



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS INTEGRADAS DO PONTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL**

DANIEL DE ARAUJO SILVA

**DO ACESSO À CALÇADA AO ACESSO À CIDADE:
ACESSIBILIDADE NA MOBILIDADE URBANA EM ITUIUTABA-MG**

**Ituiutaba-MG
2017**

**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS INTEGRADAS DO PONTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL**

DANIEL DE ARAUJO SILVA

**DO ACESSO À CALÇADA AO ACESSO À CIDADE:
ACESSIBILIDADE NA MOBILIDADE URBANA EM ITUIUTABA-MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Pontal – Área de Concentração: Produção do espaço e dinâmicas ambientais, da Faculdade de Ciências Integradas do Pontal, Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Linha de pesquisa: Produção do espaço urbano e rural.

Orientador: Dr. Carlos Roberto Loboda.

**Ituiutaba-MG
2017**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

S586d
2017 Silva, Daniel de Araújo, 1980-
Do acesso à calçada ao acesso à cidade : acessibilidade na
mobilidade urbana em Ituiutaba-MG / Daniel de Araújo Silva. - 2017.
210 f. : il.

Orientador: Carlos Roberto Loboda.
Dissertação (mestrado) -- Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal.
Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Mobilidade urbana - Ituiutaba (MG) - Teses.
3. Espaço urbano - Ituiutaba (MG) - Teses. 4. Planejamento urbano -
Ituiutaba (MG) - Teses. I. Loboda, Carlos Roberto. II. Universidade
Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia do
Pontal. III. Título.

CDU: 910.1

DANIEL DE ARAUJO SILVA

**DO ACESSO À CALÇADA AO ACESSO À CIDADE:
ACESSIBILIDADE NA MOBILIDADE URBANA EM ITUIUTABA-MG**

Dissertação aprovada para obtenção do título de Mestre em Geografia no Programa de Pós Graduação em Geografia do Pontal – Área de Concentração: Produção do espaço e dinâmicas ambientais – Linha de Pesquisa: Produção do espaço urbano e rural, da Faculdade de Ciências Integradas do Pontal, Universidade Federal de Uberlândia, pela banca examinadora formada por:

Prof. Dr. Carlos Roberto Loboda (Orientador)

Universidade Federal de Uberlândia - Faculdade de Ciências Integradas do Pontal

Prof. Dr. Vitor Koiti Miyazaki (Membro Interno)

Universidade Federal de Uberlândia - Faculdade de Ciências Integradas do Pontal

Prof. Dr. Lizandro Pezzi Schmidt (Membro Externo)

Universidade Estadual do Centro-Oeste

Ituiutaba, ____ de ____ de 2017.

Resultado _____

Dedico aos meus pais, minha esposa
e aos professores do Brasil.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar e dedico o cumprimento desta etapa a minha família, em especial aos meus pais, Ednar e Ramiro, que me apoiam há 36 anos em todos os sentidos, desde o início do meu primeiro ano no pré-escolar até o momento de conclusão desta etapa na pós-graduação, sempre me deram suporte e estrutura para que conseguisse chegar aos meus objetivos, além é claro, de amor e carinho que nunca me faltou.

Agradeço a minha esposa Lorena, que também me incentivou e incentiva em tudo que faço, nessa etapa sempre me deu força e apoio para conseguir finalizar a dissertação, além de entender as situações na qual as demandas do mestrado tomavam muito do nosso tempo. E também por me inspirar a querer sempre o melhor para nossa vida.

Agradeço a Deus, que sempre iluminou nossa caminhada para que as coisas sempre corresse bem e nos conduzisse até o sucesso.

Ao governo federal (Lula e Dilma) que possibilitou a universalização da educação superior do Brasil, dando oportunidade para aqueles que não tinham condições financeiras de pagar um curso superior. No meu caso em especial pude concluir uma graduação e uma pós-graduação em uma universidade pública federal gratuita e de qualidade.

A CAPES, pela oferta da bolsa de estudos que nos auxiliou a percorrer essa etapa com mais tranquilidade, sendo possível participar de eventos e congressos, além das pesquisas necessárias para a dissertação. Ao grupo de pesquisa “Observatório das cidades” que sempre nos auxiliou com as pesquisas ali realizadas e também em compartilhar de seu espaço físico para reuniões, estudos e demais demandas.

Ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Pontal (PPGEP), ao qual tivemos a oportunidade de ingressar em seu primeiro ano de fundação. Aos professores que sempre nos atenderam da melhor forma possível, contribuindo com indicações, sugestões e com seus conhecimentos para nosso aprendizado científicos. Aos colegas do PPGEP, essa turma diversificada cheia de geógrafos, biólogo, jornalista, advogados, turismóloga, educador físico, enfim, tanto no campo científico como social, foi um imenso prazer estar ao lado de vocês.

Em especial, aos professores, Vitor, Hélio e Antônio pelas várias contribuições referentes à nossa temática, sempre preocupados e atentos a nossa pesquisa. Ao professor, amigo e orientador Carlos, com a inerente paciência de sempre, desde a graduação me conduzindo e compartilhando de seu conhecimento, pela oportunidade de continuar os estudos na pós-graduação, contribuindo para meu crescimento acadêmico e pessoal.

Muito Obrigado!

RESUMO

A temática sobre acessibilidade urbana é importante à sociedade como um todo num momento em que uma parcela significativa das cidades anseia pelo direito ao entorno. Nessa perspectiva, compartilhamos da ideia que mobilidade e acessibilidade urbana são condições básicas para todo e qualquer cidadão circule pela cidade, tanto para as pessoas com algum tipo de deficiência, mobilidade reduzida, idosos e gestantes, bem como, para aquelas que circulam sem nenhuma dificuldade. Portanto, o objetivo principal dessa pesquisa foi analisar a acessibilidade na mobilidade urbana em Ituiutaba - MG. Trabalhamos na perspectiva de contemplar objetivos mais específicos e complementares, tais como: a) Análise de vias públicas (ruas e calçadas) tendo como foco a segurança e o conforto do pedestre; b) Avaliação dos instrumentos de acessibilidade; c) Investigação sobre a situação do transporte público coletivo urbano no que tange a acessibilidade; d) Análise de como se dá o acesso aos estabelecimentos comerciais, órgãos públicos e praças; e) Diagnóstico das condições de mobilidade e acessibilidade, realizando avaliações em locais da área central e além dela. No intuito de cumprir com os propósitos e perspectivas da pesquisa adotamos alguns procedimentos metodológicos em busca dos resultados. No que tange ao viés teórico-conceitual realizamos uma pesquisa bibliográfica, pautada principalmente aos conceitos relacionados à mobilidade urbana, acessibilidade, espaço urbano e desenho universal, dentre outros, com o objetivo de obter um embasamento teórico, visando à fundamentação necessária para uma melhor aplicação no trabalho de campo, assim como a articulação entre teoria e empiria. Em relação ao trabalho de campo, utilizamos o método da observação direta ao objeto de pesquisa, ou seja, cada elemento que investigamos, visitamos o local, registramos em nota as características, realizamos o registro fotográfico, analisamos os dados levantados e comparamos se os elementos estão em consonância com as leis e normas vigentes, além do tratamento cartográfico. Dessa forma, analisamos o centro da cidade e as áreas além dele, como se dá a circulação de um pedestre desde quando sai de sua residência até seu destino, pautados nos seguintes aspectos: acessibilidade na calçada; cruzamentos e travessias; acesso aos estabelecimentos comerciais e órgãos públicos, instrumentos de acessibilidade em áreas públicas; e a acessibilidade no transporte público coletivo. Os resultados apontam que a cidade de Ituiutaba não oferece uma estrutura de acessibilidade para seus cidadãos, mesmo que exista alguns locais dotados de alguns instrumentos, porém os mesmos não atendem as especificações da norma da ABNT NBR 9050 (2015). Notamos também, que a situação nos bairros é preocupante, visto que os equipamentos e locais são pouco frequentes e/ou inexistentes. Portanto, através da análise e reflexão aqui proposta por meio da pesquisa, consideramos que a cidade de Ituiutaba, tomando como referência os recortes espaciais não oferece uma acessibilidade para todas as pessoas de forma universal, uma vez que os instrumentos de acessibilidade não estão presentes de forma efetiva: nas calçadas, nas travessias e cruzamentos, nos estabelecimentos comerciais e órgãos municipais, transporte coletivo e nas praças. Sendo esses instrumentos, primordiais e básicos, no sentido de garantir o direito ao entorno e o direito à cidade, seja como em seu todo ou à suas partes. Ainda, é necessário um planejamento urbano mais efetivo, juntamente com um plano de mobilidade urbana, para atender aos requisitos das pessoas em circularem pelos locais e na cidade como um todo, como conforto, segurança e independência, ou seja, a acessibilidade. Somente dessa forma, o cidadão poderá efetivamente ter garantido o seu direito à cidade.

Palavras-chave: Mobilidade e Acessibilidade; Produção do Espaço Urbano; Espaço Público.

ABSTRACT

The issue of urban accessibility is important to society as a whole at a time when a significant portion of cities yearn for the right to the environment. From this perspective, we share the idea that mobility and urban accessibility are basic conditions for every citizen to travel around the city, both for people with some kind of disability, reduced mobility, elderly and pregnant, as well as for those who travel without any difficulty. Therefore, the main objective of this research was to analyze the accessibility in urban mobility in Ituiutaba - MG. We work with the perspective of contemplating more specific and complementary objectives, such as: a) Analysis of public roads (streets and sidewalks) focusing on the safety and comfort of the pedestrian; B) Evaluation of accessibility instruments; C) Research on the situation of urban collective public transportation with regard to accessibility; D) Analysis of how access is given to commercial establishments, public agencies and squares; E) Diagnosis of the mobility and accessibility conditions, carrying out evaluations in places of the central area and beyond. In order to comply with the purposes and perspectives of the research, we adopted some methodological procedures in search of the results. With regard to the theoretical-conceptual bias, we carried out a bibliographical research, based mainly on the concepts related to urban mobility, accessibility, urban space and universal design, among others, with the objective of obtaining a theoretical basis, aiming at the necessary foundation for a better application on the fieldwork, as well as the articulation between theory and empiricism. In relation to the fieldwork, we used the method of direct observation to the research object, that is, each element that we investigated, we visited the place, recorded the characteristics, performed the photographic record, analyzed the data collected and compared if the elements are in accordance with current laws and regulations, in addition to cartographic treatment. In this way, we analyzed the center of the city and the areas beyond it, such as the movement of a pedestrian from when he leaves his residence up to his destination, based on the following aspects: accessibility on the sidewalk; Intersections and crossings; Access to commercial establishments and public agencies, accessibility tools in public areas; And accessibility in public transportation. The results indicate that the city of Ituiutaba does not offer an accessibility structure for its citizens, even though there are some sites with some instruments, but they do not meet the specifications of the ABNT NBR 9050 (2015) standard. We also note that the situation in the neighborhoods is worrying, since the equipment and locations are infrequent and / or nonexistent. Therefore, through the analysis and reflection proposed here through the research, we consider that the city of Ituiutaba, taking as reference the space cuts does not offer accessibility to all people in a universal way, since the instruments of accessibility are not present in Effective way: on sidewalks, crossings and intersections, in commercial establishments and municipal agencies, public transportation and in the squares. These instruments are primordial and basic in order to guarantee the right to the environment and the right to the city, either as a whole or to its parts. In addition, more effective urban planning, together with an urban mobility plan, is required to meet the requirements of people moving around and around the city as a whole, such as comfort, security and independence, ie accessibility. Only in this way, the citizen can effectively have guaranteed his right to the city.

Keywords: Mobility and Accessibility; Urban Space Production; Public Space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ituiutaba-MG: Localização do município e da malha urbana	17
Figura 2 - Relação população x frota veicular (2015)	19
Figura 3 - Mapa Teórico-Conceitual da pesquisa	25
Figura 4 – Área de pesquisa: centro de Ituiutaba e suas subdivisões	27
Figura 5 – Área de pesquisa: para além da área central de Ituiutaba (2016)	28
Figura 6 – Esquema metodológico e de representação da pesquisa de campo	30
Figura 7 – Hierarquia de preferência na Mobilidade Urbana	56
Figura 8 – Calçadas: normas e parâmetros (ABNT)	62
Figura 9 – Área Central: dimensões das calçadas em Ituiutaba-MG (2016)	63
Figura 10 – Centro de Ituiutaba: obstáculos móveis (2016)	64
Figura 11 – Rua 22: toldos de loja (2014-2016)	65
Figura 12 – Rua 20: Buracos em calçadas (2014-2016)	66
Figura 13 – Centro de Ituiutaba: rampas de acesso (2014-2016)	68
Figura 14 – Área Central: Rampas de acesso	68
Figura 15 – Maringá e Guarapuava-PR: obras de acessibilidade, rampas de acesso (2016)	70
Figura 16 – Rua 22: Sinalização tátil direcional e de alerta.....	71
Figura 17 – Guarapuava-PR: obras de acessibilidade - Sinalização Tátil (2016)	72
Figura 18 –Avenida Napoleão Faissol (Parte 1): Calçadas analisadas	75
Figura 19 – Obstáculos móveis: automóveis obstruindo a calçada em Ituiutaba (2016)	77
Figura 20 - ANF (Parte 2): calçadas analisadas em Ituiutaba (2016)	78
Figura 21 – ANF: obstáculos Móveis nas calçadas em Ituiutaba (2016)	79
Figura 22 – ANF: obstáculos fixos nas calçadas em Ituiutaba (2016)	80
Figura 23 – Rua 22 (Pepino Laterza): diagnóstico das calçadas em Ituiutaba (2016).	82
Figura 24 – Rua 22 (Pepino Laterza): lotes tomados pelo mato (2016)	84
Figura 25 – Rua 22 (Pepino Laterza): terrenos vazios com calçadas (2016)	85
Figura 26 – Parâmetros para calçadas de acordo com a NBR 9050 (2015) ABNT	86
Figura 27 – Rua 22 (Pepino Laterza): obstáculos fixos (2016)	87
Figura 28 – Rua 22 (Pepino Laterza): obstáculos móveis (2016)	87
Figura 29 – Bairro Tupã: rampas de acesso em locais inadequados (2016)	88
Figura 30 – Travessia elevada: parâmetros de acordo com NBR 9050	92

Figura 31 – Localização das travessias elevadas em Ituiutaba-MG (2016)	95
Figura 32 – Travessias elevadas na porta das escolas e seus problemas (2016)	97
Figura 33 – Travessia elevada: Avenida Napoleão Faissol	98
Figura 34 – ANF: Situação de risco de atropelamento em travessia	99
Figura 35 – Rua 14: Travessia elevada em avenida duplicada (2016)	100
Figura 36 – Matéria de jornal sobre travessia elevada (2016)	101
Figura 37 – ANF: veículo estacionado sobre travessia elevada (2016)	102
Figura 38 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: semáforos e equipamentos (2016)	106
Figura 39 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: Situação 1	107
Figura 40 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: Situação 2	108
Figura 41 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: Situação 3	109
Figura 42 – Cruzamento da Rua 20 com Avenida 17 em Ituiutaba (2016)	110
Figura 43 – Cruzamento da Rua 20 com Avenida 17: situação 1	111
Figura 44 – Cruzamento da Rua 20 com Avenida 17: situação 2	112
Figura 45 – Ituiutaba: cruzamento da Rua 20 com Avenida 17 - pedestre no refúgio (2016)	113
Figura 46 – Sinalização semafórica para pedestres (2016)	114
Figura 47 – Sinalização horizontal para pedestres em Ituiutaba (2016)	115
Figura 48 - Cruzamento da ANF com as Avenidas J. V. Mendonça e Nivaldo I. Moreira	116
Figura 49 – ANF: pedestres atravessando em meio aos veículos (2016)	117
Figura 50 – Área de pesquisa no centro: estabelecimentos comerciais e de serviços .	121
Figura 51 – Centro de Ituiutaba: qualificação de acessibilidade (2016)	123
Figura 52 – Centro de Ituiutaba: obstáculos na entrada dos estabelecimentos (2016).	124
Figura 53 – Centro de Ituiutaba: locais com acessibilidade nas entradas	126
Figura 54 – Centro de Ituiutaba: locais com entradas niveladas e sinalização tátil (2016)	127
Figura 55 – Centro de Ituiutaba: locais com adaptações ou degraus de pequeno porte (2016)	128
Figura 56 – Centro de Ituiutaba: rampas adaptadas (2016)	129
Figura 57 – ANF: estabelecimentos comerciais e de serviços (2016)	131
Figura 58 – ANF: local com entrada nivelada (2016)	132
Figura 59 – ANF: Qualificação atribuídas aos estabelecimentos (2016)	133
Figura 60 – ANF: obstáculos nos estabelecimentos comerciais (2016)	134

Figura 61 – Pronto Socorro Municipal de Ituiutaba: instrumentos de acessibilidade (2016)	141
Figura 62 – Centro de Ituiutaba: órgãos públicos com acesso dificultado (2016)	143
Figura 63 – Ituiutaba: órgãos públicos com acesso adaptado (2016)	144
Figura 64 - Bairro Tupã: Escola Municipal Rosa Tahan (2017)	145
Figura 65 – Bairro Tupã: PSF Santa Maria (2016)	147
Figura 66 – Centro de Ituiutaba: Praça Cônego Ângelo (Praça da Prefeitura) (2016).	151
Figura 67 – Sinalização recomendada para equipamentos urbanos	152
Figura 68 – Centro de Ituiutaba: rampas de acesso com problemas estruturais (2016)	152
Figura 69 – Centro de Ituiutaba: Praça Getúlio Vargas (2016)	153
Figura 70 – Praça Getúlio Vargas: sinalização tátil (2016)	154
Figura 71 – Praça Getúlio Vargas: sinalização tátil sem continuidade (2016)	155
Figura 72 – Praça Getúlio Vargas: guias rebaixadas de acesso (2016)	156
Figura 73 – Bairro Natal: Praça da Juventude e sua estrutura (2016)	158
Figura 74 – Praça da Juventude: sinalização tátil com rota acessível (2016)	159
Figura 75 – Praça da Juventude: sinalização tátil com interrupção da rota acessível (2016)	159
Figura 76 – Praça da Juventude: sinalização tátil sem piso de alerta (2016)	160
Figura 77 – Praça da Juventude: rampas de acesso na calçada da praça (2016)	161
Figura 78 – Ituiutaba: praças públicas pela cidade (2016)	162
Figura 79 – Frota da empresa através dos tempos em Ituiutaba-MG (1998 a 2016	167
Figura 80 – Pesquisa de satisfação do transporte coletivo em Ituiutaba (2013)	169
Figura 81 - Ituiutaba: parte da frota da Paranaíba Transportes (2016)	173
Figura 82 – Ituiutaba: letreiro de ônibus com difícil visualização (2016)	176
Figura 83 – Ituiutaba: cadeirante suspenso por elevador em ônibus (2016)	178
Figura 84 – Ituiutaba: cadeirante ignorado no ponto de ônibus (2016)	179
Figura 85 – Ituiutaba: PED na forma de abrigo (2016)	181
Figura 86 – Ponto Central: Ponto de Embarque e Desembarque (2016)	182
Figura 87 – Modelo ideal de PED	184
Figura 88 – Ituiutaba: outras formas de PED	185
Figura 89 – Representação espacial das linhas e trajetos do TC em Ituiutaba (2016).	187
Figura 90 – Ituiutaba: linha do tipo Diametral - Alvorada/Ituiutaba Clube (2016)	190
Figura 91 – Ituiutaba: linha do Tipo Radial - Satélite Andradina (2016)	192
Figura 92 – Ituiutaba: área de cobertura do serviço de TC (2016)	194

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Síntese dos procedimentos metodológicos utilizados em campo	36
Quadro 2 - Normas técnicas da ABNT sobre acessibilidade	51
Quadro 3 - Rua Pepino Laterza: relação de obstáculos encontrados nas calçadas (2016)	83
Quadro 4 - Locais com travessias elevadas em Ituiutaba-MG	96
Quadro 5 - Localização dos semáforos em Ituiutaba e seus elementos (2016)	104
Quadro 6 - Qualificação das entradas dos estabelecimentos (2016)	121
Quadro 7 - Centro de Ituiutaba: estabelecimentos com entradas acessíveis (2016) ...	126
Quadro 8 - Estabelecimentos comerciais além do centro: qualificação (2016)	131
Quadro 9 - Instrumentos analisados nas entradas dos órgãos públicos (2016)	138
Quadro 10 - Ituiutaba: avaliação dos itens de acessibilidade na entrada aos órgãos públicos municipais (2016)	139
Quadro 11 - Reajuste da tarifa de ônibus municipal em Ituiutaba	172
Quadro 12 - Quantitativo da frota de ônibus (2016)	173
Quadro 13 - Características dos veículos utilizados no TC	174
Quadro 14 - Instrumentos de acessibilidade nos ônibus	177
Quadro 15 - Ituiutaba: linhas de ônibus do TC (2016)	186

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Município de Ituiutaba: população total, urbana e rural (1970-2016)	18
Tabela 2 - Ituiutaba: evolução da frota veicular por tipo (2005-2015)	19

LISTA DE SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas
ADEFI - Associação dos deficientes Físicos de Ituiutaba
AMVAP - Associação dos Municípios do Vale do Paranaíba
ANF - Avenida Napoleão Faissol
ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos
ASCOM - Assessoria de Comunicação da Prefeitura de Ituiutaba
CASEMG - Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais
CFC - Centros de Formação de Condutores
CF – Constituição Federal
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CTB - Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DTTI - Departamento de Trânsito e Transporte de Ituiutaba
DU - Desenho Universal
FACIP - Faculdade de Ciências Integradas do Pontal
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFTM - Instituto Federal do Triângulo Mineiro
NBR – Norma Brasileira
NTU - Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano
PcMR - Pessoas com Mobilidade Reduzida
PDI – Plano Diretor de Ituiutaba
PED - Pontos de embarque e desembarque
PNMU – Plano Nacional de Mobilidade Urbana
PPGEP - Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal
PS - Pronto Socorro
PSF - Programa Saúde da Família
SAE - Superintendência de Água e Esgoto
SS - Secretaria de Saúde
TC - Transporte público coletivo urbano
UEMG - Universidade do Estado de Minas Gerais
UFU - Universidade Federal de Uberlândia

SUMÁRIO

APONTAMENTOS INICIAIS	14
CAPÍTULO 1 - CAMINHOS TRILHADOS NA PESQUISA: procedimentos metodológicos	23
1.1 – Referencial teórico	24
1.2 – Áreas de pesquisa	26
1.3 – Trabalho de campo	29
CAPITULO 2 - PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E CONCEITUAIS	38
2.1 - Balizamento teórico e conceitual	39
CAPITULO 3 - DO ACESSO A CALÇADA AO ACESSO A CIDADE	55
3.1 - Acessibilidade nas calçadas: condições de circulação	58
3.1.1 – A área central e suas calçadas	61
3.1.2 - As calçadas para além da área central	73
3.2 - Cruzamentos e sinalizações: a travessia dos pedestres	90
3.2.1 - Travessias elevadas	91
3.2.2 - Sinalização semafórica e faixas horizontais	103
3.3 - Acesso aos estabelecimentos comerciais e serviços: como anda a acessibilidade aos mesmos?	119
3.3.1 - Estabelecimento comerciais e de serviços na área central	120
3.3.2 - Estabelecimentos comerciais além da área central	130
3.4 - Acesso aos órgãos públicos municipais: como está a acessibilidade em locais de uso coletivo?	136
3.4.1 - Acesso aos órgãos públicos do centro	140
3.4.2 - Uma visada sobre o acesso aos órgãos para além da área central	145
3.5 - Acessibilidade em áreas públicas: Como está nossa relação de acesso com as praças da cidade?	149
3.5.1 - Praças do centro	150
3.5.2 - Praças para além do centro	157
3.6 - Acessibilidade do transporte coletivo: o acesso à cidade em discussão	164
CONSIDERAÇÕES FINAIS E PROPOSTAS	197
REFERÊNCIAS	204



Apontamentos Iniciais

A acessibilidade e mobilidade urbana¹ são, ou ao menos deveriam ser, temáticas recorrentes no contexto das cidades, sobretudo, na pauta daquelas nas quais seus gestores atuam no viés do planejamento urbano, buscando pensar a cidade para as pessoas, levando em consideração seu cotidiano, a relação entre casa e trabalho, além do acesso a outros bens coletivos caracterizados pelas práticas socioespaciais.

No que concerne aos aspectos teóricos, nosso trabalho de dissertação insere-se num ramo da ciência geográfica denominado “Geografia Urbana” e, está inserido em uma linha de pesquisa sobre a “produção do espaço rural e urbano”. Pretendemos assim, chamar a atenção para a importância dos estudos relacionados à cidade e à vida urbana e, especialmente, ao espaço público através da acessibilidade e mobilidade urbana.

Não são poucos os elementos disponíveis para que as nossas cidades pudessem ser mais humanas, pois dispomos de políticas urbanas, como os aspectos legais decorrentes da nossa Constituição Federal (CF) nos seus artigos 182 e 183, além de todo um instrumental que procura fazer valer tais aspectos legais, como, por exemplo, o Estatuto das Cidades de 2001. Ainda, de forma mais específica, os Planos Diretores Municipais, por meio dos quais, buscamos colocar em prática as políticas que visam, ou ao menos deveriam contemplar a construção de cidades mais acessíveis, reconhecendo a necessidade de pensar a cidade enquanto um grande espaço coletivo.

Recentemente, a preocupação com a mobilidade e acessibilidade marcou a rotina, sobretudo, das cidades que sediaram os jogos da Copa do Mundo no Brasil em 2014. Devido ao volume de pessoas provenientes de todo o mundo, demandou uma série de obras para facilitar a circulação de veículos e a acessibilidade de pessoas aos estádios e principais pontos turísticos das cidades sedes. Mesmo se tratando de um processo decorrente de evento específico, com todas as particularidades que não entraremos em detalhes aqui, cremos que trouxe para a discussão a problemática da acessibilidade e da mobilidade urbana. Enfim, esperamos que tal experiência sirva como um legado no sentido de que os aspectos positivos e as experiências relevantes sejam reproduzidas em outras cidades.

¹ De modo geral é um conjunto de estrutura e de premissas que visam facilitar a circulação, permanência, e o deslocamento de pessoas pelo espaço, tanto em locais específicos como em toda a cidade.

De forma geral, a acessibilidade está incluída nos princípios da mobilidade urbana, que muito além de pensarmos em torcedores ou turistas, é emergente e necessário refletir sobre as necessidades da população de se deslocar pelos diferentes lugares da cidade e para os diversos fins. Desta forma, a temática sobre acessibilidade urbana é importante à sociedade como um todo.

Nessa perspectiva, compartilhamos da ideia que mobilidade e acessibilidade urbana são condições básicas para todo e qualquer cidadão circule pela cidade, tanto para as pessoas com algum tipo de deficiência, mobilidade reduzida, idosos e gestantes, bem como para aquelas que circulam sem nenhuma dificuldade.

Numa analogia geral e considerando as diferentes escalas, podemos inferir que quanto maiores forem as cidades, maiores serão os fluxos, tanto de veículos como de pessoas, o que faz com que as vias de circulação, ruas, calçadas e demais espaços públicos sejam locais onde a circulação se torna mais complexa. Portanto, as calçadas devem estar em boas condições para comportar e oferecer segurança e fluidez no deslocamento de todos os indivíduos sem distinção, sem barreiras, de forma independente e confortável, promovendo o acesso universal, para que todas as pessoas tenham acessibilidade à cidade, ou mesmo a parte dela.

No entanto, os problemas de acessibilidade e mobilidade não são exclusividade das grandes cidades, pois ocorrem também nas cidades médias e de porte médio. Dessa forma, se torna importante a discussão da temática nessas cidades, pois o fato de que a dimensão dessa problemática ainda não é muito visível é relativa, sem falar que quanto antes detectarmos isso, teoricamente, será mais fácil de pensarmos alternativas para um processo de expansão em que as condições mínimas de acessibilidade sejam garantidas aos cidadãos. Enfim, considerando tais pressupostos é que trataremos dessa problemática numa cidade de porte médio do Pontal do Triângulo Mineiro.

A nossa relação com a referida temática veio do desenvolvimento de um projeto de iniciação científica quando estávamos na graduação, no qual tratamos da temática relativa à “acessibilidade urbana” em Ituiutaba. Porém, naquela oportunidade, o nosso recorte estava focado principalmente na área core da cidade. Posteriormente essa pesquisa se tornou nosso Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). Entre as inquietações que foram levantadas naquela pesquisa ficou a de realizar uma análise de cunho geográfico de como o espaço urbano estava estruturado para a circulação das pessoas, principalmente em calçadas e no acesso aos locais públicos. Levamos em consideração as Normas Brasileiras (NBR) 9050/2015 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) quanto à acessibilidade, sempre nos questionando,

“como uma pessoa com mobilidade reduzida circularia pela calçada da área mais central da cidade?”.

A partir desse questionamento, compartilhamos da perspectiva de Loboda (2008), quando destaca a necessidade da atuação de geógrafos na discussão e interação com outros profissionais, pois

As transformações ocorridas na cidade e em seus respectivos espaços públicos urbanos, em razão de determinações de ordem socioeconômicas, ambientais, estéticas, lazer, entre outras, tem sido tema de diversos pesquisadores, especialistas que interessam ao tema de nossa pesquisa, como as áreas de Arquitetura e Urbanismo, além de disciplinas que integram recortes analíticos que possibilitam o estudo da produção do espaço urbano. Há necessidade de nós, geógrafos, contribuirmos com essa discussão, dialogando com profissionais de áreas afins, pois esse tema é relevante para a Ciência Geográfica, do ponto de vista do processo de estruturação e reestruturação do espaço urbano (LOBODA, 2008, p. 4).

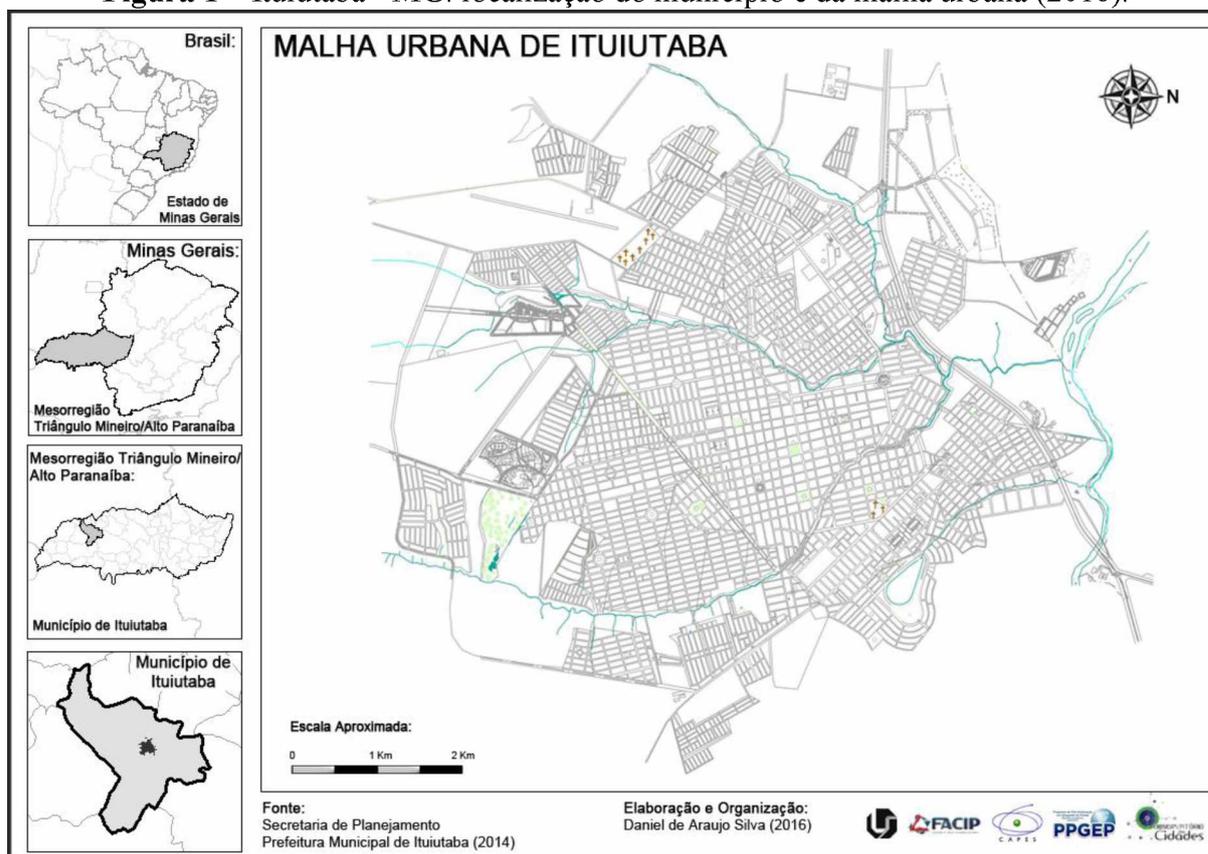
Essa preocupação é relevante considerando que o aumento crescente da população nas cidades é refletido diretamente nas relações socioespaciais, através de um processo de urbanização repleto dos interesses mais variados possíveis, ou seja, em função disso não se contemplam as preocupações com as questões de ordem coletivas e, por consequência as condições básicas para as pessoas viverem. Existem pessoas nas cidades sem acesso ao saneamento básico, transporte público, saúde e educação, além da falta de equipamentos urbanos. Portanto, as cidades em sua grande maioria, não são/estão preparadas para receber um excedente de pessoas como vem se apresentando nas cidades brasileiras, o que, de certa forma, impacta na maneira como ocorre a expansão desigual do espaço urbano.

Concomitantemente, ocorre um aumento da circulação nesses centros urbanos, tanto de pessoas como de veículos, o que faz com que as vias de circulação, ruas e calçadas, sejam locais em que o deslocamento se torna mais complexo. No entanto, as cidades muitas vezes apresentam uma infraestrutura que não comporta a quantidade de veículos circulando, bem como não conseguem realizar ações para que as vias se tornem mais seguras, tanto para a circulação dos veículos como dos pedestres.

Esses fatores interferem direta e indiretamente no que tange ao direito à cidade por parte dos cidadãos, sobretudo aqueles que possuem mobilidade reduzida, que ao tentar acessar certos locais da cidade não conseguem por falta de mobilidade e de acessibilidade. Sem falar, daqueles que não possuem condução própria, uma condição cômoda apenas para uma pequena parcela da população, os quais dependem única e exclusivamente de um transporte público, o que também não costuma ser de boa qualidade e eficiência, ou seja, se torna uma aventura cotidiana o direito de ir vir na cidade.

Dessa forma, do ponto de vista da localização, e levando em consideração nosso objeto de pesquisa, e/ou nosso recorte empírico, Ituiutaba (Figura 1) está situada no extremo Oeste da Mesorregião Geográfica do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, estando aproximadamente a 700 Km da capital mineira, Belo Horizonte.

Figura 1 – Ituiutaba - MG: localização do município e da malha urbana (2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Ituiutaba é uma cidade considerada de porte médio que nos últimos dez anos teve um crescimento representativo do ponto de vista demográfico, o que, de alguma forma, é um indicativo que reflete diretamente no processo de produção do espaço urbano. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano 2000 a população do município era de 89.091 e teve um acréscimo significativo, passando para 97.171 habitantes em 2010, e ainda a estimativa do mesmo instituto em 2016 projetou para o município uma população de 103.945 habitantes. Além dos processos através dos anos, com a queda da produção de arroz e com princípio da chegada da indústria do leite e outras na década de 1970, ocorre uma migração das pessoas da zona rural para a cidade, fenômeno este que em 30 anos vem aumentando significativamente, ao visto que em 2010 apenas 4,20% da população do município vivia no campo (Tabela 1).

Tabela 1 - Município de Ituiutaba: população total, urbana e rural (1970-2016).

Censos	População Total	Áreas do Município	
		Urbano	Rural
1970	64.656	72,72%	27,28%
1980	72.240	87,73%	12,27%
1991	84.577	92,47%	7,53%
2000	89.091	94,12%	5,88%
2010	97.171	95,80%	4,20%
2016	103.945	-	-

Fonte: IBGE, Censos demográficos (1970, 1980, 1991, 2000 e 2010); Estimativa (2016).

Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Tomando como base os aspectos econômicos, Ituiutaba teve um período áureo nos anos 1970, quando ficou conhecida como “a capital do arroz” por concentrar atividades voltadas ao plantio e o beneficiamento de arroz. Posterior a este período, o município passa por uma transição econômica, predominando as atividades do setor agropecuário, se instalando na cidade indústria de beneficiamento de leite e frigoríficos. Já no período atual, varias atividades em diversos setores constituem a base da economia, principalmente no setor de comércio, serviços, e o setor sucroalcooleiro.

Em Ituiutaba, desde a última década até o presente momento, ocorre um crescimento demográfico, acompanhado de um processo de expansão territorial urbana. Isso se relaciona, dentre outros fatores, com a implantação de novos empreendimentos, como, por exemplo, um campus avançado da UFU e do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM). Há também, que se considerar a expansão da indústria canavieira na região, sobretudo, nos últimos dez anos, sobretudo a vinda de trabalhadores oriundos de outras cidades e regiões, pois se configura também como um aspecto que corrobora para a expansão da cidade, no âmbito do processo de produção do espaço urbano.

Este processo de expansão que resultou no crescimento da população urbana, o que, por consequência, reflete no aumento da demanda por escolas, serviços de saúde, lazer, transporte e comércio. Desta forma, as ruas e avenidas, sobretudo entre as vias mais centrais, sofreram modificações nas formas de utilização, principalmente no trânsito, com ocorrência de engarrafamentos, por exemplo, nos horários de pico. Tomando as estatísticas como parâmetro de análise, de acordo com o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e o IBGE (Tabela 2), houve um aumento na frota veicular, sendo que em 2005 a frota geral somava mais de 27.000 veículos, já em 2014, quase dez anos depois, mais de 59.000 veículos foram contabilizados.

Tabela 2 – Ituiutaba: evolução da frota veicular por tipo (2005-2015).

Tipo de Veículo	2005	2008	2011	2012	2013	2014	2015
Automóveis	12707	15385	21157	22751	24260	25537	26393
Motocicletas e Motonetas	9658	16489	20089	21062	22206	23373	24504
Caminhões	1286	1101	1118	1202	1284	1357	1797
Ônibus	163	223	262	319	325	376	365
Micro-ônibus	93	135	191	209	229	259	266
Caminhonetes e Camionetas	2950	3373	4579	5029	5421	5834	6151
Outros	2000	2666	3630	4155	2574	2858	2771
Total	27777	38196	49381	52852	56299	59594	62247

Fonte: SILVA, D. A. (p. 55, 2014) atualizada (2015); IBGE e DENATRAN (2016).

Assim, considerando os dados estatísticos de Ituiutaba, nota-se que em dez anos o número de motocicletas e motonetas aumentou aproximadamente 140%, somando quase 40% da frota total. Já, os automóveis mantiveram retilínea sua progressão, sendo que neste mesmo tempo a frota duplicou. O reflexo desta crescente estatística é notório nas ruas da cidade, onde as mesmas, principalmente nas vias centrais ficam constantemente tomadas quase que todo o tempo (SILVA, 2014). Assim, o número de veículos pode estar associado às complicações existentes nas vias da cidade, sobretudo do ponto de vista da tensa relação com os pedestres, uma vez que a frota veicular quase dobrou a quantidade, e a população cresceu aproximadamente 4%.

Ainda em relação ao aumento do número de veículos na cidade, o pedestre fica em segundo plano, sendo a cidade cada vez mais projetada e pensada para o automóvel. Uma vez que relacionando o crescimento da frota veicular pela evolução da população, temos a taxa de motorização, cuja relação de habitantes por veículo é 1,7 (Figura 2), ou seja, quase duas pessoas para cada veículo.

Figura 2 – Relação população x frota veicular (2015²).

População 2015 (P) = 103.333 habitantes

Frota 2015 (F) = 62247 veículos
Relação de habitantes por veículos = 1,7

Fonte: Denatran e IBGE (2015). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, temos uma fragilidade na mobilidade urbana, pois com a frota veicular aumentado nessas proporções, o cenário que se impõe é que teremos uma cidade com um fluxo

² Ressaltamos que o ano de 2015 é uma estimativa populacional.

de veículos muito mais intenso. Contudo, o “carro está sendo humanizado” e ocupando o lugar das pessoas, já nos referimos a eles como se fossem gente, quando dizemos “meu carro dormiu na rua hoje”. Assim, as políticas públicas para a acessibilidade e segurança dos pedestres são desprezadas em prol da infraestrutura para os veículos, ou seja, uma reprodução da “cultura do automóvel”.

Já, no caso das calçadas, a disputa pelo espaço aumentou, além das dimensões pequenas e o fato de muitas pessoas circulando ao mesmo tempo, apresenta problemas para a circulação das pessoas, principalmente àquelas com mobilidade reduzida, pois geralmente estão repletas de obstáculos, sejam das necessidades de manter nesse espaço público importante, o mobiliário urbano como estrutura de redes de energia e telefonia, saneamento, oferta de serviços, comércio, dentre outros.

Enfim, constatamos que a cidade está sempre em transformação, como resultado desse processo, observamos nos últimos anos uma crescente no tocante à construção de conjuntos habitacionais. Em função da ampliação dos programas habitacionais do governo federal, constatou-se uma série de conjuntos, sendo o maior projeto habitacional implantado na cidade de Ituiutaba, de acordo com a estatística, no período de 2010 a 2013/2014 dentre as já entregues e as previstas, o número era de 7.662 de unidades residenciais (FERREIRA e MOURA, 2013). Contudo, esses conjuntos em sua maioria são construídos nas bordas da malha urbana, ou seja, há um afastamento gradual de parte da população em relação ao centro da cidade, por exemplo, o que dificulta o acesso destas pessoas a cidade, corroborando com Santos (2007), para quem:

Há, em todas as cidades, uma parcela da população que não dispõe de condições para se transferir de casa em que mora, isto é, para mudar de bairro, e que pode ver explicada a sua pobreza pelo fato de o bairro de sua residência não contar com serviços públicos [...] obrigando os residentes a importantes despesas de transporte (SANTOS, 2007, p.11).

Essa expansão territorial associada à condição socioespacial, dificulta a acessibilidade das pessoas para realizarem suas rotinas cotidianas em decorrência de outro fator: o transporte público. Este, por sua vez, é alvo de muitas críticas na cidade de Ituiutaba, por sua ineficiência, com atrasos constantes, frota sucateada, itinerários muito longos, além de não atender a todos os bairros da cidade. Diante disso, é entendido que a cidade necessita ser pensada pelos seus gestores como um espaço que se produz continuamente e não como a cidade de outrora. Nesse contexto, surge uma necessidade do estreitamento das relações público e privado, no sentido de fornecer mobilidade e acessibilidade a todo cidadão e, sem sombra de dúvidas, o transporte coletivo é *sine qua nom* para viabilizar tais condições aos cidadãos.

Complementarmente, em relação ao deslocamento das pessoas pelas vias se dá pelas calçadas, seja no cotidiano de seu bairro ou pela cidade de forma geral. Dessa forma, é preciso que as calçadas estejam em boas condições para a circulação das pessoas e acessibilidade, livre de barreiras e obstáculos, além de seguirem minimamente determinados requisitos, como, por exemplo, estarem adaptadas às normas da ABNT através da NBR 9050 (2015) e serem respeitadas as leis vigentes quanto à acessibilidade. Isso tudo precisa ser levado em consideração, na busca pelo direito a cidade.

Diante dos apontamentos apresentados até aqui, o desenvolvimento da pesquisa se justifica pela constatação da falta de investimentos na estrutura urbana de Ituiutaba, o que contribui para que as condições atuais das vias não comportem de forma mínima a mobilidade e acessibilidade na circulação diária dos seus cidadãos. Ou seja, inquietações que nos levaram a tratar dessa problemática na cidade, não que tais questões sejam uma prioridade de Ituiutaba, no entanto, nossa vivência e convivência com o local foi fundamental no sentido de tratarmos dessa problemática.

Tal condição traz uma perspectiva para os estudos voltados ao meio urbano, pois com o aumento da população, o número de pessoas circulando pela cidade também será maior, seja essa circulação por meio de veículos ou a pé. Assim sendo, tal processo se relaciona e impacta as questões sobre a mobilidade urbana e a acessibilidade em Ituiutaba. Tomamos como exemplo o centro de Ituiutaba, onde, de acordo com Silva (2014), as calçadas em “determinados locais” são de dimensões mínimas, não suportando um número maior de pessoas circulando ao mesmo tempo; ou mesmo um cadeirante e outra pessoa não transitam num mesmo local; assim como nos lugares públicos ou em lojas que não possuem um mínimo de acessibilidade aos cadeirantes ou deficientes visuais em seus estabelecimentos.

Dessa forma, levando em consideração as condições atuais da cidade, da falta de políticas públicas efetivas, do planejamento em médio e longo prazo, além do aumento significativo da população, da circulação de pessoas e veículos, a problemática do acesso à cidade surge e algumas indagações se fizeram necessárias para nortear o processo de pesquisa, que foram: a) Quais são as condições de mobilidade urbana no que tange à acessibilidade em Ituiutaba? b) Como se dá a circulação das pessoas pelo espaço urbano? c) A estrutura das vias de circulação e os instrumentos de acessibilidade estão de acordo com as normas ABNT, ou seja, como se dá a relação entre a cidade ideal e a cidade possível? d) Qual é a abrangência e, sobretudo, a eficiência do transporte público coletivo na cidade? e) Podemos afirmar que em Ituiutaba existe acessibilidade, a cidade é pensada para as pessoas? E, por fim, como essa problemática pode interferir e/ou contribuir na busca pelo direito à cidade?

Portanto, o objetivo principal dessa pesquisa é analisar a acessibilidade na mobilidade urbana em Ituiutaba. Trazendo consigo objetivos mais específicos e complementares, tais como: a) Analisar determinadas vias públicas (ruas e calçadas) tendo como foco a segurança e o conforto do pedestre; b) Avaliar instrumentos de acessibilidade; c) Analisar como se dá o acesso das pessoas aos estabelecimentos comerciais, órgãos públicos e praças; d) Investigar a situação do transporte público coletivo urbano (TC) no que tange a acessibilidade e) Diagnosticar as condições de mobilidade e acessibilidade, realizando a comparação entre locais do centro e além dele.

Para melhor entender a temática, cujo foco principal da pesquisa se baseia em analisar o espaço urbano de Ituiutaba no tocante da acessibilidade na mobilidade urbana, a partir das quais desenvolvemos a investigação nos pautando no olhar do pedestre, ou seja, como as pessoas circulam pela cidade, o que pode contribuir para a formação de um espaço público mais democrático e igualitário na cidade.

