando-se um cabo ou mais cabos, para a sustentação e para a tração. Esses cabos podem ser fixos, sobre os quais se deslocam os rodados das suspensões pertencentes às cabinas, ou podem ser postos em movimentos a partir de estações terminais.

96. TELEFÉRICO DO ALEMÃO - É um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário do tipo Teleférico localizado na região do Complexo do Alemão. O teleférico refere-se a qualquer transporte aéreo por cabo, de pessoas ou materiais através de cabinas, utilizando-se um cabo ou mais cabos, para a sustentação e para a tração. Esses cabos podem ser fixos, sobre os quais se deslocam os rodados das suspensões pertencentes às cabinas, ou podem ser postos em movimentos a partir de estações terminais.

97. TRÁFEGO – Medida do Planejamento Urbano para ordenar o conjunto dos veículos, passageiros e mercadorias que circulam numa via. O termo tráfego é mais geral, engloba o movimento, o veículo, o passageiro e a carga, devendo ser usado nos casos mais gerais, em que não se considera apenas o simples movimento.

98. TRÂNSITO – Item do Planejamento Urbano destinado a movimentação, ordenada ou desordenada, e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias públicas e/ou estradas.

99. TRANSPORTE PÚBLICO – Ver MEIOS DE LOCOMOÇÃO COLETIVO.

100. TREM – É um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário. Veículo elétrico com pantógrafo, com vários carros de passageiros ligados entre si, se movimenta sobre trilho ou linha, segundo uma rota previamente planejada.

101. TUNEL – Item da Infraestrutura do Sistema Viário que consiste em uma ou mais Galerias subterrâneas de passagem de uma ou mais vias de transporte.

102.VAN – É um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário utilizado no transporte de carga ou grupo de pessoas. Geralmente é um veículo em forma de caixa com quatro rodas, com aproximadamente o mesmo tamanho e largura de um carro grande, porém mais alto e geralmente com um vão maior em relação ao solo.

103.VEICULO AUTOMOTOR – Ver AUTOMÓVEL.

104.VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS – Ver VLT.

105.VIADUTO – Item da Infraestrutura do Sistema Viário. Obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

106.VIAS PÚBLICAS – Item da Infraestrutura do Sistema Viário que é o conjunto dos meios de acesso por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a calçada, o acostamento e as construções ao entorno.

107.VIATURA – Ver AUTOMÓVEL.

108.VLT – Esta sigla VLT refere-se a um "Veículo Leve sobre Trilhos", que é um Meio de Locomoção Coletivo do Sistema Viário, movido a eletricidade e sem pantógrafo. Seu tamanho permite que sua estrutura de trilhos se encaixe no meio urbano existente. O VLT é uma espécie de Metrô de Superfície, ou mesmo um "bonde" moderno tornando-se alternativa de transportes na atualidade da cidade do Rio de Janeiro.