Diante do exposto, apresentamos a organização da dissertação, que se inicia com a presente parte introdutória, na qual apresentamos de forma sucinta à temática e suas relevâncias, bem como a área de pesquisa, a justificativa e problemática, além dos objetivos propostos. Por fim, subdividimos a estrutura do texto em três capítulos, como segue:

No **capítulo I** apresentamos os caminhos e procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa; no **capítulo II** tratamos do desenvolvimento dos pressupostos teórico-conceituais que serviram para fundamentar nossa análise, pautados, principalmente, no que tange à mobilidade urbana e acessibilidade; e, por fim, no **capítulo III**, abordamos o processo empírico, ou seja, a parte fundamental que dá sustentação a nossa análise. Nela tratamos dos levantamentos de dados *in loco* e suas análises, considerando a acessibilidade na mobilidade urbana, através de seus elementos presentes no espaço urbano de Ituiutaba. Foram tratados neste capítulo aspectos como: as calçadas e seus elementos; os cruzamentos e travessias; o acesso aos estabelecimentos comerciais, órgãos públicos e áreas públicas (Praças); e por fim, o transporte coletivo; sendo as análises pautadas nos instrumentos de acessibilidade, nosso foco, ou nossa contribuição para a reflexão apresentada na dissertação.

Na parte final do trabalho, trazemos as considerações finais e elencamos algumas propostas diante dos problemas encontrados no viés empírico e sua relação com o embasamento teórico, aspectos fundamentais no sentido de pensarmos a cidade na perspectiva do cidadão e suas práticas cotidianas, na busca constante pela cidade para as pessoas, por uma cidade fundada na produção de um espaço urbano mais humanizado.



CAPÍTULO 1

CAMINHOS TRILHADOS NA PESQUISA:

procedimentos metodológicos

Neste item, a fim de evidenciar com mais clareza os caminhos utilizados para que nossa investigação pudesse ser concretizada, além de tornar mais didática a compreensão dos métodos, destinamos uma parte específica do trabalho para tal. Para alcançarmos os objetivos propostos inicialmente, alguns procedimentos metodológicos foram necessários, sendo estes fundamentados em dois aspectos basilares, ou seja, no âmbito do teórico e do empírico, como trataremos a seguir:

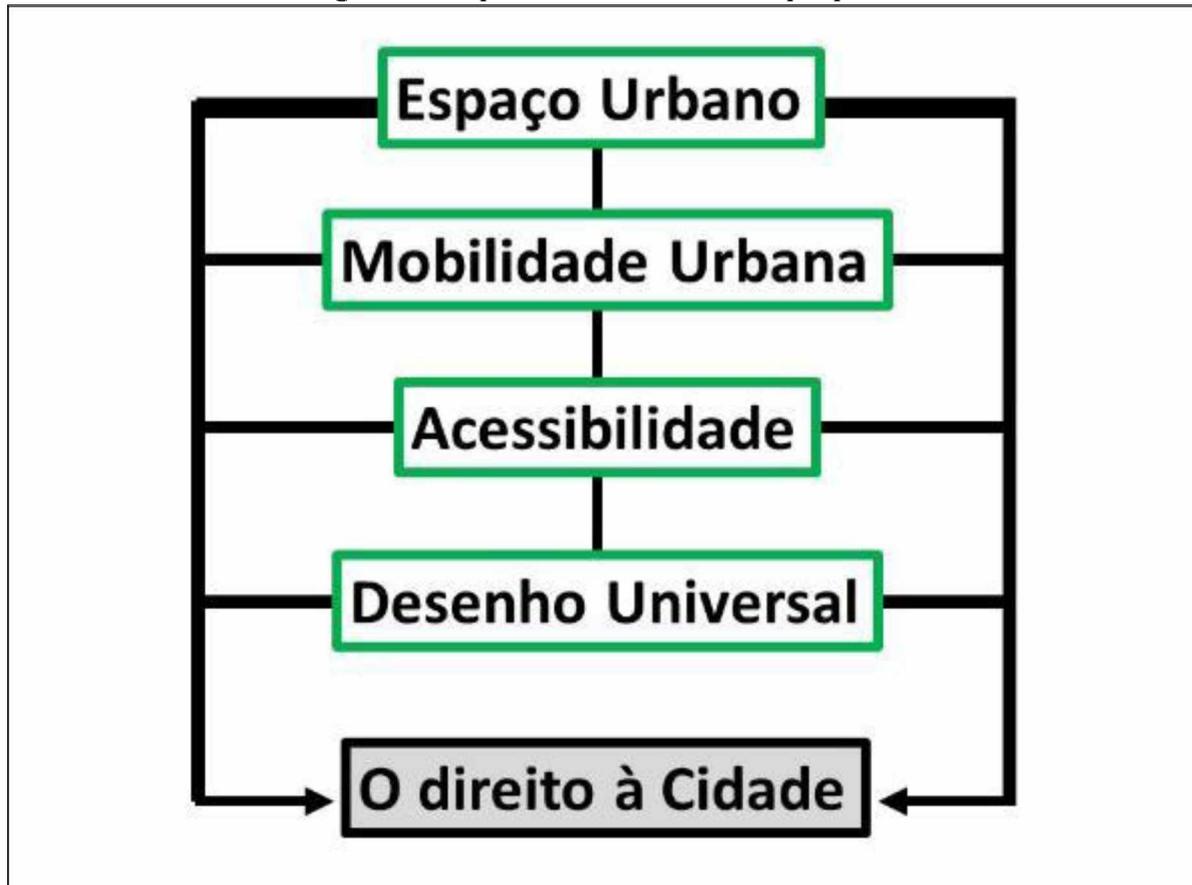
1.1 – Referencial Teórico

No que tange ao viés teórico-conceitual realizamos uma pesquisa bibliográfica, pautada principalmente aos conceitos relacionados à mobilidade urbana, acessibilidade, espaço urbano e desenho universal, dentre outros, com o objetivo de obter um embasamento teórico, visando à fundamentação necessária para uma melhor aplicação no trabalho de campo, assim como a articulação entre teoria e empiria.

Dessa forma, foram consultadas e analisadas obras de autores ligados à temática proposta, como livros, artigos científicos, guias, normas, leis, monografias, teses e dissertações, os quais foram lidos e posteriormente discutidos. Destacamos que uma parte significativa do trabalho está no levantamento empírico, ou seja, o trabalho de campo constitui parte essencial do trabalho, considerando que a busca dos dados e informações que foram fundamentais, não somente no sentido de registros, mas, de elementos essenciais para a compreensão das diferentes formas de usos e acesso à cidade ou parte dela e, sobretudo, aos bens e espaços públicos.

Por fim, apresentamos de forma sintética, por isso resumida aqui, por meio de um mapa teórico-conceitual (Figura 3), a fundamentação da nossa abordagem do espaço urbano, mobilidade urbana e acessibilidade. Destacamos que o esqueleto teórico metodológico aqui apresentado busca nortear o processo de pesquisa, além da perspectiva intrínseca que almejamos no processo de construção da mesma, ou seja, uma reflexão que nos leve a identificar como esse processo pode contribuir para uma discussão sobre o direito à cidade, principalmente, como se dá esse processo em Ituiutaba.

Figura 3 - Mapa Teórico-Conceitual da pesquisa.



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Ainda relacionada com a parte documental procuramos analisar leis e normas, tanto no âmbito federal, como municipal, referentes às questões que envolvem o planejamento e a gestão do espaço urbano. Também foram consultadas guias de acessibilidade, e principalmente a norma NBR 9050 (2015) da ABNT que normatizam e criam critérios para padronizar os equipamentos urbanos. Ressaltamos que tais normatizações foram os documentos que utilizamos para compararmos com os resultados encontrados no campo, ou seja, norteando a análise da cidade idealizada e da cidade real ou possível.

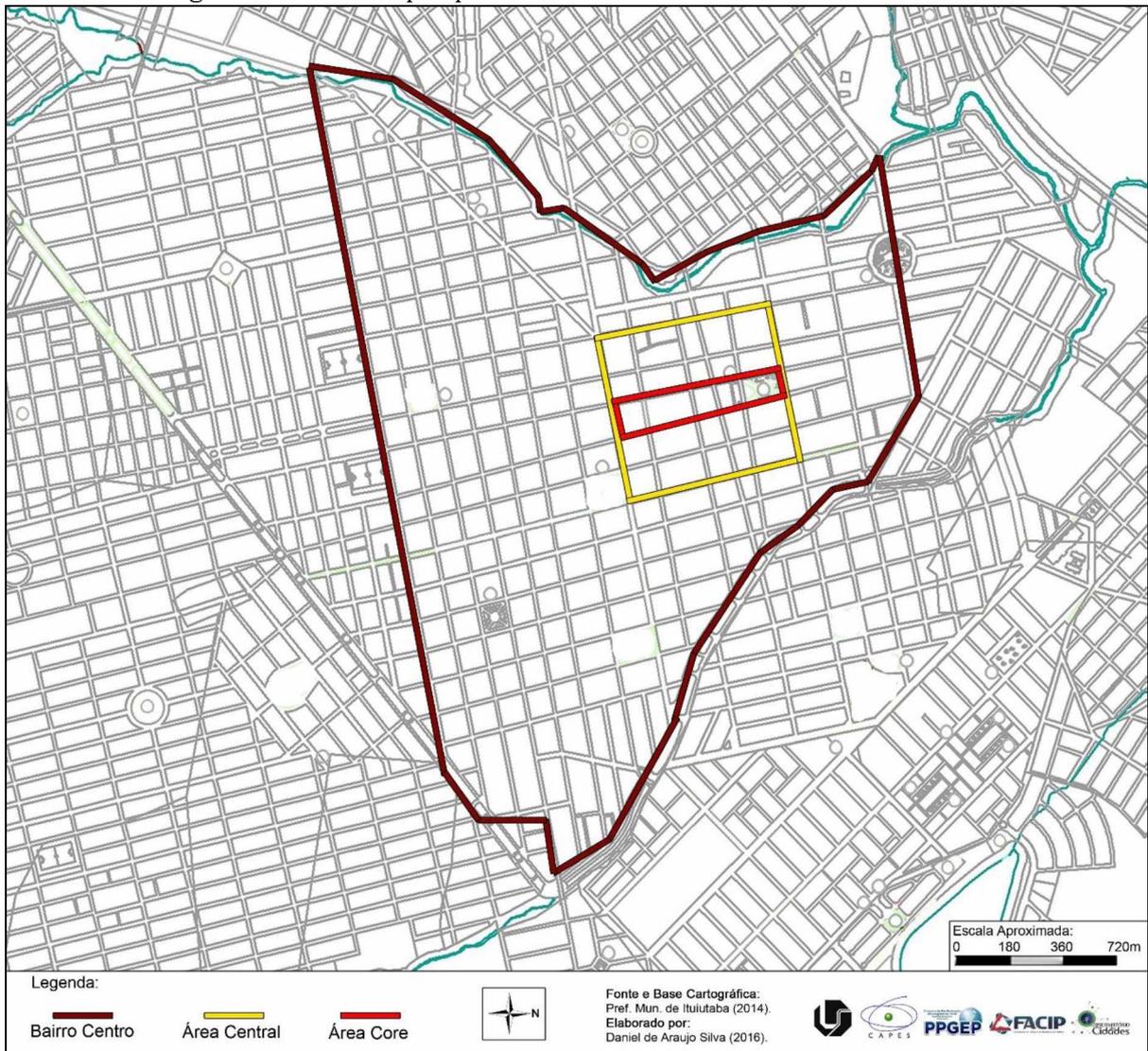
1.2 – Áreas de pesquisa

Quanto às áreas de pesquisa, destacamos inicialmente como recorte o espaço urbano de Ituiutaba, no qual nos propomos analisar a acessibilidade na mobilidade urbana sob a ótica do pedestre em toda a cidade. Contudo, devido aos problemas de escala que envolveriam uma análise desse porte, se fez necessário fazer alguns recortes para o cumprimento dos objetivos propostos. Sendo assim, definimos determinados locais específicos, no entanto, que são representativos do que ocorre no restante da cidade, claro, com o devido cuidado de contemplar aspectos relacionados com a área central, assim como, áreas mais periféricas. Não estamos adotando aqui a relação centro e periferia como escala de análise, mas trataremos de abordar partes da cidade que permitam uma análise do seu todo, não camuflando na análise suas partes e respectivas características.

Contudo, se faz necessário esclarecer alguns termos que adotaremos durante as análises relativas ao recorte espacial do centro. A figura 4, nos mostra a subdivisão do centro em três áreas, a primeira se refere a delimitação do “Bairro Centro” de acordo com a Secretaria Municipal de Planejamento de Ituiutaba (2014), na qual é possível notar que o limite é extenso. Dessa forma, quando analisamos alguma via ou local dessa área, como por exemplo órgãos públicos e instrumentos de acessibilidade, sempre utilizaremos o termo “Centro” de Ituiutaba.

Entretanto, também abordaremos a “Área Central”, nesse caso, estamos nos referindo a parte geograficamente mais central do Bairro Centro, essa área compreende principalmente um quadrante entre as Avenidas 7 e 17, e as Ruas 18 e 24. Essas vias são as mais dinâmicas considerando que nelas estão concentradas ofertas de comércio, bens e serviços, além da grande parte dos órgãos públicos municipais, concordando com Ribeiro Filho (2004, p. 38), que discorre que o “uso mais intensivo do solo e pela maior concentração das atividades sociais e econômicas, sobretudo, de comércio e serviços. É uma área de decisões, na qual estão localizados os escritórios centrais, as sedes de empresas e instituições governamentais”. Nessa área analisamos principalmente os instrumentos de acessibilidade, na entrada dos estabelecimentos comerciais e órgãos públicos.

Figura 4 – Área de pesquisa: centro de Ituiutaba e suas subdivisões.



Adaptado de: Teixeira e Oliveira (2011, p. 20). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

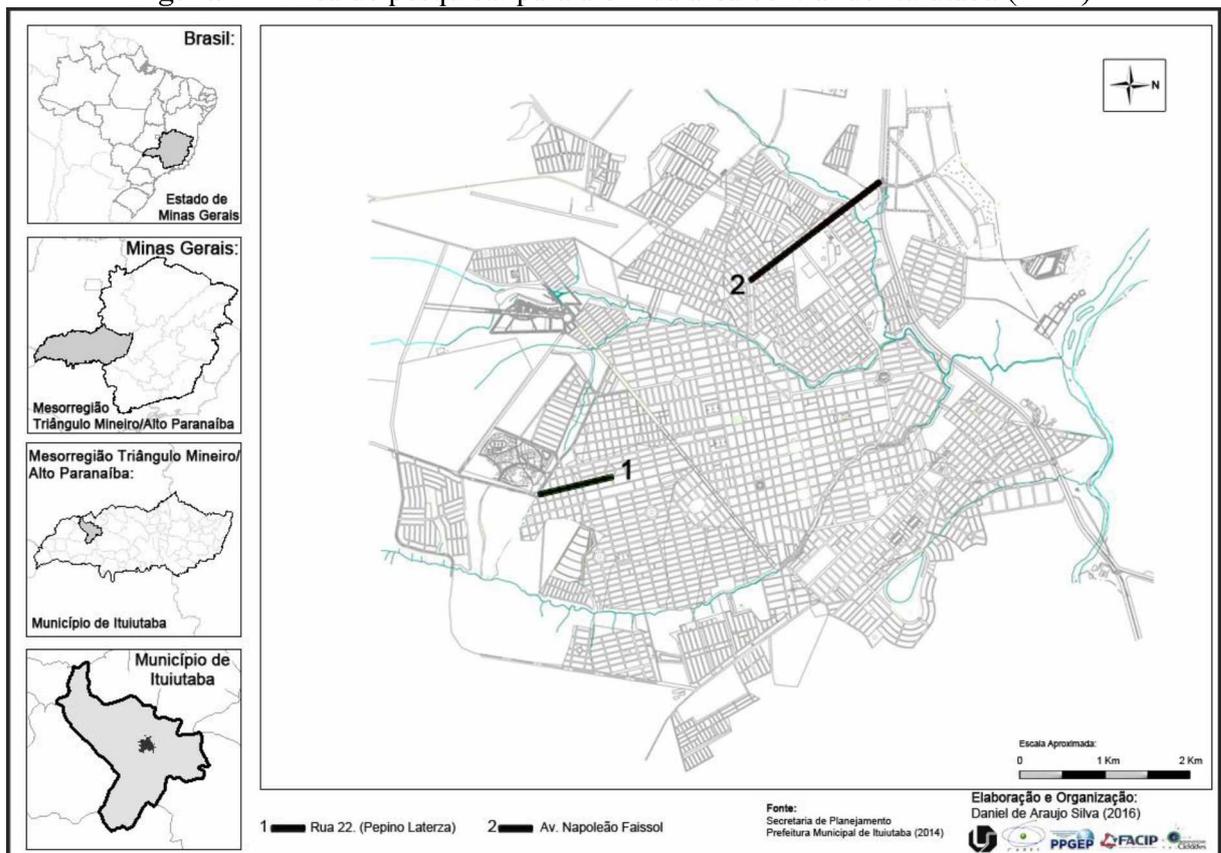
Finalmente, destacamos a “Área Core”, compreendendo as Ruas 20 e 22, entre as Avenidas 9 e 17. Nesse quadrante, estão concentrados os estabelecimentos comerciais e de serviços, onde essas atividades se intensificam, e como argumenta Sposito (2011, p. 239), “enquanto a localização, sob a forma de concentração de atividades comerciais e de serviços revela o que se considera como central, o que se movimenta institui o que se mostra como centralidade”. Dessa forma, aspectos que corroboram para uma relação entre o centro e sua congênere, a centralidade, considerando também que a cidade se caracteriza como do tipo monocêntrica, assim a área core exerce influencia e atratividade para si, exercendo a centralidade. Nesse recorte, analisamos os instrumentos de acessibilidade nas calçadas e todos

seus elementos, além de investigar como se encontram as entradas dos estabelecimentos comerciais, de serviços e órgãos públicos municipais.

Ressaltamos que nesse recorte espacial foram investigados os aspectos propostos inicialmente nos objetivos, contudo, algumas vias fora desse quadrante também foram analisadas, como a acessibilidade dos órgãos públicos e as travessias elevadas, enquanto exemplos que demonstram práticas positivas e negativas para além da área central, na perspectiva de pensarmos a cidade como um todo.

No que tange as áreas para além do centro (Figura 5), destacamos como recortes espaciais dois locais, representados pelas vias: a) Rua 22 (Pepino Laterza) nos Bairros Tupã/Independência, neste analisamos as calçadas e instrumentos de acessibilidade, órgãos públicos e transporte coletivo; b) Avenida Napoleão Faissol, nos Bairros Alvorada/Lagoa Azul, na qual analisamos as calçadas e instrumentos de acessibilidade, cruzamentos e travessias, estabelecimentos comerciais e transporte coletivo.

Figura 5 – Área de pesquisa: para além da área central de Ituiutaba (2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Entretanto, ainda nas áreas além do centro, também investigamos outros locais. Isso para analisar os demais aspectos da pesquisa, como é o caso do transporte coletivo, pois este é

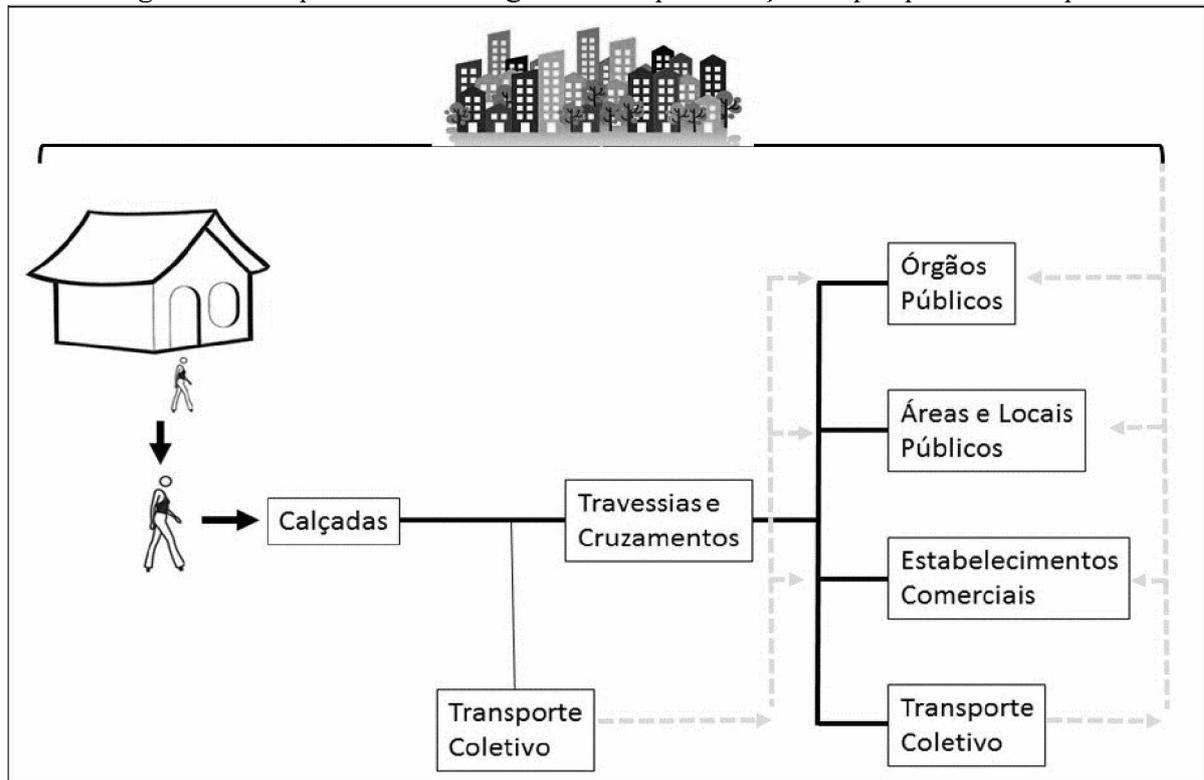
analisado na cidade como um todo, sem contar que o mesmo é fundamental quando tratamos da mobilidade e, por consequência, da acessibilidade. Também trabalhamos com as áreas públicas, como por exemplo as praças, destacando que tais locais foram analisados na área central, associados à dinâmica do centro e sua centralidade, assim como, em bairros mais afastados do centro, isso no intuito de que nossa análise estivesse pautada na perspectiva de compreensão da cidade como um todo, no entanto, considerando nossa forma de abordagem, isso só seria possível por meio da análise das suas partes.

1.3 – Trabalho de campo

Em relação ao trabalho de campo, utilizamos o método da observação direta ao objeto de pesquisa, ou seja, cada elemento que investigamos visitamos o local, registramos em nota as características, realizamos o registro fotográfico, analisamos os dados levantados e comparamos se os elementos estão em consonância com as leis e normas vigentes. Por fim, realizamos o procedimento cartográfico, com a representação da espacialização dos itens em questão. Claro, tudo isso, pautados na análise da cidade enquanto um espaço socialmente produzido, enquanto resultado de uma série de agentes que produzem o mesmo, enfim, aspectos que o caracterizam como complexo.

Para tanto, elaboramos um fluxograma com um esquema metodológico e de representação da pesquisa de campo (Figura 6) para nortear nossa investigação, pensando nas pessoas, desde o momento em que saem de suas casas, perpassando pelos diversos caminhos e equipamentos no trajeto, até a chegada em seus possíveis destinos, bem como, o acesso à cidade como um todo. Tal perspectiva é que funda nossa proposta de uma análise pautada na preocupação com uma cidade pensada para as pessoas, levando em consideração suas práticas cotidianas, seja nos deslocamentos da casa para o trabalho, seja para outros locais públicos ou privados, ou de lazer, no intuito de satisfazer suas necessidades diárias.

Figura 6 – Esquema metodológico e de representação da pesquisa de campo.



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, diante da lógica da representação acima proposta, apresentaremos de forma sintética, na sequência, os procedimentos adotados em cada aspecto analisado.

Acessibilidade nas calçadas

A calçada é o primeiro equipamento que o pedestre utiliza para sua circulação pela cidade, desta forma analisamos nesse espaço os seguintes aspectos: a) dimensões; b) estrutura; c) sinalização tátil e rampas de acesso; d) barreiras ou obstáculos.

- a) *Dimensões das calçadas* – para um caminhar com conforto, as calçadas devem possuir no mínimo a largura de 1,20 m, e sendo recomendado 1,50 m pela NBR 9050 (2015). Dessa forma, realizamos medições com uma trena nas dimensões das calçadas, se as mesmas possuísem uma medida menor que a recomendada, consideramos a calçada não adequada para a circulação das pessoas.
- b) *Estrutura das calçadas* - o pavimento deve ser regular, sem imperfeições ou ondulações, para oferecer um espaço sem riscos de acidentes, principalmente para pessoas com mobilidade reduzida. Assim, analisamos o piso das calçadas, identificando se as mesmas estão com buracos e demais imperfeições, ou se elas

estão em perfeito estado. Outro ponto analisado se refere ao tipo do piso, se os mesmos são escorregadios ou firmes. Assim, se as mesmas não oferecem riscos de acidentes, são consideradas adequadas para a boa circulação.

- c) *Sinalização tátil e rampas de acesso* – esses instrumentos de acessibilidade são indispensáveis para que as pessoas com deficiência circulem com independência e segurança. Para tal, observamos ao longo das calçadas a presença ou não da sinalização tátil. Quanto às rampas de acesso, além da presença da mesma, analisamos as dimensões, que devem ser de no mínimo 1,00 m de largura, com inclinação leve e sinalização tátil de alerta em suas bordas, de acordo com as normas da ABNT.
- d) *Barreiras ou Obstáculos* – são quaisquer tipos de objetos, postes, árvores, hidrantes, mato, materiais de construções, mesas e cadeiras, mercadorias, dentre outros. Na observação procuramos identificar nas calçadas a presença desses itens que se transformam em barreiras para os pedestres quando dispostos no passeio, fora da faixa de serviço (local apropriado). Dessa forma diante da existência, os obstáculos são classificados como sendo fixos (quando não é possível a remoção imediata) e móveis (quando é possível remover de imediato ou no fim de um expediente por exemplo), assim esses dados são cartografados e analisados.

Cruzamentos e travessias

Seguindo o que propomos inicialmente em nosso esboço metodológico, os próximos equipamentos analisados foram “cruzamentos e travessias”, que nas vias das áreas de pesquisas, procuramos qualificar, quantificar e identificar os seguintes itens e seus elementos: a) semáforos e faixas de pedestres horizontais; b) Faixas de pedestres elevadas.

- a) *Semáforos e faixas de pedestres horizontais* – embora sejam utilizados para controlar o tráfego de veículos, os pedestres, sendo passivos nesse sistema, também seguem essa sinalização. Sendo assim, primeiramente, quantificamos e mapeamos todos os cruzamentos com a existência de semáforos, qualificando e caracterizando-os de acordo com a existência de: semáforos de pedestres; faixa de pedestres; temporizadores; rampas de acesso. Além disso, depois de elencar os cruzamentos a serem analisados em específicos, observamos como se dá a dinamiza dos

cruzamentos sob ótica do pedestre, como e quando ele atravessa os cruzamentos. Ainda, quanto às faixas de pedestres, observamos como estão em relação à qualidade das mesmas, se estão em boas condições de visualização, apagadas ou inexistentes.

- b) *Faixa de pedestres elevadas (travessias elevadas)* – são feitas para pedestres atravessem a via no mesmo nível da calçada, fazendo ainda, com que os veículos reduzam a velocidade nesses trechos. Assim, mapeamos todas as travessias existentes em toda a cidade. Posteriormente analisamos alguns locais, e qualificamos de acordo com as resoluções do Contran (2014), que traz alguns elementos obrigatórios para uma travessia, como: dimensões e pavimento da plataforma, sinalização tátil, sinalização de velocidade no local, escoamentos superficiais. Dessa forma, observamos se esses elementos estão em consonância com as normas da NBR 9050 (2015) da ABNT. Ainda, analisamos a dinâmica de alguns locais no que se refere à utilização desses equipamentos e algumas situações problemáticas que ocorrem ao pedestre.

Acessibilidade aos estabelecimentos comerciais

Analisamos em seguida, os estabelecimentos comerciais e de serviços, a fim de entender como é o acesso a estes locais, principalmente no que diz respeito às pessoas com mobilidade reduzida. Assim, observamos na entrada dos estabelecimentos a característica do pavimento e os classificamos da seguinte maneira: a) adequado b) razoável c) inadequado.

- a) *Adequado* – é quando o pavimento do local possui o mesmo nível da calçada, ou seja, a pessoa entra sem ter que alterar sua passada na caminhada, assim o cadeirante entra sem obstáculo. Contudo, ainda analisamos a existência de rampas de acesso, se a mesma possui inclinação leve. Dessa forma, se possuírem essas características, consideramos esse local adequado.
- b) *Razoável* – é comum na maioria dos locais a presença de degraus. Dessa forma, ao observar a presença de degraus baixos, mas que mesmo assim a pessoa consiga entrar no local, é considerado razoável.
- c) *Inadequado* – quando nos locais possuírem degraus médios e altos que dificultam e obstruam as pessoas de entrarem. Também, quando as rampas de acesso forem

íngremes ou se a mesma for disposta no espaço da calçada. Dessa forma, se possuíremos essas características, consideramos esse local Inadequado.

Acessibilidade nos órgãos públicos municipais

Numa cidade, os órgãos públicos municipais são bastante procurados, portanto, esses locais necessitam estar adaptados em sua estrutura no sentido de garantir acessibilidade aos usuários. Dessa forma, visitamos alguns locais tanto no centro como fora dele, observando e qualificando a presença de instrumentos de acessibilidade em três pontos de cada órgão: a) na rua; b) na calçada; e c) na portaria/entrada. Para todos os elementos desses itens, atribuímos um sistema de qualificação, podendo ser Adequado; Razoável; Inadequado, sendo que essas atribuições podem variar de acordo com a incidência dos problemas até a boa qualidade do item.

- a) *Na rua* – observamos na via de rolamento em frente ao órgão analisado, se existe a presença de vaga de estacionamento reservada para idosos/deficientes. Se a mesma existir, devem estar de acordo com as normas da ABNT, e assim registramos se estão ou não dentro dos padrões.
- b) *Na calçada* – em frente ao quadrante ou quarteirão de onde está localizado o órgão, observamos e analisamos a qualidade do pavimento da calçada e se existem instrumentos de acessibilidade. Quanto ao pavimento, verificamos se está de forma regular, ou seja, não oferecendo risco de quedas, assim observamos se tinham buracos e imperfeições. Da mesma forma, registramos os locais que possuíam pisos de material escorregadio, que ao contato com a água, proporciona escorregões a quem por ali passar. Ainda, observamos a presença de obstáculos, que sirvam de barreiras na circulação defronte ao órgão. Quanto à acessibilidade, buscamos a existência de sinalização tátil, tanto direcional como de alerta, e ainda se a calçada possuía rampas de acesso no entorno, analisamos todos os instrumentos de acessibilidade e se estavam de acordo com a norma NBR 9050 (2015).
- c) *Na entrada (portaria)* – as pessoas necessitam de facilidade para poder acessar os locais, portanto observamos como se dá o acesso ao órgão, analisando como é essa entrada. Para tal, primeiramente observamos se a portaria o piso era nivelado com a calçada ou existe degraus, se possuía adaptação de rampas de acesso, e ainda se

tinham sinalização tátil. Assim, de posse dessas informações, foi possível atribuir uma qualificação da seguinte forma: Inadequado, se existe degrau médio e alto; Razoável, se existe um degrau baixo; Adequado se a entrada for nivelada ou com rampa de acesso de leve inclinação. Através da observação e análise destes itens podemos definir se o local tem acesso facilitado ou não para todas as pessoas.

Acessibilidade em áreas públicas (praças)

Nesse item procuramos observar determinadas parcelas da cidade com a perspectiva de realizarmos uma análise baseada na presença, ou não, de instrumentos de acessibilidade (calçadas regulares, sinalização tátil, rampas de acesso) em algumas praças públicas de Ituiutaba. Assim, verificamos como é o pavimento, se é regular ou não, se é escorregadio, ou se existe buracos e imperfeições. Ainda, identificar se no local existe rampas de acesso no entorno da praça, analisar se possui sinalização tátil na calçada, no interior e nos equipamentos da praça, além das condições de segurança e conforto. Para todos os itens de acessibilidade, comparamos se os mesmos seguem as recomendações das normas da NBR 9050 (2015).

Acessibilidade do transporte coletivo

Investigamos também, o transporte coletivo, uma vez que este serviço deveria ser uma forma de acesso à cidade como um todo, dessa forma, buscamos através da pesquisa de campo observar todas as características inerentes à operação, como: a) linhas e trajeto; b) frota; c) ponto de embarque e desembarque; d) acessibilidade nos veículos.

- a) *Linhas e trajetos* – para identificar as linhas existentes na cidade, nos posicionamos no ponto de ônibus central, e lá observamos cada ônibus que por ali passava, anotando o número, o horário e o destino de cada um, sendo possível ao final da pesquisa, realizar um quadro com todas as linhas da cidade. Depois dessa observação, e visando conhecer e entender por onde circula o transporte coletivo na cidade, embarcamos em cada uma das linhas existentes e fomos anotando cada rua e avenida por onde os ônibus passavam, de um bairro a outro, também observando a conservação dos veículos e a bilhetagem. Dessa forma, ao final realizamos um trabalho cartográfico, mapeando as linhas e seus trajetos na malha urbana. Estes

aspectos aqui elencados foram posteriormente analisados e discutidos ao longo desse trabalho.

- b) *Frota* – Como na etapa anterior, no ponto central e também através da observação dos veículos em sua circulação pela cidade, realizamos a contagem dos mesmos através de seu número de frota (para sabermos com qual quantidade de veículos a empresa trabalha), depois anotamos as placas dos respectivos ônibus e as consultamos na internet o website: www.sinesp.org.br, dessa forma é possível verificar o ano/modelo/carroceria, assim podemos analisar o ano e a qualidade da frota. Também analisamos a conservação e como os ônibus estão equipados, observando: quantidade de portas, os letreiros do itinerário, catraca eletrônica e se possuem elevadores.
- c) *Acessibilidade* – nesse item, também posicionados no ponto central, observamos se os mesmos possuíam elevadores para cadeirantes e os quantificamos, entretanto, não possível analisar o funcionamento de todos, dessa forma, apenas realizamos a pesquisa quantitativa.
- d) *Pontos de embarque e desembarque (PED)* – analisamos os “pontos de ônibus”, tanto no centro como fora dele, observando: sua estrutura e os tipos de PED; se possuíam abrigos ou somente uma pintura; sinalização e comunicação quanto ao itinerário e horários; instrumentos de acessibilidade, como sinalização tátil e rampas de acesso.

Enfim, para melhor entendermos os procedimentos metodológicos utilizados em campo na pesquisa, apresentaremos de forma sucinta, uma síntese dos procedimentos (Quadro 1) para cada abordagem, aspecto e item que foi analisado. Além das informações contidas nesse quadro, quando relatarmos cada elemento da pesquisa de campo, evidenciaremos de forma particular sobre como foi realizada a análise, bem como o procedimento adotado para tal.

Quadro 1 – Síntese dos procedimentos metodológicos utilizados em campo.

O QUE	COMO FOI REALIZADO
ANÁLISE DAS CALÇADAS	
1 – Dimensão	Medição das calçadas quanto a sua largura, de acordo com a NBR 9050, uma medida adequada para a livre circulação das pessoas deve ter no mínimo 1,20 cm. Portanto, as calçadas que estiverem abaixo dessa medida estão irregulares.
2 - Estrutura	Observar e analisar o piso das calçadas, os mesmos devem oferecer condições para uma circulação segura: <ul style="list-style-type: none"> a) Tipo de Piso – observar se o piso é regular, não oferecendo risco de escorregar; b) Condição do piso – verificar se os mesmos não estão quebrados, pois podem oferecer risco de acidente.
3 – Instrumentos de Acessibilidade	Observar a presença e as condições dos instrumentos de acessibilidade: <ul style="list-style-type: none"> a) Sinalização Tátil – analisar se existe essa sinalização; b) Rampas de acesso - analisar a presença de rampas de acesso, e se as mesmas possuem sinalização tátil, medidas adequadas (no mínimo 1,20 cm de largura) e inclinação adequada.
4 - Obstáculos	Observar se existem obstáculos (barreiras), ou seja, qualquer equipamento urbano, árvores, mercadorias, mesas de bar, dentre outros, que obstruem ou atrapalham a circulação das pessoas nas calçadas.
CRUZAMENTOS E TRAVESSIAS	
Cruzamentos e faixas horizontais	
1 - Localização	Identificar e representar espacialmente todos os pontos semafóricos encontrados na cidade, através de procedimento cartográfico.
2 - Sinalização	Observar determinado cruzamento com sinalização de semáforos, e analisar como se dá a travessia de pessoas em meio ao trânsito de veículos
3 - Estrutura	Quantificar e qualificar em determinado cruzamento, todos equipamentos presentes: semáforos, placas, faixas de pedestres.
4 - Utilização	Observar como se dá a dinâmica na travessia do pedestre diante da estrutura
Travessias elevadas	
1 - Localização	Identificar e representar espacialmente todas as travessias elevadas encontradas na cidade, através de procedimento cartográfico. Além de analisar se o local da travessia é apropriado para este instrumento.
2 - Sinalização	Observar se as travessias elevadas possuem todas as sinalizações obrigatórias (verticais e horizontais) para a segurança dos usuários, conforme a Resolução 495 do CONTRAN 2014.
3 - Estrutura	Observar e analisar se a estrutura das travessias está em consonância com as normas da ABNT e Resolução 495 do CONTRAN 2014, nos pautando em: sinalização tátil; escoamento superficial e largura da plataforma.
4 - Utilização	Observar como se dá a relação motorista-pedestre.
ACESSO AOS ÓRGÃOS PÚBLICOS MUNICIPAIS	
1 – Na rua	Na via de circulação de frente ao órgão público, observar a presença de vagas reservadas destinadas aos idosos e pessoas com mobilidade reduzida, e analisar se as mesmas estão em consonância com as normas da ABNT NBR 9050.
2 – Na calçada	Na calçada de frente ao órgão público, observar e analisar a presença de: <ul style="list-style-type: none"> a) Tipo e condição do piso – analisar se o piso é regular e se não é escorregadio; b) Acessibilidade – observar e analisar se existem rampas de acesso e sinalização tátil;
3 – Na entrada (portaria)	Na portaria do órgão público, observar como se dá o acesso ao local, analisando a presença de: <ul style="list-style-type: none"> a) Sinalização tátil; b) Rampa de acesso ou rampa adaptada; c) Degraus ou nivelamento do piso; Qualificação dos locais através dos conceitos: Adequado, Razoável, e Inadequado, que foram atribuídos de acordo com a incidência dos problemas. Através da observação e análise destes itens podemos definir se o local tem acesso facilitado ou não para todas as pessoas.
ACESSO AOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E DE SERVIÇOS	

1 – Instrumentos de Acessibilidade	<p>Observar como é a entrada do local, verificar como é o pavimento, e qualificamos de acordo com a característica:</p> <p>Inadequado – presença de degraus médio/altos; ou rampas adaptadas muito inclinadas.</p> <p>Razoável – presença de degraus baixos que não impedem a entrada de cadeirantes; ou rampas adaptadas fora dos padrões da ABNT.</p> <p>Adequado – piso nivelado com a calçada; ou rampas com leve inclinação; ou sinalização tátil.</p>
ACESSIBILIDADE EM ÁREAS PÚBLICAS (PRAÇAS)	
1 – Instrumentos de Acessibilidade	<p>Observar como é o espaço no seu todo, pautando na presença de instrumentos de acessibilidade. Verificar como é o pavimento, se existe rampas de acesso no entorno da praça, analisar se possui sinalização tátil na calçada, no interior e nos equipamentos da praça, além das condições de segurança e conforto.</p>
TRANSPORTE COLETIVO³	
1 - Linhas/Trajeto	<p>Mapear todas as linhas regulares e seu itinerário. Realizar viagens em cada linha, de ponta a ponta (Bairro – centro - Bairro), analisando e registrando: horários, condições da viagem (como motorista procede); estrutura interna dos veículos; pontos de ônibus; passageiros (como agem e reagem)</p>
2 – Pontos de Embarque e Desembarque (PED)	<p>Analisar a estrutura e os tipos de pontos de ônibus, pautados na acessibilidade, observando as condições e qualidade, e se os mesmos possuem algum tipo de informação aos usuários (avisos, linhas e horários), e se existe instrumentos de acessibilidade.</p>
3 - Frota	<p>Através da observação dos veículos em sua circulação pela cidade e no ponto central, realizar a contagem dos mesmos através de seu número de frota (para sabermos a quantidade de veículos a empresa trabalha); Realizar consulta através das placas dos ônibus ao site: www.sinesp.org.br, dessa forma é possível verificar o ano/modelo/carroceria, podendo assim analisar a idade e a qualidade da frota.</p>
4 - Acessibilidade	<p>Observar se os ônibus possuem elevadores (para o acesso de pessoas com mobilidade reduzida), e se os mesmos estão em pleno funcionamento.</p>

Org.: Daniel de Araujo Silva (2017).

Ressaltamos que os procedimentos acima destacados procuram demonstrar como foi desenvolvida cada etapa da pesquisa, no intuito de atingirmos os objetivos propostos nessa investigação, ou seja, procuramos apresentar de forma mais didática possível.

Ainda, no intento de melhor articularmos a relação entre teoria e empiria, apresentaremos na sequência nossa base teórica e conceitual que servira de fundamentação para entender o objeto de estudo e nortear os trabalhos de campo, procedimentos indispensáveis na nossa perspectiva de compreensão da cidade, do cotidiano das pessoas a busca constante pelo acesso à cidade ou parte dela, ou seja, no direito a cidade ou ao entorno.

³ A empresa não forneceu nenhum dado em relação a sua estrutura e funcionamento, sendo necessária a observação e o trabalho de campo para levantamento das informações.



Espaço Urbano

CAPÍTULO 2

Mobilidade Urbana

**PRESSUPOSTOS
TEÓRICOS E CONCEITUAIS**

Desenho Universal

Acessibilidade

O direito à Cidade

2.1 - BALIZAMENTO TEÓRICO E CONCEITUAL

Compartilhamos da perspectiva da necessidade da discussão sobre a cidade, principalmente, em relação ao direito das pessoas a ela, seja sob a ótica da acessibilidade, seja em relação aos espaços públicos, ou mesmo ao entorno. Uma vez que o espaço urbano é produzido socialmente, expressa uma série de contradições, baseadas em interesses próprios que permeiam a ideia de coletivo, do bem público. Assim temos a cidade real, aquela muito diferente da cidade moderna idealizada enquanto um grande espaço público.

Tendo essa perspectiva enquanto fundamentação de análise, nosso aporte teórico está pautado em alguns conceitos, temas fundamentais para a pesquisa e seus respectivos pensadores, dentre eles destacamos: Cidade, Espaço urbano e produção do espaço urbano – Lefebvre (1999), Carlos (2007, 2011), Corrêa (2005), Sposito (2001, 2005, 2011); Mobilidade urbana e Acessibilidade - Raia Jr (2000), Duarte et al (2007), Brasil (2008, 2012), ABNT NBR-9050 (2015), Ribeiro Filho (2012); e Desenho Universal - Carletto e Gambiaghi (2008), claro, cientes de que a reflexão aqui apresentada não tem a pretensão esgotar a discussão sobre o assunto tratado, considerando sua complexidade e relevância no contexto da cidade.

De início queremos destacar que o espaço urbano, de acordo com Corrêa (2005) se configura como um conjunto de distintos usos da terra, resultando uma subdivisão, como as áreas centrais, de concentração comercial, serviços e gestão; distritos industriais; áreas residenciais; áreas de lazer, dentre outras, desta forma temos a organização espacial da cidade ou o espaço urbano fragmentado. E vai além, enfatizando que,

O espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (CORRÊA, 2005, p.7),

Esse autor ainda destaca que essa articulação pode se dar de forma menos visível, através das relações espaciais, como a prática do poder, decisões, salários, juros, dentre outros (CORRÊA, 2005). Ainda, nessa perspectiva Maricato (1997, p. 42), afirma que “os espaços urbanos ou o ambiente construído, de um modo geral, não constituem meros cenários para a sociedade, mas são parte dela”. Então, através das relações desenvolvidas pelo homem na urbe, sejam elas quais forem, se dão através dos distintos usos no espaço. Contribuindo para essa discussão, Lefebvre (1999) discorre que a atração da cidade se dá através das relações:

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações (LEFEBVRE, 1999, p. 111).

Dessa forma, a cidade se constitui num produto resultante das relações sociais, ou seja, o espaço urbano é produzido socialmente, “a cidade é objeto e também agente ativo das relações sociais” (MARICATO, 1997, p. 42) e complementa que o espaço urbano “é uma paisagem que é produzida e apropriada sob determinadas relações sociais”. Assim sendo, as relações estão presentes e se revelam no espaço urbano através dos múltiplos usos do mesmo. Sobre os usos, destacamos Carlos (2007, p. 30) para quem “o espaço urbano representa, antes de mais nada, um uso, ou ainda, um valor de uso e desta maneira a vida se transforma, com a transformação dos lugares de realização de sua concretização”, ou seja, o espaço urbano é onde a “prática socioespacial” se manifesta por meio dos usos. Seguindo essa mesma linha de raciocínio, ainda complementa:

O uso tem um caráter local, ele contempla os trajetos e percursos que o cidadão realiza cotidianamente como condição de realização de sua vida enquanto manifestação dos atos mais banais – como ir ao trabalho diariamente, ir à feira, ao supermercado, visitar amigos e/ou familiares, e, estes momentos do uso aparecem como modos apropriação dos lugares da cidade, através do corpo humano (CARLOS, 2007, p. 14).

Portanto, são as ações cotidianas realizadas pelo cidadão que assumem papel fundamental na apropriação socioespacial do espaço urbano. Desta forma, “as práticas são mediadoras da apropriação da cidade ou parte dela e, por conseguinte, dos seus lugares, incluso dos espaços públicos” (LOBODA, 2008, p. 62). Já, Lefebvre (1999, p. 111) se refere aos “signos do urbano” que são locais das relações das pessoas no espaço urbano, assim “são os signos da reunião: as coisas que permitem a reunião (a rua e a superfície da rua, pedra, asfalto, calçada etc.) e as estipulações da reunião (praças, luzes etc.)”, ou seja, desta forma se dá o uso do espaço urbano pelo viés do espaço público. Essa perspectiva em relação ao espaço público é fundamental considerando que, as vias de circulação, as calçadas e os espaços livres são elementos preponderantes sob a ótica da mobilidade urbana e da acessibilidade.

O aumento demográfico nas grandes e médias cidades, associado ao elevado grau de urbanização, vem gerando uma demanda maior em relação aos deslocamentos urbanos, tanto para pessoa como em relação a cargas. Assim a temática da mobilidade urbana entra em cena no âmbito das discussões para tentar amenizar os problemas relacionados à questão da mobilidade urbana e, associada a ela, a acessibilidade.

Nesse sentido, para que a população possa exercer plenamente o seu “direito ao entorno” (SANTOS, 2007), e também ter o “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001), é relevante

destacarmos o Artigo 182 da Constituição Federal (CF), que diz “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais afixadas em lei, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988). Assim, somada a perspectiva Meirelles (1993) para quem as funções sociais da cidade estão pautadas naquelas relacionadas à habitação, trabalho, recreação e circulação, constatamos que a importância das políticas públicas no âmbito do município, viabilizando o desenvolvimento das funções sociais para efetivo direito à cidade.

Porém, se torna fulcral salientar que o direito de ir e vir, ou seja, a locomoção e circulação constam como direito na CF, conforme discorre Leite (2012, p. 153), “O direito de locomoção é o direito de ir, vir, ficar e permanecer, constituindo assim na possibilidade ampla que tem o indivíduo de circular livremente, conforme o seu desejo” e conforme Leite (2012, p. 154) “o direito de locomoção implica o de circulação, que é a faculdade de deslocar de um ponto a outro através de uma via pública ou afetada ao uso público”. Ou seja, a mobilidade urbana é uma de suas premissas, a acessibilidade, são temas de extrema importância para que as pessoas circulem efetivamente pela cidade, devendo ser consideradas pelo poder público local.

Em relação aos atores sociais que se deslocam pela cidade de forma não motorizada, ou seja, os pedestres, faz necessário destacar a “Cidade a Pé” – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, um grupo que se formou para ter representatividade diante do poder público e lutar pelas condições ideais para quem circula a pé na cidade. Assim, esse grupo elaborou metas de trabalhos e definiu seis objetivos da mobilidade a pé, que norteiam as atividades e ações políticas do grupo, que são necessários aos pedestres, em ordem de importância, os objetivos são:

- 1 - Segurança absoluta para quem anda a pé; 2 - Calçadas caminháveis para todos; 3 - Valorização da mobilidade a pé como meio de deslocamento na cidade; 4 - Sinalização específica para a mobilidade a pé; 5 - Travessias e espaços de compartilhamento da via com prioridade total às pessoas se deslocando a pé; 6 - Estabelecer e consolidar a rede de mobilidade a pé (CIDADE A PÉ, 2015).

Para a Cidade a pé, os pedestres são,

Pessoas que se locomovem pela cidade andando, ou, na impossibilidade de andar, com cadeiras, carrinhos ou outros. Assim entre os pedestres estão: cadeirantes, bebês em seus carrinhos, idosos, homens, mulheres, jovens e crianças. Pessoas, enfim, que usam as calçadas e as ruas das mais diferentes formas: empurrando carrinhos, carregando objetos, de salto alto, com bengalas, puxando malas, guiando cães, em cadeiras de rodas, correndo, brincando, ouvindo música, para ir ao trabalho, à escola, às compras, para ver a rua, para relaxar, fazer exercício, a caminho do ônibus ou do metrô, de dia de noite, faça sol ou faça chuva (CIDADE A PÉ, 2015, s/p).

Diante disso, os “pedestres”, ou seja, as pessoas que se deslocam pelo espaço urbano de modo não motorizado através de sua infraestrutura, e por questões metodológicas, nessa pesquisa adotamos esse termo para representar todos aqueles que circulam pela cidade dessa forma, podendo ser de modo a pé, por bicicleta, ou por cadeira de rodas, enfim, as pessoas de forma geral que não estão dentro de um carro, tendo algum tipo de deficiência ou não. São aquelas pessoas que caminham pela calçada, atravessam ruas e cruzamentos, que usam ou não o transporte coletivo para chegar a algum destino, sejam elas para cumprir rotinas cotidianas, como bens e serviços, pagar contas, fazer compras, se divertir, ou desfrutar de um espaço público. Enfim, pessoas que de alguma forma utilizam de algum equipamento presente na infraestrutura do espaço urbano para ter acesso à cidade como um todo.

Portanto, para todas essas pessoas de forma universal, as calçadas, ruas, cruzamento e travessias precisam estar em boas condições, seguras e confortáveis, para que de forma geral todos circulem com independência e tenham o direito à cidade respeitado.

Dessa forma, de acordo com Figueiredo e Maia (2013, p. 5), “é fundamental uma análise dos conflitos relacionados à infraestrutura destinada à acessibilidade do pedestre com as destinadas aos outros veículos e demais infraestruturas e serviços urbanos”, pois na calçada, diariamente podemos perceber a ocupação por diferentes tipos de obstáculos e barreiras, que impedem o pedestre de circular em seu espaço a ele reservado. Assim, os mesmos autores destacam alguns conflitos comuns tanto nas calçadas como em outros locais do espaço urbano, que refletem diretamente na acessibilidade dos pedestres, esses conflitos são:

(i) Mobiliários Urbanos x Acessibilidade do Pedestre, (ii) Infraestrutura Urbana x Acessibilidade do Pedestre, (iii) Vegetação x Acessibilidade do Pedestre, (iv) Velocidade e Tempo dos Motoristas x Conforto e Segurança na Travessia do Pedestre, (v) Apropriação da Calçada pelo Proprietário do Lote x Função Social de Circulação Pública, e (vi) Comércio Informal x Acessibilidade do Pedestre (FIGUEIREDO E MAIA, 2013, p. 5).

Assim, percebemos o quanto a cidade deve ser pensada para as pessoas. Portanto, no sentido da circulação e acesso aos equipamentos urbanos e à cidade, uma urbe deve “estar ligada a um plano de mobilidade urbana que crie condições para a redução das necessidades de deslocamentos motorizados e controle o processo de expansão urbana” (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2011, p. 13).

Dessa forma, planejar o espaço urbano é de suma importância, na reflexão de Freitas e Ferreira (2010),

O planejamento urbano enquanto processo é uma condição importante para que as cidades consigam alcançar e manter níveis de organização comprometidos com a qualidade de vida urbana de seus cidadãos e, assim, desenvolverem-se com práticas governamentais urbanas democráticas (FREITAS e FERREIRA, 2010, p. 120).

Nesse sentido, no Brasil existe a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (lei nº 12.587/2012), que ficou sendo conhecida por Lei da Mobilidade Urbana, a qual se incumbe aos municípios implantar, planejar e executar a políticas locais de mobilidade urbana. Instrumentos como o planejamento urbano e o plano diretor, que são estabelecidos como diretriz pelo Estatuto da Cidade, lei nº 10.257/01, se tornam fundamentais para o crescimento de forma sustentável das cidades brasileiras (BRASIL, 2013).

A lei da mobilidade urbana ainda passou a exigir que

Os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo (BRASIL, 2013, p. 3).

Nessa perspectiva, a mobilidade urbana e acessibilidade, de acordo com Ribeiro Filho et al (2012, p. 165) “são condições básicas para a circulação, deslocamento e acesso das pessoas no âmbito do espaço urbano por meio dos diferentes meios de transportes e da infraestrutura viária, que devem possibilitar o ir e vir de todos”. Porém, Raia Junior (2000) alerta que o termo mobilidade urbana é frequentemente confundido com acessibilidade. Embora sejam conceitos distintos os mesmos se completam. Neste sentido, a seguir exploraremos as definições referentes a estes dois termos.

Quanto as definições, as diretrizes da PNMU, se refere à mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e também se define que “acessibilidade é a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (BRASIL, 2012, p. 2).

Para o Ministério das Cidades (2005), mobilidade urbana é:

Um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios (automóveis, ônibus, metrô, bicicletas, etc.) e infra-estrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade, pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve, vai necessitar de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local (BRASIL, 2005, p. 3).

Ou seja, numa cidade que tenha os atributos da mobilidade urbana, as pessoas se deslocam com facilidade no espaço urbano para seus diversos fins, através de uma infraestrutura

propicia para tal. De acordo com a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), o tratamento da Mobilidade Urbana pode ser

Entendido como função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos e que, para tal, exige a obediência as normas e as prioridades as quais respondam as diferentes necessidades de deslocamento, contribuindo para a redução dos efeitos negativos provocados pelo uso predominante do automóvel (ANTP, 2003, p. 14).

Vasconcellos (1996) se refere à mobilidade como sendo:

Um atributo associado a pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de deslocamento, considerando-se as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motorista; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais) (VASCONCELLOS, 1996, p. 48).

Ainda, complementa Raia Junior (2000, p. 64), a “mobilidade como sendo a facilidade de viagem, isto é, o número de viagens que um indivíduo faz durante um dia, aproveitando as oportunidades econômicas e sociais disponibilizadas pela cidade”. Assim, corrobora com a discussão Ferraz e Torres (2004, p. 1) quando dizem que “a mobilidade é, sem dúvida, o elemento balizador do desenvolvimento urbano. Proporcionar uma adequada mobilidade para todas as classes sociais constitui uma ação essencial no processo de desenvolvimento econômico e social das cidades”. A mobilidade urbana é uma necessidade básica para quem vive nas cidades.

Atualmente o termo sustentabilidade é muito usual em discussões em todos os campos de estudo, a lei 12587 de 2012 elenca também uma Mobilidade Urbana Sustentável, que

Ressalta-se, principalmente, o controle da demanda por viagens de automóveis e o estímulo ao uso de modos não motorizados e transporte público coletivo. Aliado ao uso de instrumentos de controle de demanda por viagens de automóveis é importante aumentar a oferta de serviços e infraestruturas com qualidade, segurança, acessibilidade e modicidade tarifária. Como exemplo, pode-se citar a oferta de rede cicloviária segura e bem sinalizada, calçadas acessíveis, transporte público confortável, confiável, acessível e com baixo custo aos usuários (BRASIL, 2013, p. 18).

Portanto, um planejamento focado principalmente nas pessoas em primeiro plano, no qual o automóvel perde prioridade. Contudo, no Brasil as políticas e a infraestrutura das cidades, de forma ou outra, acabam sempre privilegiaram os automóveis, algo que em países da Europa, por exemplo, isso já deixou de existir, conforme Silva (2013):

Enquanto na Europa a ideologia do “tudo pelo automóvel, nada contra o automóvel”, que marcou as políticas de mobilidade e transportes no pós Segunda Guerra, está claramente posta de parte e é apenas encarada como uma curiosidade científica a

estudar, nos países emergentes e em desenvolvimento acelerado, a pressão das nossas classes médias e dos interesses associados ao mercado do petróleo e das grandes obras públicas continuam a determinar as opções e prioridades políticas da administração pública no sentido do favorecimento do transporte individual (SILVA, 2013, p. 378).

Ainda na perspectiva deste autor, sob a ótica do transporte coletivo sobre o individual, para a melhoria e evolução da mobilidade urbana nas cidades brasileiras será necessário adotar “políticas mais equilibradas do ponto de vista modal, onde o transporte coletivo urbano assume o papel estruturante de todo o sistema de transportes e no assegurar da mobilidade da grande maioria da população, mesmo aquela que possui automóvel” (SILVA, 2013, p. 380).

Portanto, um plano relacionado à mobilidade urbana deve se pautar na construção de uma infraestrutura que se adeque a cidade atual, sempre dando prioridades ao transporte não motorizado, ou seja, para as pessoas. Também prezar pela preferência ao transporte coletivo em face ao individual, visto que no Brasil 80% da população faz uso do transporte coletivo urbano (FERRAZ e TORRES, 2004). Dessa forma, acrescentamos a afirmação de Silva (2001, p. 58) para quem “a mobilidade urbana, portanto, tem papel fundamental na manutenção da segregação socioespacial, uma vez que o direito à cidade não é garantido a todos de maneira justa, tendo a questão da circulação urbana ampla participação nesse processo”. Corroborando com a discussão e pautando a questão do planejamento ou a falta dele, Silva e Ferreira (2004, p. 151) ressaltam que

a crise urbana gerada pelo crescimento não planejado das cidades gera problemas para a população, sendo que estes problemas são sentidos com maior intensidade no setor de baixa renda da população, enquanto a classe dominante luta para manter seus privilégios através de sua influência (SILVA e FERREIRA, 2004, p. 151).

As reflexões acima destacadas reforçam a importância de um sistema de mobilidade que privilegie o transporte público, que facilite a circulação das pessoas, garantindo de forma mais igualitária o direito à cidade.

Complementarmente, para que as pessoas possam ter acesso pleno à cidade e a seus equipamentos, além do desenvolvimento de uma mobilidade urbana ampla, também é necessário que haja acessibilidade, tanto em locais específicos, como à cidade em sua totalidade.

Dessa forma, a cidade deve oferecer uma mínima equidade para que todas as pessoas tenham acesso a ela. No entanto, o espaço urbano não é igualitário, este sempre foi projetado e planejado a partir de diferentes interesses, dos diferentes agentes que o produzem. Mas, por outro lado, as pessoas não são iguais, somos diferentes um do outro, com necessidades diferenciadas também, e daí a importância em refletir sobre uma acessibilidade universal,

espaços planejados para o acesso de todas as pessoas, obesas, magras, deficientes ou não, ricos ou pobres, bonitos ou feios, enfim, pensando no direito à cidade.

Por outro lado, a acessibilidade pode ser entendida e concebida sob diversos olhares. No entanto, a presente pesquisa adota o termo no sentido do acesso à cidade e seus diferentes lugares, ou seja, sob a ótica da mobilidade urbana através da circulação das pessoas pelo espaço urbano. De acordo com Cunha (2012, p.38), epistemologicamente falando, acessibilidade em latim, é *accessibilitas*, que significa o livre acesso, proximidade de aproximação, e ainda o mesmo autor enfatiza que a “acessibilidade pode ser compreendida como a facilidade que se tem de atingir diferentes locais da cidade”. A partir disso podemos entender que no presente contexto a acessibilidade significa ter facilidade nos deslocamentos, circulação, permanência e acesso aos espaços urbanos com segurança e independência.

Ao se falar de acessibilidade, Cunha (2012, p. 38) destaca que em décadas passadas, o termo era associado e descrita como “condição de mobilidade e eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas” se referindo diretamente ao acesso aos espaços internos e aos meios de transporte, além de destacar que nos dias atuais “a acessibilidade configura-se como um paradigma da inclusão”. Contudo, numa outra visão, desta vez relacionando a acessibilidade aos transportes, como mobilidade, Vasconcellos (2000, p. 27) diz que a acessibilidade é vista “como a facilidade de atingir os destinos desejados, é a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte. Na sua forma mais simples, a acessibilidade pode ser medida pelo número e pela natureza dos destinos (desejados) que podem ser alcançados por uma pessoa”. Como podemos constatar, são vários conceitos relacionados à acessibilidade, que em seguida serão discutidos sob a perspectiva de alguns autores e entidades.

O Ministério das Cidades (2006) diz que falar de acessibilidade, em termos gerais, é:

Garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer ambiente ou objeto. Reportar este conceito às pessoas com deficiência também está ligado ao fator deslocamento e aproximação do objeto ou local desejado. Indica a condição favorável de um determinado veículo condutor que, neste caso, é o próprio indivíduo, dentro de suas capacidades individuais de se movimentar, locomover e atingir o destino planejado. (BRASIL, 2006, p. 18).

Quanto a Acessibilidade, Ribeiro Filho; Alves; Alves (2012) ressaltam que o tema:

Nos remete a uma reflexão profunda sobre a cidade em todos os seus aspectos, com destaque para a infraestrutura viária, modos de transportes, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos, os quais devem possibilitar que as pessoas usufruam da cidade de maneira igualitária, tendo acesso a todos os bens e serviços (RIBEIRO FILHO; ALVES; ALVES, 2012, p. 166).

Para garantir os direitos das pessoas, sobretudo deficientes e de mobilidade reduzida, nos espaços públicos e privados, internos e externos, foi assinado o Decreto Federal nº 5.296

(2004) que define a “Lei de Acessibilidade” regulamentando as leis 10.048 (2000) que menciona a prioridade no atendimento, e a lei 10.098 (2000) estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência⁴ ou com mobilidade reduzida. De acordo com a lei 10.098 (2000, Artigo 2º), acessibilidade é a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”, porém, o decreto atualizou essa definição, adicionando alguns termos, sendo a acessibilidade,

Condição para utilização, com segurança e autonomia, **total ou assistida**, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e **informação**, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2004, artigo 8º, Grifo nosso).

Assim sendo, após o decreto, os termos adicionados foram “total ou assistida” e “informação”, desta forma, reforçam a definição sobre acessibilidade quanto à autonomia e ao acesso a informação, e avança na defesa dos direitos das pessoas com mobilidade reduzida.

Segundo o Ministério das Cidades, através do caderno PlanMob (2007), diz que o termo acessibilidade no Brasil remete diretamente as pessoas com mobilidade reduzida (PcMR), e a define como:

A condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, “dentro de suas capacidades individuais”, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise se utilizar de objetos e aparelhos específicos (BRASIL, 2007, p. 42).

Prado e Moraes (2006, p. 30), discorrem que o objetivo da acessibilidade é,

Proporcionar a todos um ganho de autonomia e mobilidade, principalmente àquelas pessoas que tem sua capacidade de locomoção reduzida ou dificuldade de comunicação, para que possam usufruir dos espaços e das relações sociais com maior segurança, confiança e comodidade. A melhor política de acessibilidade é a prevenção através do combate as deseconomias na cidade e de um planejamento mais solidário da produção do espaço da cidade (PRADO e MORAES, 2006, p. 30).

Com o intuito de assegurar o direito de todos à cidade, estes autores, apresentam os fundamentos da acessibilidade no plano físico-territorial:

I – A acessibilidade beneficia todo o conjunto da sociedade, ainda que soluções específicas sejam necessárias para a equiparação de oportunidades das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, que se encontram em desvantagem na fruição dos benefícios do processo de urbanização e na garantia do direito de ir e vir.

⁴ A terminologia “pessoa portadora de deficiência” como consta na citação aqui em destaque já caiu em desuso, porém em nossa dissertação adotamos o termo “pessoa com deficiência”, adotado na primeira convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência, da Organização das Nações Unidas (ONU) na convenção dos direitos humanos em 2006 e por se enquadrar no “contexto atual do movimento de inclusão social” (LEITE, 2012, p. 23).

II – A mobilidade urbana é um pressuposto para a redução das desigualdades sociais, da violência e da pobreza nas cidades, isto porque, em grande medida, as diversas formas em que se manifestam, guardam relação direta com a segregação espacial e falta de acesso aos serviços públicos.

III – A garantia do direito de ir e vir se dá mediante a eliminação de barreiras físicas das edificações, dos espaços públicos e dos transportes, e da utilização de meios inclusivos de sinalização e de comunicação para orientação de todas as pessoas.

IV – A eliminação de barreiras se dá em dois níveis:

a) na concepção de políticas, planos, programas e projetos, públicos ou privados, devendo ser atendidas plena e obrigatoriamente as condições estabelecidas nas leis federais nos 10048/2000 e 10098/2000 e no decreto federal nº 5296/2004 que as regulamenta.

b) na adaptação de situações consolidadas, por meio da supressão das barreiras físicas existentes ou pela adoção de meios para sua redução ou superação, incluindo a utilização de ajudas técnicas, quando impraticável a eliminação total, bem como o estabelecimento de níveis de acessibilidade possíveis de serem implementados no espaço construído.

V – A concepção e a implantação das soluções em acessibilidade devem atender aos preceitos do desenho universal e implantação de rotas acessíveis no meio urbano e edificações, tendo como referência básica legislação e normas técnicas brasileiras específicas.

VI – as iniciativas para a promoção da acessibilidade inscrevem-se no processo de planejamento e ordenamento do território, estando submetidas aos preceitos de sustentabilidade urbana e ambiental, da função social da cidade e da propriedade urbana e de gestão democrática (PRADO e MORAES, 2006, p. 30).

Diante do exposto, a acessibilidade é a possibilidade de deslocamento, alcance, percepção, permanência e o entendimento para que qualquer cidadão, de forma universal, com ou sem deficiência, que possam utilizar de maneira segura e autônoma do espaço urbano como um todo (a cidade) e suas partes, sejam elas coletivos ou individuais.

Resende (2004) salienta que:

Cada cidade e seu respectivo espaço urbano são únicos, não havendo que se pensar e falar sobre uma cidade planejada exclusivamente para alguns cidadãos que nela habitam e vivem. Caso isto ocorra, estar-se-á diante de um caso grave de exclusão e de desrespeito às regras estabelecidas para a convivência entre os seres humanos, que no Brasil, por determinação constitucional, são iguais perante a lei (RESENDE, 2004, p. 40).

Assim, a cidade deve ser pensada de forma igualitária, para todas as pessoas que nela vivem, sendo que

Com vontade política e mobilização popular para equiparação de oportunidades, consegue-se incluir todas as pessoas nas vivências cotidianas de uma cidade, facilitando a vida da população e eliminando conflitos, não apenas com as pessoas com deficiências (RESENDE, 2004, p. 41).

A acessibilidade não diz respeito apenas ao acesso a equipamentos ou a locais, mas também está relacionada com o acesso à cidade como um todo, assim como a relação centro-periferia quando discutimos o acesso das pessoas que residem nos bairros mais distantes do centro da cidade e da maioria dos serviços ofertados. Nesse contexto, relaciona-se a acessibilidade com “a facilidade de acesso aos locais onde se desenvolvem as diversas

atividades, sobretudo, da proximidade entre esses locais e a moradia das pessoas em princípio, quanto mais próximo mais acessível” (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 102). Nessa mesma linha de raciocínio, Silva (2008) relaciona a acessibilidade com a facilidade de acesso e tempo, destacando que

A acessibilidade está relacionada à existência de uma comunicação entre locais, tornando-os acessíveis entre si. É o fácil acesso, característica daquilo que é acessível. Longas viagens e grandes distâncias refletem uma baixa acessibilidade (...). O longo tempo gasto durante a realização de uma viagem remete diretamente à baixa acessibilidade, já que se trata de uma relação espaço-tempo (SILVA, 2008, p. 62).

Nesse sentido, quanto mais próximos das ofertas de serviços, comércios, lazer, saúde, maior será a condição de acessibilidade para as pessoas na cidade, assim como observamos a importância de um transporte público eficiente para suprir as distâncias maiores, por exemplo, entre centro e periferia.

No caso de Ituiutaba, por ser uma cidade de porte médio, caracterizada como monocêntrica, por possuir apenas uma área central principal, na qual se concentram os setores de serviços, comércio, de gestão e poder, estabelecimentos bancários, a área core exerce uma centralidade. Na perspectiva de Silva (2013a, p. 3) o centro seria uma área de grande “concentração de atividades econômicas dentro do tecido urbano, sendo visível na paisagem verticalizada, na densidade de estabelecimentos comerciais e de serviços, bem como no volume de pessoas transeuntes durante o horário comercial”, sendo assim “o centro da cidade funciona como o núcleo das possíveis articulações entre os usos disponíveis na cidade” (MACHADO, 2013, p. 163). Dessa forma, o centro além da localização central da área urbana, como configuração física, exerce uma centralidade, ou seja, uma atração, por comportar as principais atividades comerciais, de serviços e onde está a gestão da cidade, como afirma Silva (2013):

A centralidade é entendida como algo que se expressa a partir de um centro, como a sua capacidade de concentrar e atrair atividades e pessoas e, portanto, polarizar uma determinada área, organizando os fluxos que a percorrem. Com isso, quanto mais intensa a centralidade de um centro, mais forte a sua capacidade de polarização, logo, maior a quantidade de atividades ou pessoas que o mesmo é capaz de atrair. A centralidade também está ligada a quantidade de fluxos que perpassam o centro. Assim, quanto mais intensa a quantidade de fluxos que convergem para o centro e de lá divergem para outras áreas, maior o grau de centralidade desse centro (SILVA, 2013a, p. 4).

Para Silva (2003, p. 23), “as áreas centrais constituem uma atração, expressando centralidades urbanas, que podem ser múltiplas numa mesma cidade e devem ser entendidas a partir dos fluxos de pessoas, automóveis, capitais, decisões, informações e, sobretudo, mercadorias”. Já, na perspectiva de Labase (1970 apud SPOSITO, 2001, p. 238) a:

“centralidade não é outra coisa que a aptidão da cidade para impulsionar os fluxos de troca de mercadorias, de serviços e de ideias”.

Para Sposito (2013),

A centralidade não é, propriamente, concreta; não pode ser vista numa imagem de satélite; é difícil de ser representada cartograficamente, por meio de delimitação de um setor da cidade; não aparece desenhada no cadastro municipal ou no plano diretor das cidades; não se pode percorrê-la ou mesmo vê-la, embora possa ser sentida, percebida, representada socialmente, componha nossa memória urbana e seja parte de nosso imaginário social sobre a vida urbana (SPOSITO, 2013, p. 73).

Ainda, considerando a perspectiva de Lefebvre (1999), observamos que para existir uma centralidade depende de uma relação com um centro,

Descobrimos o essencial do fenômeno urbano na centralidade. Mas na centralidade considerada com o movimento dialético que a constitui e a destrói, que a cria ou a estilhaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo (LEFEBVRE, 1999, p. 110).

Dessa forma, no caso de Ituiutaba, a centralidade exercida se dá através dos movimentos no espaço urbano, através das relações mais intensas em sua área central por meio dos fluxos proporcionando tais relações socioespaciais. Portanto, a acessibilidade ao centro da cidade para as pessoas que se encontram afastadas nas periferias se faz necessária, tanto para a busca por serviços como para o lazer, visto que nessas áreas existe um déficit de equipamentos para usufruto da população, para tal, o transporte público coletivo deve funcionar adequadamente como um instrumento para prover esse acesso à cidade e a seus equipamentos, ou a mistura da e na cidade.

Ainda no contexto da acessibilidade, de acordo com a ABNT, através da NBR 9050 (2015), acessibilidade se refere a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação”. A ABNT é uma entidade que elabora parâmetros e normas técnicas para diversos segmentos, através da NBR 9050 (2015) - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e suas recomendações abordam,

Para serem considerados acessíveis, todos os espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao disposto nesta norma (NBR 9050, 2015, p.1).

Adotamos também a NBR 9050 (2015) por se tratar de uma norma que se refere diretamente a itens do nosso objeto de estudo, porém a ABNT possui mais algumas normas que tratam sobre acessibilidade (Quadro 2).

Quadro 2 – Normas técnicas da ABNT sobre acessibilidade.

NORMAS	ESPECIFICIDADE
NBR 313	Elevadores de passageiros requisitos de segurança para a construção e instalação – requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas incluindo pessoas com deficiência
NBR 9050	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
NBR 13994	Elevadores de passageiros – elevadores para pessoas portadores de deficiência
NBR 14020	Acessibilidade a pessoas portadora de deficiência – Trem de longo percurso
NBR 14021	Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano
NBR 14022	Acessibilidade em veículos de característica urbana para o transporte coletivo de passageiros
NBR 14273	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial
NBR 14970-1	Acessibilidade em veículos automotores – requisitos de dirigibilidade
NBR 14970-3	Acessibilidade em veículos automotores – diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado
NBR 15250	Acessibilidade em caixa de autoatendimento bancário
NBR 15290	Acessibilidade em comunicação na televisão
NBR 15320	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário
NBR 15450	Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário
NBR 15655-1	Plataforma de elevação motorizada para pessoas com mobilidade reduzida – requisitos para segurança, dimensões e operação funcional
NBR 15570	Transportes – especificações técnicas para a fabricação de veículos de características urbana para o transporte coletivo de passageiros
NBR 15646	Acessibilidade plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículo com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros

Fonte: Adaptado de Cunha (2012, p. 39). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

O quadro acima indica que temos a disposição dos gestores públicos uma gama de normas e recomendações para que todos os ambientes, sejam eles internos ou externos, públicos e privados, possam ter condições para todas as pessoas com deficiência ou não possam usufruir dos espaços sem constrangimentos ou barreiras para a circulação segura e independente.

No entanto, para a que ocorra a promoção da acessibilidade nos espaços, é indispensável adotar os princípios do Desenho Universal (DU). De acordo com a NBR (2015, p. 4), DU se refere a “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de

tecnologia assistiva”. Dessa forma, a presente pesquisa utiliza como norteador em seu trabalho de campo e análise do objeto de pesquisa, as normas da ABNT NBR 9050/2015.

Levando em consideração, o Decreto Federal 5296/2004 se refere ao DU como sendo:

Concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (BRASIL, 2004, p. 4).

Referente ao DU, Santos (2012) ressalta que,

Quando se fala em acessibilidade, refere-se também à inclusão, que possibilita a equidade de oportunidade e que permite às pessoas frequentarem o mesmo espaço com segurança, autonomia e tranquilidade. O conceito de desenho universal aborda a inclusão como essencial, e esse é um termo abrangente que pressupõe acesso aos bens econômicos, sociais, culturais, educação, lazer, saúde, trabalho, enfim, a todas as necessidades humanas (SANTOS, 2012, p. 182).

Carletto e Cambiaghi (2008) enfatizam que o DU é para que todos possam utilizar os espaços e seus objetos sem distinção, sem adaptação ou projeto específico para pessoas com deficiência:

O Desenho Universal não é uma tecnologia direcionada apenas aos que dele necessitam; é desenhado para todas as pessoas. A ideia do Desenho Universal é, justamente, evitar a necessidade de ambientes e produtos especiais para pessoas com deficiências, assegurando que todos possam utilizar com segurança e autonomia os diversos espaços construídos e objetos (CARLETTO e CAMBIAGHI, 2008, p. 10).

Dessa forma, para alcançar a igualdade de oportunidade para todas as pessoas, o DU apresenta sete princípios, que se seguidos, proporcionarão a equidade e a inclusão das pessoas em todos os ambientes desejados. Estes princípios são adotados em planejamentos e obras de acessibilidade. De acordo Carletto e Cambiaghi (2008, p. 12 e 17), os sete princípios do DU são os seguintes:

- 1. Igualitário** (Uso Equiparável) - São espaços, objetos e produtos que podem ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades, tornando os ambientes iguais para todos.
- 2. Adaptável** (Uso Flexível) - Design de produtos que atendem pessoas com diferentes habilidades e diversas preferências, sendo adaptáveis a qualquer uso.
- 3. Óbvio** (Uso Simples e Intuitivo) - De fácil entendimento para que qualquer pessoa possa compreender, independente de sua experiência, conhecimento, habilidade de linguagem ou nível de concentração.
- 4. Conhecido** (Informação de Fácil Percepção) - Quando a informação necessária é transmitida de forma a atender as necessidades do receptor, seja ela uma pessoa estrangeira, com dificuldade de visão ou audição.
- 5. Seguro** (Tolerante ao Erro) - Previsto para minimizar os riscos e possíveis consequências de ações acidentais ou não intencionais.
- 6. Sem esforço** (Baixo Esforço Físico) - Para ser usado eficientemente, com conforto e o mínimo de fadiga.
- 7. Abrangente** (Divisão e Espaço para Aproximação e Uso) - Que estabelece dimensões e espaços apropriados para o acesso, alcance, manipulação e uso, independentemente do tamanho do corpo (obesos, anões etc.), da postura ou

mobilidade do usuário (pessoas em cadeira de rodas, com carrinhos de bebê, bengalas etc. (CARLETTO e CAMBIAGHI, 2008, p. 12 e 17).

Através destes princípios, todas as pessoas são incluídas no acesso à cidade, conforme argumenta Santos (2012):

Assim, a acessibilidade na proposta de Desenho Universal pode atender as necessidades de todas as pessoas, na maior extensão possível e sem discriminação. A cidade deve oferecer múltiplas oportunidades para seus cidadãos, não só com relação aos deslocamentos, mas sim de perspectivas de vida. Deve-se levar em consideração a dimensão social, ou seja, o direito de circular, habitar e todas as oportunidades que a cidade oferece. Nesta dimensão, a acessibilidade é necessária para o desenvolvimento urbano e condição estratégica para uma cidade saudável (SANTOS, 2012, p. 186).

Está claro que um ambiente dotado de acessibilidade, proporciona a todos e, especialmente, as pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos e gestantes, uma maior independência em seus deslocamentos e acessos nos diversos locais da cidade.

Enfim, atualmente temos leis, decretos, normas, guias e cartilhas que propagam informação sobre acessibilidade, como fazer, proceder e respeitar os direitos e as leis de mobilidade e acessibilidade urbana, e de acordo com o Ministério das Cidades (2006),

A acessibilidade no ambiente urbano quer seja na escala da vizinhança ou bairro, quer seja na escala territorial da cidade será garantida se houver uma ação conjunta e complementar entre técnicos, políticos e sociedade em geral. É o primeiro passo para o entendimento de que a cidade é um produto de todas estas forças e seus interlocutores (BRASIL, 2006, p. 70).

Ou seja, através da união entre os setores do poder público e sociedade, podemos construir uma perspectiva de sociedade igualitária e minimamente acessível a todo o cidadão, sem exclusão.

Portanto, através de um conjunto de premissas que propõem um espaço urbano mais igualitário e acessível, pautado nas pessoas e na coletividade em primeiro plano, as leis de mobilidade urbana e acessibilidade oferecem liberdade aos gestores de elaborarem instrumentos para melhorar as condições das cidades no que tange aos deslocamentos, tanto de pessoas como de mercadorias. Desta forma, oferecendo condições das pessoas, além de se deslocarem, usufruírem do espaço, seja ele local ou da cidade enquanto uma totalidade, sem barreiras e com independência.

Diante disso e tendo os referenciais aqui trabalhados como base de análise e discussão, passaremos a tratar diretamente da estrutura da cidade em termos de acessibilidade no contexto da mobilidade urbana. Para tal, investigamos *in loco*, as calçadas, os cruzamentos e travessias, os órgãos públicos e comerciais, algumas praças e o transporte coletivo, sob a ótica do pedestre

e dos instrumentos de acessibilidade, ou seja, um exercício necessário para a busca pela compreensão de como a cidade em sua estrutura pode proporcionar ao cidadão a satisfação de suas necessidades cotidianas. Dessa forma, passaremos a uma análise das práticas cotidianas dos cidadãos por meio das diferentes formas de usos e funções da cidade ou parte dela, considerando as diferentes formas de mobilidade e acessibilidade. Por fim, essa abordagem será a intermediação na relação entre teoria e empiria, fundamentando a noção e compreensão do direito a cidade, do direito ao entorno.

CAPÍTULO 3



**Do acesso à calçada
ao acesso à cidade**

A Lei determina que os planos de mobilidade e acessibilidade priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo (BRASIL, 2013). Dessa forma, os planos municipais devem priorizar o transporte não motorizado, ou seja, contemplando a preferência para pedestres, ciclistas, transporte coletivo, como a hierarquia de preferência referida no PNMU (Figura 7).

Figura 7 – Hierarquia de preferência na Mobilidade Urbana.



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

A prioridade ao pedestre nos planos de mobilidade urbana se dá “devido ao fato de todas as pessoas serem essencialmente pedestres e o deslocamento a pé ser parte complementar dos deslocamentos também realizados por outros modais” (FREITAS e FERREIRA, 2011, p. 8), ou seja, o modo a pé é a mais antiga forma de deslocamento humano, portanto esse modal deve ser a prioridade num sistema de mobilidade urbana, considerando a cidade para as pessoas.

Diante disso, considerando a perspectiva de Figueiredo e Maia (2013), constatamos que

O incentivo à caminhada e ao uso da bicicleta, bem como o planejamento do uso do solo e do desenho urbano dos espaços públicos que estimulem o uso dos meios não motorizados de transporte, está entre as medidas recomendadas para a melhoria da qualidade ambiental e da sustentabilidade das cidades (FIGUEIREDO e MAIA, 2013, p. 1).

Nesse sentido, como foi proposto nos objetivos da pesquisa, analisamos o espaço urbano de Ituiutaba, sob a ótica do pedestre e a acessibilidade na mobilidade urbana. Ressaltamos que

os aspectos empíricos foram a base da pesquisa, tendo em vista que o trabalho de campo constituiu a parte fundante da nossa discussão e reflexão. Atrélada e fundamentada no embasamento teórico, acreditamos que a relação direta com o cotidiano das pessoas seja fundamental para uma reflexão sobre o direito à cidade, por meio das diferentes formas de mobilidade e acessibilidade. Considerando tais pressupostos, passaremos a discutir de forma mais específica determinados aspectos que estão diretamente relacionados com a circulação das pessoas na sua relação cotidiana com a cidade.

Portanto, serão trabalhados aqui os resultados da análise da acessibilidade no âmbito da mobilidade urbana em Ituiutaba, contemplando os seguintes aspectos: as condições de acessibilidade nas calçadas; cruzamentos e travessias sob a ótica do pedestre; acesso aos estabelecimentos comerciais e órgãos públicos; acessibilidade em áreas públicas; e acessibilidade no transporte coletivo. Dessa forma, em cada abordagem procuramos destacar os procedimentos metodológicos adotados para investigar os elementos característicos de cada um, no entanto, sem perder de vista a relação dos mesmos com o todo, ou seja, como as pessoas fazem uso da cidade ou parte dela.

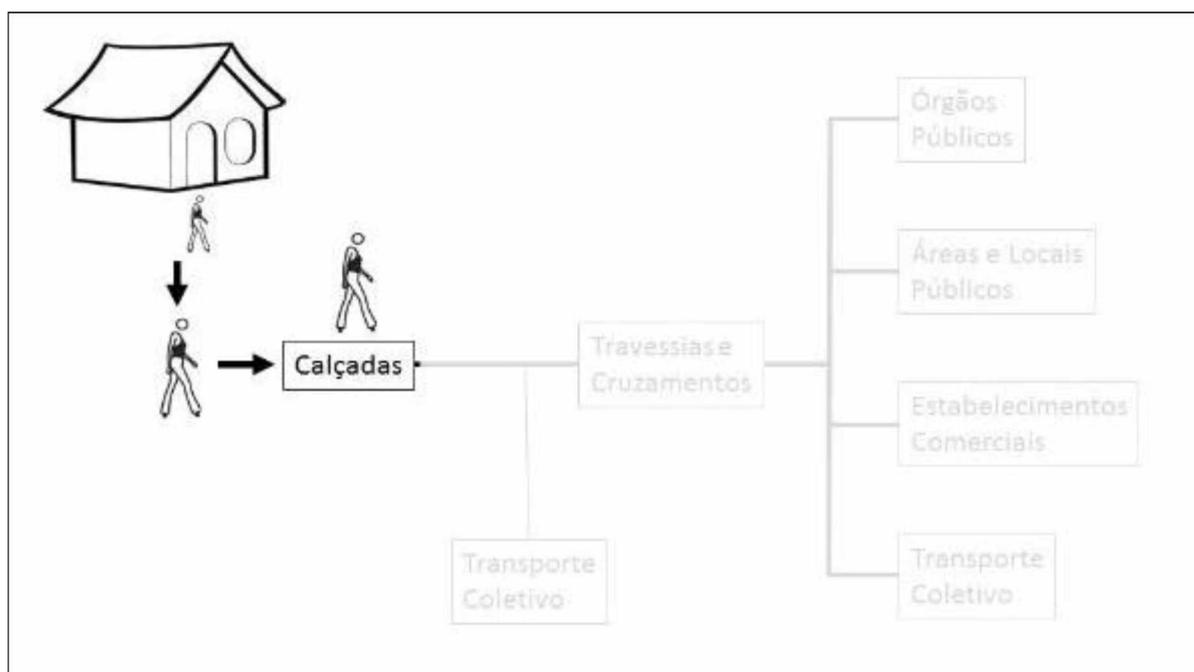
3.1 - Acessibilidade nas calçadas: condições de circulação



Autor: Daniel de Araujo Silva (2016).

“As condições das vias têm grande impacto nas condições de transporte e do trânsito, para viagens a pé (...) a qualidade das calçadas é essencial para segurança e o conforto dos pedestres”

Vasconcellos (2000, p. 17)



Org.: Daniel de Araujo Silva (2017).

As relações desenvolvidas pelas pessoas no espaço público se dão através dos usos das vias e calçadas, pois, a cidade exprime modos de vida dinâmicos, seja pelos trajetos ou pelos lugares, que possibilitam as relações sociais nesse grande espaço público (LOBODA, 2008).

No entanto, as cidades vêm sendo pensadas tendo como prioridade o uso do automóvel, enquanto a preocupação com as calçadas por parte do poder público vem sendo negligenciada ou deixada em segundo plano. Se considerarmos a constatação de Vasconcellos (2000), percebemos que

A qualidade das calçadas é essencial para a segurança e o conforto dos pedestres. Infelizmente, não há dados abrangentes sobre as calçadas das cidades, uma vez que as necessidades dos pedestres têm sido permanentemente negligenciadas pelo planejamento de transportes. O que transparece pela maioria das descrições existentes é uma precariedade geral das calçadas nos países em desenvolvimento e a inexistência de condições adequadas para cruzar as vias (VASCONCELLOS, 2000, p. 18)

Noutra abordagem, considerando a questão das calçadas, Freitas e Ferreira (2010) afirmam que,

As calçadas das cidades brasileiras são o exemplo mais característico de um sistema viário incapaz de atender às necessidades da população. Partindo-se do princípio de que todos nós somos pedestres em essência, que o modo a pé compõe parte dos nossos deslocamentos, percebe-se o descaso para com nossas calçadas (FREITAS e FERREIRA, 2010, p.122).

Dessa forma, com o poder público não dando prioridade e negligenciando as políticas relacionadas aos pedestres, o mesmo cada vez mais vem perdendo prioridade no trânsito, disputando assim espaço com os automóveis. No entanto, calçada é, por conseguinte, o local destinado à circulação das pessoas com segurança e independência, considerando que de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2008), a calçada é “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano⁵, sinalização, vegetação e outros fins”. Portanto, a calçada é parte da via destinada ao deslocamento de pedestres, e deve garantir a acessibilidade das pessoas ao espaço urbano, conforme Duarte; Libardi e Sánchez (2011):

A calçada é o equipamento capaz de proporcionar a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano, permitindo que o mesmo atinja seu destino com conforto e segurança. As calçadas devem acomodar, além do fluxo de pedestres nos dois sentidos de circulação, o mobiliário urbano e a arborização das vias. Para que esses elementos não entrem em conflitos, as calçadas devem ter seu dimensionamento proporcional ao fluxo de pedestres (DUARTE; LIBARDI e SÁNCHEZ, 2011, p. 21).

⁵ Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados (ABNT, NBR, 2004, p. 3).

Assim sendo, as calçadas devem dispor de condições adequadas para que as pessoas circulem com segurança pela cidade, sobretudo aquelas com mobilidade reduzida. Nesse sentido, e no que tange ao direito básico das pessoas de ir e vir, principalmente aquelas com mobilidade reduzida, o Decreto nº 5.296 (2004) regulamenta as leis nº 10.048 (2000) e nº 10.098 (2000), as quais estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, principalmente em relação à construção dos espaços e nos edifícios de uso público e legislação urbanística. A Lei 10.098/00 estabelece as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Contudo, as ruas e calçadas são os meios de acesso mais utilizados pelo cidadão, no entanto, estes espaços se configuram de uso coletivo como privado, segundo Thomaz (2006):

A rua não é individual, ela pode ser apropriada num certo momento individualmente, mas pertence a uma coletividade. Um bairro que ' fecha' as ruas, ele não está se fechando para cada um dos seus indivíduos, mas para aquela coletividade. Já a calçada tem uma relação dialética com estes espaços, porque ela pode tanto ser utilizada pelos transeuntes (coletivo), como individualmente, no caso de se colocar o carro na calçada impedindo a passagem (THOMAZ, 2006, p. 86).

Nesse sentido, a questão do público toma outras proporções, e algumas pessoas sentem-se no direito de “apossar-se” de locais públicos, como argumenta Loboda (2008, p. 183), “A privatização dos espaços públicos, em maior ou menor grau e de formas diferenciadas, é um fato recorrente que atinge todas as cidades, sendo que Guarapuava, enquanto uma cidade média, não foge dessa regra”. Como comparativo, assim como foi citada a cidade de Guarapuava - PR, em Ituiutaba - MG não é diferente, principalmente nas calçadas, o exemplo mais recorrente é o de comerciantes que utilizam da via pública (ruas e calçadas) como extensão de seu comércio, sobretudo com mostruários de mercadorias, toldos, e as “tradicionais” mesas de bar.

Dessa forma, a calçada se torna um local de conflitos, onde o pedestre que seria o ator principal e quem teria o direito e prioridade de circulação, disputa espaço com outros elementos, como os obstáculos e barreiras que são dispostas nas calçadas dificultam a circulação das pessoas.

Assim, na intenção de investigar a existência desses conflitos nas calçadas, bem como suas condições para a circulação dos pedestres, utilizamos da lógica de que as pessoas em seu cotidiano sempre têm um destino específico, dessa forma considerando um pedestre, primeiramente ele utiliza a calçada como primeiro passo até seu destino. Portanto, o primeiro aspecto analisado nesta pesquisa diz respeito às calçadas e suas condições de usos.

Nesse sentido, apresentamos um diagnóstico referente às calçadas, tanto da área “core” do centro como nas vias de locais além do centro da cidade. Dessa forma, podemos fazer uma análise comparativa das duas realidades, além de verificarmos se o cenário tem alterações de um universo para o outro, considerando as especificidades de cada parte da cidade e como ela pode ser pensada em conjunto.

3.1.1 – A área central e suas calçadas

Sendo o centro um local mais dinâmico em uma cidade monocêntrica como Ituiutaba, acreditamos que tal fator seja relevante no sentido de pensarmos a estrutura das suas vias e calçadas, por exemplo, devem estar em perfeitas ou próximo das condições ideais. Dessa forma, como parte dos objetivos desta pesquisa, analisamos as condições das calçadas das vias da área core do centro da cidade inicialmente, pois de acordo com Silva (2014), em relação aos quesitos dimensionamento (largura) e estrutura, as calçadas na área central da cidade de Ituiutaba estão em condições aceitáveis, contudo, em outros aspectos, alguns problemas foram identificados, como obstáculos e pisos irregulares. Dessa forma, revisitamos e analisamos alguns aspectos referentes às calçadas desse recorte, como suas dimensões, estrutura e acessibilidade, para termos uma noção de forma geral do cenário atual das suas condições de usos e, sobretudo, como tais condições influenciam na acessibilidade das pessoas em seu cotidiano.

Todavia, antes de relatarmos os resultados, faz-se mister salientar que a ABNT, através da NBR 9050 (2015), traz um modelo da calçada ideal para uma circulação adequada das pessoas com as normas e parâmetros (Figura 8), sob a qual nos orientamos e baseamos para pautar nossas análises.

Figura 8 – Calçadas: normas e parâmetros (ABNT).

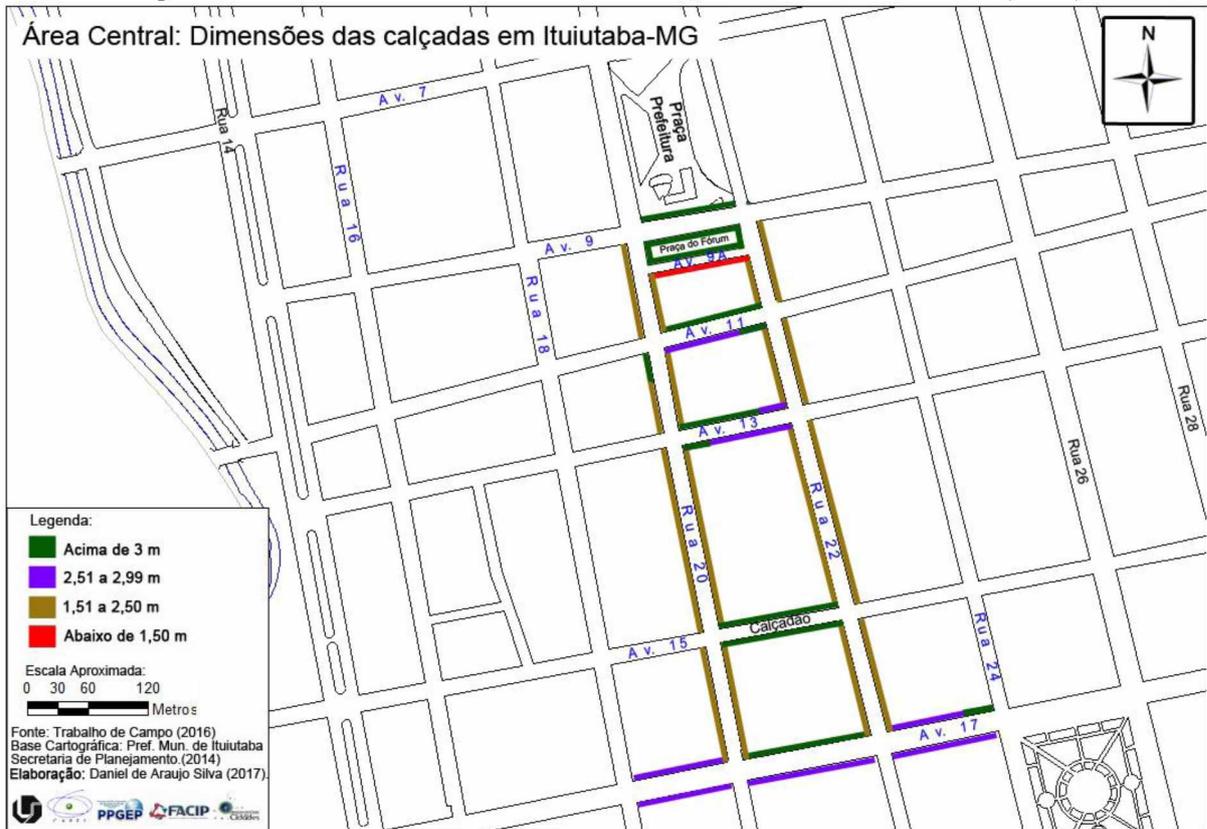


Fonte: Cartilha de Acessibilidade de Uberlândia (2014, p. 26).