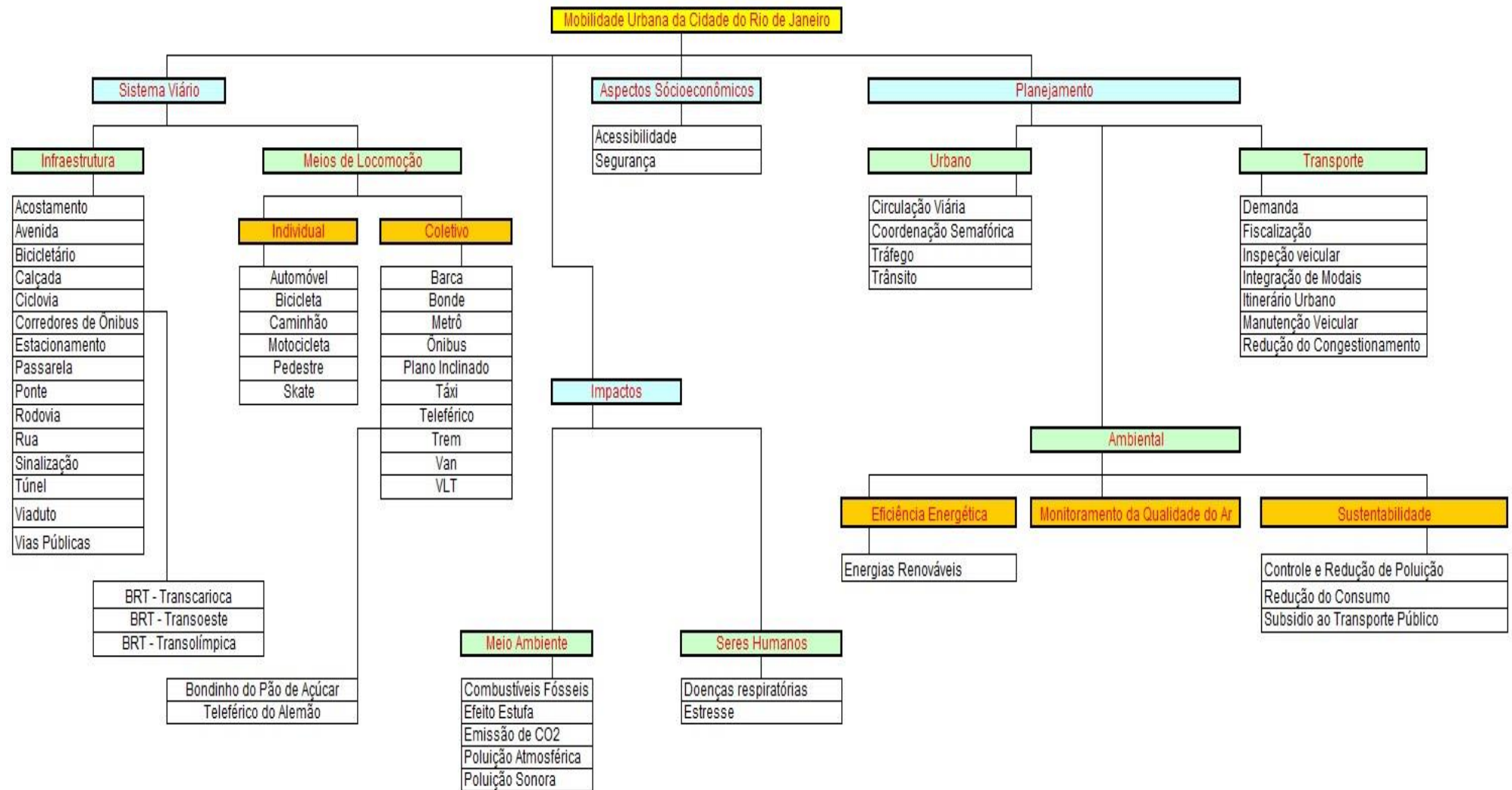
APÊNDICE A – PROPOSTA DE ESTRUTURA CONCEITUAL

100	Sistema Viário
<i>101</i>	<i>Infraestrutura</i>
101.1	Acostamento
101.2	Avenida
101.3	Bicicletário
101.4	Calçada
101.5	Ciclovia
101.6	Corredores de Ônibus
101.6.1	BRT- Transcarioca
101.6.2	BRT- Transoeste
101.6.3	BRT- Transolímpica
101.7	Estacionamento
101.8	Passarela
101.9	Ponte
101.10	Rodovia
101.11	Rua
101.12	Sinalização
101.13	Túnel
101.14	Viaduto
101.15	Vias Públicas
<i>102</i>	<i>Meios de Locomoção</i>
102.1	Meios de Locomoção Coletivo
102.1.1	Barca
102.1.2	Bonde
102.1.3	Metro
102.1.4	Ônibus
102.1.5	Plano Inclinado
102.1.6	Taxi
102.1.7	Teleférico

- 102.1.7.1 Bondinho do Pão de Açúcar
- 102.1.7.2 Teleférico do Alemão
- 102.1.8 Trem
- 102.1.9 Van
- 102.1.10 VLT
- 102.2 Meios de Locomoção Individual
 - 102.2.1 Automóvel
 - 102.2.2 Bicicleta
 - 102.2.3 Caminhão
 - 102.2.4 Motocicleta
 - 102.2.5 Pedestre
 - 102.2.6 Skate
- 200 Impactos**
 - 201 Impactos no Meio ambiente*
 - 201.1 Combustíveis Fósseis
 - 201.2 Efeito Estufa
 - 201.3 Emissão de CO₂
 - 201.4 Poluição Atmosférica
 - 201.5 Poluição Sonora
 - 202 Impactos nos Seres Humanos*
 - 202.1 Doenças Respiratórias
 - 202.2 Estresse
- 300 Aspectos Socioeconômicos**
 - 300.1 Acessibilidade*
 - 300.2 Segurança*
- 400 Planejamento**
 - 401 Planejamento Urbano*
 - 401.1 Circulação Viária
 - 401.2 Coordenação Semáfora
 - 401.3 Tráfego
 - 401.4 Trânsito