Dessa forma, o primeiro aspecto trabalhado foi a dimensão, por meio de levantamento e mensuração nas principais vias do centro, pois são as que possuem uma maior circulação de pessoas diariamente, sendo assim as calçadas devem, teoricamente, estar preparadas para suprir a demanda das pessoas.

De acordo com a representação das dimensões das calçadas (Figura 9) e com nosso diagnóstico realizado em 2016, analisamos desde a Avenida Nove até a Avenida 17 entre as Ruas 20 e 22, e constatamos que as dimensões continuam as mesmas encontradas por Silva (2014). De modo geral, as calçadas têm uma medida aceitável, variando entre 1,51 a três metros, sendo a Avenida 17 as melhores medidas, na qual o pedestre tem um espaço maior para circular. Contudo, nas Ruas 20 e 22, as medidas ficam entre 1,51 a 2,50 metros, dependendo do fluxo de pessoas a dimensão da calçada pode ser aceitável. Porém, nesses locais a concentração de pessoas e circulação é constante durante todo o dia, dessa forma ocorre um congestionamento de pedestres. Se consideramos a circulação de um cadeirante, por exemplo, pelo fato de necessitar de um espaço adequado à cadeira, certamente ficam prejudicados na disputa pela circulação.

Figura 9 – Área Central: dimensões das calçadas em Ituiutaba-MG (2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Acreditamos que nessas ruas citadas, suas calçadas deveriam receber uma ampliação em pelo menos um dos lados da via, o que daria um conforto maior aos pedestres, e em nossa visão, aumentaria o fluxo do comércio, pois as pessoas sentiriam mais à vontade para realizar suas atividades cotidianas em um local mais agradável.

Como se não bastasse o tamanho das calçadas que em muitos casos não suportam o fluxo de pedestres, existem os obstáculos que agravam a situação. Tomamos em nível de exemplo, alguns locais espalhados pelo centro da cidade, para evidenciar o uso do público em prol do privado. A figura 10, mostra obstáculos móveis, evidenciando alguns fatos que acarretam, dentre outras coisas, um cerceamento da calçada, impedindo a livre circulação das pessoas por esses locais.

Figura 10 – Centro de Ituiutaba: obstáculos móveis (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Os obstáculos móveis são aqueles que estão dispostos na calçada de forma irregular e são retirados ao final do expediente, e que estão na faixa de passeio da calçada, no qual o pedestre circula. Porém, a presença destes obstáculos impede, bloqueia e inibe a passagem das pessoas, obrigando-as a circularem na via de rolamento junto aos veículos.

Todavia, as medidas atuais se tornam inadequadas dependendo do fluxo de pessoas, existem outras variáveis consideráveis que tendem a aumentar o problema, como é o caso dos obstáculos nas calçadas. Tomamos como outro exemplo, os toldos de loja, que desde sempre ocupam as vias não se preocupando com as pessoas que por ali precisam circular, abaixo a figura 11, traz imagens comparativas de 2014 e 2016, de um toldo de um mesmo local, o qual continua da mesma forma, dificultando a “caminhabilidade” dos pedestres.

Figura 11 – Rua 22: toldos de loja (2014-2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Na figura 11-D, notamos que nesta via existem diversos locais que utilizam destes toldos, e exemplifica que uma pessoa pode vir a bater com a cabeça, pois o mesmo está em uma altura irregular. Para algumas pessoas, como os deficientes visuais, os toldos são potenciais imediatos de acidentes.

Os toldos não são proibidos, pois existe regulamentação com as medidas corretas de largura e altura dos mesmos, sendo que em Ituiutaba, de acordo com seu o código de posturas é permitido uma altura mínima de 2,20 metros em relação ao piso (ITUIUTABA, 1970), porém, como a fiscalização aparentemente não atua, os toldos são colocados de qualquer forma, desconsiderando os aspectos normativos para tal.

Outro aspecto que é fundamental na perspectiva de consideramos uma boa circulação do pedestre é a regularidade dos pisos. No entanto, no centro da cidade, notamos diversos locais com algum tipo de problema. Os principais são desníveis e buracos, como evidencia a figura 12.

Figura 12 – Rua 20: Buracos em calçadas (2014-2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

A imagem em primeiro plano mostra um problema relacionado a um buraco em torno da tampa de uma prestadora de serviços. A irregularidade constatada no local continua da mesma forma, ou seja, nossos estudos evidenciam que há mais de 2 anos, nada foi feito para sanar o problema. No segundo plano da imagem é possível visualizar outros pontos da via com problemas de buracos e rochas soltas, o que pode agravar a situação, pois além da irregularidade no caminhar, as pessoas podem vir a tropeçar no material solto. Dessa forma, essas imperfeições no piso se tornam um obstáculo para um cadeirante ou para uma pessoa com carrinho de bebê, idosos e deficientes visuais, até mesmo para pessoas que não tenham dificuldade de locomoção podem estar sujeitas a sofrer algum tipo de acidente.

Fatos como estes nos fazem refletir de quem é a responsabilidade pela manutenção das calçadas? O poder público diz que o proprietário é responsável pela calçada em seu lote, como discorre Bezerra (2012, p. 3), “as legislações municipais, em sua maioria, têm atribuído aos particulares proprietários dos imóveis que se alinham à calçada pública a responsabilidade

primária pela execução e manutenção dessa parte da via”, contudo o autor discorda e contesta argumentando que

Nesse quadrante, constata-se que lei municipal que disponha ser do particular a obrigação quanto à construção e manutenção de calçadas que porventura sejam contíguas aos seus imóveis, como é o caso da legislação do Município de Natal, padece de inarredável inconstitucionalidade, uma vez que a Constituição Federal de 1988 é expressa ao atribuir a competência do ente público, em cada uma das esferas federativas, para conservar o patrimônio público respectivo (BEZERRA, 2012, p. 3).

O mesmo autor, ainda em sua contestação, argumenta que “as calçadas integram o rol de bens públicos municipais e, nessa condição, devem ser construídas e mantidas pelo poder público municipal” (BEZERRA, 2012, p. 3), o que em nossa opinião parece ser o mais sensato. No entanto, considerando o caso de Ituiutaba, constatamos que a prefeitura não possui nada que regularmente ou padronize a forma de se construir e conservar as calçadas.

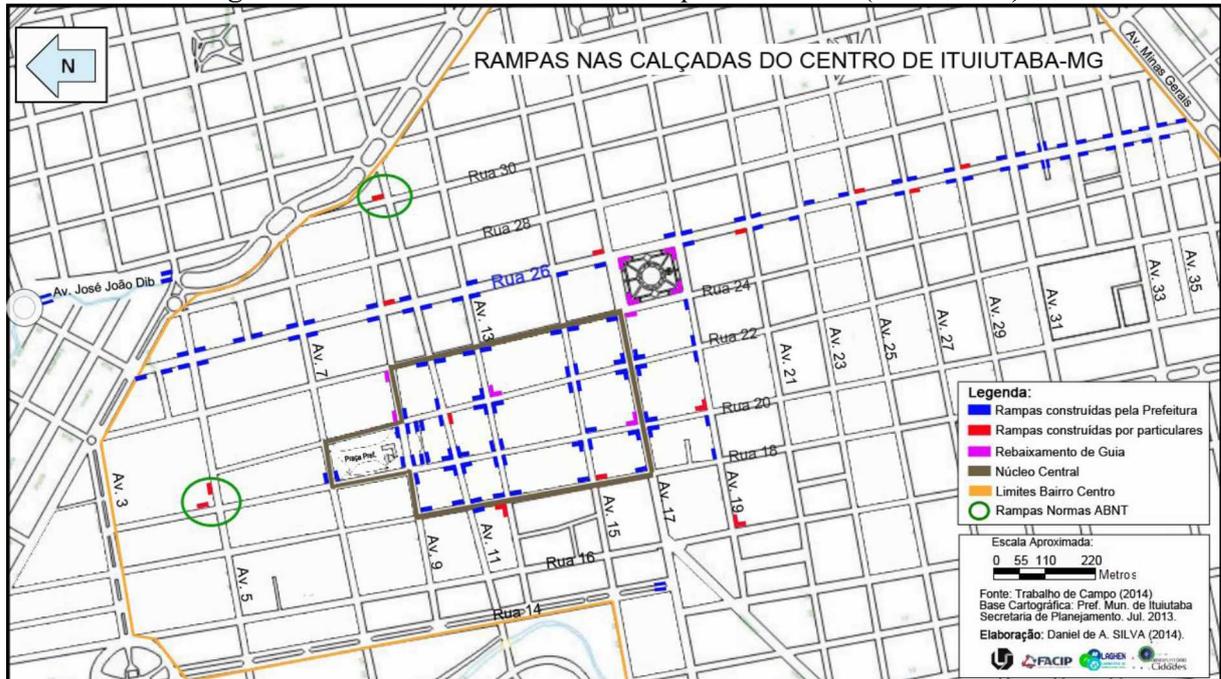
Outro fator que nos preocupa é no que tange as questões dos instrumentos de acessibilidade nas calçadas da cidade, ou seja, rampas de acesso, sinalização tátil, visual e sonora.

Iniciamos pelas rampas de acesso, levando em consideração que as mesmas têm a função de auxiliar as pessoas que fazem uso de cadeira de roda para se locomover ou pessoas que conduzem carrinho de bebês a acessar/descer a calçada. As rampas devem ser construídas seguindo um padrão de medidas e formas e elementos recomendados pela NBR 9050 (2015) da ABNT.

De acordo com Silva (2014) na área central como em todo o centro de Ituiutaba, foram identificados 164 pontos com rampas de acesso como evidencia a figura 13. Em 2016 esses locais foram revisitados e a situação permanece praticamente a mesma, exceto por algumas reformas particulares em algumas rampas, porém não foram implantadas mais rampas.

Na área central, que corresponde ao “centro comercial” não foram encontradas rampas de acordo com as recomendações da ABNT, ou seja, todas as que foram analisadas não estavam em consonância com as dimensões e condições mínimas previstas, como evidenciamos em alguns exemplos da figura 14.

Figura 13 – Centro de Ituiutaba: rampas de acesso (2014-2016).



Fonte: Silva (2014, p.97).

Figura 14 – Área Central: Rampas de acesso.



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Como evidenciam as imagens acima, as rampas existentes não estão em boas condições, algumas estão se deteriorando e outras com buracos entre o asfalto e o início da rampa (Figura 14-A), ou seja, o que era para auxiliar pessoas a acessar a calçada também se torna um obstáculo, pois não consegue subir na rampa com essas imperfeições. Já em algumas rampas esses problemas foram resolvidos, todavia foram rampas construídas por particulares, que ao reformarem suas calçadas, também o fizeram nas rampas (Figura 14- B). Outras consideradas rampas, na verdade não são rampas, o poder público pintou algumas entradas de veículos (Figura 14-C) como se fossem rampas de acesso, o que demonstra de certa forma uma despreocupação com a acessibilidade na cidade.

Enfim, as rampas existentes não atendem as especificações da NBR 9050 (2015), pois não possuem as medidas corretas, que seria no mínimo de 1,20 de largura, ou seja, todas elas estão abaixo desse número. Também, as inclinações são exageradas, o que pode fazer com o cadeirante empine para traz, provocando acidentes.

Outro ponto importante a ser considerado na circulação é a continuidade, ou seja, se em uma esquina possui uma rampa, do outro lado da via deve haver outra para complementar a circulação, o que não acontece efetivamente, existem vários pontos descontínuos, o que não faz cumprir a função da rampa.

Outro aspecto relativo as rampas são as sinalizações táteis, nenhuma rampa as possui, mas deveriam ter, pois também é recomendado como item essencial nesses equipamentos, pois auxilia os deficientes visuais a se orientarem e não tropeçarem ou pisar em falso ao se depararem com as rampas.

Nesse sentido, é necessário que o poder público tome alguma atitude no sentido de refazer ou readequar as rampas de acesso na cidade de acordo com a ABNT, como por exemplo, constatamos em projetos que estão sendo adotados em outras cidades como é o caso de Maringá-PR e como está sendo feito no centro da cidade de Guarapuava-PR (Figura 15), onde rampas estão sendo construídas seguindo todas as normas e recomendações, pois só assim, os cadeirantes circularão com segurança e independência pela cidade.

Figura 15 – Maringá e Guarapuava-PR: obras de acessibilidade, rampas de acesso (2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Assim como as rampas necessitam ter sinalização tátil, essa sinalização é um instrumento de acessibilidade indispensável nas calçadas, pois auxiliam o deficiente visual em seus deslocamentos.

A sinalização tátil de acordo com NBR 9050 (2015, p. 5) tem um “piso caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação, principalmente, às pessoas com deficiência visual”, e podem ser classificadas em: piso tátil de alerta e piso tátil direcional.

Na pesquisa realizada por Silva (2014), na área pesquisada no centro comercial, foram identificados poucos locais com a presença de sinalização tátil, e mesmo assim estavam incompletas, pois continham apenas o piso de alerta defronte alguns bancos e correios. Foram identificadas por completas em um hipermercado fora da área de pesquisa mas ainda correspondente ao centro da cidade, considerando a subdivisão dos bairros proposta pelo setor de planejamento da prefeitura municipal.

Já, em 2016, encontramos um local já esta padronizado com o piso direcional, localizado nas calçadas da Caixa Econômica Federal (Figura 16), sendo que nesse local que em 2014 existia somente o piso de alerta.

Figura 16 – Rua 22: Sinalização tátil direcional e de alerta.



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Embora seja significativo para a questão da acessibilidade, prezamos pelo entendimento de que tais aspectos precisam ser implantados baseados na ideia de qualidade, ou seja, não podemos deixar de ressaltar novamente alguns critérios não observados nesses instrumentos. Na imagem acima podemos notar que a sinalização direcional é interrompida por uma tampa na calçada, nesse caso, a sinalização de alerta deveria ser colocada ao redor da tampa, dessa forma a pessoa iria saber que ali existe uma parada e em seguida continuaria sua caminhada. Ainda referente à imagem, também faltou uma sinalização direcional indicando uma entrada para o banco, existindo somente o sinal de alerta e não levando a pessoa para a direção correta.

Entretanto, em toda a área central somente um local está com sinalização tátil de forma mais efetiva, o que nos leva a crer no descaso e a negligência dos responsáveis pela implantação de tais instrumentos, pois na NBR 9050 e nos guias de acessibilidade de vários municípios, temos exemplos e recomendações de como fazer as obras de maneira correta, no entanto, mesmo com a temática da acessibilidade sendo difundida em nossas cidades, constatamos que em alguns locais, como o caso de Ituiutaba, isso ainda pode levar algum tempo.

Em nossa busca por exemplos, vinculados com estudos de campo realizados durante a pós-graduação observamos em cidade como o caso de Guarapuava-PR, as obras de acessibilidade já são uma realidade, como evidenciamos alguns exemplos relativos às rampas na figura 16, e no caso da sinalização tátil não fica a desejar, a figura 17 traz alguns exemplos da cidade em relação a implantação desses instrumentos.

Figura 17 – Guarapuava-PR: obras de acessibilidade - Sinalização Tátil (2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Considerando a cidade paranaense e sua área central, podemos constatar que a solução para a acessibilidade é simples, além da sinalização tátil, rampas, fazendo com que ocorra simultaneamente a revitalização das calçadas, já com um padrão definido e baseado nos aspectos normativos. O caso de Guarapuava deixa claro que em Ituiutaba também é possível fazer acontecer, falta uma mobilização e sensibilização de nossos gestores para a perspectiva de pensarmos a cidade para as pessoas, pois a informação está disponível e a solução também, é preciso menos discurso e mais ação, pois muitas pessoas necessitam desses instrumentos para poder acessar e permanecer circulando pela cidade.

Enfim, em relação às calçadas da área central de Ituiutaba, pouco se alterou do quadro encontrado em 2014, para os problemas identificados naquela época praticamente não se deu solução, sejam eles relacionados aos obstáculos, irregularidades nos pisos, ou dos instrumentos de acessibilidade. Dessa forma, baseados nos aspectos aqui analisados, concluímos que a acessibilidade nas calçadas do centro de Ituiutaba é precária e, a partir disso, trazemos a seguinte reflexão e questionamento: *se na área central da cidade encontramos fatos como estes evidenciados, imaginamos os locais afastados do centro, como estão?*

3.1.2 - As calçadas para além da área central

Após pesquisarmos as calçadas do centro da cidade, utilizando-nos dos mesmos procedimentos metodológicos, investigamos como estão as mesmas nos locais mais afastados do centro, caracterizando-as, baseados na mesma perspectiva de compreensão da vida cotidiana das pessoas que circulam pela cidade. Assim sendo, elencamos nessa etapa as seguintes vias de circulação: a) Avenida Napoleão Faissol, que perpassa os bairros Alvorada, Lagoa Azul, Marta Helena e Platina; b) Rua 22 (Pepino Laterza), no Bairro Tupã e Independência. A motivação e definição desses recortes parte do princípio de que por essas vias circulam um volume significativo de pessoas diariamente, por vários motivos, além de caracterizarem, de certa forma, uma continuidade, numa relação da área mais central com áreas mais periféricas. Nesse sentido, realizamos uma abordagem sobre as calçadas existentes nessas avenidas, realizando um diagnóstico em relação às condições atuais das mesmas, pois sendo o local nato do pedestre, é imprescindível a sua boa qualidade.

Sendo assim, para analisar as avenidas citadas no que tange as condições das calçadas, através da pesquisa em campo, nos atentamos para os mesmos aspectos adotados anteriormente na área mais central. Dessa forma, analisamos as medidas, se a largura das calçadas oferece conforto e independência para que as pessoas circulem por ela. Concomitantemente, foi identificada no espaço das calçadas a presença de barreiras e obstáculos que se tornam entraves para o movimento cotidiano do cidadão em seu deslocamento, portanto ser livre de barreiras. Nesse sentido, procuramos identificar os tipos de barreiras existentes (móveis e fixos), para que as mesmas possam futuramente ser removidas, ou no sentido de amenizar determinados problemas de acesso.

Avenida Napoleão Faissol

A Avenida Napoleão Faissol (ANF) é umas das “portas” de entrada de Ituiutaba, pois faz interseção com a BR-365, rodovia que margeia a cidade. Assim, o acesso das pessoas que vem de cidades vizinhas como Santa Vitória e Gurinhatã, além de cidades do Sudoeste Goiano, da Zona Rural de Ituiutaba, além dos funcionários das usinas de biocombustíveis que transportam seus funcionários, toda essa circulação se dá por meio dessa essa avenida. A avenida ainda é via de ligação de muitos bairros do setor oeste às avenidas que fazem ligação ao centro da cidade.

A extensão da ANF é cheia de contrastes quanto a sua configuração, onde nas proximidades da BR-365 encontram-se algumas empresas ligadas aos setores da agricultura, mais adiante, existem residências de um conjunto habitacional, defronte a essas casas do outro lado da via encontramos um comércio ligado ao setor automotivo como de autopeças, ferrovelho e oficinas, ainda é possível notar a presença de empresas do ramo do transporte e logística.

Podemos destacar outras variedades de comércio, uma concentração mais intensa na avenida, pois a mesma funciona como um “local mais dinâmico”, existindo ali farmácias, sorveterias, padarias, salão de beleza, lojas de roupas e utensílios, além de um Supermercado, que em nossa observação é um dos principais locais visitados, pois existe dentro do mesmo um restaurante bastante frequentado e uma agência lotérica, que às vezes até gera certo tumulto ao local, devido o grande volume de pessoas a procura dos serviços oferecidos.

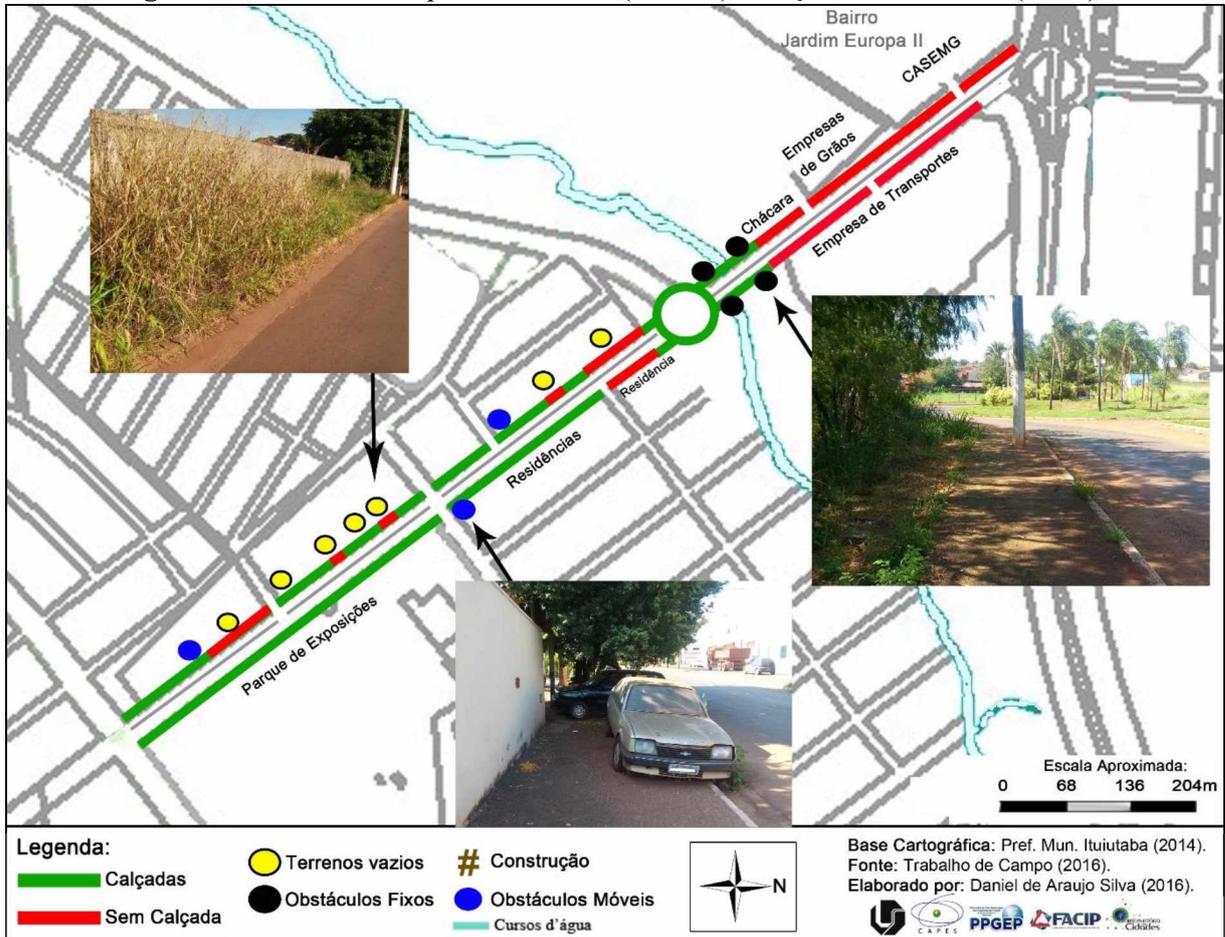
Dessa forma, muitas pessoas encontram nesse local quase tudo ou boa parte do que precisam de mais urgente para seu cotidiano e, dessa forma, não precisam se deslocar ao Centro da cidade para realizar suas tarefas e honrar compromissos, ou seja, esse local com essas características exerce uma dinâmica importante no contexto da cidade.

Nesse sentido, a via é bastante movimentada, tendo um fluxo intenso de circulação, tanto de automóveis nos dois sentidos, quanto de pedestres, estes últimos principais atores e que por quem são os alvos dessa pesquisa. Diante da importância da avenida e de sua característica, elencamos a ANF como uma das vias a serem pesquisadas, nos atentando em princípio em analisar as condições das calçadas, pois são nelas que as pessoas circulam, vão e vem, ou simplesmente permanecem durante suas viagens como pedestres.

Após o trabalho de campo e análise dos dados, realizamos o tratamento digital e um mapeamento da avenida com todas as informações contidas. Para um melhor aproveitamento visual e analítico, o tratamento cartográfico e a análise da avenida se deu a partir da

segmentação de duas partes distintas da mesma. Portanto, assim analisamos a ANF em sua primeira parte (Figura 18).

Figura 18 –Avenida Napoleão Faissol (Parte 1): Calçadas analisadas (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

A primeira parte da ANF é caracterizada pelo multiuso da terra, encontramos áreas residenciais, áreas comerciais e áreas com algumas indústrias, sobretudo na área mais próxima a BR-365.

Esta parte da avenida sempre foi caracterizada com a presença de indústrias ligadas ao ramo de grãos, talvez atraídas pela unidade da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (CASEMG). Também outra grande empresa que por ali se encontra é a empresa de Transportes Sopro Divino. Ambas as empresas ocupam uma grande porção do local.

Em relação às calçadas, essas são inexistentes naqueles locais, atualmente a ANF se encontra duplicada, o que gera uma maior circulação de veículos, e também de pedestres pela via, principalmente após a implantação do conjunto habitacional Jardim Europa II, localizado por detrás da CASEMG. O que outrora era um local sem grande circulação de pessoas, agora apresenta outra realidade, portanto, a calçada passa a ser imprescindível. Conforme a figura 19

acima disposta, não existem calçadas em ambos os lados da via na porção que abriga as empresas supracitadas, as calçadas terminam seu contínuo nos limites da empresa Sopro Divino, sem mencionar que constatamos no local que os postes estão afixados de maneira que se tornem obstáculos fixos aos pedestres, os postes deveriam estar na faixa de serviços. Contudo, na porção onde estão as empresas, se não existem calçadas, os outros itens que aqui avaliamos também não vão constar, o que se torna uma dificuldade, ocasionando insegurança aos moradores e trabalhadores que por ali necessitam circular, sobretudo crianças que vão à escola por essa avenida. Uma pergunta “fica no ar”: esse local não é percebido pelos setores de planejamento do poder público? Tendo visto que as empresas já estão estabelecidas ali por mais de trinta anos. Assim, aquela porção da ANF necessita urgente de calçadas e, conseqüentemente, de todos os itens que as acompanham para a segurança de todas as pessoas que delas dependem para exercerem o direito de ir e vir nessa parte da cidade.

Já, na porção média da ANF, existe um misto, de um lado da via parte de um conjunto habitacional existente a mais de 35 anos, o Conjunto Avandava, e do outro lado, a parte mais recente e pós duplicação da avenida, encontramos diversos ramos de comércio e serviços relacionados a materiais de construção, oficinas mecânicas e auto peças. Aqui notamos que somente em alguns locais não existem calçadas, sendo esses terrenos baldios (sem benfeitorias). Nesses locais, a “caminhabilidade” pode ser considerada como positiva, visto que as calçadas são de uma largura aceitável para a circulação e estão com pisos que permitem um caminhar seguro, sem riscos de escorregões ou de tropeçar em buracos, pois os mesmos existem, porém com pouca frequência.

No entanto, encontramos locais com a presença de obstáculos móveis, ou seja, aqueles que podem ser retirados num curto período de tempo como é o caso dos mostruários de comércio, foi registrado um fato relacionado com esse aspecto no trabalho de campo. Porém, noutro local, funciona uma oficina mecânica, que deixa os carros a serem consertados pela via e até mesmo na calçada (Figura 19), atrapalhando diretamente a circulação dos transeuntes, tendo que imediatamente se aventurar na via de rolamento junto ao trânsito de veículos para continuar sua caminhada. Novamente, outro caso em que a fiscalização de postura do município deveria atuar. Quanto à acessibilidade, o cenário é preocupante, pois não encontramos nenhum instrumento, o que responde a uma hipótese levantada no início deste item, nos bairros afastados do centro no que tange a acessibilidade, a mesma é inexistente.

Figura 19 – Obstáculos móveis: automóveis obstruindo a calçada em Ituiutaba (2016).



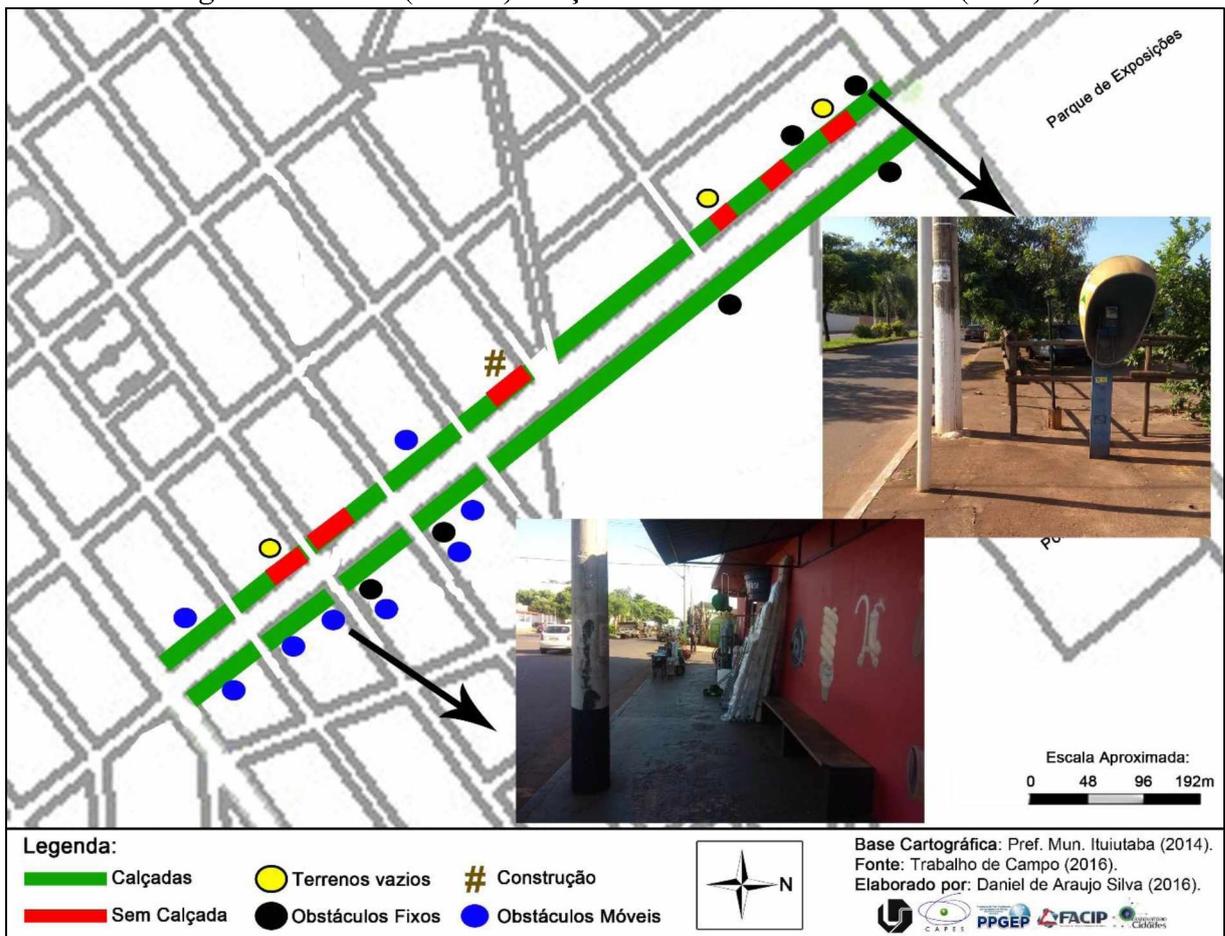
Foto: Daniel de Araujo Silva (2016).

Na última porção desta parte da ANF, temos situado o “Parque de Exposições JK”, que possui calçadas largas, utilizadas pelos praticantes da caminhada nos finais de tarde e, é claro, pela população que por ali precisa circular considerando suas práticas cotidianas. No entanto aquelas calçadas estão sempre passando por reformas, porém, apenas pontuais em buracos que vão se formando, o que deixa o piso irregular, influenciando na locomoção das pessoas, ou seja, novamente a acessibilidade é prejudicada.

Notamos alguns obstáculos móveis, mas que não atrapalham a circulação, terrenos vagos são encontrados e conseqüentemente sem calçadas em alguns pontos. Por outro lado, existem pontos com terrenos baldios em que os proprietários construíram muros e pavimentaram a calçada e, dessa forma, deveriam fazer todos os donos de terrenos na cidade.

Na Parte 2 da ANF (Figura 20), encontramos um cenário no qual majoritariamente a porção é comercial, salvo alguns casos isolados de algumas residências. Contudo, as calçadas são bem mais largas que as encontradas em outros pontos e também constatamos que estão em melhor estado de conservação, talvez por ser um setor mais comercial, prezem pelo bem estar do consumidor.

Figura 20 - ANF (Parte 2): calçadas analisadas em Ituiutaba (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Em alguns pontos não existem calçadas, neles os terrenos são constituídos de lotes vazios. Em outro caso, uma construção estava em curso, por este fato a calçada iria ser feita no decorrer da construção. Novamente não existe acessibilidade em sua amplitude, sem rampas, sem sinalização, assim como em toda extensão desta avenida.

Em relação aos obstáculos (Figura 21), a maioria deles móveis, estes são formados por toldos, ambulantes e mercadorias espalhadas na calçada. Os toldos (Figura 21 - A) são abertos quando da incidência do sol no sentido da entrada da loja, porém, para estarem de acordo com o código de postura, devem estar dispostos a altura mínima e na faixa de serviços, esses estavam no meio da calçada e com altura baixa, o que além de atrapalhar a circulação na calçada, poderá algum deficiente visual bater com a cabeça ou corpo no mesmo. Também encontramos vários locais onde o comércio expõe suas mercadorias na calçada (Figura 21 - B), alguns as dispõem de maneira que não atrapalha a circulação, mas a maioria coloca de qualquer forma (exagerado) e em qualquer lugar, não dando espaço para ninguém transitar por ali. Contudo, também existe

a presença de variados ambulantes que ocupam as calçadas, de forma desordenada com “carrinhos”, atrapalhando também a circulação por ali.

Figura 21 – ANF: obstáculos Móveis nas calçadas em Ituiutaba (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Quanto aos obstáculos fixos, destacamos o exemplo de um restaurante, que dispôs um cercado (Figura 22 - A) que avança os limites da calçada, diminuindo potencialmente a área livre para circulação, isso se agrava em determinado ponto onde está localizado um poste. Em outros locais, encontramos estacas ou pedaços de madeiras (Figura 22 - B). Acreditamos que seja costume antigo, uma vez que essas estacas serviam para amarrar cavalos na porta dos estabelecimentos, porém esses postes estão atrapalhando a circulação, esses estão posicionados em duas esquinas, o que atrapalharia um cadeirante de passar por ali. Outra forma de obstáculo fixo, diz respeito às árvores, ornamentos e postes mal colocados no centro da calçada (Figura 22 - C) quando a mesma é estreita já atrapalha, por si só, muitas árvores são plantadas de forma incorreta, sem falar que algumas com características de grande porte, onde as raízes se expandem avançando à calçada.

Figura 22 – ANF: obstáculos fixos nas calçadas em Ituiutaba (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

De modo geral, quando encontramos calçadas, a grande maioria está com um tamanho considerado aceitável, média de 3 m de largura em quase toda extensão da avenida. Os tipos de pisos variam (paralelepípedo, cimento, cerâmica, dentre outros). O importante é que os pisos permitem uma circulação adequada aos pedestres e aos cadeirantes que também pode rodar, mesmo que na esquina não possua rampas de acesso, exceto os de paralelepípedos, pois pode causar trepidação no movimento da cadeira.

Porém cabe ressaltar que nenhum ponto desta avenida foi encontrado algo que remeta a acessibilidade, ou seja, uma pessoa com mobilidade reduzida tem seu direito de ir e vir cerceado ao tentar circular por essas avenidas. Quanto aos terrenos vazios ou baldios, notamos que a maioria traz consigo a não pavimentação da calçada, o que deveria ser fiscalizado pelo poder público municipal, visto que alguns terrenos possuem muros e calçadas, mesmo sendo vazios. Os obstáculos citados, móveis ou fixos, são apenas aqueles que de alguma forma atrapalham a circulação na calçada, outros objetos que estavam dispostos na calçada, mas que não atrapalham e/ou deixam 1,20 m para a circulação não foram apontados no mapa, portanto, de acordo com o código de postura e a ABNT, a reserva da faixa de serviços é justamente para que estes

equipamentos possam ser alocados, e assim evitar que eles atrapalhem o fluxo de circulação nas calçadas.

Rua 22 (Pepino Laterza)

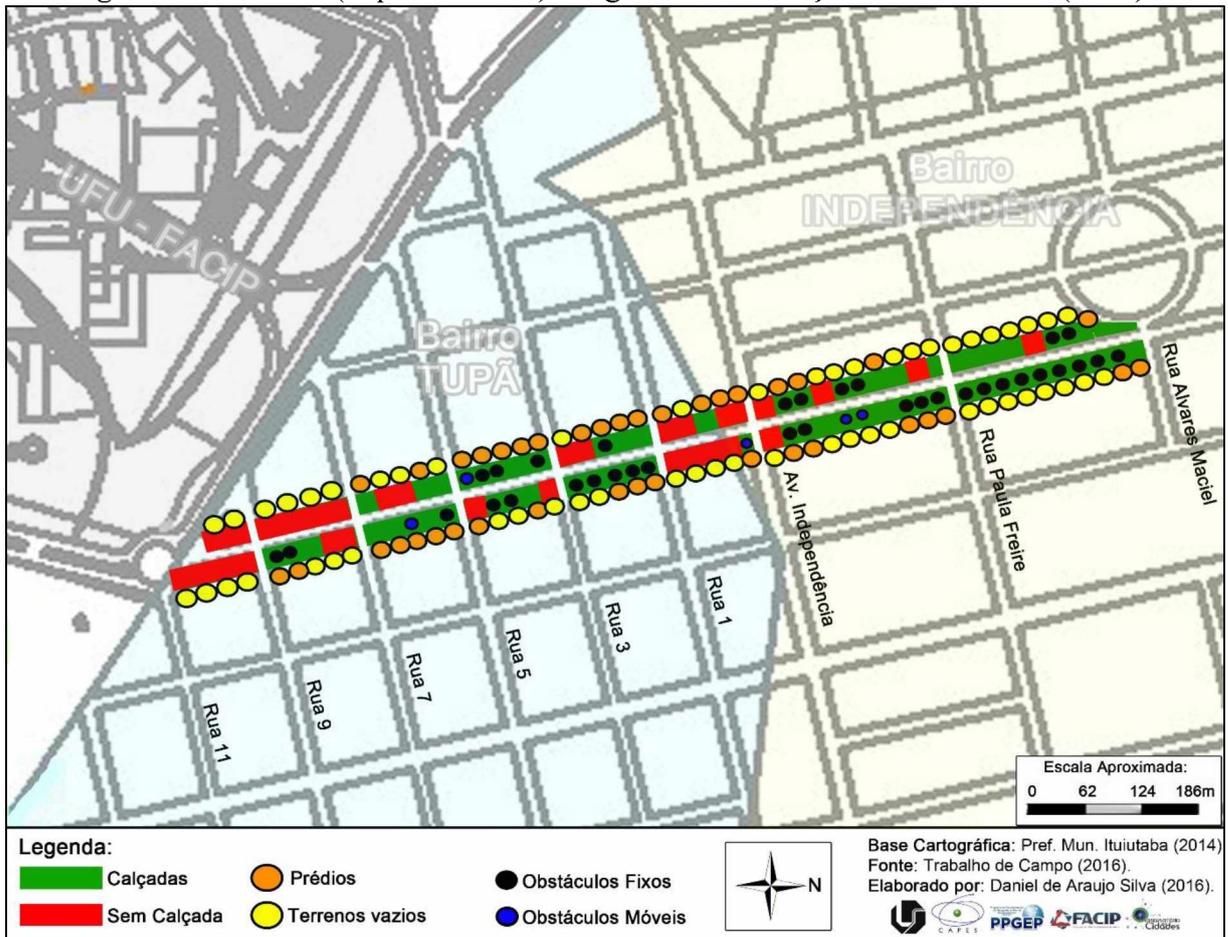
Ainda analisando as condições das calçadas das vias para além do centro da cidade, passamos a relatar o diagnóstico da Rua 22 (Pepino Laterza), que está localizada na porção sul da cidade, perpassando os bairros Tupã e Independência, ou seja, em área oposta a da Avenida Napoleão Faissol. A definição desta via se justifica pelo fato do local ter um alto volume de circulação tanto de veículos e principalmente de pedestres. Dentre os motivos, destacamos a presença do campus da UFU/FACIP que há dez anos iniciou suas atividades no Bairro Tupã, alterando a dinâmica daquele local.

Antes da presença da universidade, o bairro era praticamente esquecido pelo poder público, que apesar de já ter muitos anos de existência, as condições do bairro eram precárias no que tange a infraestrutura e a oferta dos serviços públicos básicos. Posteriormente, já com o campus estabelecido, parte da infraestrutura enfim chegou ao bairro, para atender as necessidades da comunidade acadêmica, e dessa forma os moradores locais foram beneficiados com as melhorias, e fica a reflexão: se a universidade fosse implantada em outro local, o Bairro Tupã teria essa melhora em sua infraestrutura?

Enfim, o acesso até a universidade se dá principalmente pela Rua 22 (Pepino Laterza), conseqüentemente esta via se dinamiza no sentido da circulação de veículos e pessoas, e nossa atenção se volta para os pedestres, pois como já dissemos, as ruas são pensadas para os automóveis, pois as ruas foram asfaltadas (para os automóveis). Contudo, a via para os pedestres, as calçadas também foram implantadas? Sendo assim se torna importante a análise das calçadas, pois seria por elas que as pessoas deveriam circular com conforto e segurança.

Assim, foi realizado um diagnóstico em relação às calçadas da Rua 22 (Pepino Laterza), observando os mesmos aspectos avaliados nas outras avenidas trabalhadas nessa pesquisa, como a estrutura, dimensões, conforto, segurança e principalmente a acessibilidade. Dessa forma, como resultado foi elaborado uma representação com os principais resultados encontrados em campo em relação às condições das calçadas. Portanto, através da figura 23, discutiremos todos os aspectos dessa via.

Figura 23 – Rua 22 (Pepino Laterza): diagnóstico das calçadas em Ituiutaba (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

O bairro Tupã apesar de ser considerado como área urbana, possui características que lembram a zona rural, pois até então era localizado no extremo da malha urbana com a presença de várias chácaras, pois como a infraestrutura urbana era mínima, as vias do bairro eram de pouca circulação. Após a universidade e o asfalto, a circulação passou a ser mais dinâmica e, dessa forma, nossa preocupação se volta para as pessoas que utilizam desta via.

Nesse sentido, ao percorrer a rua, um primeiro aspecto que nos atentamos na observação era para a existência ou não das calçadas, pois como boa parte da rua ainda não possuía pavimentação asfáltica, conseqüentemente também não existiam calçadas. Contudo, o bairro vem se transformando, com construção de várias casas, prédios e condomínios, devido à presença da universidade e suas demandas, principalmente para moradia dos estudantes.

Iniciamos nossa abordagem tratando do tamanho das calçadas. Nos locais onde encontramos a presença delas, as dimensões são satisfatórias, medindo todas acima de 1,50 metros, o que está de acordo com a média recomenda pela NBR 9050 da ABNT. Por outro lado,

também constatamos que a via ainda possui vários pontos que não possuem calçadas, havendo pontos descontínuos, ou seja, há calçada em um lote, porém, no próximo não existe.

Um dos principais problemas identificados foi a presença de obstáculos, mesmo com a boa dimensão das calçadas, algumas barreiras atrapalham e até impedem o pedestre de por ali circular. Assim, em locais onde existem calçadas, o que seria um ponto positivo para os pedestres, ao mesmo tempo se torna um inconveniente, pois encontramos diversos tipos de obstáculos, sendo eles fixos e móveis (Quadro 3)⁶

Quadro 3 – Rua Pepino Laterza: relação de obstáculos encontrados nas calçadas (2016).

Tipo de obstáculo	Obstáculo	Quantidade
Fixo	Mato	13
Fixo	Pavimento quebrado, deteriorado ou com buraco	3
Fixo	Árvore	7
Fixo	Barreira Arquitetônica	8
Fixo	Poste/Hidrante	2
Móvel	Mercadorias	1
Fixo	Resto de material de construção	1
Móvel	Mesas e cadeiras de bar	1
Total		36

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Para um deslocamento com segurança e conforto, não basta que apenas o pavimento da calçada esteja regular, inegável que já é um bom começo, entretanto, outros fatores dificultam a circulação, como é o caso da presença dos obstáculos acima listados.

Nas calçadas da Rua 22 foram identificados 36 obstáculos, sendo eles fixos e móveis, o que evidencia que em quase todas as porções constituídas de calçadas existem obstáculos. Ou seja, quando o pedestre finalmente encontra uma calçada, na mesma existem as barreiras.

O mato alto, por exemplo, é considerado um obstáculo fixo e que causa grandes transtornos, principalmente para o pedestre. Nesses locais a falta dessa pavimentação está diretamente ligada aos terrenos vazios⁷, que na maioria dos casos o mato alto é característico, o que representa variáveis negativas como, por exemplo, a proliferação de animais peçonhentos e de vetores de epidemias como a dengue, outra questão é que o local pode trazer insegurança para os transeuntes.

⁶ Foram enumerados apenas os obstáculos encontrados onde existiam calçadas pavimentadas. Obstáculos Móveis são aqueles que podem ser retirados e liberando o espaço imediatamente; Obstáculos fixos são aqueles que não podem ser removidos imediatamente; Barreiras arquitetônicas são aquelas construídas nas calçadas (desniveladas, degraus) que impedem a circulação regular das pessoas.

⁷ Adotamos este termo para referir aos terrenos que não possuem construção e que estão sem utilização.

A figura 24 representa apenas um dos pontos da via em que o lote está com a presença total de mato tomando conta do local que seria para uma calçada, o que se repete em vários pontos da via.

Figura 24 – Rua 22 (Pepino Laterza): lotes tomados pelo mato (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

É possível notar que em certo ponto existe um pedaço de calçada por onde o pedestre circula, contudo, logo é impedimento de continuar por ali (Figura 24-A), pois a calçada finda com o início do outro lote, este tomado pelo mato, e assim o pedestre tem que utilizar a via de rolamento (Figura 24-B), o que se torna um perigo iminente, devido a circulação de veículos, podendo causar atropelamentos, por exemplo.

Por outro lado, nem todo terreno vazio necessariamente significa que ali veremos puro mato, em alguns locais constatamos que os lotes estão cercados por muros e com a calçada pavimentada (Figura 25). Contudo, na maioria dos casos a pavimentação não está em boas condições, algumas já deterioradas, outras com entulho, restos de construções e o mato crescente, e algumas onde mesmo com a calçada o mato já tomou conta, o que demonstra que os donos do terreno não dão a devida manutenção.

Figura 25 – Rua 22 (Pepino Laterza): terrenos vazios com calçadas (2016).

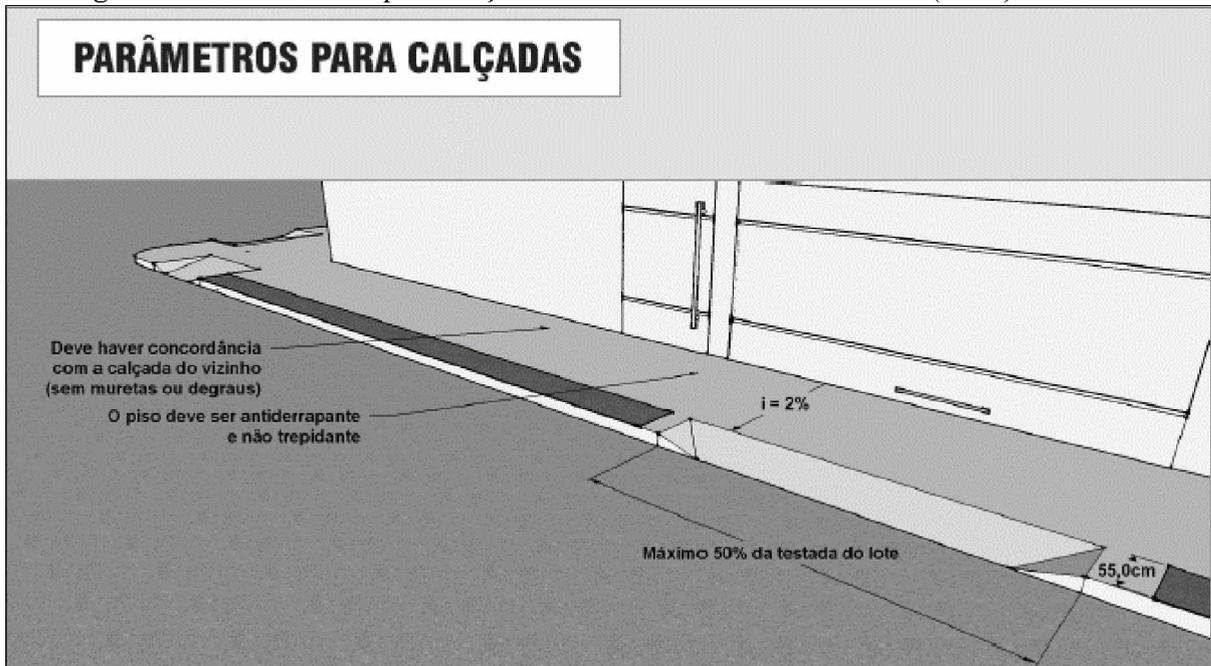


Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, mesmo com a calçada presente, a mesma não cumpre sua função, pois vários elementos externos a ela dificultam e/ou impedem as pessoas de circularem por ali. Acreditamos que o poder público deveria atuar na fiscalização destes lotes, tanto para aqueles que ainda não possuem calçadas, como os que possuem e não cuidam com a manutenção das mesmas.

Outros dois tipos de obstáculos fixos bastante encontrados em calçadas de todo Brasil, são as calçadas quebradas/buracos e as chamadas barreiras arquitetônicas, são elevações, degraus, divisórias de lotes, rampas para subida/descida de veículos, dentre outros. Para uma pessoa que circula sem nem nenhuma dificuldade motora, essas formas podem até não ser obstáculos, contudo, para uma pessoa com mobilidade reduzida aquilo realmente impede sua circulação. Conforme a figura 26, que através das normas da ABNT e demais guias sobre calçadas recomendam que uma calçada deve ser regular e sem ondulações, e no caso rampas de entrada de veículos deve ser feito um rebaixamento na guia dentro do limite da faixa de serviço apenas, o restante deve ser feito do terreno pra dentro do proprietário, dessa maneira não atrapalha as pessoas em seus deslocamentos.

Figura 26 – Parâmetros para calçadas de acordo com a NBR 9050 (2015) da ABNT.



Fonte: Cartilha de Acessibilidade de Uberlândia (2014, p. 23).

Contudo, é fácil encontrar essas barreiras, na Rua 22 identificamos 10 locais com esses tipos de obstáculos, como evidencia a figura 27-A.

Ainda sobre os obstáculos fixos, destacamos na figura 27-B árvores, postes e hidrantes, é notório e claro que necessitamos tanto dos benefícios das árvores como dos serviços dos equipamentos, no entanto todos eles têm um local apropriado na calçada. A NBR 9050 (2015, p. 74) recomenda a implantação destes elementos na faixa de serviço, que “serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m”, ao lado do meio fio. Este espaço é justamente para não obstruir ou atrapalhar a circulação e o fluxo do passeio nas calçadas. No caso, deste equipamento na Rua 22 estão irregulares e deveriam ser remanejados para o devido local.

Figura 27 – Rua 22 (Pepino Laterza): obstáculos fixos (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Outro tipo de obstáculo encontrado nesta via foram os móveis (Figura 28), estes de certa forma podem ser removidos a qualquer momento, o que também não evita transtornos, pois atrapalha o pedestre. Identificamos no comércio local dois casos, o primeiro, um bar que dispõe mesas e cadeiras, o outro, uma loja, que expõe seus produtos por toda a calçada, assim, uso do público em prol do privado, que aliás, priva as pessoas de por ali circularem com conforto.

Figura 28 – Rua 22 (Pepino Laterza): obstáculos móveis (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

No que tange a acessibilidade, principalmente para as pessoas com mobilidade reduzida, esta via não é recomendada para circulação. Primeiramente pela falta de calçadas ao longo de sua extensão, assim quem se arrisca nela é obrigado a circular durante grande parte do tempo na via de rolamento e assim correndo risco em meio aos automóveis. E mesmo no caso da existência das calçadas, os obstáculos estão presentes em todas elas, mato, buraco, elevações, árvores e postes, dificultando/impedindo o deslocamento por ali. No entanto, o poder público instalou algumas rampas de acesso para cadeirantes nas ruas paralelas a Rua 22 (Figura 29), porém de que adianta esses equipamentos se não há continuidade das calçadas, ficando essas rampas inutilizadas.

Figura 29 – Bairro Tupã: rampas de acesso em locais inadequados (2016).



Fonte: Daniel de Araujo Silva (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Mesmo assim, registramos algumas dessas rampas, onde observamos a ineficiência das mesmas e dos gestores que planejaram sua instalação. Claro que o que almejamos enquanto cidadãos é a implantação de rampas por todos os lados, pois iriam facilitar a vida das pessoas que necessitam, mas da maneira que essas estão sendo feitas acabam por evidenciar, de certa maneira, um desrespeito para com as pessoas.

Na verdade, compartilhamos da ideia de que há uma urgência no sentido das garantias mínimas para atender as expectativas daqueles que precisam destes equipamentos, uma rampa não faz sentido sem calçadas para a circulação, nesse caso a opção é a via de rolamento. É notório também, o descompromisso com a construção de determinados instrumentos de acessibilidade, pois existem rampas que “vão do nada, pro lugar nenhum”, rampas isoladas em meio ao mato, rampas afixadas diretamente no solo, outras nem são colocadas, apenas pintam o símbolo da acessibilidade em entrada para veículos, enfim, são utilizadas no sentido de que estão promovendo a acessibilidade na cidade.

Portanto, no que tange as calçadas analisando a cidade como um todo, através da pesquisa tanto na área central como fora dela, constatamos que os conflitos existem, e sob diversas variáveis, assim, avaliamos que no centro as calçadas estão mais cuidadas e em melhores condições no que diz respeito aos pavimentos, dimensões e instrumentos de acessibilidade nelas contidas. Contudo, de acordo com a condição dos instrumentos encontrados no centro, na maioria dos casos fora do padrão ou desgastados, esses não cumprem suas funções. Ou seja, as calçadas necessitam ter manutenção, atualização e fiscalização, para que atenda as pessoas que nelas circulem, principalmente aqueles com mobilidade reduzida. Quanto às calçadas para além do centro, é necessário pensar em uma relação com o direito ao acesso, ou a acessibilidade à cidade ou parte dela, pois essas áreas são esquecidas pelo poder público, tanto em nível estrutural como em relação às fiscalizações, e ainda, principalmente à acessibilidade local para as pessoas circularem com conforto e independência.

Mas, enfim, pensando no direito à cidade, ou seja, de ir-e-vir com segurança, conforto e autonomia, considerando nossa proposta de continuidade do cotidiano do pedestre que circula pelas calçadas até o momento de cruzar uma avenida, seja pela faixa de pedestres nos semáforos, ou então por travessias elevadas, precisamos saber como estão estes instrumentos e sua relação com as pessoas? O que passaremos a tratar na sequência.

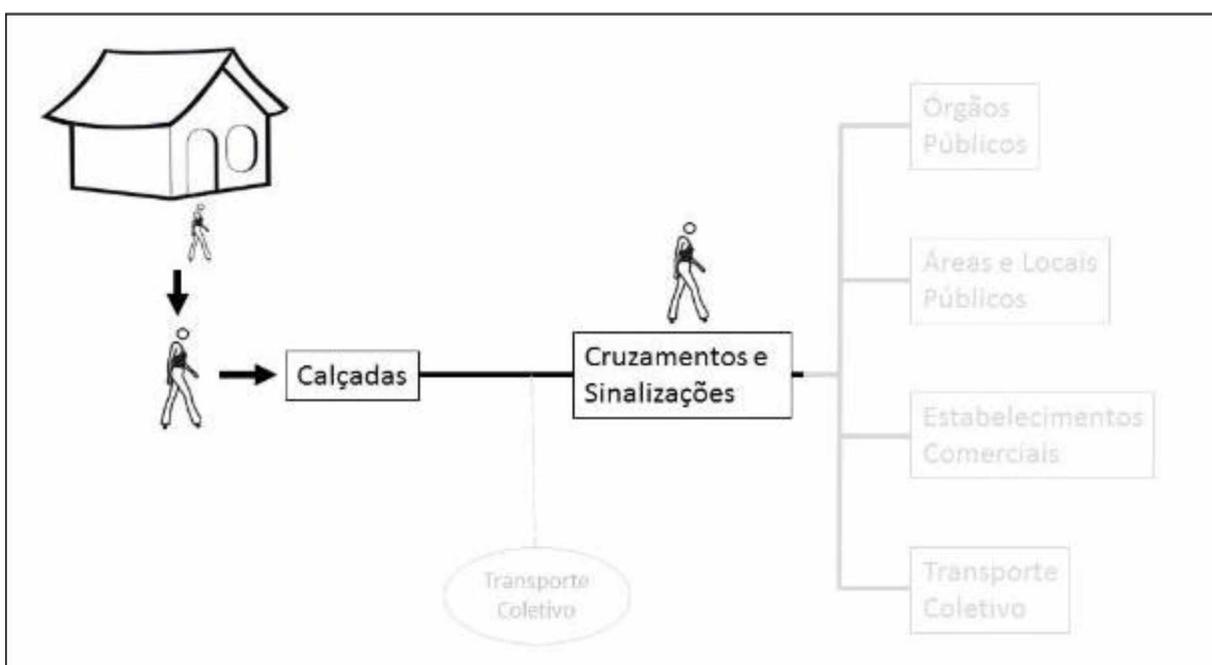
3.2 - CRUZAMENTOS E SINALIZAÇÕES: a travessia dos pedestres

Antes de entrar em um veículo para dirigi-lo e após descer do mesmo, somos todos pedestres.
Silva (2016).

Travessia Elevada da Avenida José J. Dib.



Autor: Daniel de Araujo Silva (2016).



Org.: Daniel de Araujo Silva (2017).

As vias públicas vêm se tornando um verdadeiro “campo de batalha”, onde as pessoas que circulam por elas a pé, sobre cadeira de rodas, ou demais veículos não motorizados, disputam espaço com automóveis, estes cada vez mais numerosos e tendo certa “preferência” no trânsito, como afirma Yabiku (2006, p. II - 10), quando diz que “a cidade é adaptada ao automóvel, os espaços públicos essencialmente às ligações de trânsito ou de passagem, perdendo-se as qualidades de hospitalidade e de sociabilidade [...]”. Ou seja, na maioria dos casos, para uma pessoa atravessar determinada avenida deve tomar extremo cuidado para não ser atropelado, pois os veículos transitam em alta velocidade e quase sempre não respeitam o pedestre.

Diante disso, através de nosso procedimento metodológico utilizado, já analisamos as calçadas como primeiro instrumento a ser utilizado pelo pedestre ao sair de casa, nessa seção abordaremos o próximo passo, continuando a “saga” do pedestre para realização de suas rotinas cotidianas. Assim, trataremos a seguir, dos aspectos relacionados à sinalização e cruzamentos das vias sob a ótica da segurança e conforto dos pedestres que necessitam transpor as ruas e avenidas da urbe. Dessa forma, abordamos os seguintes instrumentos: semáforos, faixas de travessias de pedestres, sendo elas simples e elevadas, bem como todos os aspectos envolvidos no contexto desses instrumentos. Vale ressaltar, novamente, que tratamos sempre de pontos da área central e locais para além do centro.

Ressaltamos que foi trabalhado com as faixas horizontais somente nos cruzamentos pertencentes ao mesmo recorte espacial trabalhados nas calçadas, quanto à área fora do centro, abordamos as faixas que pertencem ao cruzamento dos semáforos analisados. Contudo, as faixas horizontais elevadas foram analisadas de forma geral, ou seja, no contexto da cidade como um todo. Assim, abordaremos em primeiro plano nesse item, o contexto das travessias elevadas, posteriormente, trataremos das faixas horizontais e, por fim, da sinalização semafórica.

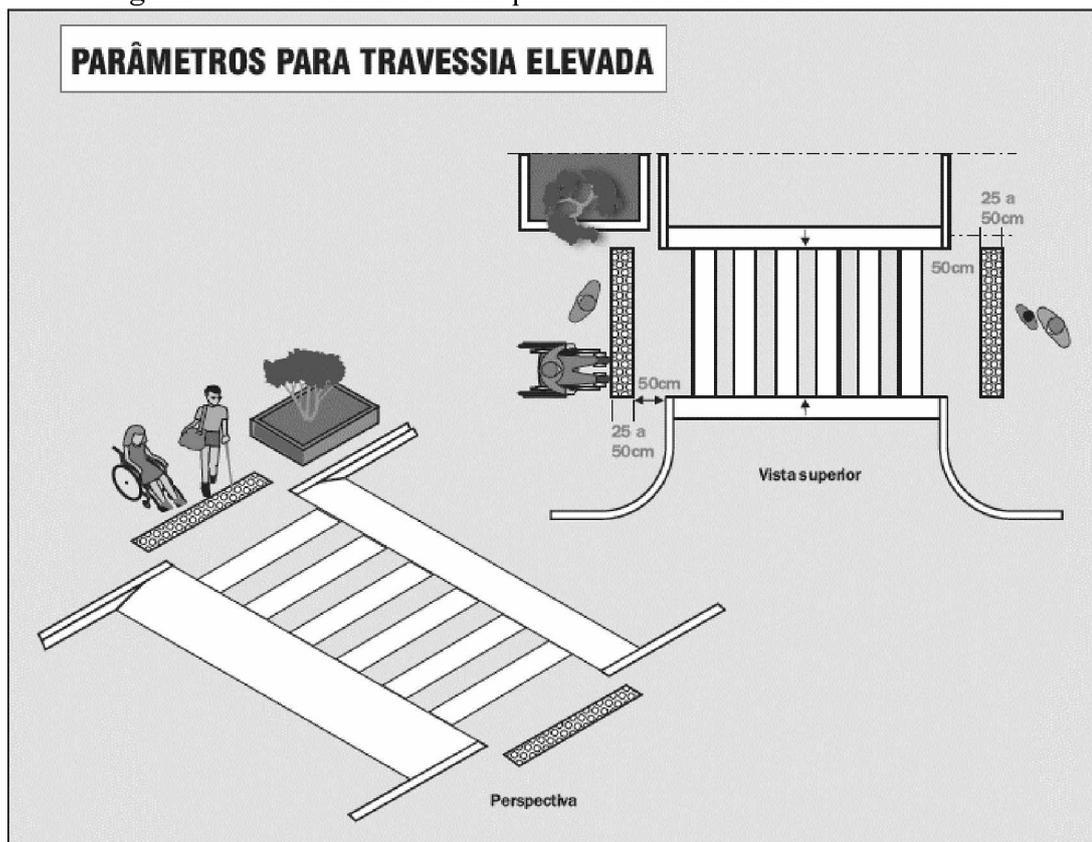
3.2.1 - Travessias elevadas

Diante do exposto, para a segurança daqueles que atravessam as vias, devem ser implantadas faixas de travessias de pedestres, nelas, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2008) em seu Artigo 70, “os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código”. Dessa forma, é através desse instrumento horizontal de sinalização, a forma mais segura para travessia

de ruas e avenidas, priorizando o tráfego de pedestres é a continuação da pavimentação do passeio na via de circulação de veículos, isso faz com que a velocidade dos carros diminua, facilitando a travessia (DUARTE, LIBARDI e SANCHEZ, 2011).

Contudo, existe outra vertente das faixas de travessia de pedestres, são as travessias elevadas, também chamadas de faixa elevada de pedestres, ou “faixas elevadas” como se refere a ABNT. De acordo com sua norma NBR 9050 (2015, p. 4) são definidas como sendo uma “elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa de travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar o leito carroçável às calçadas em ambos os lados da via”. Diante disso, se torna relevante explicitarmos aqui, conforme exemplo da figura 30, os parâmetros para esse tipo de equipamento, que além das características inerentes a ele citadas, devem provir de sinalização podotátil no seu início e no final, a fim de contemplar as pessoas com deficiência visual.

Figura 30 – Travessia elevada: parâmetros de acordo com NBR 9050.



Fonte: Cartilha de Acessibilidade de Uberlândia (2014, p. 22).

Portanto, as travessias elevadas facilitam o deslocamento das pessoas, principalmente para aquelas com mobilidade reduzida, pois estando no mesmo nível da calçada, favorecem a

circulação sem dificuldade. Também auxiliam na moderação do tráfego no local, uma vez que forçam os veículos a diminuir a velocidade da circulação.

Esse tipo de travessia geralmente são, ou ao menos deveriam ser, colocadas em locais que geram concentração e foco de pessoas, os locais recomendados são principalmente em escolas, hospitais, centros comerciais, dentro outros. Outro aspecto a se observar é a característica da via onde a mesma será implantada. De acordo com o artigo 4 da Resolução nº 495/2014 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a “faixa elevada para travessia de pedestres pode ser implantada somente em trechos de vias que apresentem características operacionais adequadas para tráfego em velocidade máxima de 40 km/h”, ou seja, prezando pela redução da velocidade, que deveriam ser assim naturalmente nesse tipo de via.

Dessa forma, para a implantação dessas travessias, o artigo 6 do CONTRAN (2014), estabelece critérios para as travessias elevadas, portanto, toda implantação de faixa elevada para travessia de pedestres, deve ser acompanhada de sinalização adequada, contendo, no mínimo:

I - **placa de Regulamentação** “Velocidade Máxima Permitida”, R-19, limitando a velocidade até um máximo de 40 km/h, sempre antecedendo a travessia, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa;

II – **placas de Advertência** “passagem sinalizada de pedestres”, A-32b, nas áreas comuns de pedestres ou “passagem sinalizada de escolares”, A-33b, nas proximidades das escolas, acrescidas da informação complementar “faixa elevada”, antes e junto ao dispositivo, devendo esta última ser complementada com seta de posição;

III – **demarcações em forma de triângulo na cor amarela** sobre o piso da rampa de acesso da faixa elevada para travessia de pedestres. Para garantir o contraste, quando a cor do pavimento for clara, o piso da rampa deve ser pintado de preto;

IV – demarcação de faixa de pedestres na área plana da Faixa elevada para travessia de pedestres;

V – **a área da calçada** próxima ao meio fio deve ser **sinalizada com piso tátil**, de acordo com a norma ABNT NBR 9050;

VI – linha de retenção (...), respeitada uma distância mínima de 0,50 m antes do início da rampa. (BRASIL, 2014. **Grifo nosso**)

Em Ituiutaba, de acordo com Silva (2014), as travessias elevadas vêm sendo implantadas de forma gradativa, sendo que as sete primeiras foram implantadas no ano de 2014. Desde então, são muitos os locais com esse tipo de instrumento. Diante da notoriedade das implantações, decidimos investigar como estão sendo feitas essas construções, e se as mesmas seguem alguma norma, como as do CONTRAN e ABNT, bem como se os locais são adequados ou não para receber as travessias. Para realizar essa etapa do trabalho, utilizamos da observação/comparação como método investigativo.

Primeiramente, através de nossa vivência e observação diária circulando pelas vias da cidade, registramos os locais pelos quais passamos e anotamos quando da presença das travessias, bem como através de noticiários sobre novas travessias, e até pela percepção, como

por exemplo, da incidência de implantação em várias escolas. Dessa forma, após o registro fotográfico e anotação das características de cada travessia, nos atentando para os detalhes das mesmas, seguindo aquilo que prezam as normas e critérios da ABNT e do CONTRAN para padronizações, bem como para a segurança de motoristas e pedestres. Posteriormente, realizamos um trabalho cartográfico no sentido de espacializar todas as travessias elevadas na cidade de Ituiutaba, bem como o local onde foram implantadas, dessa forma poderemos situar o leitor no sentido de proporcionar uma visão mais ampla dos locais onde existam esses equipamentos.

Após o trabalho cartográfico, realizamos diversas análises, algumas de forma particular a determinado aspectos em travessias específicas, e de forma geral quanto à situação das travessias, bem como se as mesmas estão em consonâncias com o CONTRAN. Diante disso, abaixo segue a localização das travessias na cidade (Figura 31), além das análises realizadas em determinados locais, a partir do que foi levantando com esse trabalho empírico.

Figura 31 – Localização das travessias elevadas em Ituiutaba-MG (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

As travessias elevadas foram e estão sendo implantadas tanto na área central quanto para além dela, portanto trataremos o recorte espacial com um todo. De acordo com nosso levantamento, foram encontrados 38 locais com a presença das travessias elevadas (Quadro 4), sendo que alguns locais possuem uma ou mais travessias. Desse universo, quatorze delas

localizadas junto a instituições de ensino, outras quatorze dispostas na Avenida José João Dib (Marginal), sendo que as demais estão em órgãos municipais, supermercados, hospitais e outras avenidas da cidade.

Quadro 4 - Locais com travessias elevadas em Ituiutaba-MG (2016).

Qtde	Local	Endereço	Bairro
12	Entre canteiros centrais	Av. José João Dib (Marginal)	Centro/Progresso
2	Av. José João Dib (Marginal)	Av. José J. Dib (Marginal)	Centro/Progresso
1	Escola Municipal (E.M.) Machado de Assis	R. 33 A	Setor Sul
1	E.M. Machado de Assis	R. 28	Setor Sul
1	E. M. CIME Tancredo Neves	R. Araguari	Gardênia
1	E. M. Manoel Alves Vilela	Av. Niterói	Pirapitinga
1	E. M. Profº I. Mascarenhas	R. 10	Centro
1	Escola Estadual (E.E.) Rotary	Av. Ataíde Q. Ribeiro	Ipiranga
1	E. E. Dr. Fernando Alexandre	R. Jorge Jacob Yunes	Setor Norte
1	E. E. Gov. Clóvis Salgado	R. 38	Progresso
1	E. E. Cel. João Martins	R. dos Mognos	Alvorada
1	E. E. João Pinheiro	R. 20	Centro
1	E. E. Camilo Chaves	Av. 27	Centro
1	Colégio Santa Teresa	Av. 7	Centro
1	Colégio Dom Bosco	R. 30	Centro
1	Colégio Menezes	R. 16	Centro
1	Colégio Menezes	Av. 25	Centro
1	Creche Infantil Miriã	Praça Alcides Junqueira	Alcides Junqueira
1	Colégio GVC	R. 16	Centro
1	Colégio GVC	Av. 29	Centro
1	UNOPAR	R. 18	Centro
1	APAE	Av. Geraldo M. Silva	Setor Universitário
2	Hospital São José	Av. 3	Centro
1	Hospital Sra. Abadia	R. 16	Centro
1	Pronto Socorro	R. Jorge Jacob Yunes	Setor Norte
1	Sec. Mun. Saúde	Av. 7	Centro
1	Presídio	Av. Profº José V. M.	Setor Norte
1	Correios	Av. 9	Centro
1	Praça Conego Ângelo	R. 20	Centro
1	Av. José G. Franco	Av. José G. Franco	Buritis/Canaã
1	Av. Dr. Omar Diniz	Av. Dr. Omar Diniz	Pirapitinga
2	Sorveteria Naturipapa	Rua 24 e Av. 25	Centro
1	Supermercado Pontual	Av. Napoleão Faissol	Platina
1	Supra Supermercado	R. 28	Centro
1	Supermercado VEJA	R. 36	Progresso
1	Igreja Sra. Aparecida	R. 8 – Praça Juventude	Natal
1	Igreja Assembleia de Deus	R. 14	Centro
1	Pátio Cidade	Rua 24	Centro

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

As travessias majoritariamente foram implantadas no centro da cidade, devido ao maior fluxo de circulação que por ali se dá, no entanto fora da área central, com menos frequência, também estão sendo implementados esses instrumentos, principalmente em frente às escolas. Estes locais, sejam no centro ou não, estão sendo privilegiados, o que de fato é de suma

importância, pois as escolas são focos de concentração de pessoas, principalmente de crianças, a presença destes equipamentos traz certa segurança para as pessoas que por ali circulam e, sobretudo, nas saídas dos alunos da escola.

Contudo, usaremos o exemplo das travessias nas escolas (Figura 32) para evidenciar alguns problemas identificados nesses equipamentos, o que acaba restringindo/excluindo algumas funções básicas desse tipo de travessias para utilização das pessoas.

Figura 32 – Travessias elevadas na porta das escolas e seus problemas (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

O intuito da travessia elevada é de nivelar a calçada com a via de rolamento e permitir a circulação sem desnível, no entanto, analisando as imagens da figura acima, notamos que a maioria delas tem um vão entre ela e a calçada, o que interrompe o nivelamento, não atendendo assim seu propósito e, principalmente, impedindo que o cadeirante a utilize. Não somente nesses locais, mas detectamos esse problema em várias travessias.

Ainda, é possível notar a presença de placas e outros equipamentos no mesmo sentido de circulação da faixa, o que não faz sentido de forma alguma, pois as travessias são um auxílio a mais na segurança e conforto para a circulação das pessoas. De acordo com a ABNT, as placas

de identificação das travessias devem acompanhar as mesmas, porém um pouco mais afastadas, não impedindo as pessoas de circular. Da forma que estão se tornam obstáculos, principalmente para aqueles que têm mobilidade reduzida.

Dessas novas faixas implantadas, quanto aos problemas decorrentes para os pedestres que nelas circulam, uma delas nos chamou atenção em nossas observações, no caso, a travessia elevada localizada na Avenida Napoleão Faissol, defronte ao Supermercado Pontual (Figura 33).

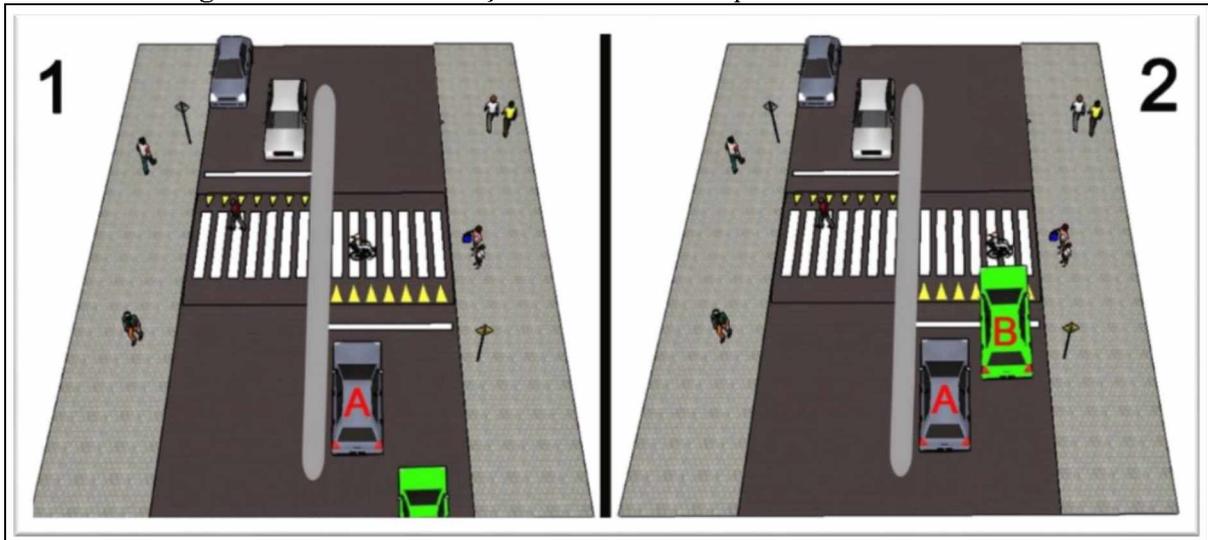
Figura 33 – Travessia elevada: Avenida Napoleão Faissol (2016).



Foto: Daniel de Araujo Silva (2016).

Pedimos licença ao leitor para abrir um parêntese aqui, pois como motorista, circulamos de automóvel várias vezes ao dia por aquele local, sendo possível assim presenciar algumas situações de perigo nessa travessia. Como podemos observar na figura 34 - situação 1, na qual observar o veículo A em uma situação normal, parou na travessia para que um cadeirante atravessasse a rua utilizando-se da faixa elevada, até esse momento tudo dentro da normalidade, o problema a seguir na figura 34 - situação 2, quando outro motorista do veículo B que vem ao lado do veículo A, não para seu veículo, e prossegue sem se preocupar se alguém por ali atravessasse.

Figura 34 – ANF: Situação de risco de atropelamento em travessia.



Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Situações como essa são corriqueiras no local o que ainda pode ocasionar atropelamento das pessoas que circulam pela travessia, visto que o movimento de pedestres nas proximidades é significativo. Não apenas neste local, mas em outros, com esse tipo de travessia notamos o risco de acidente deste tipo, principalmente por motocicletas, por sua facilidade de deslocamento sempre buscam brechas, e vendo um veículo parado passam ligeiramente do lado e, assim, os pedestres ficam vulneráveis ao atropelamento.

Acreditamos que mesmo que os motoristas conheçam as normas de trânsito, o poder público deveria realizar campanhas informativas, através de *blitz* educativas, no sentido de conscientizar e sensibilizar os motoristas sobre a nova travessia implantada e uma maior atenção quanto à circulação, bem como a redução de velocidade.

Contudo, a última travessia a ser implantada foi na Avenida 14, de frente a Igreja Assembleia de Deus (Figura 35), e também podemos utilizá-la como modelo para apontarmos algumas irregularidades que vem ocorrendo na construção destes equipamentos pela cidade, além do fato de “politicagem” envolvido nesses trâmites.

Notamos que as travessias não possuem um padrão de implantação, mesmo sabendo que existam normas da ABNT e do CONTRAN, as mesmas não são utilizadas. Ainda, mesmo sem o padrão correto, nenhuma é igual à outra, diferem na dimensão e no escoamento superficial, na qual a maioria existe um vão entre a travessia e a calçada. Nesta figura abaixo, na travessia de um lado, foi colocado um encanamento para escoamento e do outro ficou o vão referido. Ou seja, não existe padrão mesmo sendo no mesmo lugar.

Figura 35 – Rua 14: Travessia elevada em avenida duplicada (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Na travessia em questão, foi utilizado outro tipo de implantação devido à via ser duplicada e com um canteiro central. Entretanto, o canteiro possui uma inclinação (Figura acima), desta forma a passagem entre as travessias também ficou um pouco inclinada, o que pode ocasionar algum tipo de acidente com um cadeirante, pois a rampa se tornou um “escorregador”. Ainda, constatamos a falta de placas de redução de velocidade para 40 km/h, sinalização tátil, dentre outros dispositivos. Contudo, a prefeitura acha que está fazendo corretamente, como podemos constatar na matéria do Jornal do Pontal (Figura 36), na qual o departamento de trânsito afirma que utilizou todos os equipamentos de segurança necessário, o que não é verdade.

Figura 36 – Matéria de jornal sobre travessia elevada (2016).



Fonte: Jornal do Pontal (2016). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

De acordo com o noticiário acima, alguns foram implantadas através de indicação de alguém, no caso a vereadora, que outrora também indicou outras travessias. A vereadora fez seu papel, parabenizamos a mesma pelo seu trabalho, mas no que insistimos, é que deveria ter um plano para a cidade, um planejamento através do Departamento de Trânsito e Transporte de Ituiutaba (DTTI), ou seja, um plano para a mobilidade urbana e acessibilidade. No entanto, esses casos sugerem como sendo um ato político, quando deveria existir uma justificativa técnica para implantar esses equipamentos. De acordo com site da Associação dos Municípios do Vale do Paranaíba (AMVAP), o Prefeito de Ituiutaba diz que,

Aos poucos nossa cidade está deixando de ser dos veículos e passando a ser dos pedestres, com diversas obras de acessibilidade. Constantemente, estamos trabalhando para deixar Ituiutaba mais acessível, construindo travessias elevadas em diversos pontos e também rampas que têm facilitado a vida dos que necessitam destas adaptações” (AMVAP, 2016).

De fato, algo tem sido feito em prol da mobilidade urbana, mas em proporções mínimas, porém a cidade necessita muito mais e com qualidade no processo de implantação desses instrumentos imprescindíveis para a melhoria da vida dos cidadãos.

Assim, a partir de uma análise preliminar é notório que as travessias não estão em consonâncias com as premissas do CONTRAN e ABNT em vários quesitos, tais como: a falta de placas de redução de velocidade; falta de faixas táteis; falta de nivelamento da plataforma, dimensões inadequadas.

Contudo, mesmo com essas prováveis irregularidades, já é um passo importante para que a cidade possa enfim ter indícios de uma mobilidade urbana e acessibilidade, claro que sempre defendemos a ideia de que desde o início de uma implantação de qualquer equipamento deve ser feito de acordo com as normas ABNT e como se trata de algo também voltado ao trânsito, seguir as especificações do CONTRAN. Dessa forma, teríamos equipamentos com uma qualidade maior, sem precisar de reformas constantes, e as pessoas iriam ter uma segurança para circular pelas vias da cidade.

No entanto, como toda novidade e mudança às vezes não é recebida com bons olhos, ou surpreendem as pessoas, as travessias para alguns motoristas é algo estranho, pois os mesmos ignoram as pessoas que nela estejam e assim não param seus veículos para a sua travessia, sem mencionar que alguns motoristas estacionam seus veículos nas mesmas sem preocupações (Figura 37).

Figura 37 – ANF: veículo estacionado sobre travessia elevada (2016).



Foto: Daniel de Araujo Silva (2016).

Talvez por se tratar de algo novo na cidade e os motoristas ainda não saberem a tratar disso segundo as normas de trânsito. Porém, quando o motorista está em processo de habilitação, nos Centros de Formação de Condutores (CFC), são orientados sobre a preferência dos pedestres quando estão nas faixas de pedestres. Sendo assim, não há motivos para o desrespeito observado, visto que, como acima descrito, foram várias travessias elevadas implantadas pela cidade. De toda forma, acreditamos que o poder público deveria comunicar a população através de campanhas educativas nos meios de comunicação sobre a implantação destes equipamentos, pois na cidade é comum, nos depararmos com algum equipamento na via surpreendendo tanto motoristas como pedestres, o que faz parecer que não se tem um planejamento.

Contudo, as travessias elevadas são de suma importância como instrumentos de sinalização para os pedestres e que em nossa visão deveriam ser mais presentes no meio urbano, principalmente para controlar os veículos e devolver a cidade ao homem, ou seja, sua preferência em primeiro lugar no trânsito. Assim, analisamos também outros tipos de sinalização, a semaforica e as faixas de travessias horizontais simples, sempre pensando num conjunto de instrumentos que são indispensáveis no sentido de um processo de humanização da cidade.

3.2.2 - Sinalização semaforica e faixas horizontais

Como uma das propostas dessa pesquisa, tomamos como base o ponto de vista do pedestre e como a estrutura do trânsito oferece ou não segurança para o mesmo na atual conjuntura do sistema de instrumentos que controlam o tráfego nas vias da cidade. Dessa forma, analisamos todos os cruzamentos do recorte espacial, especialmente àqueles que possuem sinalização através de semáforos, além de seus instrumentos complementares, como as faixas de pedestres. Contudo, deixamos claro que apesar dos semáforos serem uma sinalização para veículos, o intuito aqui é analisar a segurança dos pedestres nesse tipo de cruzamento, portanto se faz necessário, contextualizar e analisar a estrutura desse tipo de sinalização.

Primeiramente, no contexto atual dos sistemas de semáforos são utilizados em primeiro plano para controlar o tráfego de veículos nas vias urbanas, infelizmente, o pedestre vem segundo plano. Nesse sistema, os semáforos deveriam trazer consigo alguns instrumentos que acompanham sua instalação, como as faixas de pedestres, as rampas de acesso e os semáforos de pedestres.

Para termos uma visão ampliada desses instrumentos na cidade de Ituiutaba, realizamos uma pesquisa quantificando e qualificando os cruzamentos com semáforos e seus locais, como evidenciado no quadro 5. Nesse procedimento, as faixas de pedestres, as rampas de acesso, os temporizadores e aparelhos foram quantificados quanto a sua existência.

Quadro 5 – Localização dos semáforos em Ituiutaba e seus elementos (2016).

Locais (Ruas x Avenidas)	Faixas de Pedestres	Temporizador	Rampas de Acesso	Nº Aparelhos
8 com 31 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
12 com 17 (Centro)	SIM	SIM	NÃO	4
14 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
14 com 17* (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
16 com 31 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
18 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
20 com 5 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	2
20 com 7 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	2
20 com 11 (Centro)	SIM	NÃO	SIM	2
20 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	SIM	3
22 com 7 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	2
22 com 13 (Centro)	SIM	NÃO	SIM	2
22 com 17 (Centro)	SIM	SIM	SIM	3
22 com 31 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
24 com 7 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	2
24 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	SIM	3
24 com 31 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
26 com 7 (Centro)	NÃO	NÃO	SIM	3
26 com 13 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
26 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	4
28 com 31 (Centro)	SIM	SIM	NÃO	4
34 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
36 com 5 (Progresso)	SIM	NÃO	NÃO	3
36 com 7 (Progresso)	SIM	NÃO	NÃO	3
36 com 17 (Centro)	SIM	NÃO	NÃO	3
Dr. Omar Diniz com 31 (Pirapitinga)	NÃO	NÃO	NÃO	4
Nivaldo I. Moreira com Napoleão Faissol (Alvorada)	SIM	NÃO	NÃO	4
Paranaíba (Cont. 17) com Napoleão Faissol (Platina)	NÃO	NÃO	NÃO	4

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, foram identificados 28 cruzamentos com semáforos, desse universo, a maioria está presente nas vias do centro, sendo que apenas três locais são encontrados mais

afastados da área central. A quantidade de aparelhos para cada cruzamento varia de acordo com a característica da via, quanto aos temporizadores foram encontrados em apenas três locais. Contudo, as análises foram pormenorizadas e serão relatadas de acordo com os recortes espaciais, primeiramente, analisaremos os cruzamentos da área central e posteriormente aqueles que estão além do centro.

Cruzamentos da área central

Na área central existe um grande fluxo de circulação tanto de veículos como de pessoas, estes como pedestres são mais vulneráveis em relação à segurança no trânsito. Nesse tocante, elencamos dois cruzamentos com a presença de semáforos e que de acordo com as características das vias são locais com maior volume de pessoas circulando, a saber: Avenida 17 com a Rua 22 e essa mesma avenida com a Rua 20.

No cruzamento com a Rua 22 existe fluxo de veículos vindo de três sentidos, dessa forma o sistema semaforico no local conta com três aparelhos, sendo estes com temporizadores, ou seja, exibem a contagem regressiva para o farol fechar/abrir, os mesmos têm seus tempos diferentes uns dos outros pelo fato ter no cruzamento, tanto vias de mão única como de mão dupla. A figura 38 apresenta imagens que ilustram a estrutura desse cruzamento e seus equipamentos.

Um ponto positivo nesse cruzamento é que as rampas de acesso para cadeirantes estão presentes em todos os lados cruzamento, no entanto, nenhuma delas se encontra de acordo com os padrões pregados pela ABNT e algumas quebradas, mesmo assim já são de extrema importância para as pessoas com deficiência, entretanto entendemos que as rampas devem estar sempre em consonância com as normas para uma melhor utilização dessas pessoas.

Figura 38 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: semáforos e equipamentos (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Já, no caso das faixas de pedestres nesse local, todas consideradas adequadas, pois estão em boas condições visuais em todos os lados do cruzamento, contudo essas faixas acabam sendo coadjuvantes nesse sistema, pois o pedestre não tem preferência, sua travessia é orientada e dependente da situação do semáforo para os veículos. Esse fato vai ao contrário do que pregam os preceitos da mobilidade urbana, que enfatiza em seu bojo o pedestre, como sendo aquele com prioridade maior nesse sistema. De forma geral na área central, em outros locais que não existem semáforos, as faixas são desprezadas e/ou desrespeitadas, e em muitos casos nem motorista nem pedestres se entendem,

Como é visto diariamente no trânsito local, muitas pessoas que, mesmo com a presença das faixas, insistem em atravessar fora dela, por outro lado, grande parte dos motoristas mesmo avistando pessoas posicionadas nas faixas de pedestres, não dão atenção e continuam sem parar para que a pessoa atrevesse (SILVA, 2014, p. 110).

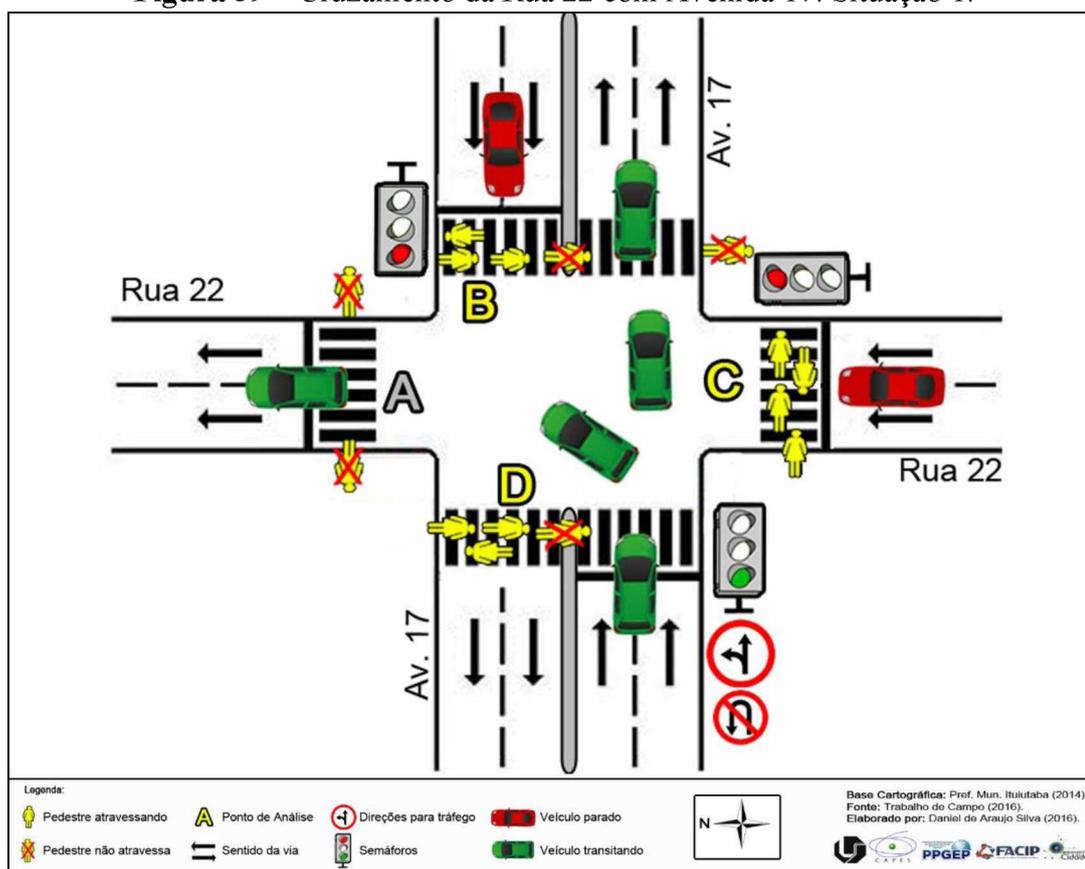
Portanto, por parte dos motoristas deveriam ter uma postura mais educada e de respeito primeiramente, pois o pedestre tem a preferência e prioridade de passagem quando atravessando uma faixa, e as pessoas deveriam recorrer mais a esse equipamento e não se arriscar fora dela.

Ainda nesse cruzamento, notamos a presença de semáforos específicos para pedestres, contudo os mesmos se encontram desativados, evidenciando que outrora o pedestre já teve um mínimo de atenção, e atualmente os mesmos são decorativos na paisagem urbana de Ituiutaba.

Ainda em relação ao cruzamento da Avenida 17 com Rua 22, demonstraremos através de algumas situações esquemáticas, o que ocorre nesse local em relação à dificuldade dos pedestres em realizar uma travessia. Faz-se necessário salientar ao leitor que nas situações demonstradas, consideramos o fluxo contínuo dos veículos⁸.

A primeira análise, a situação 1 (Figura 39) se dá em relação à um lado da Avenida 17 (Sentido Leste) quando o semáforo da mesma está no modo verde, e o aparelho da Rua 22 e da Av. 17 (Sentido Oeste) estão vermelhos, notamos que os veículos podem trafegar seguindo na direção reta ou convergir à esquerda.

Figura 39 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: Situação 1.