- 402 *Planejamento Ambiental*
- 402.1 Eficácia Energética
- 402.1.1 Energias Renováveis
- 402.2 Monitoramento da Qualidade do Ar
- 402.3 Sustentabilidade
- 402.3.1 Controle e Redução da Poluição
- 402.3.2 Redução de Consumo
- 402.3.3 Subsidiar Transporte Público
- 403 *Planejamento de Transporte*
- 403.1 Demanda
- 403.2 Fiscalização
- 403.3 Inspeção Veicular
- 403.4 Integração de Modais
- 403.5 Itinerário Urbano
- 403.6 Manutenção Veicular
- 403.7 Redução de Congestionamento

APÊNDICE B - MAPA CONCEITUAL



APÊNDICE C – MINITESAURO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

ACESSIBILIDADE

TG: Aspectos socioeconômicos

TA: Segurança

ACOSTAMENTO

TG: Infraestrutura

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de Ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

TG: Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro

TE: Acessibilidade

TE: Segurança

TA: Impactos

TA: Planejamento

TA: Sistema Viário

AUTOMÓVEL

UP: Veículo Automotor

UP: Viatura

UP: Carro

TG: Meio de Locomoção Individual

TA: Bicicleta

TA: Caminhão

TA: Motocicleta

TA: Pedestre

TA: Skate

AVENIDA

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de Ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

BARCA

UP: Catamarã

TG: Meio de Locomoção Coletivo

TA: Bonde

TA: Metro

TA: Ônibus

TA: Plano Inclinado

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Trem

TA: Van

TA: VLT

Barulho

USE: Poluição Sonora

BICICLETA

UP: Magrela

UP: Bike

TG: Meio de Locomoção Individual

TA: Automóvel

TA: Caminhão

TA: Motocicleta

TA: Pedestre

TA: Skate

BICICLETÁRIO

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de Ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

Bike

USE: Bicicleta

BONDE

TG: Meio de Locomoção Coletivo

TA: Barca

TA: Metro

TA: Ônibus

TA: Plano Inclinado

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Trem

TA: Van

TA: VLT

Bonde moderno

USE: VLT

BONDINHO DO PÃO DE AÇÚCAR

TG: Teleférico

TA: Teleférico do Alemão

Brs

USE: Corredores de Ônibus

Brt

USE: Corredores de Ônibus

BRT- TRANSCARIOCA

TG: Corredores de Ônibus

TA: Transoeste

TA: Transolimpica

BRT- TRANSOESTE

TG: Corredores de Ônibus

TA: Transcarioca

TA: Transolimpica

BRT- TRANSOLIMPICA

TG: Corredores de Ônibus

TA: Transcarioca

TA: Transoeste

Bus

USE: Ônibus

Busão

USE: Ônibus

CALÇADA

UP: Meio Fio

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Ciclovia

TA: Corredores de Ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

CAMINHÃO

TG: Meio de Locomoção Individual

TA: Automóvel

TA: Bicicleta

TA: Motocicleta

TA: Pedestre

TA: Skate

Carro

USE: Automóvel

Catamarã

USE: Barca

Ciclo faixas

USE: Ciclovias

CICLOVIAS

UP: Ciclo Faixas

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Corredores de Ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

CIRCULAÇÃO VIÁRIA

TG: Planejamento Urbano

TA: Coordenação Semáfora

TA: Tráfego

TA: Trânsito

COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

TG: Impactos no Meio Ambiente

TA: Efeito Estufa

TA: Emissão de CO₂

TA: Poluição Atmosférica

TA: Poluição Sonora

Condução

USE: Ônibus

CONTROLE E REDUÇÃO DE POLUIÇÃO

TG: Sustentabilidade

TA: Redução de Consumo

TA: Subsidiar Transporte Público

COORDENÇÃO SEMAFÓRICA

TG: Planejamento Urbano

TA: Circulação Viária

TA: Tráfego

TA: Trânsito

CORREDORES DE ÔNIBUS

UP: BRS

UP: BRT

TG: Infraestrutura

TE: BRT- Transcarioca
TE: BRT- Transoeste
TE: BRT- Transolímpica
TA: Acostamento
TA: Avenida
TA: Bicicletário
TA: Calçada
TA: Ciclovia
TA: Estacionamento
TA: Passarela
TA: Ponte
TA: Rodovia
TA: Rua
TA: Sinalização
TA: Túnel
TA: Viaduto
TA: Vias Públicas