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

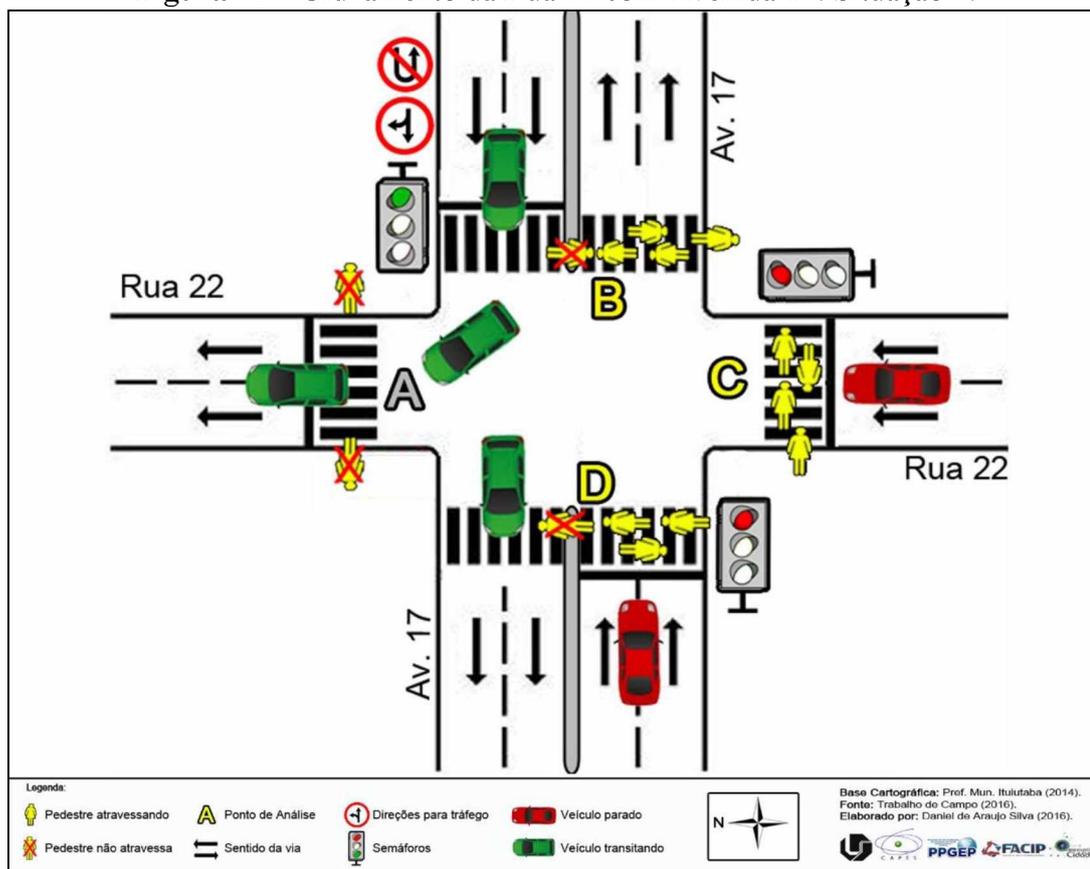
Dessa forma, podemos notar no ponto C, que naquela configuração que se apresenta, é a única no cruzamento em que os pedestres conseguem fazer a travessia de um lado para o outro

⁸ Consideramos o fluxo contínuo: quando o sinal do semáforo estiver verde, os carros circulam ininterruptamente nas direções permitidas, nesse caso, o pedestre não pode atravessar.

sem correr muitos riscos, pois o pedestre dispõe de 60 segundos para atravessar, um tempo razoável. Ainda na situação 1 e na mesma configuração, notamos que nas faixas dos pontos B e D, os pedestres até conseguem realizar a travessia, contudo, apenas parcialmente, pois de acordo com o fluxo não é possível a travessia naquela configuração, tendo o pedestre que ficar na ilha de refúgio, aguardando a situação do semáforo se alterar, para que ele possa completar enfim sua travessia. Já no ponto A, o pedestre também não consegue travessia, visto que o fluxo naquele local é constante.

Na sequência, ainda na Av. 17 com Rua 22, analisamos um outro ponto de vista através da Situação 2, na qual o sinal semafórico da Av. 17 (Sentido Oeste) se encontra no modo verde, e os outros locais estão em vermelho. A figura 40 demonstra como é a circulação nessa configuração.

Figura 40 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: Situação 2.

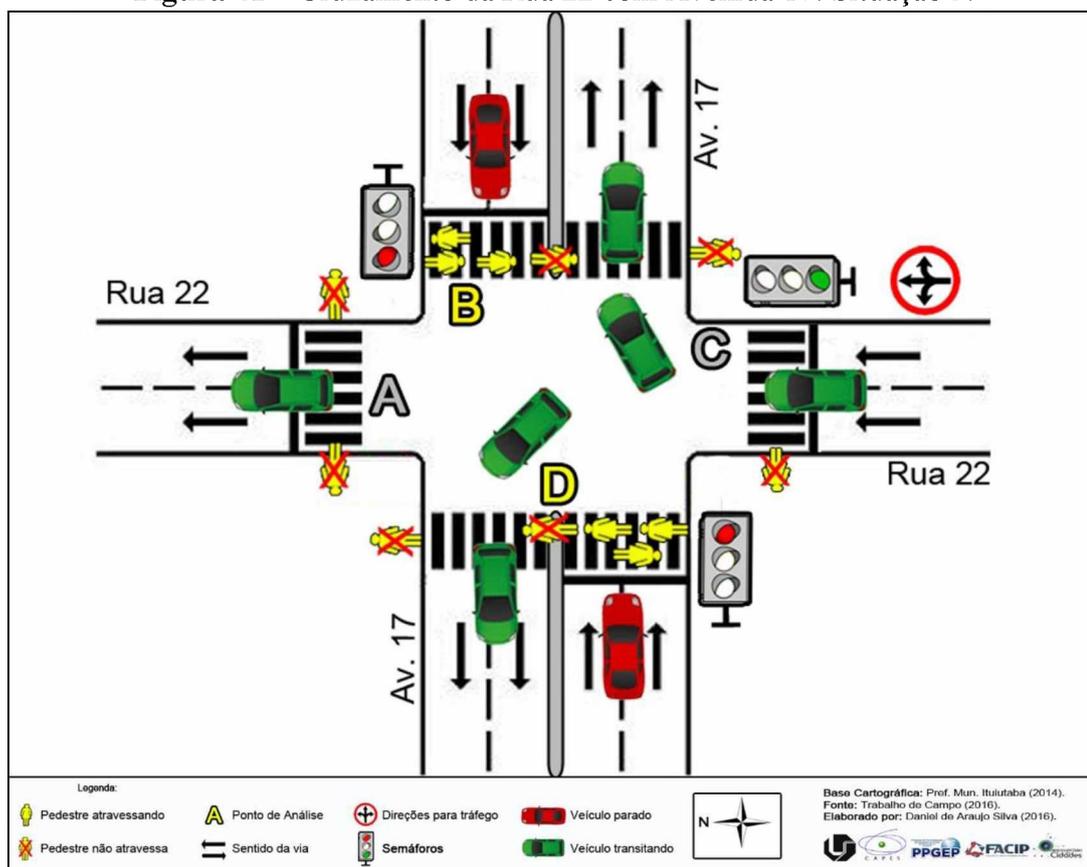


Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Na situação acima, podemos notar que o cenário se mantém quase igual à situação 1, no qual o ponto C é o único que o pedestre consegue atravessar nessa configuração. Nos pontos B e D continuam da mesma forma, porém invertendo-se o lado da faixa, mas também só conseguem atravessar parcialmente a via, devido ao fluxo impedir a travessia direta.

Diante disso, apresentaremos a situação 3 (Figura 41) que é a última configuração possível nesse cruzamento, na qual o sinal da Rua 22 está em modo verde e os demais da Av. 17 no vermelho. Nesse caso, os veículos em fluxo contínuo podem seguir nas três direções possíveis, o que é prejudicial ao pedestre que fica a mercê do semáforo.

Figura 41 – Cruzamento da Rua 22 com Avenida 17: Situação 3.



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Já nessa situação, em nenhum dos pontos os pedestres vão conseguir realizar sua travessia de forma completa, uma vez que aumenta a gama de direções para a circulação veicular. Notamos que quando se consegue atravessar ela se dá de maneira incompleta, como no caso dos pontos B e D, ficando os pedestres nos refúgios aguardando o momento de mudança do sinal para concluir sua travessia.

Assim, de acordo com as três situações possíveis para esse cruzamento, que no ponto A, em todos os cenários não é possível atravessar naquele local, pelo fato de que todas as situações em que o sinal está verde o fluxo pode convergir naquela direção. No ponto C, é o único local em que em uma das situações a travessia é possível de se realizar por completa, pelo fato da via ser de mão única, e quando o sinal está em vermelho as pessoas atravessam. Contudo, já nos pontos B e D, a situação será sempre a mesma, só invertendo os lados da faixa, porém, a

travessia nunca se dará de forma completa, sempre veremos pessoas no refúgio da via acudas esperando o farol fechar para elas poderem cruzar a avenida.

Ainda na área central, analisamos outro ponto da Av. 17, desta vez no cruzamento com Rua 20 (Figura 42), este por sua vez não conta com aparelhos temporizados, porém as direções possíveis de se seguir são distintas e um tanto quanto complicada, principalmente para pessoas que não conhecem a cidade.

Figura 42 – Cruzamento da Rua 20 com Avenida 17 em Ituiutaba (2016).



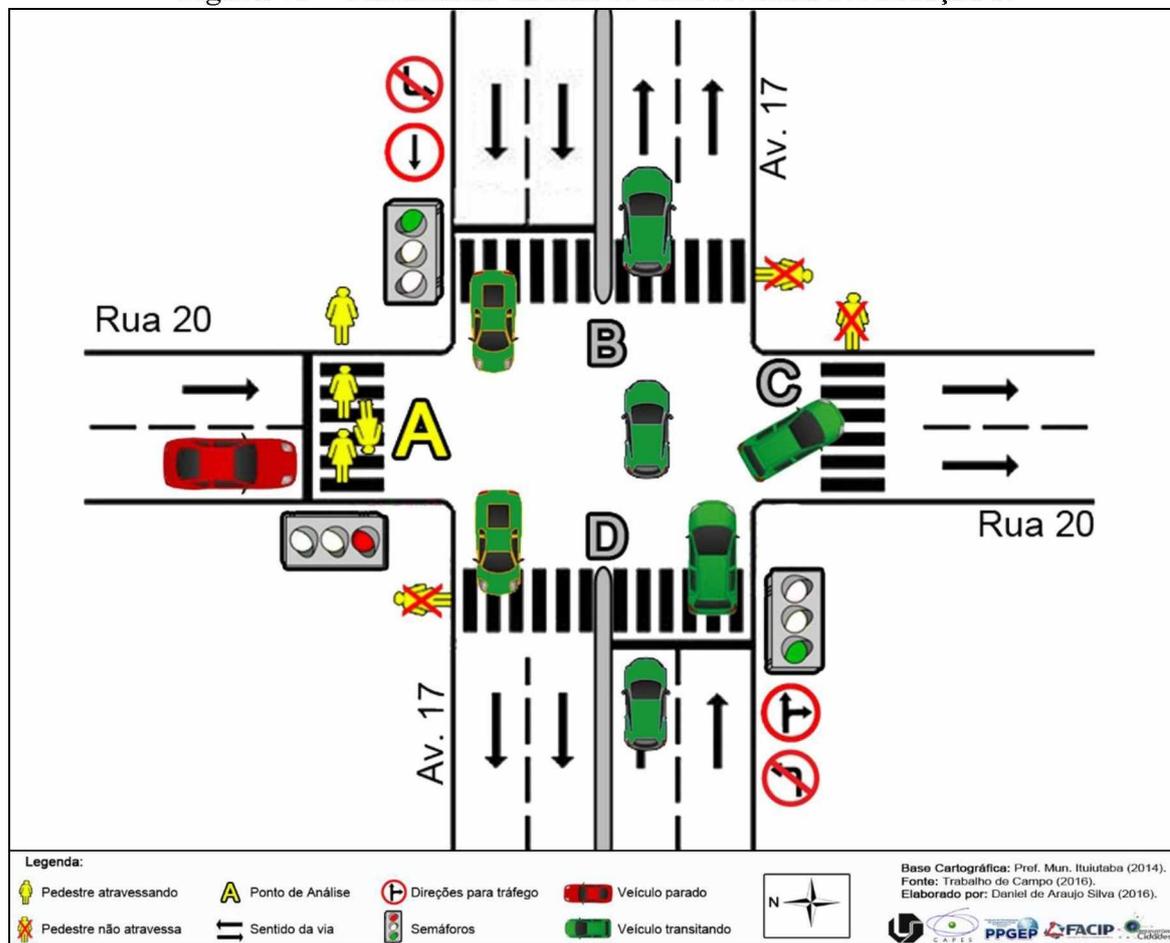
Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Neste local, as faixas também estão bem conservadas, embora entendemos que devido ao volume do tráfego local as pinturas vão se fragilizando com o tempo, necessitando de pinturas constante. Há presença de rampas de acesso para cadeirantes, mas como foi citado as mesmas também não seguem o padrão recomendado pela ABNT. Novamente notamos os semáforos para pedestres, entretanto também não funcionam.

Assim como foi feito na análise do cruzamento anterior realizamos a representação das duas situações possíveis para os semáforos da Av. 17 com a Rua 20. Na situação 1 (Figura 43),

temos um cenário complicado, no qual o sinal da Av. 17 nos dois sentidos está no modo verde, e na Rua 20 em vermelho.

Figura 43 – Cruzamento da Rua 20 com Avenida 17: situação 1.

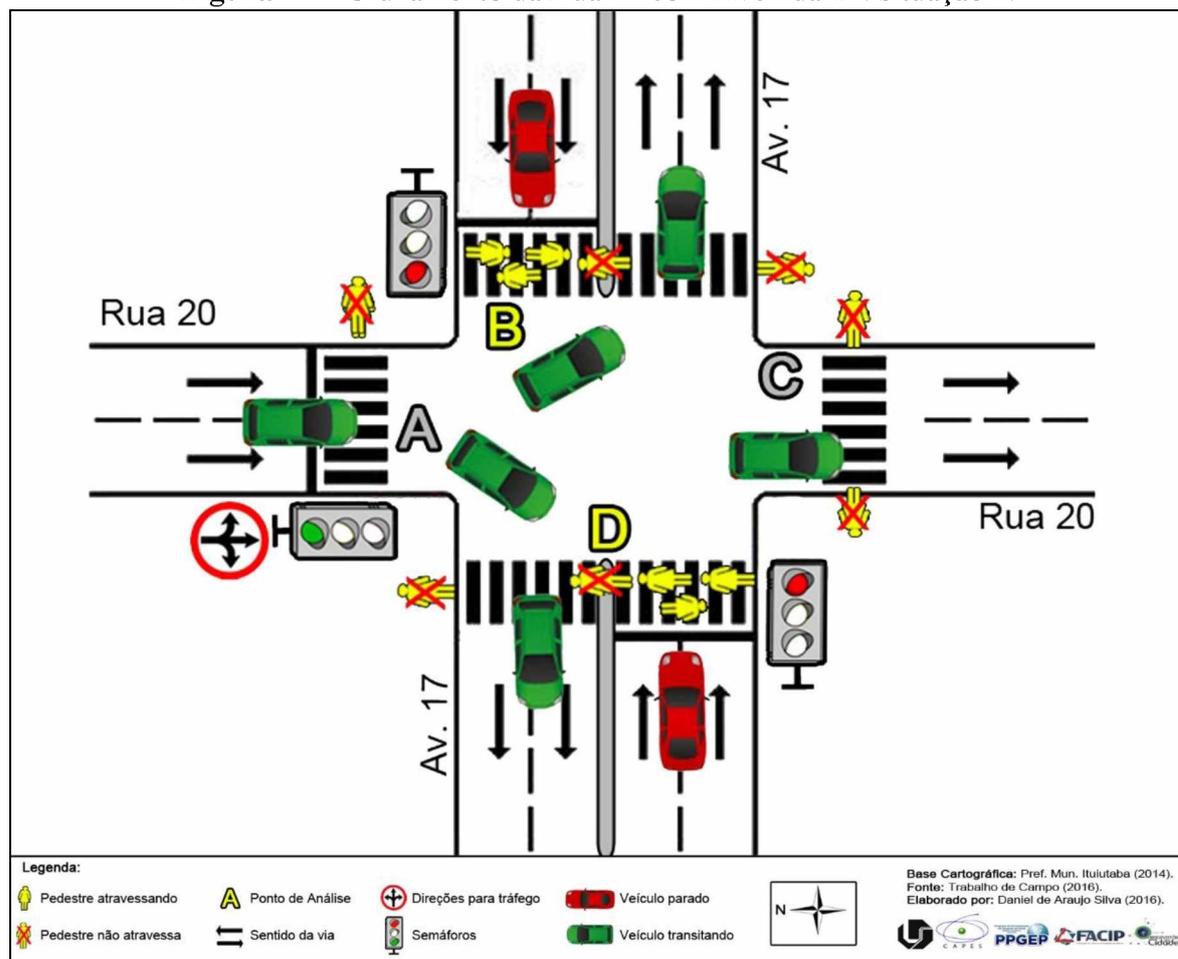


Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Nessa situação, especialmente no ponto A, o pedestre consegue atravessar sem problemas a via de mão única, tem exatos 22 segundos. Todavia é o único ponto deste cruzamento nessa configuração que é possível atravessar a rua, pois nos outros pontos da avenida o sinal está liberado, tendo opções nos dois sentidos da via dupla e ainda uma opção de conversão à direita, ou seja, o fluxo contínuo impede as pessoas de circularem naquele momento, tendo que esperar a configuração se alterar.

Já, na situação 2 (Figura 44), destacamos a Rua 20 na o sinal está em modo verde, e na Av. 17 em vermelho, nesse caso o motorista que trafega na via tem três opções de direção.

Figura 44 – Cruzamento da Rua 20 com Avenida 17: situação 2.



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Nessa situação o pedestre realmente não tem vez, não é possível realizar uma travessia direta a seu destino em nenhum dos pontos. Nos pontos B e D as pessoas conseguem uma parcial travessia, tendo que aguardar novamente no meio da via, no refúgio (Figura 45), isso quando a avenida possui esse equipamento.

Figura 45 – Ituiutaba: cruzamento da Rua 20 com Avenida 17 - pedestre no refúgio (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Quando a configuração semafórica se altera, quem estava aguardando no refúgio enfim pode atravessar, ou se arriscar meio aos autos acelerados na rua. Claro que em nossa análise consideramos um fluxo contínuo dos veículos, pois nos horários de pico na cidade a situação é semelhante. Contudo, alertamos que no centro da cidade, como o volume do tráfego é alto, necessita de sinalização específica para pedestres, como existe em outras cidades (Figura 46).

Figura 46 – Sinalização semafórica para pedestres (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Na cidade de Maringá-PR, por exemplo, se destaca a importância da sinalização para pedestres, como é o caso dos semáforos visuais e sonoros, além do controle do tráfego pelo pedestre através de botoneiras (Figura 46-A), assim, as pessoas podem atravessar as vias com mais segurança e prioridade. No centro de Ituiutaba foram encontrados vários equipamentos semafóricos específicos para pedestres (Figura 46-B), contudo, todos estão em desuso, o que é um prejuízo para pedestre, principalmente àqueles com mobilidade reduzida, que necessitam de além do semáforo visual, um semáforo sonoro, que auxilia os deficientes visuais em seus deslocamentos.

Portanto, se na área central da cidade o pedestre não tem segurança em suas travessias, pela falta de equipamentos e instrumentos que melhore as condições de acessibilidade, como será que está as condições fora do centro da cidade? Assim, investigamos se nesses locais as pessoas circulam e atravessam as vias com segurança e conforto, e sobretudo se o direito ao entorno está sendo garantido, para que assim se tenha o direito à cidade.

Cruzamentos para além da área central

Ainda no sentido de avaliar os locais no que tange a travessia de pedestres, analisamos dois cruzamentos com a Avenida Napoleão Faissol (ANF), no setor oeste da cidade, a saber: Cruzamento com as Avenidas Prof. José Vieira de Mendonça e Avenida Nivaldo Inácio Moreira (Local 1); cruzamento com Avenida Paranaíba (Local 2). Esses cruzamentos estão localizados em uma das avenidas de grande movimento, pois ali é umas das entradas/saídas da cidade, e o tráfego carregado de caminhões e máquinas, além dos automóveis comuns.

Nos cruzamentos da ANF nenhum ponto possui nenhum tipo de instrumento de acessibilidade, nem rampas de acesso nem sinalização tátil, portanto um cadeirante teria dificuldades nesses locais. Também não existe nenhum sistema que auxilie o pedestre em sua travessia, como um semáforo específico. No entanto, as faixas de pedestre (Figura 47) do local 1 se encontram apagadas, já no local 2 as faixas são inexistentes, o que é inadmissível.

Figura 47 – Sinalização horizontal para pedestres em Ituiutaba (2016).



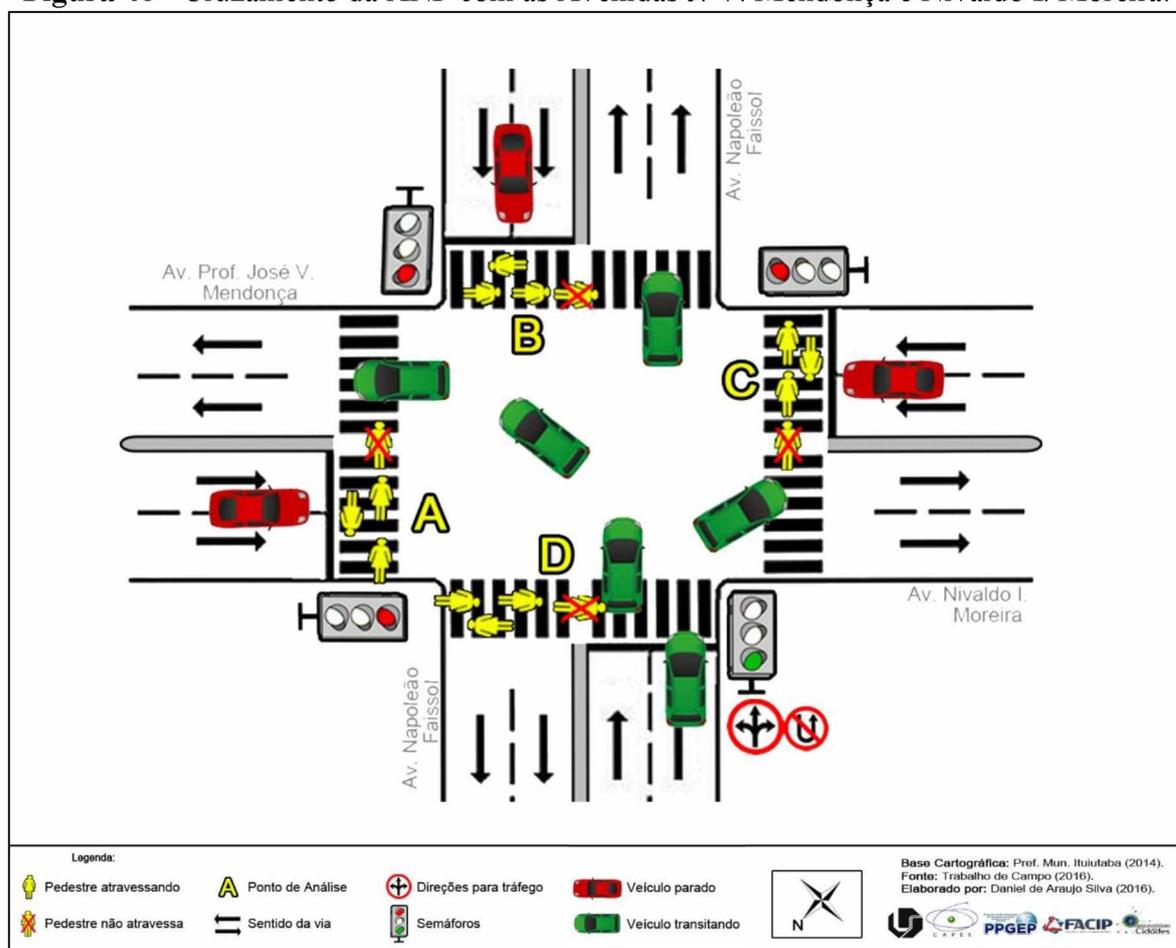
Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

As faixas apagadas ou inexistentes demonstram o descaso dos órgãos de trânsito responsáveis pelo serviço, pois a faixa de pedestre é uma afirmação para que os motoristas se

lembram que ali circulam pessoas também, não só automóveis, portanto de extrema importância. Imaginemos um cadeirante tentando se locomover num cruzamento desses. Para refletirmos....

Apresentaremos a seguir uma situação demonstrativa dos semáforos dos cruzamentos com a Av. Napoleão Faissol, contudo, como a programação, configuração e situações possíveis nos locais são idênticas, utilizaremos apenas o exemplo do cruzamento as Avenidas J. V. Mendonça e Nivaldo I. Moreira (Figura 48), que valerá para representar os dois locais.

Figura 48 - Cruzamento da ANF com as Avenidas J. V. Mendonça e Nivaldo I. Moreira.



Fonte: Trabalho de campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2017).

Apresentamos a seguir as situações possíveis para o local, porém, antes disso ponderamos que como as vias desses locais são iguais, ou seja, duplicadas, a sinalização e as situações serão as mesmas quando os semáforos alternarem suas cores, portanto utilizaremos somente a imagem acima representando todas as situações.

Assim, tomamos como exemplo o sinal no modo verde na Av. Napoleão Faissol (Sentido Sudeste) e o restante em vermelho. Dessa forma os veículos que por ali circulam nessa situação tem opção de convergirem para a direita e esquerda, além de poder seguir em linha

reta. Através dessa configuração em fluxo contínuo, o pedestre nunca terá oportunidade de atravessar uma das vias de forma completa, pois os autos não cessam a circulação, já que os aparelhos semafóricos funcionam num ciclo direto. Quando os pedestres conseguem atravessar, é somente até o meio da via, tendo que esperar no meio da avenida (Figura 49), porém, nesse caso o refúgio fica fora da faixa de pedestre, o que torna o local arriscado para as pessoas que ali se arriscam.

Figura 49 – ANF: pedestres atravessando em meio aos veículos (2016).



Fonte: Trabalho de campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2017).

Notamos nas imagens acima o tanto que a pessoa fica exposta ao perigo, sem nenhuma proteção fica em meio ao tráfego dos automóveis, como se fosse um intruso, mas não restam opções, pois em um fluxo contínuo, o sistema não dá oportunidade para o pedestre atravessar em uma só vez. Uma vez que, se o pedestre não se arriscar, ele tem que esperar o sistema rodar por completo para poder liberar sua passagem segura, ou seja, para o automóvel um apenas um ciclo, para o pedestre dois ciclos. É a máxima que diz que a cidade é projetada para os automóveis, e isso se confirma a cada trabalho de campo realizado, quando nos deparamos com essas situações.

Dessa forma, após as análises de situações tanto no centro da cidade como fora dele, chegamos a um cenário em desfavor do pedestre, porém, nos locais afastados do centro a situação é mais precária. Contudo, de forma geral o problema é mesmo em toda a cidade, pois nos cruzamentos com o fluxo contínuo, as pessoas tem bastante dificuldade de atravessar os cruzamentos, tendo que esperar uma brecha em meio aos veículos, e se arriscar para poder chegar a o outro lado. Nos pontos observados os sinais não param, ou seja, é rotativo e fica num ciclo infinito e veículos circulando o tempo todo, exceto alguns casos pelo sinal amarelo que permanece por cerca de 2 segundos, e é nessa hora que muitas pessoas tentam atravessar sem depender de uma situação que lhes favoreça para poder circular pela faixa, e assim complementa Bezerra (2007),

Nas saídas de cruzamento não está programado nenhum período de tempo sem a passagem de veículos. Assim o movimento de pedestres é permitido, mas não protegido. Os pedestres devem buscar intervalos de tempo (brechas) adequadas entre a passagem de veículos consecutivos para atravessar (BEZERRA, 2007, p. 28).

Contudo, existem saídas para amenizar esses problemas apresentados, primeiramente no investimento em instrumentos próprios para pedestres, além de equipamentos sonoros e botoneiras para controle de tráfego. Também existem soluções mais práticas e imediatas, como o “vermelho total”, ou seja, todos os semáforos do cruzamento teriam que ficar em modo vermelho, o que daria permissão protegida para todos os pedestres de todos os lados atravessarem, e assim o pedestre assume sua preferência no trânsito, que foi subtraída pelos automóveis. Todavia, no cenário atual a travessia do pedestre é controlada pela sinalização para os automóveis, ou seja, as pessoas estão em segundo plano em detrimento aos autos, o que de acordo com as políticas de mobilidade são contraditórios, pois o pedestre está no topo de prioridade, mas não é o acontece no cotidiano. Dessa forma, é necessário devolver a cidade às pessoas e humanizar o sistema atual, deixando os automóveis em último plano.

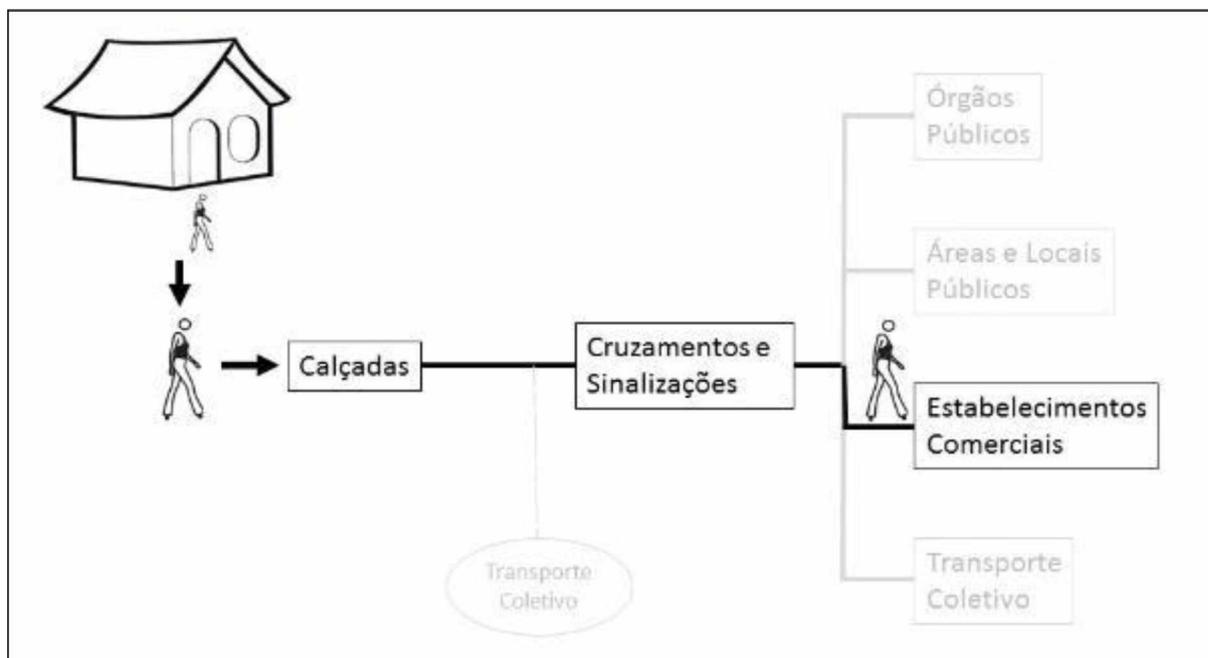
Enfim, retomando nossa perspectiva de compreensão do deslocamento do pedestre, o mesmo já saiu de casa, enfrentou a calçada e suas dificuldades, além dos cruzamentos e travessias para chegar a seu destino. Dessa forma, o pedestre após passar por tais etapas, tanto nos bairros como no centro da cidade, as pessoas podem realizar suas rotinas, pagamentos, e ou compras em um estabelecimento comercial. Mas será que ao chegar a um desses locais uma pessoa com deficiência conseguiria entrar no recinto de uma loja, lanchonete, cartório? Com base nesse questionamento, passaremos a tratar da acessibilidade aos locais de comércio da cidade.

3.3 - ACESSO AOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS e SERVIÇOS: Como anda a acessibilidade aos mesmos?

Escola de Idiomas (2016).



Foto: Daniel de Araujo Silva (2016)



As pessoas em suas rotinas cotidianas precisam deslocar-se de sua residência até outros locais de destino, como ao trabalho, órgãos públicos, oferta de serviços, e a estabelecimentos comerciais. Para tal, os pedestres circulam pelas calçadas, atravessam ruas, tomam o transporte coletivo, ou então, fazem tais atividades no seu entorno, no próprio bairro. Após esse deslocamento as pessoas frequentam determinados estabelecimentos comerciais, mas será que todas as pessoas conseguem acessar esses locais sem nenhum problema? Isso mesmo, o simples ato de adentrar uma loja para algumas pessoas é pode ser uma tarefa não muito fácil, como é o caso das pessoas com deficiência.

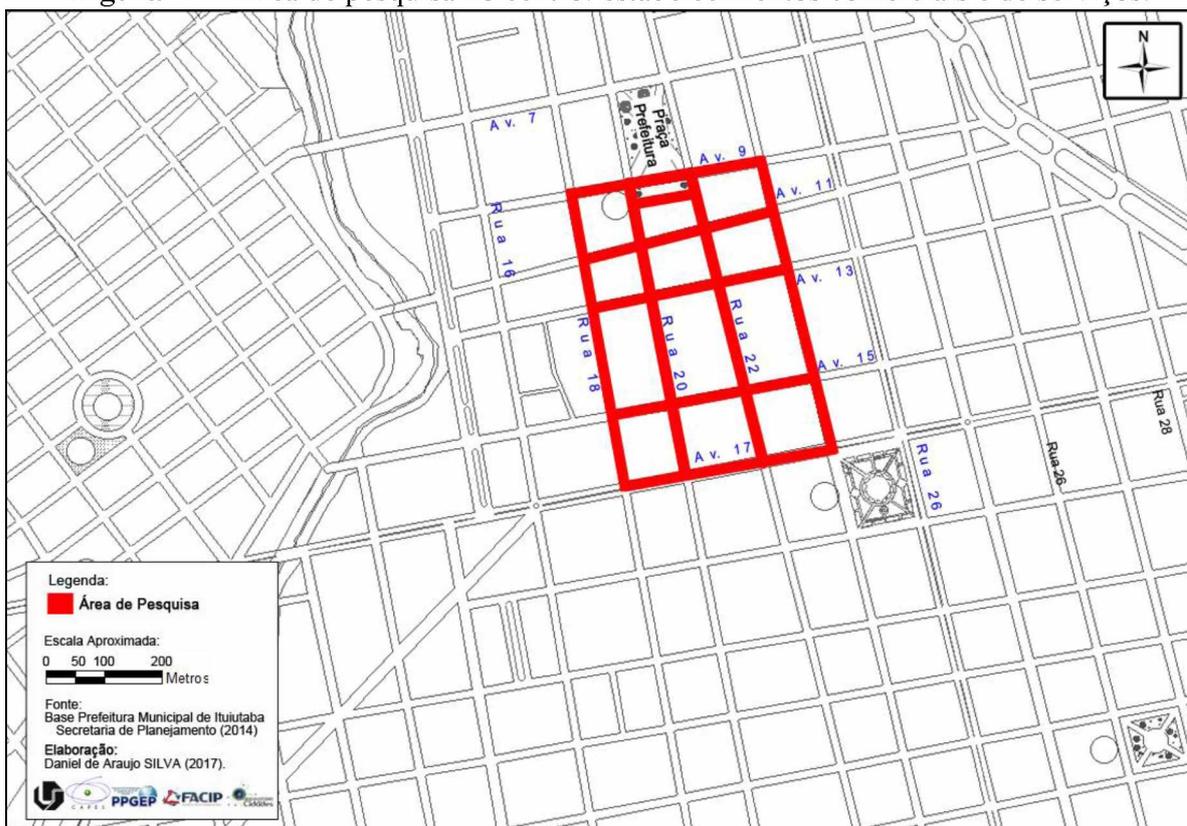
Nesse tocante, passaremos a fazer uma abordagem do acesso aos estabelecimentos comerciais, pois como locais de destino dos pedestres, estes locais devem estar preparados para receber as pessoas de forma universal. Dessa forma, analisamos todos os estabelecimentos de comércio tanto na área central como além dela, nos atentando se esses locais possuem acesso facilitado em suas entradas (portarias), como piso nivelado à calçada, adaptação com rampa de acesso, e sinalização tátil.

Para tal análise, utilizamos de um sistema de qualificação aos locais de acordo com a situação encontrada na porta de entrada dos estabelecimentos, podendo ser qualificados como: Adequado, Razoável, e Inadequado. Dessa forma, para atribuição de “Adequado” os locais deveriam estar com no mínimo uma dessas características: com piso nivelado com a calçada; adaptação com rampas de acesso sem muita inclinação e largura adequada e sinalização tátil. Para se qualificar como “Razoável”, o local foi caracterizado: com degraus pequenos, que apesar de dificultar o acesso, não impede a entrada de cadeirantes e idosos; adaptação de rampas de acesso de forma inadequada, mas que de certa forma ainda permitem que o cadeirante, mesmo que com dificuldades ainda consegue o acessar o local. E, finalmente, foi atribuído a condição de “Inadequado” os locais que: possuem um ou mais degraus altos, que impedem (bloqueiam) a livre passagem de uma cadeira de rodas e dificulta/impede a entrada de idosos; ou com rampas de acesso inadequadas e que não atende as necessidades de um cadeirante, ou seja, muito inclinadas e estreitas, sendo impossível o acesso por ali.

3.3.1 - Estabelecimento comerciais e de serviços na área central

Primeiramente, analisamos todos os estabelecimentos comerciais localizados nas vias do recorte espacial da área central de Ituiutaba, que se limitou as principais do centro, as Ruas 18, 20, 22 e 24 entre as Avenidas 9, 9A, 11, 13 15 17 e 19, conforme a figura 50.

Figura 50 – Área de pesquisa no centro: estabelecimentos comerciais e de serviços.



Fonte: trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2017).

Portanto, percorremos todas as vias e analisamos a entrada de cada estabelecimento, sempre observando as características descritas acima. Dessa forma, chegamos a um resultado de como é o acesso a esses locais, descritos no quadro 6.

Quadro 6 – Qualificação das entradas dos estabelecimentos (2016).

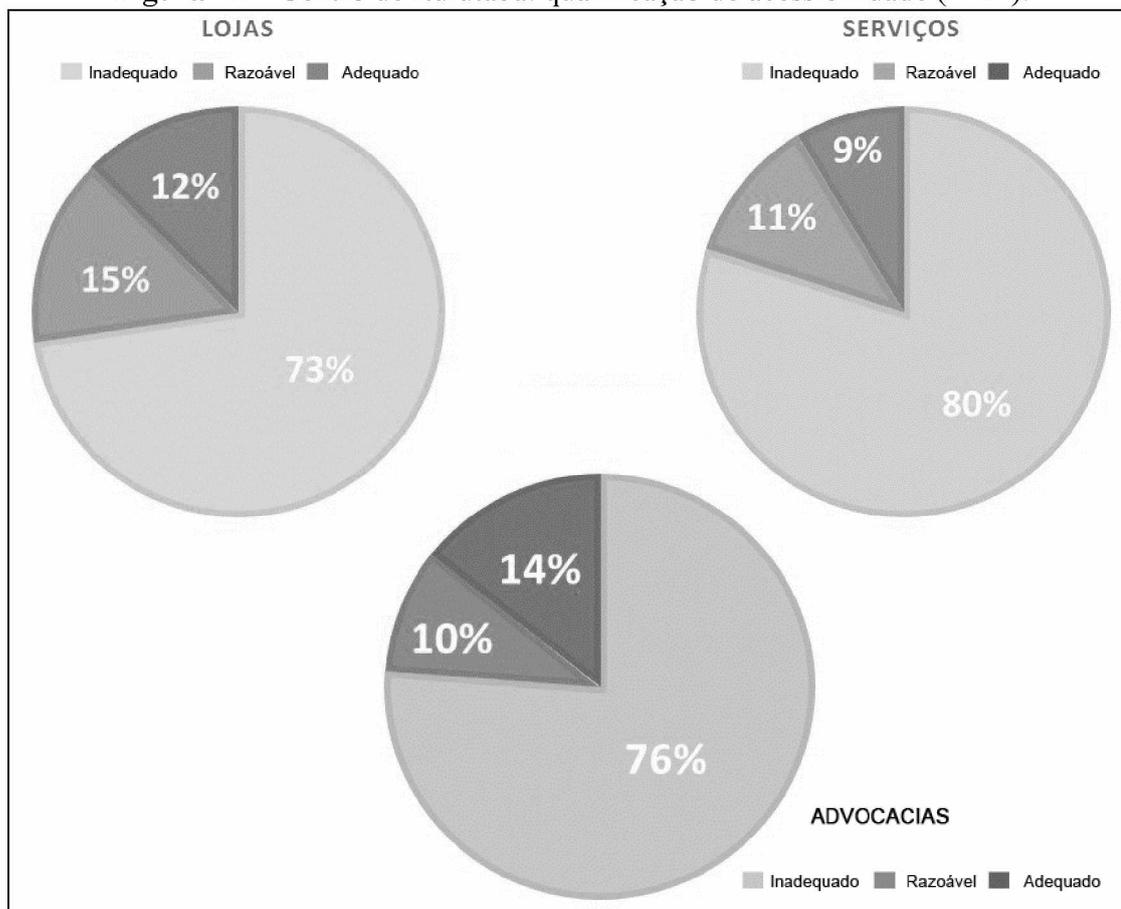
Estabelecimentos Comerciais	Totais	Inadequadas	Razoável	Adequadas
Lojas ⁹	216	157	32	27
Farmácias	10	2	3	5
Postos de Combustíveis	4	3	1	0
Óticas e Foto	33	25	6	2
Sorveterias	5	4	1	0
Sindicatos	3	3	0	0
Restaurantes	17	9	1	7
Produtora	1	1	0	0
Serviços (Escritórios, Cartórios, Corretoras, Seguradoras, demais)	35	28	4	3
Bancos	8	0	1	7
Fieng e Sebrae	2	2	0	0

⁹ Englobamos no tipo “Lojas”, estabelecimentos como: perfumarias, acessórios, departamentos, papelarias, brinquedos, ferramentas, dentre outras.

Lanchonetes	19	12	3	4
Lotéricas	3	0	3	0
Estacionamentos de Veículos	11	2	6	3
Advocacia	21	16	2	3
Salão de Beleza	9	6	3	0
Escola Estadual (Ensino Regular)	1	1	0	0
Órgãos Públicos	14	6	4	4
Correios	3	0	0	3
Clinicas (Médicas, veterinárias, odontol., demais.)	25	8	7	10
Prédios Comerciais	25	8	7	10
Hotéis e Pensões	3	2	1	0
Escolas (Idiomas e AutoEscolas)	7	2	2	3
Totais	475	297	87	91
%	100	62,5	18,3	19,2

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Analisando os números acima, podemos notar que majoritariamente os estabelecimentos do centro não são acessíveis aos seus clientes de forma universal, pois de acordo com a pesquisa mais de 62% dos locais foram considerados inadequados, o que demonstra que não existe uma preocupação geral com os princípios de acessibilidade. De forma negativa, destacamos três seguimentos: as lojas; o setor de serviços e as advocacias, em relação a oferta de acessibilidade (Figura 51). Nestes estabelecimentos notamos um alto volume de inadequações, dessa forma descreveremos os aspectos que contribuiram para essa qualificação.

Figura 51 – Centro de Ituiutaba: qualificação de acessibilidade (2016).

Org.: Daniel de Araujo Silva (2017).

Destacamos os três setores acima como aqueles que de acordo com a qualificação a eles atribuída não oferecem acesso facilitado às pessoas de forma universal. De acordo com a estatística, de 73 a 80% é um número alto de locais inadequados, principalmente por se tratar de setores localizados no centro da cidade e que recebem um alto volume de pessoas diariamente para suas rotinas, portanto deveria se dar uma atenção maior à acessibilidade em seus estabelecimentos. Assim, analisamos os setores acima, e evidenciamos os aspectos que somaram para que esses locais sejam classificados como inacessíveis, a figura 52 nos mostra obstáculos em estabelecimentos comerciais, o que evidencia os motivos das pessoas que utilizam de cadeira de rodas e idosos não terem acesso a muitos locais na cidade.

Figura 52 – Centro de Ituiutaba: obstáculos na entrada dos estabelecimentos (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2017).

De acordo com as imagens da figura acima, notamos em primeiro plano uma loja com um degrau elevado (Figura 52-A), o que consideramos como um obstáculo para cadeirantes, por exemplo, pois já na porta do estabelecimento se vê excluído daquele local, pois sem auxílio o mesmo não consegue transpor aquela barreira. Além dos cadeirantes, pessoas com saúde comprometida também terão seu acesso é dificultado, pensemos num idoso ou numa pessoa obesa, aquele degrau é suficiente para impedir o mesmo de entrar, ou então, pode até provocar algum tipo de queda do mesmo. Na mesma imagem (Figura 52-B), podemos observar que também existe um degrau com as mesmas características da outra loja, contudo, ali existe uma rampa que foi adaptada, porém, é possível ver que a mesma não foi construída de forma adequada, pois uma parte do piso da loja passa sobre a rampa, o que vai fazer com que a cadeira de roda trave e não consiga rodar, também impedindo o acesso.

No segundo plano da figura, destacamos também rampas e degraus ao mesmo tempo, numa advocacia (Figura 52-C), existem três degraus na entrada do prédio, contudo, foi adaptado como opção uma rampa de acesso, porém como podemos notar, não é possível um cadeirante conseguir subir por ali, a inclinação é muito elevada, com certeza a cadeira iria virar se o mesmo

tentasse subir. Já na figura 52-D existe uma construção um tanto quanto interessante, na qual a intenção de se colocar a rampa seria importante pois facilitaria o acesso ao local, no entanto, na base da rampa foram colocados degraus, o que não compreendemos qual foi a intenção, pois não faz sentido, dessa forma o cadeirante teria que transpor esses degraus para depois circular pela rampa.

Assim, o descaso com a acessibilidade por parte da iniciativa privada também é notado, pois de acordo com o descrito acima, a maioria dos estabelecimentos considerados inadequados. Locais com muitos degraus e rampas elevadas, dificultam o acesso de inúmeras pessoas, principalmente aquelas com deficiência e idosos, o que nos leva a crer que os lojistas, empresários e advogados ainda não estão atentos com a possibilidade de que essas pessoas, como qualquer outra, podem ser potenciais clientes. No caso das advocacias, nos chamou a atenção, pois de 21 locais, 16 foram considerados inadequados, ou seja, estabelecimentos onde os aspectos legais são bastante discutidos, deveriam ser onde a acessibilidade teria de ser exemplo, e da forma que se encontram, podemos inferir que simplesmente ignoram esse fato.

Contudo, destacamos na análise os três segmentos acima discutidos por terem sido considerados inadequados em relação a quantidade desses estabelecimentos, contudo, ainda existem locais como salões de beleza, sorveterias, e lotéricas, que em nenhum caso foram considerados adequados, ou seja, são vários estabelecimentos em que o acesso é dificultado.

Portanto, o fato desses locais serem destinos de pessoas de toda a cidade, que se deslocam de seus bairros para consumir diversos tipos de produtos e serviços, a área central da cidade que se concentram esses estabelecimentos, deveríamos ter mais preocupação com a acessibilidade, pois se trata de um centro comercial. Talvez por isso, no processo de produção da cidade, o que observamos é uma preocupação com a concentração dos lucros e uma socialização dos problemas. Dessa forma, uma gama de pessoas fica privada de realizarem suas compras e realizarem determinados serviços.