DEMANDA

TG: Planejamento de Transportes
TA: Fiscalização
TA: Inspeção Veicular
TA: Integração de Modais
TA: Itinerário Urbano
TA: Manutenção Veicular
TA: Redução de Congestionamento

DOENÇAS RESPIRATÓRIAS

TG: Impactos no Seres Humanos
TA: Estresse

EFEITO ESTUFA

TG: Impactos no Meio Ambiente
TA: Combustíveis Fósseis

TA: Emissão de CO2

TA: Poluição Atmosférica

TA: Poluição Sonora

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

TG: Planejamento Ambiental

TE: Energias Renováveis

TA: Monitoramento da Qualidade do Ar

TA: Sustentabilidade

Elevador

USE: Plano Inclinado

EMIÇÃO DE CO2

TG: Impactos no Meio Ambiente

TA: Combustíveis Fósseis

TA: Efeito Estufa

TA: Poluição Atmosférica

TA: Poluição Sonora

ENERGIAS RENOVÁVEIS

UP: Fontes Alternativas de Energia

TG: Eficiência Energética

ESTACIONAMENTO

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

Estrada

USE: Rodovia

ESTRESSE

TG: Impactos no Seres Humanos

TA: Doenças Respiratórias

FISCALIZAÇÃO

TG: Planejamento de Transportes

TA: Demanda

TA: Inspeção Veicular

TA: Integração de Modais

TA: Itinerário Urbano

TA: Manutenção Veicular

TA: Redução de Congestionamento

Fontes alternativas de energia

USE: Energias Renováveis

IMPACTOS

TG: Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro

TE: Impactos ao Meio Ambiente

TE: Impactos nos Seres Humanos

TA: Aspectos socioeconômicos

TA: Planejamento

TA: Sistema Viário

IMPACTOS AO MEIO AMBIENTE

TG: Impactos

TE: Combustíveis Fósseis

TE: Efeito Estufa

TE: Emissão de CO₂

TE: Poluição Atmosférica

TE: Poluição Sonora

TA: Impactos nos Seres Humanos

IMPACTOS NOS SERES HUMANOS

TG: Impactos

TE: Doenças Respiratórias

TE: Estresse

TA: Impactos ao Meio Ambiente

Individuo

USE: Pedestre

INFRAESTRUTURA

TG: Sistema Viário

TE: Acostamento

TE: Avenida

TE: Bicicletário

TE: Calçada

TE: Ciclovia

TE: Corredores de Ônibus

TE: Estacionamento

TE: Passarela

TE: Ponte

TE: Rodovia

TE: Rua

TE: Sinalização

TE: Túnel

TE: Viaduto

TE: Vias Públicas

TA: Meios de Locomoção

INSPEÇÃO VEICULAR

TG: Planejamento de Transportes

TA: Demanda

TA: Fiscalização

TA: Integração de Modais

TA: Itinerário Urbano

TA: Manutenção Veicular

TA: Redução de Congestionamento

Integração

USE: Integração de Modais

INTEGRAÇÃO DE MODAIS

UP: Integração

UP: Integração de Transportes

TG: Planejamento de Transportes

TA: Demanda

TA: Fiscalização

TA: Inspeção Veicular

TA: Itinerário Urbano

TA: Manutenção Veicular

TA: Redução de Congestionamento

Integração de transportes

USE: Integração de Modais

ITINERÁRIO URBANO

UP: Rota

TG: Planejamento de Transportes

TA: Demanda

TA: Fiscalização

TA: Inspeção Veicular
TA: Integração de Modais
TA: Manutenção Veicular
TA: Redução de Congestionamento

Locomotiva
USE: Trem

Magrela
USE: Bicicleta

MANUTENÇÃO VEICULAR

TG: Planejamento de Transportes
TA: Demanda
TA: Fiscalização
TA: Inspeção Veicular
TA: Integração de Modais
TA: Itinerário Urbano
TA: Redução de Congestionamento