Todavia, enquanto a maioria não se preocupa com a acessibilidade, existem aqueles que se atentam e propiciam acesso digno e confortável, abarcando todas as pessoas de forma universal. No quadro síntese (Quadro 7), destacamos os locais onde as entradas adequadas prevalecem sobre as outras.

Quadro 7 – Centro de Ituiutaba: estabelecimentos com entradas acessíveis (2016).

Estabelecimentos Comerciais	Totais	Inadequadas	Razoáveis	Adequadas
Farmácias	10	2	3	5
Bancos	8	0	1	7
Correios	3	0	0	3
Clinicas (Médicas, veterinárias, odontol., demais.)	25	8	7	10
Prédios Comerciais	25	8	7	10
Totais	71	18	18	35

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, alguns locais investem em melhorias para facilitar o acesso das pessoas aos seus estabelecimentos, se preocupando quanto às normas e padrões recomendados pela ABNT. Nesse âmbito, destacamos alguns desses locais (Figura 53), como as agências dos correios, locais onde é possível identificar adaptações de rampas e até sinalização tátil, o que é raro de se ver no centro de Ituiutaba, salva guardando esses locais. Em relação aos locais acessíveis, destacamos os correios, que possuem três agências na área central de Ituiutaba, e todas elas cumprem os requisitos para acessibilidade. Em suas duas filiais, nas entradas o piso está nivelado com a calçada, ou seja, não foi preciso adaptar nada, as pessoas entram e saem sem nenhuma dificuldade. Já na agência central, necessário uma obra de adaptação, como mostra a figura 53, ali fora construída uma rampa de acesso, com inclinação leve que permite que o cadeirante suba e desça sem muito esforço. Ainda, o equipamento possui proteção lateral e corrimão, onde os idosos e obesos podem se apoiar em sua circulação por ali, e por último, existem sinalizações táteis, tanto no início como no fim da rampa, o que facilita a identificação dos deficientes visuais.

Figura 53 – Centro de Ituiutaba: locais com acessibilidade nas entradas.

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Diante disso, as agências bancárias não ficam atrás, com exceção de uma, todas as outras sete possuem suas entradas de fácil acesso. A figura 54-A, é um exemplo disso, na agência do banco Mercantil do Brasil, na qual podemos notar que a entrada é nivelada com a calçada, existe sinalização tátil de alerta e ainda, uma comunicação em braile está fixada na entrada, sendo essa agência a única com esse tipo de informação. Nas outras agências bancárias existem pisos nivelados, algumas possuem rampas adaptadas e toda estrutura de acessibilidade. Portanto, as agências dos correios e as agências bancárias cumprem com as recomendações da NBR 9050 da ABNT, proporcionando aos seus clientes de forma universal o acesso a suas agências.

Figura 54 – Centro de Ituiutaba: locais com entradas niveladas e sinalização tátil (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Em Ituiutaba no ano de 2015 foi inaugurado um prédio comercial chamado “Pátio Cidade”, ao qual muitos na cidade se referem como sendo um shopping. Enfim, o local recebe uma grande circulação de pessoas diariamente, e como é visto na Figura 54-B, que a porta de entrada é bem larga, o que garante conforto as pessoas, e além disso, o piso é nivelado, proporcionando acesso fácil aos cadeirantes, uma vez que o mesmo entra e sai, sem qualquer impedimento arquitetônico.

Contudo, ainda no comércio do centro da cidade, ainda existem vários locais considerados razoáveis (Figura 55), nesse caso são entradas que possuem algum tipo de degrau intermediário, que não chegam a impedir as pessoas de entrar, ou seja, considerando uma cadeira de rodas, por exemplo, a pessoa teria que fazer um esforço, mas conseguiria adentrar. No entanto, alguns destes degraus foram adaptados, sendo preenchido, formando uma pequena rampa, como o exemplo da (Figura 55-A), o que em partes auxilia os cadeirantes, mas mesmo assim, com bastante dificuldade. Contudo, foram considerados razoáveis pelo fato de ser uma

obra que, mesmo não estando nos padrões adequados, está ali presente, e de certa forma é um começo para uma melhorar a entrada desses locais.

Figura 55 – Centro de Ituiutaba: locais com adaptações ou degraus de pequeno porte (2016).



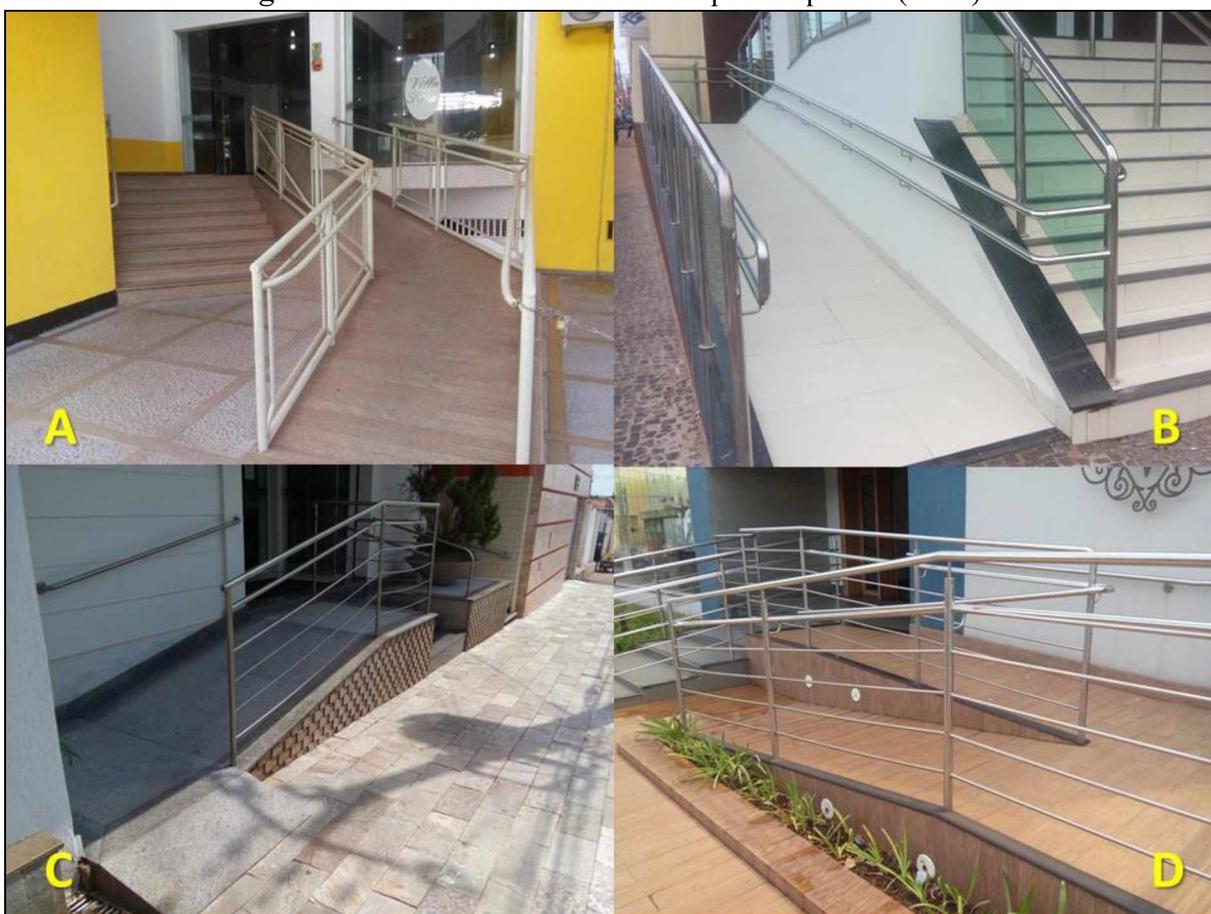
Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Os degraus, mesmo em que sejam em um nível mais baixo (Figura 55-B), para um idoso, que tem movimentos diferenciados, ou para os deficientes visuais esse tipo de entrada ainda causa problema pois essas pessoas podem vir a tropeçar e cair. Nesse caso seria indicado a sinalização tátil. Contudo, os degraus a que referimos não são tão elevados, o que facilita as obras de nivelamento, ou adaptação com rampas de acesso, como visto na figura 55-C, onde a mesma foi feita no segmento do antigo degrau.

Contudo, identificamos ainda algumas entradas nas quais receberam algum tipo de adaptação, no geral em forma de rampas. No total, foram 56 estabelecimentos com esse tipo de obra, sendo que, 18 locais foram considerados inadequados, ainda foram identificados 23 locais considerados razoáveis, e novamente um número muito baixo considerado adequado, apenas 15 locais. Assim, a figura 56 traz exemplos das rampas adaptadas nas entradas dos estabelecimentos comerciais no centro da cidade.

As figuras 56-A e B, são idênticas, possuem entrada tanto por escadarias como por rampas, as rampas possuem corrimão e proteção lateral de segurança, aparentemente tudo muito bem apresentável do ponto de vista do nível estético. Contudo, notamos que as inclinações das rampas estão bastante elevadas por serem construídas em apenas um nível e direto, ou seja, se um cadeirante tenta subir por aquele equipamento, terá que desempenhar um esforço maior para conseguir chegar até o fim, e se tentar descer o mesmo pode adquirir uma velocidade maior, devido à inclinação, podendo não para ao final da rampa. Sendo assim, estes locais foram considerados inadequados, pois de que adianta uma rampa com inclinação desfavorável à circulação dos cadeirantes ou de quem tente por ali caminhar.

Figura 56 – Centro de Ituiutaba: rampas adaptadas (2016).



Fonte: Trabalho de campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Já, na figura 56-C, percebemos que a adaptação também foi bem feita, porém pecam um pouco na inclinação, mas está mais suave que as apresentadas anteriormente, contudo, a base da rampa avança nos domínios da calçada, se tornando um obstáculo para quem por ai circula, entretanto, a rampa consegue cumprir sua função.

Por outro lado, um exemplo a ser seguido pode ser visto na figura 56-D, na qual está representada uma adaptação correta para rampas de acesso. A mesma foi construída em dois níveis, ou seja, suavizando ainda mais a inclinação da rampa, também é possível notar os equipamentos complementares como o corrimão e a proteção lateral. Dessa forma, a rampa atende aos requisitos necessários para que cadeirantes e pessoas com dificuldades de mobilidade possam acessar esse estabelecimento com mais conforto e segurança, com certeza serão cativos ao comércio que pensou nas pessoas com mobilidade reduzida.

Contudo, embora já tenhamos trabalhado a falta da sinalização tátil nas calçadas do centro, somos cientes de que nenhum ponto comercial, exceto os já supracitados bancos e correios (ainda sim faltando elementos), dispõem deste equipamento, que é um elemento importante para a acessibilidade e principalmente para os deficientes visuais.

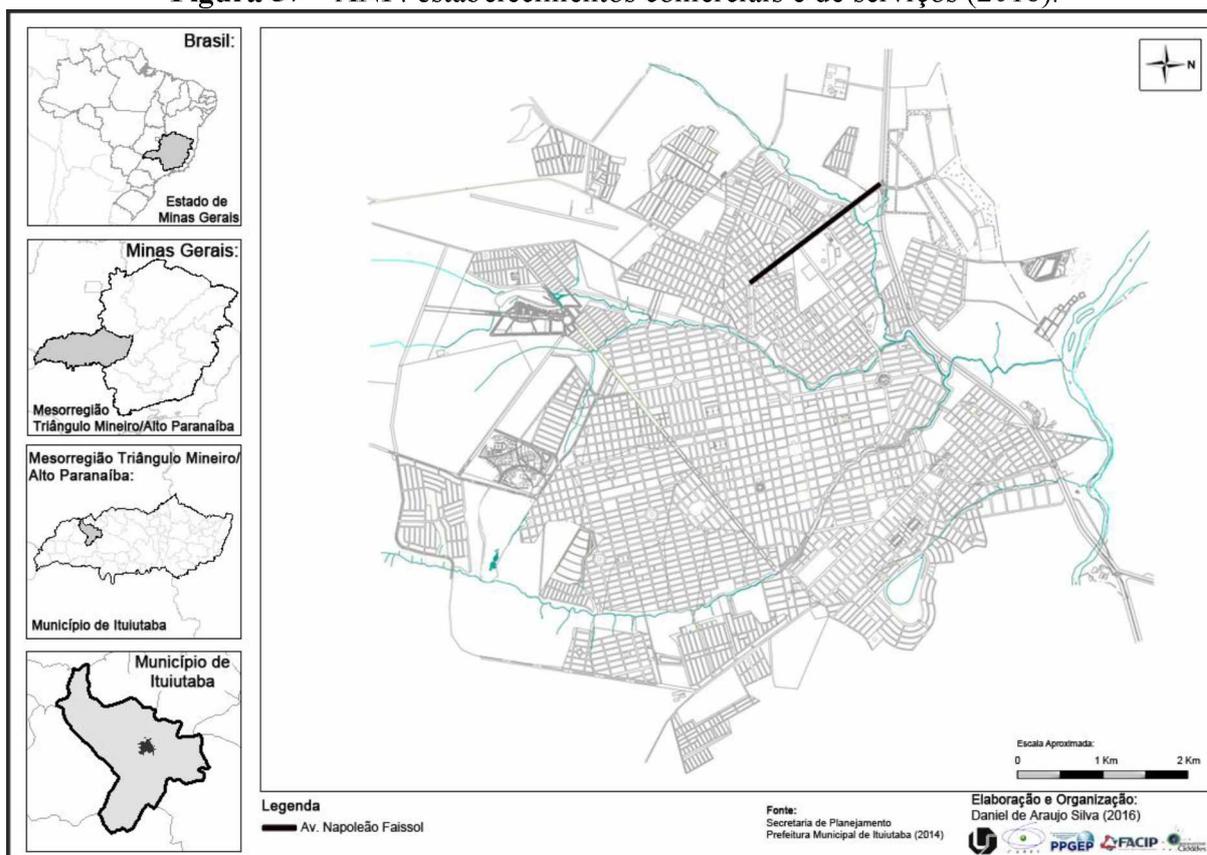
Enfim, no centro da cidade, apesar de encontramos menos 40% dos estabelecimentos com algum tipo de acessibilidade em sua entrada, as adaptações e pisos nivelados estão bem feitos e atendem bem a seus clientes, inclusive as pessoas com mobilidade reduzida. No entanto, cerca de 60% estão com problemas, seja de entradas com muitos degraus altos, falta de rampas e sinalização tátil, ou até rampas existentes com inclinação inadequada. Assim, em termos gerais, levando em consideração à estatística, podemos afirmar é precária a acessibilidade na entrada dos estabelecimentos comerciais na área central de Ituiutaba.

Diante disso, no centro, onde existe uma concentração comercial e de serviços e também de cliente que utilizam destes estabelecimentos, a acessibilidade é inexistente, como será a realidade nas áreas além do centro?

3.3.2 - Estabelecimentos comerciais além da área central

Depois de analisar os estabelecimentos do centro da cidade, desta feita analisaremos os estabelecimentos comerciais para além da área central (Figura 57), mais especificamente àqueles localizados na Avenida Napoleão Faissol.

Assim, utilizamos os mesmos critérios metodológicos utilizados na análise anterior, sendo aquele onde os estabelecimentos são qualificados de acordo com as condições de acesso em suas entradas (portarias).

Figura 57 – ANF: estabelecimentos comerciais e de serviços (2016).

Fonte: Trabalho de campo (2016). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Assim, investigamos todos os estabelecimentos desta via, e como resultado o quadro 8 evidencia que identificamos 54 locais de comércio, sendo a maior parte constituídos por loja de diversos segmentos.

Quadro 8 – Estabelecimentos comerciais além do centro: qualificação (2016).

Estabelecimentos Comerciais	Totais	Inadequados	Razoáveis	Adequados
Lojas	19	17	2	0
Auto peças, mecânicas, retificas	11	5	2	4
Bares e mercearias	5	3	0	2
Salão e Barbearias	4	3	1	0
Supermercado/Lotérica	1	0	0	1
Padaria, Peixaria e Sacolão	3	3	0	0
Chaveiros, Joias e Relojoarias	2	2	0	0
Farmácia	1	0	1	0
Madeira e Marcenaria	2	2	0	0
Sorveteria e Lanchonete	2	1	1	0
Transportadoras	2	1	0	1
Motel	1	0	1	0
CASEMG	1	1	0	0
Totais	54	38	8	8

Porcentagem	100	70,4	14,8	14,8
-------------	-----	------	------	------

Fonte: Trabalho de campo (2016). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Iniciamos a análise destacando um ponto negativo, uma vez que em nenhum local foi encontrado algum tipo de sinalização tátil, não bastante, também não encontramos nenhuma rampa de acesso, tanto em calçadas como nos estabelecimentos.

Dessa forma, os poucos locais foram qualificados como adequados, através das entradas com piso nivelado à calçada (Figura 58), como é o caso de um supermercado bastante movimentado naquele local e, portanto, não dificulta o acesso das pessoas para adentrar o estabelecimento.

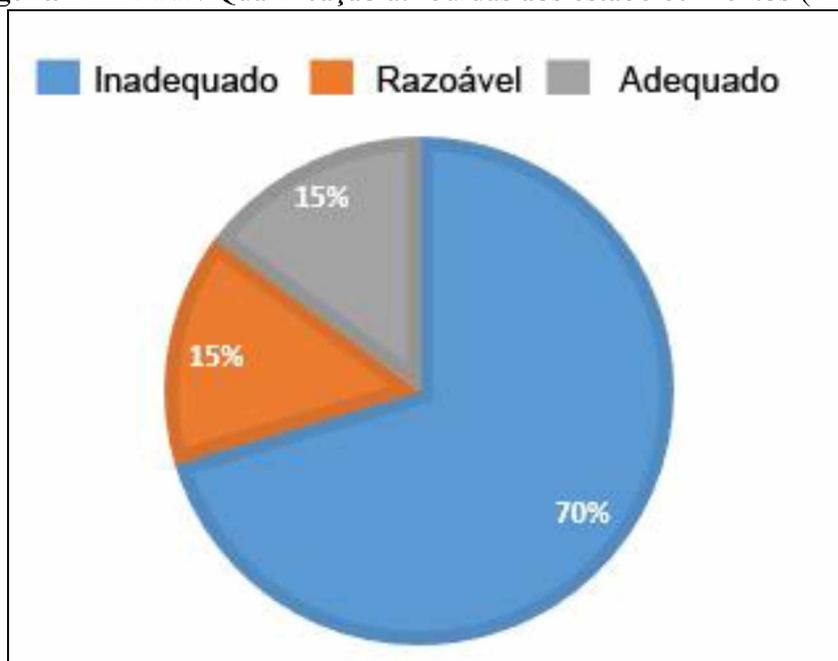
Figura 58 – ANF: local com entrada nivelada (2016).



Fonte: Trabalho de campo (2016). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Contudo, constatamos que mais de 70% dos estabelecimentos na Av. Napoleão Faissol, não possuem acessibilidade (Figura 59), sendo considerados inadequados. Dessa forma, utilizaremos as lojas como exemplo da negatividade encontrada nas entradas dos estabelecimentos, pois representam o maior número de estabelecimentos que são considerados inadequados, sendo que de 19 lojas, 17 entram nesse universo em desfavor das pessoas.

Figura 59 – ANF: Qualificação atribuídas aos estabelecimentos (2016).



Fonte: Trabalho de campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

A figura 60 traz algumas entradas de estabelecimentos desta avenida, nota-se que as mesmas mantem um mesmo padrão, majoritariamente composta por um degrau elevado. Esse tipo de entrada impede que cadeirantes frequentem o lugar, assim que os mesmos percebem o obstáculo simbolicamente são impedidos de entrar.

Além dos degraus, podemos perceber que as pessoas já são afetadas na calçada, na figura 60 podemos visualizar vários produtos à mostra, o que serve de obstáculos para várias pessoas antes de chegar na entrada do estabelecimento.

Ou seja, várias irregularidades perante a leis, e falta de cidadania ao não respeitar o direito das outras pessoas.

Figura 60 – ANF: obstáculos nos estabelecimentos comerciais (2016).



Fonte: Trabalho de campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

O resultado acima apresentado é preocupante, pois mostra que a acessibilidade fora do centro da cidade é ainda mais precária, o que dificulta a vida de pessoas com deficiência em circular e adentrar estabelecimentos comerciais.

Diante disso, uma vez que as pessoas com deficiências devem conseguir se locomover pela cidade com independência e conforto, portanto todos os locais devem ser (estar) projetados pensando nos princípios do desenho universal, que engloba todas as pessoas sem distinção em circular, permanecer e usufruir da cidade.

Como resultado da análise comparativa das entradas dos estabelecimentos comerciais, constatamos que no geral e de acordo com a estatística apresentada, podemos dizer que tanto nas áreas afastadas do centro como na área central, a acessibilidade fica a desejar, pois a média dos dois locais inadequados foi 66%. Portanto, no que tange a entrada dos estabelecimentos de comércio nos locais mais afastados da área central, constatamos que praticamente não existe acessibilidade.

De forma geral, sendo na área central como nas áreas mais periféricas do centro, os estabelecimentos comerciais e de serviços não demonstram preocupação com o acesso das

peças que frequentam esses locais, pois existem inúmeras barreiras nessas entradas e são raros aqueles que possuem acessibilidade. Tal situação é merecedora de destaque pelo fato de que não há, de forma geral, uma preocupação com o acesso das pessoas aos estabelecimentos, ou seja, é lógico que a partir das necessidades as pessoas vão buscar uma forma de buscar o que necessitam, no entanto, não há uma visão por parte dos responsáveis pela oferta de bens e serviços que quanto mais acessível, mais pessoas podem ser atraídas. Não que nossa visão desse processo seja o lucro, que é uma consequência, mas na perspectiva de que as pessoas possam circular com mais tranquilidade. Uma boa saída para isso, seria a implantação e ampliação de áreas de calçada no centro da cidade, ao contrário da preocupação com a garantia do estacionamento em frente aos estabelecimentos, ou seja, ainda continuamos a pensar segundo a lógica da cidade para o automóvel.

Assim sendo, nossa abordagem demonstrou que de certa forma a situação da acessibilidade é preocupante em locais comerciais e de oferta de serviços. A partir dessas considerações ensejadas sobre o acesso das pessoas aos locais de comércio, nos instigou a verificar como será o acesso nas entradas dos órgãos públicos da cidade. Dessa forma, passaremos na sequência, para uma análise de como está a acessibilidade nos locais de uso coletivo.

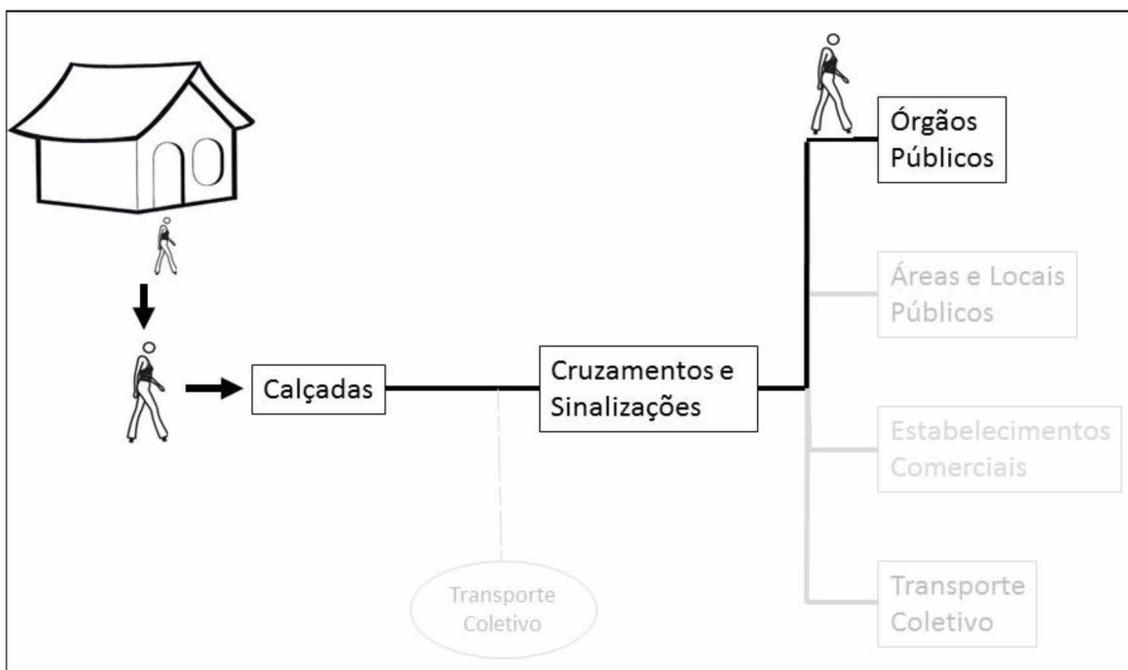
3.4 - ACESSO AOS ÓRGÃOS PÚBLICOS MUNICIPAIS: Como está a acessibilidade em locais de uso coletivo?

O desenho universal vai além da eliminação de barreiras físicas, procura evitar a construção de ambientes que atendam públicos diferentes. Permite a igualdade na utilização dos serviços por todos, tanto para pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiências, democratizando sua utilização. Santos (2012, p. 18).

Escadarias: Biblioteca Municipal de Ituiutaba.



Foto: Daniel de Araujo Silva (2014).



Assim como o acesso à cidade, o acesso ou a permanência das pessoas nos ambientes urbanos sejam eles abertos ou fechados, privados ou públicos, se constitui de forma desigual. De acordo com Resende (2004, p. 42), para as pessoas com mobilidade reduzida “possam ter as mesmas oportunidades de mobilidade ou deslocamento no espaço urbano, é necessário que ele seja acessível ou, no mínimo, adaptado, pois, deslocamento e mobilidade são fundamentais em uma cidade”. Dessa forma, a acessibilidade deve estar presente em todos os ambientes, assim, acreditamos que os órgãos públicos, por serem locais que recebem um grande volume de pessoas, pois são locais de uso coletivo que assumem funções específicas, oferecendo serviços públicos, estes deveriam dar o exemplo e oferecer acesso a todas as pessoas de forma universal. Portanto,

Para que se tenha uma cidade acessível a todos, é importante que existam políticas públicas voltadas para a adequação do sistema de transportes, dos equipamentos urbanos, enfim, é preciso pensar em reformulações do espaço, bem como em mudanças na sociedade para diminuir as barreiras (MOREIRA, FILHO e ALVES, 2012, p. 198).

Portanto, nos órgãos públicos de qualquer esfera, bem como nos estabelecimentos comerciais e de serviços, no mínimo, nas calçadas e recepções destes locais, deveriam estar dispostos para que todas as pessoas de capacidades variadas pudessem ter acesso sem dificuldade, conforme aos princípios do “desenho universal” (CARLETTO e GAMBIAGHI, 2008). Corroborando para a discussão, Silva (2014, p. 120) argumenta que “os órgãos públicos e serviços são locais que recebem diversas pessoas diariamente, portanto, deveriam possibilitar a facilidade quanto ao acesso de seus usuários aos estabelecimentos”, portanto, como esses locais são públicos e de uso coletivo, a Lei 10.098 (2000) salienta que “pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Diante do exposto, este item teve o objetivo de analisar os órgãos públicos municipais da cidade de Ituiutaba, especificamente no que tange ao acesso das pessoas a esses locais. Para tal, visitamos órgãos públicos municipais a fim de observar, analisar e registrar aspectos referentes à acessibilidade aos mesmos, desde a rua, a calçada e a recepção (entrada). No intuito de deixar claro nosso procedimento para tal, consideramos os seguintes itens (Quadro 9):

Quadro 9 – Instrumentos analisados nas entradas dos órgãos públicos (2016).

Local	Observar e analisar a presença de:
Na rua	- vagas de estacionamento reservada a idosos e cadeirantes.
Na calçada	- Sinalização Tátil; - Piso adequado; - Barreiras arquitetônicas ou móveis; - Rampas de acesso ou rebaixamento das guias.
Na recepção (entrada)	- Sinalização Tátil; - Rampas de acesso ou nivelamento do piso.

Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, executamos um trabalho de campo nos órgãos públicos municipais e analisamos se os mesmos garantem minimamente o acesso das pessoas, desde a rua, a calçada e até a efetiva entrada nesses locais.

O quadro 10 expressa o resultado da pesquisa através das qualificações atribuídas, a saber: Inadequados, indica que o local não possui o item analisado; Razoáveis, o item existe no local, mas pode estar degradado ou improvisado; Adequados, o item existe no local e está em perfeito estado para uso.

De acordo com o quadro síntese da análise foi possível constatar que a situação é desfavorável às pessoas que possuem mobilidade reduzida, principalmente em relação aos seguintes aspectos: vagas para estacionamento; sinalização tátil na calçada e na portaria dos locais.

Os órgãos públicos são locais que atraem e concentram pessoas dos mais variados padrões ergométricos e, assim sendo, aquelas com mobilidade reduzida necessitam de atendimento especial, sendo que esse já deve começar na rua. O resultado nos mostra que os aspectos negativos se concentram pela falta de sinalização tátil (na calçada e na portaria), além da falta de vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida (PcMR). Outros itens como rampas de acesso, nivelamento com a calçada e rebaixamento das guias tiveram qualificações mais aceitáveis, talvez pelo fato de “acharem” que a acessibilidade só diz respeito apenas às rampas.

Quadro 10 – Ituiutaba: avaliação dos itens de acessibilidade na entrada aos órgãos públicos municipais (2016).

Órgãos Públicos Municipais	Na rua do órgão	Na calçada do órgão				Na porta do órgão	
	Vagas de estacionamentos Idosos/cadeirante	Sinalização Tátil	Piso Adequado	Barreiras/Obstáculos	Rampas ou Rebaixamento da guia	Sinalização Tátil	Rampas, nivelamento, ou rebaixamento
Prefeitura Municipal	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>
Câmara Municipal	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>
Escola Mun. Rosa Tahan	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Razoável</i>	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Razoável</i>
Extensão da Câmara Municipal	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Razoável</i>
Sec. de Educação	<i>Inadequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Razoável</i>	<i>Adequado</i>
Sec. de Planejamento	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>
Sec. de Fazenda	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>
Sec. de Saúde	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>
Biblioteca	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>
Pronto Socorro	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Razoável</i>	<i>Adequado</i>
Procon	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>
Fórum	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Razoável</i>
PSF – Santa Maria	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>
SAE (Superintendência de Água e Esgoto)	<i>Razoável</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>
ADEFI (Associação dos deficientes Físicos de Ituiutaba)	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Para enfrentar os trajetos e percalços do cotidiano, as pessoas PcMR tem que se desdobrar para conseguirem acessos aos órgãos públicos e à cidade. Considerando isso, constatamos que a Lei N° 10.098 destaca que nas áreas de estacionamento de veículos em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, destinadas para veículos que sejam conduzidos ou que conduzam PcMR, devem ser dispostas nos estacionamentos internos e externos, conforme o Decreto Federal N° 5.296 (2004),

nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento (2%) do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT (BRASIL, 2004).

Entretanto, mesmo com a lei citada acima, constatamos que muitos locais não possuem as vagas referidas conforme consta no quadro 10.

3.4.1 - Acesso aos órgãos públicos do centro

Os números indicam que apenas dois locais possuem vaga reservada destinada as PcMR, o que é muito pouco. Contudo, as vagas existem e em boas condições na Secretaria de Saúde (SS) e no Pronto Socorro (PS), locais de muita procura pela população, o que demonstra uma sensibilidade nesse aspecto.

No entanto, no caso da SS, a continuidade destes instrumentos não existe, pois na calçada não existe sinalização tátil para que aqueles com deficiência visual se orientem sem suas caminhadas. Porém, na portaria foi adaptada uma rampa de acesso, o que já ameniza bastante as dificuldades das pessoas com mobilidade reduzida, mas em relação à sinalização tátil ainda não foi feito nada nesse aspecto.

No caso do PS, em relação aos instrumentos de acessibilidade (Figura 61), o local não foi considerado inadequado em nenhum dos itens, o que é satisfatório. Na portaria o piso é nivelado, ou seja, as pessoas encontram facilidade do acesso a esse órgão de saúde (Figura 61-A). Contudo, embora constatada a presença de sinalização tátil, tanto na calçada como na portaria, esses instrumentos não estão dispostos de maneira adequada, existe alguma descontinuidade na sequencia e na portaria a sinalização de alerta está longe da porta que dá acesso ao estabelecimento (Figura 61-B). Mas a existência desta sinalização é extrema

importância, principalmente por se tratar de um PS, local de grande procura por parte dos cidadãos.

Figura 61 – Pronto Socorro Municipal de Ituiutaba: instrumentos de acessibilidade (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

No caso dos outros instrumentos, as calçadas são largas, piso adequado e livre de obstáculos, as guias das calçadas são mais baixas e em alguns pontos é rebaixada, além da presença de rampas de acessibilidade e estacionamento destinado as pessoas com deficiências (Figura 61-C).

Contudo, a maioria dos órgãos públicos da cidade ainda possuem entradas que não condizem com o presente, às pessoas não são iguais no sentido físico, existem pessoas com capacidade variadas, portanto portarias com escadaria ou pilares e degraus altos (Figura 62) são realidade em muitos locais em Ituiutaba, tanto em órgão público como também no comércio.

As imagens abaixo são de órgãos públicos como: Procon, Biblioteca Municipal, Secretaria de Planejamento e Prefeitura Municipal de Ituiutaba. Alguns destes locais impedem que uma gama de pessoas tenha acesso a esses órgãos. No caso da Prefeitura (Figura 62-A) existem degraus mais leves e de menor forma, o que não impede a entrada de PcMR, mas já

cria uma dificuldade para essas pessoas, e ainda mais neste local, por se tratar do centro do poder municipal, deveria dar o exemplo do tratamento digno a todos os cidadãos. A leitura é importante e cremos que tal prática é crescente dada à busca das pessoas pela informação, pela descontração, dentre outros fatores, no entanto, as PcMR se sentem intimidadas e barradas ao se depararem com a entrada da Biblioteca Municipal de Ituiutaba (Figura 62-B), uma escadaria com quatro degraus impede a entrada de cadeirantes ao local, como conscientizar crianças sobre a acessibilidade, se o local da leitura cria barreiras dificultando o acesso de muitas pessoas ao recinto.

O PROCON (Figura 62-C) é outro local ímpar, pois o prédio é uma antiga residência, que possui um degrau alto em sua entrada, e em seguida, uma escada com sete degraus encurvados, ou seja, não são todos os consumidores que poderão adentrar esse órgão para buscar pelos seus direitos. Contudo, o que mais nos impressionou, foi tratarmos da acessibilidade na Secretaria de Planejamento (Figura 62-D) onde, teoricamente está concentrado o local nato para se pensar e planejar a cidade. A realidade encontrada foi a de que nada naquele prédio é acessível, pois o mesmo não possui sinalização tátil na calçada ou dentro do local, não apresenta rampa de acesso na portaria, sem considerar que o degrau de acesso ao local é alto, além de contar com escadarias para acesso aos diferentes setores da referida secretaria. Enfim, cremos que tal situação corrobora de forma negativa, pois se no local em que teoricamente a cidade é pensada/planejada não apresenta o mínimo de acessibilidade aos cidadãos, como será tratada a cidade na prática, fica aqui um importante questionamento.

Figura 62 – Centro de Ituiutaba: órgãos públicos com acesso dificultado (2016).



Fonte e Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Destacamos ainda, alguns casos onde foram adaptadas ou reconstruídas algumas entradas de órgãos públicos (Figura 63). Em uma das unidades da Secretaria de Saúde (Figura 63-A) e da SAE (Figura 63-B), a entrada se dava através de degraus, atualmente foram adaptadas rampas de acesso, o que facilita o acesso das PcMR a estes órgãos públicos.

Já, na Secretaria de Fazenda em 2014, existia um degrau como evidencia a figura 63-C, que obstruía o acesso dos cadeirantes ao local, o problema foi amenizado em 2016, pois foi eliminado o degrau e feito uma leve inclinação (Figura 63-D), que dessa forma permite a entrada de todos ao órgão público.

Através das adaptações realizadas, sabemos que é possível criar um ambiente acessível a todos, e um questionamento deve sempre ser feito: *Porque não se adapta todos os órgãos públicos para permitir o acesso as pessoas de forma universal?*

Figura 63 – Ituiutaba: órgãos públicos com acesso adaptado (2016).



Fonte e Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

Outro local que deveria considerar as questões inerentes à acessibilidade é a Associação dos Deficientes Físicos de Ituiutaba (ADEFI). Durante o trabalho de campo constatamos, por exemplo, que o trecho de entrada até o estabelecimento está com piso regular. Conforme Silva (2014),

Quanto às reivindicações de melhorias na infraestrutura urbana em relação a acessibilidade, a ADEFI não é atuante, e também não é sua prioridade, pois a prefeitura colabora com a manutenção dos custos da sede da associação, e assim uma cobrança ou reclamação para melhoria do ambiente urbano para as PcMR, tenderia a complicar a relação entres eles (SILVA, 2014, p. 94).

Assim, essa entidade, no sentido de luta, deveria ser mais ativa na cidade, reivindicando seus direitos (à cidade e os dos deficientes) que não estão sendo cumpridos na cidade, mas não é o que acontece de forma mais efetiva.

Portanto, os órgãos públicos municipais localizados na área central de Ituiutaba, necessitam se (re) adaptar para poder receber em seus locais todas as pessoas que ali precisam adentrar e permanecer, assim como deve ser nos órgãos localizados para além do centro.

3.4.2 - Uma visada sobre o acesso aos órgãos para além da área central

Como já abordamos anteriormente a acessibilidade nos órgãos públicos localizados no centro da cidade está a desejar, pois somente alguns locais estão com suas entradas e calçadas com algum tipo de adaptação. Todavia, como nossa perspectiva está centrada na abordagem a cidade por meio da análise de suas partes, analisamos também, a acessibilidade em dois órgãos municipais que estão localizados para além do centro, a fim de fazer uma comparação e entender como é a realidade nestes locais.

Assim sendo, investigamos a Escola Municipal Rosa Tahan (Figura 64), localizada no Bairro Tupã, setor sul da cidade de Ituiutaba. As vias do bairro na qual a escola está situada, bem como a maioria das ruas dali não eram asfaltadas, portanto não existiam calçadas, e conseqüentemente também não tinham instrumentos de acessibilidade. Contudo, no ano de 2010 se iniciaram as obras de infraestrutura do bairro, contemplando algumas ruas, em certo momento as vias onde se localiza a escola foram asfaltadas, e como vemos na imagem abaixo, a calçada também foi implantada.

Figura 64 - Bairro Tupã: Escola Municipal Rosa Tahan (2017).

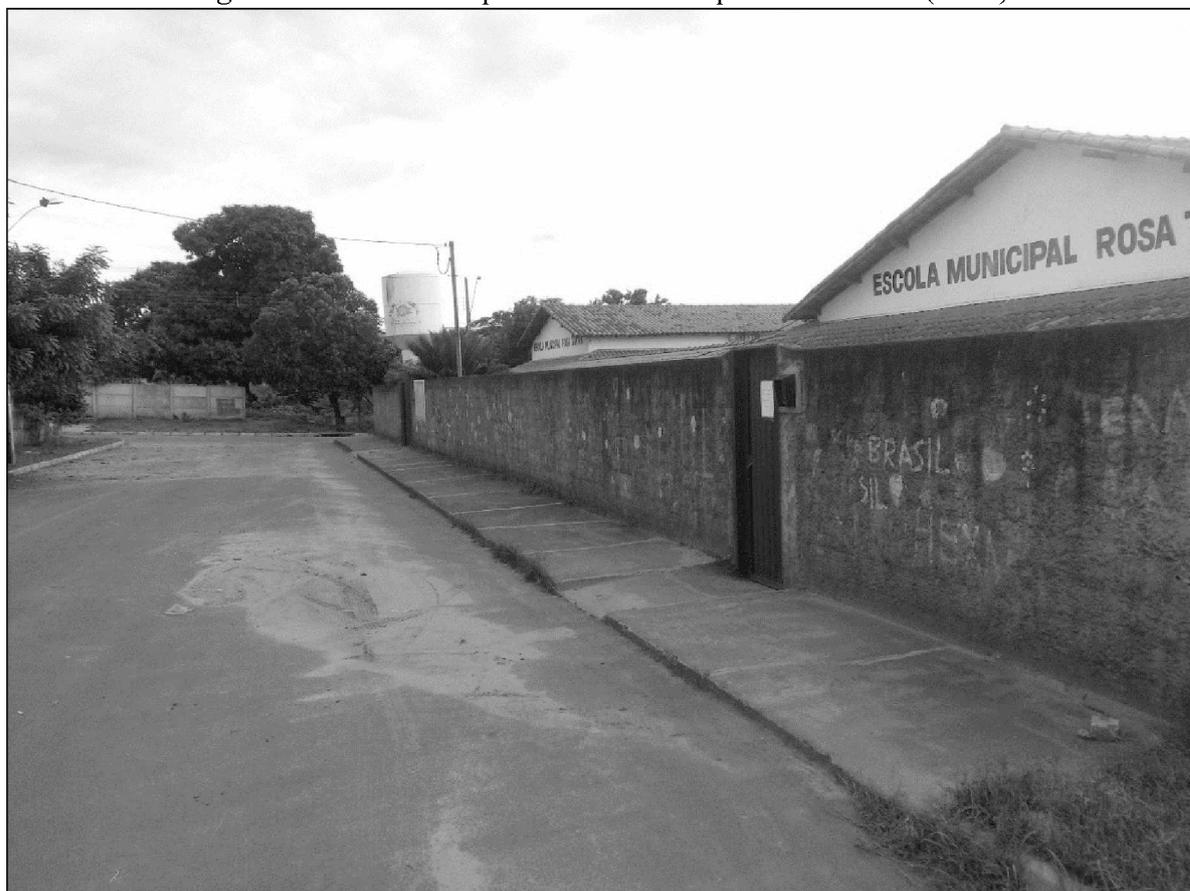


Foto: Daniel de Araujo Silva (2017).

Dessa forma, analisamos os instrumentos de acessibilidade da referida escola. Primeiramente, em relação à rua, não foi identificada vaga de estacionamento reservada para deficientes/idosos, o que pode ser um incômodo para pessoas que necessitam de um local mais próximo da entrada, com a vaga já sinalizada isso facilitaria o desembarque e o acesso dessas pessoas à escola.

Em relação à calçada, a mesma existe somente no quadrante em que a escola está localizada, ou seja, o acesso até a escola pelos pedestres se dá pela via de rolamento até chegar ao local. Assim, notamos que o piso está regular e sem obstáculos ou barreiras, o que faz com as pessoas caminhem e circulem com mais segurança, mesmo que ainda existam algumas imperfeições, não interferem na regularidade da calçada, que está em boas condições. O tamanho também é adequado, apesar de que poderiam ter construído em um espaço maior dando mais conforto aos pedestres.

Contudo, no que tange a instrumentos de acessibilidade, a falta de sinalização tátil é notória, ficando as pessoas com deficiência visual a mercê da sorte, principalmente por ser um local mais periférico do bairro. Em relação às rampas de acesso, constatamos um fato curioso, como já mencionado nesse trabalho, no bairro foram implantados vários destes instrumentos de acessibilidade na maioria das ruas, até em locais onde só tem mato e não tem calçadas, entretanto, nas calçadas que margeiam a escola não foi colocada nenhuma rampa, o que notamos no local foi um rebaixamento defronte um portão de entrada, apesar de não se configurar como uma rampa de acesso convencional. Dessa forma, omissões como essas, nos leva a crer que não há critério algum para a implantação das rampas enquanto importantes instrumentos de acessibilidade, pois em uma escola a prioridade deve ser observada.

Outro local analisado no Bairro Tupã está relacionado com a questão da saúde, o Programa Saúde da Família (PSF) Santa Maria (Figura 65), um órgão importante para a saúde familiar, principalmente para aquelas que estão situadas longe do centro, e por consequência, dos hospitais.

Figura 65 – Bairro Tupã: PSF Santa Maria (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Primeiramente, analisando as calçadas defronte o PSF, podemos verificar que o pavimento está em boas condições para circulação, é regular e de dimensões recomendadas pela NBR 9050 (2015). Entretanto, a calçada está sem sinalização tátil, tanto no perímetro externo quanto na entrada, assim os deficientes visuais estão desfavorecidos para com esse tipo de instrumentos de acessibilidade tão necessário para seu dia a dia.

Contudo, existe um obstáculo móvel (Figura 65-B) no final da calçada, essa barreira pode impossibilitar as pessoas de caminharem na mesma, tendo as mesmas que descer para a via de rolamento. Outro aspecto relevante e que não é contemplado na via é a destinação de vaga reservada para deficientes/idosos, o que se configura num fato que desconsidera o direito das pessoas.

Ainda no tocante às calçadas, constatamos que as mesmas não contam com rampas de acesso, nem nas esquinas e nem de frente a entrada do PSF. O que é curioso, pois nesse bairro nos últimos meses foram implantadas inúmeras rampas de acesso, sendo assim, porque não se deu atenção a um órgão importante como esse? Fica mais um questionamento.

E, por último destaque, na portaria de entrada do local, além de não existir sinalização tátil, o que existe é um degrau, o que faz com que esse órgão não seja acessível aos cadeirantes, por exemplo, pois ele não conseguirá transpor essa barreira arquitetônica utilizando somente da força de seus braços.

Embora alguns locais possuam certos instrumentos de acessibilidade, ainda que incompletos ou fora das normas, esses não são suficientes para oferecer dignidade e efetivo acesso aos órgãos municipais que são de caráter públicos, ou seja, todos deveriam ser bem vindos nesses locais.

Entretanto, de forma geral, tanto no centro como para além dele, os órgãos públicos municipais não contemplam todas as pessoas no que diz respeito ao acesso, justamente a coletividade é prejudicada, pois uma gama da sociedade é privada/impedida de adentrar locais públicos, seja para cumprir com suas obrigações ou cobrar seus direitos, dessa forma, sendo cerceada do seu direito à cidade. Assim, a cidadania deixa de ser exercida, nesses locais e em toda a cidade, como vimos nos itens anteriores.

Portanto, considerando o que foi aqui exposto sobre a acessibilidade aos órgãos públicos de Ituiutaba, aqueles locais que teoricamente deveriam prover a acessibilidade em primeiro plano, enquanto referência ao restante da sociedade, são os que acabam se somando entre os que excluem as pessoas. Assim, o poder público necessita demonstrar interesse no que tange as questões referentes à acessibilidade, cumprir as leis de acessibilidade, e garantir efetivo direito de entrar e sair de qualquer local ou repartição pública, bem como à toda a cidade com dignidade, conforto, independência e respeito, principalmente às pessoas com mobilidade reduzida. Assim, o direito à cidade, seja o acesso a uma praça ou um órgão público, seja oferecido amplamente à todas as pessoas de forma universal.

Enfim, dando continuidade a nossa perspectiva analítica verificamos que além dos órgãos públicos municipais, o espaço urbano também possui várias áreas públicas, como é o caso das praças, locais de descanso, de passagem, de encontros, das reivindicações, da festa, do lazer, enfim, como estão essas áreas considerando seus usos e funções, como elas estão estruturadas no sentido de receber as pessoas em seu cotidiano?