Meio fio
USE: Calçada

MEIOS DE LOCOMOÇÃO

TG: Sistema Viário
TE: Meios de Locomoção Coletivo
TE: Meios de Locomoção Individual
TA: Infraestrutura

MEIOS DE LOCOMOÇÃO COLETIVO

UP: Transporte Público
TG: Meios de Locomoção
TE: Barca
TE: Bonde

TE: Metrô
TE: Ônibus
TE: Plano Inclinado
TE: Táxi
TE: Teleférico
TE: Trem
TE: Van
TE: VLT
TA: Meios de Locomoção Individual

MEIOS DE LOCOMOÇÃO INDIVIDUAL

TG: Meios de Locomoção
TE: Automóvel
TE: Bicicleta
TE: Caminhão
TE: Motocicleta
TE: Pedestre
TE: Skate
TA: Meios de Locomoção Coletivo

METRÔ

TG: Meios de Locomoção Coletivo
TA: Barca
TA: Bonde
TA: Ônibus
TA: Plano Inclinado
TA: Táxi
TA: Teleférico
TA: Trem
TA: Van
TA: VLT

MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

TE: Aspectos Socioeconômicos

TE: Impactos

TE: Planejamento

TE: Sistema viário

MONITORAMENTO DA QUALIDADE DO AR

UP: Qualidade do Ar

TG: Planejamento Ambiental

TA: Eficiência Energética

TA: Sustentabilidade

Moto

USE: Motocicleta

Motoca

USE: Motocicleta

MOTOCICLETA

UP: Moto

UP: Motoca

TG: Meios de Locomoção Individual

TA: Automóvel

TA: Bicicleta

TA: Caminhão

TA: Pedestre

TA: Skate

ÔNIBUS

UP: Condução

UP: Busão

UP: Bus

TG: Meios de Locomoção Coletivo

TA: Barca

TA: Bonde

TA: Metrô

TA: Plano Inclinado

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Trem

TA: Van

TA: VLT

PASSARELA

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

PEDESTRE

UP: Indivíduo

TG: Meios de Locomoção Individual

TA: Automóvel

TA: Bicicleta

TA: Caminhão

TA: Motocicleta

TA: Skate

PLANEJAMENTO

TG: Mobilidade Urbana da Cidade do Rio de Janeiro

TE: Ambiental

TE: Transporte

TE: Urbano

TA: Aspectos Socioeconômicos

TA: Impactos

TA: Sistema Viário

PLANEJAMENTO AMBIENTAL

TG: Planejamento

TE: Eficiência Energética

TE: Monitoramento da Qualidade do Ar

TE: Sustentabilidade

TA: Planejamento de Transporte

TA: Planejamento Urbano

PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE

TG: Planejamento

TE: Demanda

TE: Fiscalização

TE: Inspeção Veicular

TE: Itinerário Urbano

TE: Integração de Modais

TE: Manutenção Veicular

TE: Redução de Congestionamento

TA: Planejamento Ambiental

TA: Planejamento Urbano

PLANEJAMENTO URBANO

TG: Planejamento

TE: Circulação Viária

TE: Coordenação Semafórica

TE: Tráfego

TE: Trânsito

TA: Planejamento Ambiental

TA: Planejamento de Transporte

PLANO INCLINADO

UP: Elevador

TG: Meios de Locomoção Coletivo

TA: Barca

TA: Bonde

TA: Metrô

TA: Ônibus

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Trem

TA: Van

TA: VLT

POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

TG: Impactos no Meio Ambiente

TA: Combustíveis Fósseis

TA: Efeito Estufa

TA: Emissão de CO₂

TA: Poluição Sonora

POLUIÇÃO SONORA

UP: Barulho

UP: Ruído

TG: Impactos no Meio Ambiente

TA: Combustíveis Fósseis

TA: Efeito Estufa

TA: Emissão de CO₂

TA: Poluição Atmosférica

PONTE

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

Qualidade do ar

USE: Monitoramento da Qualidade do Ar

Redução do engarrafamento

USE: Redução do Congestionamento

REDUÇÃO DO CONGESTIONAMENTO

UP: Redução do Engarrafamento

TG: Planejamento de Transportes

TA: Demanda

TA: Fiscalização

TA: Inspeção Veicular

TA: Integração de Modais

TA: Itinerário Urbano

TA: Manutenção Veicular

REDUÇÃO DE CONSUMO

TG: Sustentabilidade

TA: Controle e Redução de Poluição

TA: Subsidiar Transporte Público

RODOVIA

UP: Estrada

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

Rota

USE: Itinerário Urbano

RUA

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Sinalização

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

Ruído

USE: Poluição Sonora

SEGURANÇA

TG: Aspectos Socioeconômicos

TE: Acessibilidade

Sinais de trânsito

USE: Sinalização

SINALIZAÇÃO

UP: Sinais de Trânsito

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Túnel

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

SISTEMA VIÁRIO

TG: Mobilidade Urbana da cidade do Rio de Janeiro

TE: Infraestrutura

TE: Meios de Locomoção

TA: Aspectos Socioeconômicos

TA: Impactos

TA: Planejamento

SKATE

TG: Meios de Locomoção Individual

TA: Automóvel

TA: Bicicleta

TA: Caminhão

TA: Motocicleta

TA: Pedestre

SUBSÍDIO AO TRANSPORTE PÚBLICO

TG: Sustentabilidade

TA: Controle e Redução de Poluição

TA: Redução de Consumo

SUSTENTABILIDADE

TG: Planejamento Ambiental

TE: Controle e Redução de Poluição

TE: Redução de Consumo

TE: Subsídio ao Transporte Público

TA: Eficiência Energética

TA: Monitoramento da Qualidade do Ar

TÁXI

TG: Meios de Locomoção Coletivo

TA: Barca
TA: Bonde
TA: Metrô
TA: Ônibus
TA: Plano Inclinado
TA: Teleférico
TA: Trem
TA: Van
TA: VLT

TELEFÉRICO

TG: Meios de Locomoção Coletivo
TE: Bondinho do Pão de Açúcar
TE: Teleférico do Alemão
TA: Barca
TA: Bonde
TA: Metrô
TA: Ônibus
TA: Plano Inclinado
TA: Táxi
TA: Trem
TA: Van
TA: VLT

TELEFÉRICO DO ALEMÃO

TG: Teleférico
TA: Bondinho do Pão de Açúcar

TRÁFEGO

TG: Planejamento Urbano
TA: Circulação Viária
TA: Coordenação Semafórica
TA: Trânsito

TRÂNSITO

TG: Planejamento Urbano

TA: Circulação Viária

TA: Coordenação Semafórica

TA: Tráfego

Transporte público

USE: Meios de Locomoção Coletivo

TREM

UP: Locomotiva

TG: Meios de Locomoção Coletivo

TA: Barca

TA: Bonde

TA: Metrô

TA: Ônibus

TA: Plano Inclinado

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Van

TA: VLT

TÚNEL

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte

TA: Rodovia

TA: Rua

TA: Sinalização

TA: Viaduto

TA: Vias Públicas

VAN

TG: Meios de Locomoção Coletivo

TA: Barca

TA: Bonde

TA: Metrô

TA: Ônibus

TA: Plano Inclinado

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Trem

TA: VLT

Veículo automotor

USE: Automóvel

Veículo leve sobre trilhos

USE: VLT

VIADUTO

TG: Infraestrutura

TA: Acostamento

TA: Avenida

TA: Bicicletário

TA: Calçada

TA: Ciclovia

TA: Corredores de ônibus

TA: Estacionamento

TA: Passarela

TA: Ponte
TA: Rodovia
TA: Rua
TA: Sinalização
TA: Túnel
TA: Vias Públicas

VIAS PÚBLICAS

TG: Infraestrutura
TA: Acostamento
TA: Avenida
TA: Bicicletário
TA: Calçada
TA: Ciclovia
TA: Corredores de ônibus
TA: Estacionamento
TA: Passarela
TA: Ponte
TA: Rodovia
TA: Rua
TA: Sinalização
TA: Túnel
TA: Viaduto

Viatura

USE: Automóvel

VLT

UP: Veículo Leve Sobre Trilhos
UP: Bonde Moderno
TG: Meios de Locomoção Coletivo
TA: Barca
TA: Bonde
TA: Metrô

TA: Ônibus

TA: Plano Inclinado

TA: Táxi

TA: Teleférico

TA: Trem

TA: Van