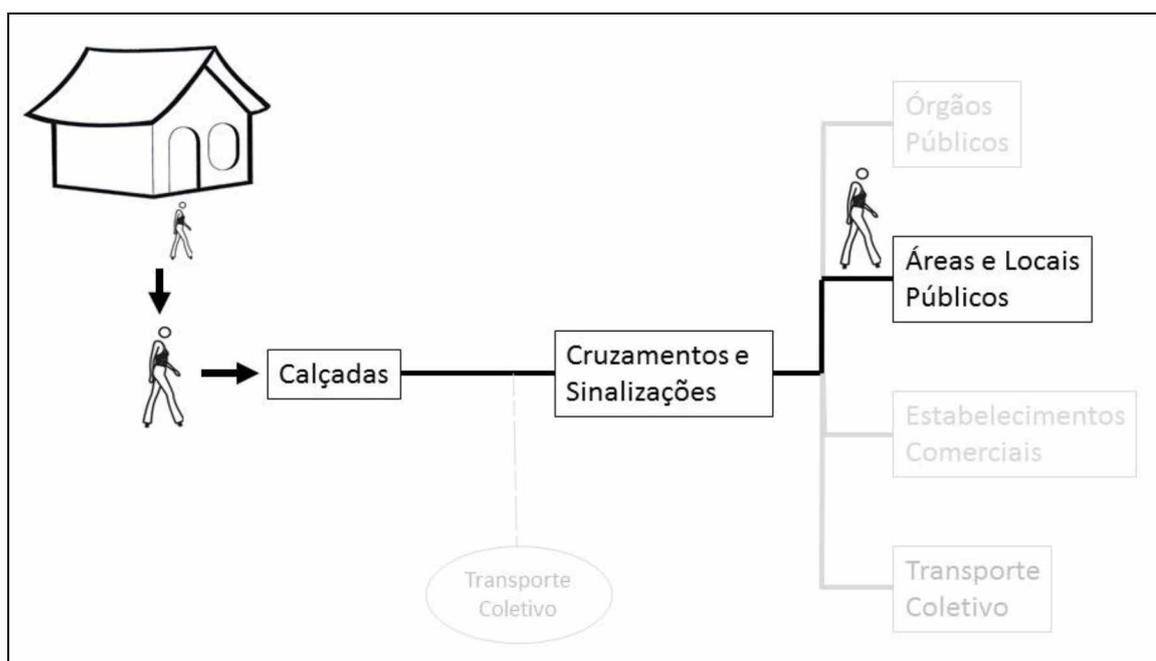
3.5 - ACESSIBILIDADE EM ÁREA PÚBLICAS: como está nossa relação de acesso com as praças da cidade?

A cidade sempre esteve ligada a formas de ambiente público, como praças, (...) sua forma pública não é um fenômeno casual. (...) Quando desaparece essa forma de ambiente, desaparece também a vida urbana.

Oscar Negt (2002) apud Loboda (2008, p. 68).



Foto: Daniel de Araujo Silva (2016).



Nossa trajetória metodológica nos leva a analisar agora a acessibilidade para os pedestres aos espaços públicos na área central e fora dela, aos quais pesquisamos especificamente as praças, pois as mesmas são locais de suma importância para as pessoas, assumem um caráter de verdadeiros espaços públicos, são locais que fazem parte da estruturação de nossas cidades, confundindo-se inclusive, com a própria história das mesmas, enfim, tanto do ponto de vista do cotidiano, como do convívio social, portanto nesses locais deve existir uma estrutura para receber pessoas de forma universal.

Assim, Queiroga (2003, p. 1) discorre sobre a praça como “um espaço voltado essencialmente ao encontro no âmbito da esfera de vida pública. A praça como espaço - não apenas forma ou paisagem, cenário ou palco - para as ações da vida pública”. Assim, a praça é um espaço que pode ser apenas de passagem para quem circula pelo local, cortando caminho; ela é também um local de permanência, onde as pessoas se reúnem para os diversos fins, ou simplesmente para sentar e permanecer ali para contemplação. Enfim, como destaca Lododa (2008), de forma geral, são locais de convivência e de sociabilidade urbana.

Dessa forma, a praça deve ser dotada de instrumentos que vão garantir que todo tipo de pessoas possa circular, permanecer e usufruir desse espaço com independência e conforto. Assim, analisamos a estrutura desses locais tanto na área central como fora dela, no intuito de investigar o quanto acessível estão esses espaços públicos, levando em consideração instrumentos de acessibilidade como rampas, sinalização tátil, calçada de piso regular, conforto e segurança.

3.5.1 – Praças do centro

Portanto, no centro da cidade analisamos duas praças, sendo elas, a Praça Getúlio Vargas e a Praça Cônego Ângelo, nas quais analisamos a condição de acessibilidade com base nos seguintes instrumentos: sinalização tátil; rampas de acesso e qualidade do calçamento.

Nesse sentido, iniciamos com a Praça Cônego Ângelo (Figura 66), um importante espaço público que assume características que fazem parte da estruturação de grande parte de nossas cidades, pois é o local do poder, tanto político como religioso, por ali estar localizada a prefeitura e a câmara municipal, além da influência da Igreja Matriz (Catedral São José) defronte a praça. A praça é bastante frequentada, tanto durante o dia como a noite, é ponto de passagem, pois como é a mais centralizada, as pessoas cortam caminho pela praça para seus destinos.

Figura 66 – Centro de Ituiutaba: Praça Cônego Ângelo (Praça da Prefeitura) (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Diante disso, pensando na “caminhabilidade” das pessoas, a praça assume o caráter de um relevante espaço público, por isso mesmo, consideramos que o piso deve estar em boas condições, o que comprovamos como evidencia as imagens acima, na qual apenas pequenos pontos com imperfeições são percebidos, mas no tocante geral, no quesito piso, o mesmo está regular, e portanto favorece o caminhar e a permanência das pessoas no local.

Entretanto, essa segurança na circulação não pode ser aplicada a todas pessoas, uma vez que no universo demográfico existem pessoas com deficiências, em questão aquelas com deficiência visual. Notamos que a área da praça não possui sinalizações táteis em nenhum ponto, uma vez que o local é amplo, essa sinalização seria de suma importância para os deficientes se orientarem e seguir uma rota para circular, permanecer e poder sair da praça. Todavia, no local existem alguns equipamentos como bancos, postes e construções, e os mesmos não estão sinalizados, pois da forma em que estão, o deficiente visual pode tropeçar ou colidir nesses equipamentos. Como exemplo, a figura abaixo, demonstra como deveria ser feito essa sinalização (Figura 67). Dessa forma, as pessoas podem se orientar através da sinalização tátil e o risco de algum acidente se minimiza.

Figura 67 – Sinalização recomendada para equipamentos urbanos.



Fonte: <http://assimcomovoce.blogfolha.uol.com.br/2013/04/17/derrapagens-nada-acessiveis> (2013); <http://www.pecpisos.com.br/> (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2017).

Ainda relatando sobre instrumentos de acessibilidade, constatamos a presença de rampas de acesso nas esquinas da praça, pois localizamos algumas que não estão em boas condições. A figura 68, mostra rampas de acesso com problemas estruturais, como desgaste, quebras na base, e até afundadas na calçada, além das dimensões inadequadas, ou seja, não estão padronizadas como recomenda a NBR 9050 (2015). Na condição em que estão, um cadeirante teria dificuldade de acessar a praça, seja para usufruir do local, ou para tentar usar o transporte coletivo, influenciando diretamente na acessibilidade das pessoas.

Figura 68 – Centro de Ituiutaba: rampas de acesso com problemas estruturais (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Contudo, nessa mesma praça está localizado o ponto central de ônibus do transporte coletivo, mais um aspecto que gera grande volume de pessoas circulando e permanecendo na praça. Diante disso e de outros fatores, como a presença de pessoa com deficiência, o local

deveria estar dotado de instrumentos de acessibilidade, já tarda a realização de uma reforma e adaptação do local aos padrões da ABNT.

Por outro lado, ainda nesse tocante, em outro ponto localizado no centro, a praça Getúlio Vargas (Figura 69), já contempla alguns instrumentos de acessibilidade. O local passou por uma grande reforma, na qual as obras ficaram paralisadas por um tempo, mas por fim, após a conclusão da reforma, o resultado foi bastante positivo, pois a revitalização tanto paisagística como estrutural bem realizada.

Figura 69 – Centro de Ituiutaba: Praça Getúlio Vargas (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Quanto ao local, a praça também é de grande dimensão e, portanto, o piso deve estar em boas condições para a circulação de pessoas. E nesse quesito, o local está adequado, até por ser uma obra recente, o resultado não poderia ser outro.

Nas bordas da praça existe dois tipos de calçamento, um semelhante ao interior e outra parte com “pedras portuguesas”, mas nos dois casos o piso é regular e as pessoas por ali caminham sem nenhum tipo de problema. Outro aspecto positivo é que as calçadas apresentam a sinalização tátil (Figura 70), que teoricamente deveria estar presente em todas as calçadas.

Figura 70 – Praça Getúlio Vargas: sinalização tátil (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

É possível visualizar que existe uma continuidade, uma sequência da sinalização tátil, na maior parte com piso tátil direcional e em alguns pontos o piso de alerta, nesse caso, quando a rota tátil tem um desvio, alertando para a pessoa que irá mudar de direção. Para essa situação, em relação à sinalização tátil está tudo em certo, e em consonância com a NBR 9050.

Contudo, notamos que, quando a rota tátil se direcional para o interior da praça, em certo momento a sequência é interrompida, ou seja, não continua no centro da praça, dessa forma o deficiente visual é levado até um ponto da praça e depois ele fica sem direção, como podemos ver na figura 71-A. Ainda em relação à interrupção da sequência tátil, em outro caso existem outros caminhos alternativos (Figura 71-B), na qual as pessoas realizam caminhadas, contudo esses caminhos também não são sinalizados, o que limita o deficiente visual a circular por ali.

Figura 71 – Praça Getúlio Vargas: sinalização tátil sem continuidade (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Ainda em relação à descontinuidade tátil, destacamos que os equipamentos na praça estão bem sinalizados, escadas e as mudanças de direções, porém notamos a sinalização nas escadas existe apenas no início das mesmas, porém ao final dela não existe a sinalização (Figura 71-C).

Entretanto, constatamos que no interior da praça as árvores e os postes estão sem sinalização tátil ao seu redor, com os bancos também acontece à mesma coisa, o que pode resultar em riscos de acidentes para o pedestre ao caminhar por ali.

Ainda, no tocante dos instrumentos de acessibilidade, as rampas de acesso são diferentes dos modelos habituais, no entanto cumprem com as mesmas funções, inclusive essas já contam com sinalização tátil. Dessa forma, as guias foram rebaixadas e niveladas com o pavimento da praça, com uma leve inclinação, o que propicia aos cadeirantes uma subida/descida tranquila. A figura 72–A, mostra algumas guias que estão dispostas nas bordas da praça, na rua são permitidos estacionamentos ao lado da praça, contudo podemos notar que existe uma marcação na via delimitando o espaço da guia e impedindo os motoristas de ali estacionarem, o que está correto.

Figura 72 – Praça Getúlio Vargas: guias rebaixadas de acesso (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Contudo, existem outras guias rebaixadas nas bordas, em uma delas existe marcação no solo de estacionamento regulamentar (Figura 72-B), ou seja, o motorista avista a marca no chão e estaciona ali seu veículo, porém esse ato atrapalha as pessoas a utilizar a guia para acessar a praça, um cadeirante estaria bloqueado nesse caso. Já na figura 72-C, não existe marcação de estacionamentos, contudo, notamos que a guia está distante da faixa de pedestre, o que pode causar um transtorno ao cadeirante, pois o mesmo está exposto na via juntamente com o fluxo de trânsito em meio aos veículos.

Diante do exposto ainda é interessante destacar que a praça é um dos mais importantes espaços públicos da cidade, com bastante arborização e a iluminação é bem radiante, o que garante conforto e segurança as pessoas que usufruem desse espaço em qualquer período do dia, garantido o direito ao entorno, tendo o acesso a esse local de convivência e sociabilidade urbana.

Finalmente, destacamos que a Praça Getúlio Vargas, no que tange à acessibilidade, está no caminho certo para oferecer igualdade nos direitos das pessoas com deficiência e as pessoas de forma universal. Ainda que alguns problemas foram identificados, esse espaço público, diferente de outros locais do centro, conta com muitos instrumentos de acessibilidade, dando

exemplo de que o poder público pode investir nessas demandas. Entretanto, é claro que ainda pode melhorar, implementando algumas sinalizações tanto no centro da praça dando segmento a rota acessível, quanto nas árvores, postes e bancos, e também melhorando as rampas e guias.

3.5.2 - Praças para além do centro

No centro encontramos exemplos de espaços públicos, tanto com instrumentos de acessibilidade, quanto locais sem estrutura alguma. Da mesma forma, como proposto inicialmente, trabalhamos com locais públicos que estão localizados para além da área central, portanto, pesquisamos cinco praças, sendo elas: Praça da Juventude (Bairro Natal); Praça José Moreira Gonçalves (Bairro Platina); Praça Najib Jacob Yunes (Bairro Marta Helena) e Praça Hilarião R. Chaves (Bairro Ipiranga) e Praça do Bairro Alcides Junqueira.

Assim, o primeiro local analisado foi a Praça da Juventude (Figura 73). Esse importante espaço público se destaca por ser palco de inúmeros projetos municipais, aos quais envolvendo escolas, creches e a Polícia Militar. A estrutura do local conta com parquinho infantil, pista de skate, quadra de esporte, além de salas para projetos e biblioteca, ou seja, um espaço bastante agradável para se passar algumas horas de lazer ou simplesmente descansando em um de seus bancos embaixo das árvores.

Figura 73 – Bairro Natal: Praça da Juventude e sua estrutura (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Dessa forma, esse local é bastante frequentado, devido as ofertas de serviços equipamentos, assim, se faz necessário analisar se na praça existem instrumentos de acessibilidade que permitem que todas as pessoas de forma universal acessem e permaneçam com conforto, independência e segurança.

Primeiramente analisamos a sinalização tátil, que é notória sua presença ao acessar o espaço da praça. Existe piso tátil direcional e de alerta, também muito bem instalados nos pavimentos. Observamos na figura 74 que existe uma rota acessível que direciona e alerta a pessoas para alguns locais da praça, como uma das rampas com corrimão e para as salas de aula.

Figura 74 – Praça da Juventude: sinalização tátil com rota acessível (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Contudo, mesmo com esse instrumento bem instalado, notamos também que existem algumas falhas na rota acessível referente à sinalização tátil. Podemos observar que a rota em alguns pontos é contínua, porém em certos pontos ela direciona a pessoa para o nada, no caso o destino seria a terra, como visto na figura 75-A, ou então, como constatamos, outro ponto da rota finaliza num gramado (Figura 75-B).

Figura 75 – Praça da Juventude: sinalização tátil com interrupção da rota acessível (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

As rotas acessíveis, pautadas nas sinalizações táteis, devem conduzir as pessoas num espaço, levando-as aos possíveis locais da praça sempre alertando quanto a algum instrumento no caminho. Da maneira que encontramos muitos caminhos levam “do nada pro lugar nenhum”. As pessoas com deficiência necessitam de uma sinalização correta e construída de acordo com as normas, pois, em seu caminhar independente, essas pessoas dependem efetivamente dessa sinalização, e portanto, não é concebível que haja erros como este relatado acima, o que acaba atrapalhando na circulação, e até a ocorrência de acidentes.

A figura 76, evidencia que se a pessoa circular se orientando pela faixa tátil ela será direcionada para a calçada e conseqüentemente à rua. Neste caso, deveria haver uma sinalização de alerta ao final da rota, e/ou a melhor opção seria que a calçada também possuísse esse instrumento, o que não acontece.

Figura 76 – Praça da Juventude: sinalização tátil sem piso de alerta (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Quanto às calçadas, nas mesmas não existem sinalização tátil, portanto se existia alguma rota dentro da praça a mesma seria interrompida ao chegar à calçada. E processo se inverte quando a pessoas circula na calçada sem sinalização e deseja entrar na praça, ela não vai conseguir por não ter sinalização adequada.

Quanto ao piso utilizado está adequando, é regular e não proporciona risco de quedas por tropeço ou escorregões, o que já é um ponto positivo. Ainda, as calçadas não possuem barreiras ou obstáculos, podendo as pessoas por ali circularem livremente.

E, por último, na praça existem algumas rampas de acesso (Figura 77), as mesmas estão localizadas nas esquinas.

Figura 77 – Praça da Juventude: rampas de acesso na calçada da praça (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Como podemos notar, as rampas possuem um tamanho adequado e boa inclinação conforme recomenda a ABNT, esses equipamentos estão começando a rachar, podendo se deteriorar em questão de tempo, porém as rampas são muitos úteis mesmo da maneira em que estão. Contudo, faltou colocarem as faixas de alerta ao redor das rampas, fora isso a mesma estaria dentro dos padrões da NBR 9050 (2015).

Entretanto, é uma situação curiosa, deve existir uma explicação para usarem o material tátil na praça e não usar o mesmo material tanto na calçada quanto nas rampas, uma vez que a obra foi feita ao mesmo tempo. Assim como ocorre com as rotas que são interrompidas e mal direcionadas. Os responsáveis do poder público devem se atentar para esses detalhes que fazem muita diferença na vida de muitas pessoas.

Por outro lado, analisamos as Praça José Moreira Gonçalves no Bairro Platina (Figura 78-A); Praça Najib Jacob Yunes no Bairro Marta Helena (Figura 78-B), Praça Hilarião R. Chaves no Bairro Ipiranga (Figura 78-C) e Praça do Bairro Alcides Junqueira (Figura 78-D). Em visita a esses locais, constatamos que as características em relação à acessibilidade são as mesmas.

Primeiramente, em relação ao piso das calçadas, esses se encontram de boas condições, regular, o que favorece um melhor caminhar para as pessoas sem o risco de acidente, também não encontramos nenhum local com a presença de obstáculos. No entanto, em nenhuma delas existe as sinalizações táteis nas calçadas e nem no interior, pois temos, bancos, postes, lixeiras e árvores sem o alerta tátil, dessa forma, os deficientes visuais, correr sérios risco de tropeços e batidas.

Figura 78 – Ituiutaba: praças públicas pela cidade (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

No entanto, na Praça Alcides Junqueira (Figura 78-D) uma rampa de acesso fora construída, não se sabe se por conta da prefeitura ou por populares, se a mesma foi feita para o propósito da acessibilidade ou apenas para tapar algum buraco. Contudo, essa rampa demonstra que a acessibilidade pode ser concebida, claro que da maneira correta, com as medidas e modelos recomendados pela ABNT, mas de certa forma esse equipamento da maneira que está pode ser útil para algum cadeirante que por ali circular.

Portanto, no contexto da cidade, a importância desses espaços públicos é destacada por Prado e Loboda (2011),

Pois leva a interação entre os moradores do local, proporcionando uma interatividade social, econômica e cultural que modifica o dia-a-dia do cidadão e, por consequência, uma melhoria da qualidade de vida e desenvolvimento do espaço urbano por meio dos espaços públicos e das relações que neles acontece por meio das práticas socioespaciais cotidianas (PRADO e LOBODA, 2011, p. 67).

Diante do exposto e da importância das praças, concordamos como Prado e Loboda (2011, p. 64) quando discorrem “que todas as praças sempre necessitam de reparos em suas infraestruturas uma vez que o não uso do espaço pela população gera a depreciação dos locais,

o que faz desses espaços de uso coletivo é o seu uso pela população para as práticas cotidianas”, e nesse sentido da conservação, as praças do centro se encontram em melhor estado do que as praças dos bairros. Entretanto, de forma geral, apesar de uma praça no centro e uma no Bairro Natal possuírem alguns instrumentos de acessibilidade, no restante da cidade as praças deixam a desejar, elas deveriam oferecer acessibilidade de forma ampla, ou seja, instrumentos e equipamentos que possibilitem a circulação e permanência de todas as pessoas, sem distinção. Sem mencionarmos o fato de que nas áreas mais periféricas, temos uma diminuição desses espaços públicos, ou seja, quanto mais a cidade expande, esses locais de convivência vão diminuindo, seja em quantidade, seja no tamanho e na oferta de equipamentos.

Por fim, nossa breve reflexão sobre a acessibilidade às praças abre perspectivas que devem ser levadas em consideração pelo fato de que áreas periféricas acabam ganhando características de “locais do morar”, desconsiderando determinados bairros recentes e populosos, praticamente sem locais de lazer para a convivência das pessoas, quando lá existem, não passam de terrenos vazios, um campinho de futebol, que como destaca Loboda (2016) assumem a função da praça pública, por se tratarem de locais em que elas não existem. Por fim, condições que se impõem, no entanto, destacam a criatividade das pessoas que criam suas próprias estratégias para sanar os problemas de mobilidade e de acessibilidade à cidade e seus equipamentos coletivos.

Por conseguinte, continuando o deslocamento do pedestre pela cidade, o mesmo teve como ponto de partida sua residência, passando pela calçada e suas dificuldades, ou seja, enquanto o local dos conflitos, passa pelos cruzamentos e travessias para chegar a seu destino, seja um estabelecimento comercial, os órgãos públicos, ou até mesmo áreas públicas como as praças. No entanto, a cidade é vivenciada pelas pessoas a partir dos seus locais de vivência, do seu entorno, mas, para que possam acessar outros locais, precisam se utilizar de diferentes formas de transporte. Dessa forma, cremos que o transporte público assume uma função primordial no sentido de proporcionar a circulação e o acesso à cidade como um todo. Enfim, considerando essa necessidade básica dos cidadãos, investigamos como se dá acessibilidade no transporte coletivo da cidade, e se o mesmo oferece condições de circulação desde o ponto de ônibus até o destino de seus usuários.

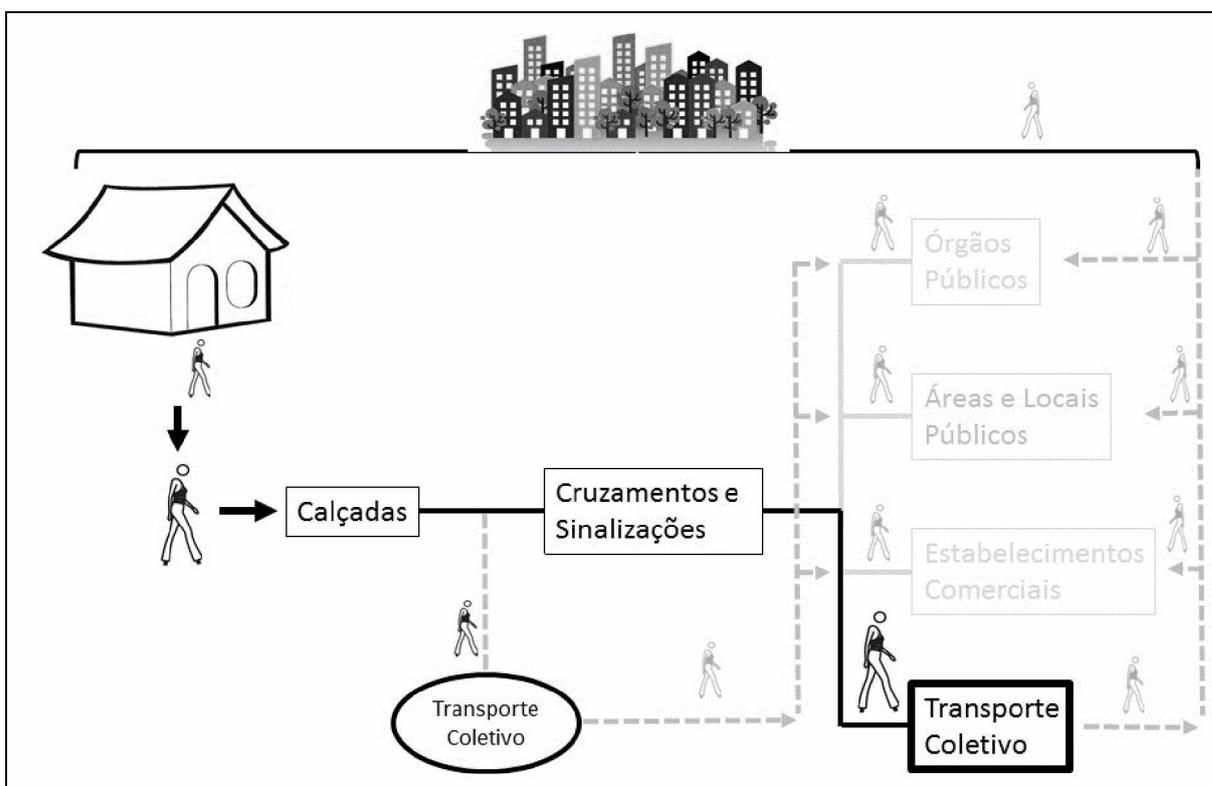
3.6 - Acessibilidade do Transporte coletivo: o acesso à cidade em discussão



*“O motorista não foi nada educado,
Passou na poça e me deixou encharcado
Parou à frente, super-lotado,
E o cobrador que nunca tem trocado”*

Ponto de Ônibus – Ultraje a Rigor (1987)

Fonte: www.viaçãoriogrande.com.br (2016).



O transporte coletivo é condição sine qua non, no sentido de proporcionar mobilidade e, por conseguinte, acessibilidade às demandas dos diversos segmentos sociais, notadamente aos que habitam em setores mais periféricos do espaço urbano, sejam as relativas ao deslocamento para trabalho, sejam para serviços, saúde, estudo, lazer etc.

Loboda (2008, p. 194).

Considerando as práticas socioespaciais cotidianas, depois que saem de suas residências, percorrem algum caminho a pé pela calçada e suas nuances, após atravessar cruzamentos e travessias, ou até antes disso, pode necessitar do serviço de Transporte Coletivo (TC), o que para muitas pessoas, é o único meio de locomoção e circulação, sendo imprescindível no acesso à cidade, uma vez que o pedestre e o transporte coletivo são prioridade nos planos de mobilidade urbana. Dessa forma, se torna necessário investigar as condições de acessibilidade desse serviço e sua estrutura, portanto realizamos um diagnóstico do TC em Ituiutaba, no intuito de verificarmos como este contribui para a mobilidade e acessibilidade das pessoas à cidade e seus diferentes lugares.

O transporte público urbano é um elemento essencial quando se discute a questão da mobilidade urbana e acessibilidade, principalmente, quando fazemos referência ao acesso das pessoas que estão distantes do centro à cidade. Quanto à importância do transporte público, Ferraz e Torres (2004) destacam que esse tipo de modal transporta várias pessoas ao mesmo tempo, é uma opção para pessoas de baixa renda, substitui o transporte individual e ainda é alternativa para as pessoas que não podem ou não querem dirigir.

Em Ituiutaba, a questão transporte público também é fundamental nos deslocamentos diários das pessoas, com destaque para trabalhadores e estudantes (AMVAP, 2014). O caso dos bairros mais afastados do centro, onde a população é considerada de baixa renda, a opção sempre recai ao transporte público para realização de seus deslocamentos. Portanto, temos alguns indicativos de que a discussão é de suma importância e necessária no tocante ao direito à cidade.

Assim, para um aporte referencial e base de comparação, destacamos Ferraz e Torres (2004) que abordou o transporte público urbano de forma geral, assim, tomamos como base os conceitos, definições e aplicações discutidas por eles nesse trabalho. Contudo, em nível regional e também de cidades de dinâmicas semelhantes, citamos trabalhos que relacionam a questão do TC em cidades do porte de Ituiutaba, Loboda (2008) que investigou o TC na cidade de Guarapuava - PR, Camara (2013) que analisou a cidade de Jataí - GO e Gouveia (2013), que além da cidade de Araguari - MG, trabalhou com a temática na cidade Ituiutaba, dessa forma, poderemos comparar a situação no espaço-tempo com outras cidades.

Contribuindo, a discussão de Ferraz e Torres (2004) se faz em função da importância do transporte público, de forma que,

A facilidade de deslocamento de pessoas, que depende das características do sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 1).

Contudo, a forma como se deu a urbanização no Brasil, na dinâmica das cidades médias, a mobilidade urbana no que tange ao transporte público é afetada, de acordo com Freitas e Ferreira (2011)

Pois o sistema de transporte urbano, principalmente o público, não consegue cumprir com sua função diante das demandas surgidas no cotidiano das cidades médias. O que se verifica é que o serviço público de transporte ofertado não atende à comunidade usuária plenamente e, ao mesmo tempo, é onerado pela forma de produção do espaço urbano (FREITAS e FERREIRA, 2011, p. 2).

Desta forma, uma cidade necessita de um sistema de transporte de passageiros que ofereça qualidade e eficiência para os passageiros no cotidiano, principalmente no que tange a acessibilidade nos ônibus e na estrutura de embarque e desembarque. Contudo, é notório o problema do transporte público, não só nas cidades grandes, mas também já afeta as cidades médias, como argumenta Cunha (2012, p. 105), ao se referir do sistema de transporte público em São Luís – MA, “a oferta de um transporte de qualidade nas cidades de médio e grande porte, atualmente, é um dos mais emblemáticos problemas para quem utilizar esse meio de locomoção diariamente”, uma vez que no Brasil mais de 80% das pessoas se deslocam fazendo uso do transporte coletivo, ou seja, um universo significativo que necessita de mais atenção.

Quanto à legalidade, a lei 12.587 de 2012, que trata da mobilidade urbana, traz em seu 3º artigo sobre o deslocamento de pessoas, definindo as características do transporte,

Art. 3º - O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de urbano:

I - motorizados; e II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público; b) privado (BRASIL, 2012, p. 1 (grifo nosso)).

Assim, Ferraz e Torres (2004), caracteriza o serviço de transporte público coletivo urbano:

Os veículos pertencem, em geral, a uma empresa e operam em rotas predefinidas e horários fixos. Não há flexibilidade de uso no espaço e no tempo e o transporte não é de porta a porta, pois normalmente é necessário caminhar distâncias consideráveis para completar as viagens. A capacidade do veículo é grande, sendo a viagem compartilhada por um grande número de passageiros. Os modos mais comuns de transporte público são: ônibus, bonde, pré-metrô, metrô e trem suburbano (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 25).

Diante dessas considerações, nossa discussão concentra-se na acessibilidade no sistema de transporte público urbano coletivo de passageiros e, sobretudo, na maneira como essa forma de transporte contribui para o acesso das pessoas à cidade.

A oferta do serviço

Na cidade de Ituiutaba esse serviço é operado por uma empresa da iniciativa privada, cujo nome é “Paranaíba Transporte LTDA” (Figura 79), através de licitação pública¹⁰, cabendo ao poder público, a fiscalização em relação ao serviço oferecido, além de planejar e gerir, pois,

O planejamento do sistema de transporte público deve ser feito em conjunto com o planejamento do transporte em geral, incluindo sistema viário e trânsito. Nessa tarefa é importante ter claro que o transporte público é o modo mais indicado para as cidades, devendo, portanto, ter preferência em relação aos modos individuais e semipúblicos (FERRAZ e TORRES, 2004, p.98).

Figura 79 – Frota da empresa através dos tempos em Ituiutaba-MG (1998 a 2016).



Fonte: Ônibus Brasil; Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

¹⁰ Há mais de 30 anos a mesma empresa opera na cidade.

Considerando o TC em Ituiutaba, de forma geral constatamos por meio de elementos da pesquisa de opinião pública que o serviço é bastante criticado, pois nas manifestações nacionais que ocorreram em Julho de 2013 por todo Brasil, na cidade a questão do TC era umas das reivindicações mais pedidas pela população.

Após esse evento, algumas sessões na câmara municipal contemplaram discussões por parte dos vereadores e a população, a respeito dos problemas do TC, na qual as reclamações mais pontuais eram sobre Acessibilidade e Pontualidade no serviço (G1, 2013). Posteriormente foi aberta na câmara municipal dos vereadores a CPI da Paranaíba, afim de apurar as denúncias e reclamações da população em relação as irregularidades e falhas na prestação do serviço (PONTAL EM FOCO, 2013). As pautas de discussão dessa comissão focavam-se em: Mais paradas de ônibus; maior preparação dos profissionais; aumento na frota, e expansão das linhas aos novos bairros; menor custo da passagem; acessibilidade e frota nova. No entanto, em resposta, a Paranaíba Transporte se defendeu, alegando que a empresa iria se empenhar ao máximo para que as reivindicações sejam atendidas o mais rápido possível, e também reconheceu dificuldade no que tange a infraestrutura e acessibilidade (PONTAL EM FOCO, 2013).

Diante desse quadro, a própria prefeitura encomendou uma pesquisa de satisfação (Figura 80) a respeito do serviço prestado pela empresa de ônibus, na qual o nível de satisfação foi muito baixo. O resultado da pesquisa foi publicado pela Assessoria de Comunicação (ASCOM) da prefeitura de Ituiutaba, e também publicado pela Associação dos Municípios do Vale do Paranaíba (AMVAP) em 2014.

Figura 80 – Pesquisa de satisfação do transporte coletivo em Ituiutaba (2013).



Como evidencia o gráfico, o serviço foi classificado de regular a péssimo, tendo apenas 16% de aprovação pelos entrevistados, outro resultado da pesquisa aponta para uma insatisfação mais acentuada quanto à pontualidade dos ônibus, chegando ao número de 65% de reprovação (AMVAP, 2014). Assim, de posse da pesquisa, o prefeito da cidade se reuniu com secretários e representantes da empresa Paranaíba Transporte, “para o início de uma ação que promova as intervenções necessárias para essa melhoria que o usuário quer” (AMVAP, 2014).

Posteriormente, inúmeras denúncias foram realizadas, tanto na promotoria de justiça, como nos meios de comunicação da cidade. Alguns grupos populares de Ituiutaba buscam providências no ministério público, como noticiado pelo portal de notícias Pontal em foco (2015), a matéria de título “A qualidade no transporte coletivo de Ituiutaba é motivo de mais uma representação na promotoria de justiça”. Porém, nesse caso, a reclamação era sobre o aumento irregular no valor da passagem.

No entanto, até o momento o TC ainda é alvo de muitas reclamações quanto à prestação de serviço e as mesmas deficiências apontadas na pesquisa e nas representações na justiça e na CPI, ainda são anseios de melhorias por parte dos passageiros. Nós, como pesquisador e também usuário do serviço TC, constatamos que as soluções para as reclamações são “pra ontem”, pois, para a realização deste trabalho utilizamos do TC e fizemos algumas viagens nas linhas da empresa e vimos e ouvimos bastantes motivos para a reclamação da população a respeito desse serviço. Contudo, outras reclamações *off-line* são relatadas a todo o momento, basta apenas passar alguns minutos em algum ponto com algumas pessoas, principalmente em

relação ao atraso dos ônibus, o que se torna dificultoso para os trabalhadores que tem que cumprir horário em seus respectivos empregos.

Contudo, o poder público é o responsável pela fiscalização e pela organização do trânsito e, conseqüentemente, do serviço de transporte coletivo na cidade. Em seu instrumento de gestão municipal, o Plano Diretor de Ituiutaba (PDI, 2006), deixa claro em seu Capítulo II e IV, uma prioridade ao transporte coletivo, dentro de um “sistema de mobilidade urbana”, que traz consigo alguns objetivos:

Art. 52. São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

I. **priorizar a acessibilidade cidadã - pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida sobre o transporte motorizado;**

II. **priorizar o transporte coletivo sobre o individual;**

III. reduzir a necessidade de deslocamento;

IV. considerar as questões de logística empresarial no sistema de mobilidade urbana, garantindo a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico.

Art. 53. O Plano Diretor Integrado de Mobilidade Urbana tratará o Sistema de Mobilidade Urbana com base na seguinte diretriz: **garantir a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais em todas as áreas públicas e privadas.**

Art. 54. Com base nos objetivos e diretrizes enunciados nesta Lei, o Poder Executivo Municipal destinará a seguinte medida: **adaptar às normas de acessibilidade**, os veículos da frota municipal que se destinam à locomoção de alunos e pessoas com necessidades especiais.

Art. 58. O plano municipal de trânsito deve conter as seguintes diretrizes:

I. proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

II. promover a educação para o trânsito;

III. **garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda população, especialmente a de baixa renda;**

IV. ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;

V. **priorizar a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário.** (ITUIUTABA, 2006, Artigos 52,53,54 e 58, **grifo nosso**).

Portanto, a prefeitura deveria fazer valer o que está disposto em seu PDI e garantir a população um serviço de TC com mais qualidade.

Assim, a partir desse momento iremos apresentar e descrever no decorrer desse trabalho aspectos relacionados ao TC em Ituiutaba, ressaltando que o foco principal da temática é sobre a ótica do pedestre e o uso no TC, para tal é imprescindível relatarmos esse serviço, bem como suas características, mapeamento das linhas ofertadas, pontos de ônibus, acessibilidade, dentre outros aspectos.

A estrutura do transporte coletivo em Ituiutaba

O transporte coletivo é operado pela empresa da iniciativa privada Paranaíba Transportes LTDA¹¹, que atua na cidade de Ituiutaba a pelo menos 36 anos, e o que chama a atenção é que essa empresa opera soberana por todo esse tempo, e de acordo com o departamento de trânsito, em entrevista ao Portal Pontal em foco “a última licita foi em 2010, sendo o contrato válido por cinco anos e renovável por até 20 anos, podendo a empresa atuar até 2030 se não houver outra licitação”. A possibilidade de uma nova licitação foi cogitada na época da CPI, porém até o momento o cenário permanece o mesmo, com a empresa ainda atuando.

O transporte coletivo é do tipo convencional, quase que na sua totalidade, através do tipo diametral, ou seja, “aquele que conecta duas regiões passando pela zona central” (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 133). Esse tipo de operação é também um dos motivos de reclamação quanto ao serviço, conforme Silva (2014),

Outros locais das cidades ficam sem linha direta bairro a bairro. Tomando como exemplo, um morador do Bairro Ipiranga (Setor nordeste) que pretende chegar a UFU no Bairro Tupã (Setor extremo sul), neste caso, as linhas não atendem esse morador de forma direta, tendo ele que tomar um ônibus até o centro da cidade, desembarcar, e pegar outro com destino ao Bairro Tupã (SILVA, 2014, p. 60).

Dessa forma, de acordo com Freitas (2010, p. 23), “a mobilidade urbana é afetada, pois o sistema de transporte urbano, principalmente o transporte público, não consegue cumprir com sua função diante das demandas surgidas no cotidiano das cidades médias”. Fatos como esse ocorrem devido à cidade não ter um terminal, Silva (2014) sugere que,

A implantação de um “Terminal” ou, ao menos, um “Mini Terminal Central”, no qual o usuário com um passe único, poderia tomar mais de um ônibus, resultaria numa mobilidade maior a toda a população, principalmente para aquelas pessoas que moram nos extremos da cidade (SILVA, 2014, p. 60).

Ou seja, da forma que atualmente funciona o TC, o passageiro tem que tomar dois ônibus e pagar duas passagens para conseguir chegar ao seu destino, ou seja, no serviço prestado na cidade não existe a integração das linhas, o que é uma necessidade notória no contexto territorial de Ituiutaba.

¹¹ Apesar da persistência na busca de informações mais atuais sobre a empresa e o serviço ofertado, a mesma não nos forneceu nenhum dado referente ao TC em Ituiutaba, o que nos levou a buscar tais dados em trabalho de campo e observações, (como por exemplo, o trajeto dos ônibus em cada linha). Outros dados que foram adicionados na pesquisa foram através de nossa experiência de vida morando na cidade e contemporâneo da empresa em sua atuação na cidade.

Contudo, o serviço de bilhetagem é realizado por cobradores ou trocadores, e em algumas linhas a cobrança é feita pelo próprio motorista, o que resulta em um coletivo parado por mais tempo para realização desta função, gerando um atraso no restante do itinerário. No início do ano, a empresa ativou em alguns veículos o sistema de bilhetagem eletrônica, sendo utilizada através de um cartão recarregável. Nesse caso, consideramos esse aspecto positivo, uma vez que sistemas eletrônicos são implantados, podemos futuramente ter um sistema informatizado que poderá contabilizar, por exemplo, o número de vezes que o passageiro utilizou o serviço, e assim poder rodar em mais de um ônibus com a mesma passagem.

Outro aspecto bastante discutido entre os populares da cidade é a questão do valor da passagem de ônibus. Diante da qualidade questionada do serviço, segundo a população o valor não seria justo, e na data de 06 de Junho de 2016 a tarifa foi reajustada (Quadro 11), de R\$ 2,50 para R\$ 2,80.

Quadro 11 – Reajuste da tarifa de ônibus municipal em Ituiutaba.

Tipo de Tarifa	Valor Tarifa Antiga	Valor Tarifa Reajustada	% do Reajuste
Comum	R\$ 2,50	R\$ 2,80	12%
Estudantil	R\$ 1,50	R\$ 1,80	20%

Fonte: Pontal em Foco (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Esse é o terceiro reajuste da tarifa em dois anos, e a questão é que a população não foi avisada deste aumento, de acordo com relatos através de reportagem do G1 Triângulo (2016), usuários reclamam que, pela qualidade do serviço prestado, a tarifa é alta, e também criticam a empresa por não noticiar o aumento, assim reclamam: entrevistada 1, “*a gente fica no ponto, espera uma hora e meia, o ônibus chega atrasado, quando estraga é a maior dificuldade...muito caro*”, entrevistada 2, “*eu entreguei dois e cinquenta e a moça falou não, agora tá mais caro, mas como assim, ninguém avisou nada né, e não tem nenhuma placa especificando o valor*”. De acordo com o portal Pontal em Foco, “a nova tarifa foi aprovada através do Decreto Municipal Nº 8100 criado pelo prefeito de Ituiutaba no dia 19 de maio de 2016” (PONTAL EM FOCO, 2016), ou seja, a imprensa e a população é comunicada sobre o reajuste mais de 15 dias após o decreto e a população é surpreendida na roleta dos ônibus, o que demonstra, de certa forma, um desrespeito do poder público aos usuários, além de atestar a qualidade do serviço na cidade.

Com aumentos na tarifa, o usuário do TC, fica se perguntando do porque tantos reajustes sendo que o serviço prestado é sempre contestado pela população, principalmente pelos veículos ônibus que sempre quebram. Portanto, analisamos a questão estrutural do TC em Ituiutaba, a começar pela frota, analisando os veículos seu quantitativos, sua estrutura quanto a acessibilidade, os pontos de ônibus (PED's) e as linhas/trajetos.

A frota veicular

As informações referentes ao levantamento da situação da frota são relevantes para se analisar a qualidade do serviço prestado (FERRAZ e TORRES, 2004). Assim, em relação à frota da empresa¹² (Figura 81), a mesma opera diariamente com treze veículos nas linhas regulares e alguns na frota de reserva, totalizando um quantitativo de dezenove veículos.

Figura 81 – Ituiutaba: parte da frota da Paranaíba Transportes (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Foto:** Daniel de Araujo Silva (2016).

De acordo com Prado e Miyazaki (2010), por questão de economia, os ônibus da frota da empresa (Quadro 12) são usados e antigos, e adquiridos de outras empresas prestadoras do serviço de TC em outras cidades.

Quadro 12 – Quantitativo da frota de ônibus (2016).

Frota de ônibus	Quantidade	%
Operacional	13	68
Reserva	6	32
Frota Total	19	100

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

¹² A empresa não forneceu dado qualquer relacionado à frota total, portanto temos o número da frota que opera nas linhas diariamente, número levantado durante trabalho de campo.

Qualitativamente, a frota de Ituiutaba (Quadro 13) é majoritariamente constituída por ônibus de chassi Mercedes Benz, com carrocerias que variam entre Ciferal, Marcopolo, Induscar, Busscar, Caio. A maioria dos veículos já possuem 3 portas, dessas, dianteira para entrada, traseira para saída, já a porta central possui duas funções, também usada para saída de passageiros e funcionamento do elevador para cadeirantes.

Quadro 13 – Características dos veículos utilizados no TC.

Nº Frota	Placa	Chassi	Carroceria	Ano	Portas	Elevador
290	MTH-3787	Mercedes Benz	Busscar Urbanuss U	2000/2000	2	Não
300	KNG-2082	Mercedes Benz	OF 1620	1994/1995	2	Não
310	GZG-0621	Mercedes Benz	Caio Apache S21 U	2002/2002	2	Sim
320	GZG-0624	Mercedes Benz	Caio Apache S21 U	2002/2002	2	Sim
360	KNT-6187	Mercedes Benz	Marcopolo Torino U	2008/2008	2	Sim
380*	HDI-5616	Volks Wagen	Busscar Ecos U	2008/2008	2	Não
390	GVQ-4576	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
400	GVQ-4581	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
410	GVQ-4575	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
420	GVQ-4552	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
430	HCI-7379	Mercedes Benz	Induscar Apache A	2005/2005	2	Sim
440	HEJ-5410	Mercedes Benz	Induscar Apache A	2006/2006	2	Sim
450	GVQ-4812	Mercedes Benz	Induscar Apache A	2006/2006	3	Sim
460	GVQ-4558	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
470	GVQ-4559	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
480	GVQ-4557	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
490*	GVQ-4554	Mercedes Benz	Ciferal Citmax U	2006/2006	3	Sim
500*	HBZ-2989	Mercedes Benz	Marcopolo Torino U	2009/2010	3	Sim
520*	HBZ-2988	Mercedes Benz	Marcopolo Torino U	2009/2010	3	Sim

*Veículos licenciados em outras cidades: 380 - São Sebastião do Paraíso-MG; 490 - Itumbiara-GO; 500 e 520 - Belo Horizonte-MG. Pesquisa e consulta das placas, SINESP (25/05/2016).

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

De acordo com Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU), a idade média da frota nacional é de 5,5 anos. Contudo, em cada cidade do país tem em suas gestões regras e normas quanto à idade dos veículos que as empresas colocam em circulação, e

também como é feita a fiscalização para tal. Algumas cidades estão se atentando quanto à renovação de frota, como em João Pessoa-PB, que de acordo com a NTU (2015), possui idade média de 3,5, bem abaixo da média nacional, o que reflete positivamente na qualidade do serviço prestado. Assim, por contrato, existem cláusulas que estabelecem um limite máximo que cada veículo pode operar, de acordo com a ANTP, no Rio de Janeiro o limite é oito anos, e na cidade 535 ônibus rodam acima da idade permitida.

Porém, quando são aposentados nessas cidades, os veículos são vendidos a outras praças e continuam a circular, como é o caso de Ituiutaba. A empresa opta por comprar veículos já utilizados em outras cidades, como evidenciamos no quadro acima, onde notamos a presença de ônibus vindo de cidades como São Sebastião do Paraíso-MG, Itumbiara-GO e Belo Horizonte. Atualmente, da frota circulante em Ituiutaba, a idade média é de quase 10 anos de idade, o que para outras urbes já “deveriam estar aposentados” (ANTP, 2015). Contudo, encontramos veículos rodando com mais de 20 anos de uso, o que, por exemplo, dificulta a presença de acessibilidade nesses ônibus, porém, existem outros mais novos, mas que já possuem 6 anos de utilização.

O fato de não serem novos pode influenciar na qualidade do serviço ofertado, pois geram muitas quebras nos veículos, “pois quanto mais novos, menor a frequência dos defeitos” (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 375). Assim, é comum observar pelas vias a troca de ônibus com problemas sendo realizadas, e os passageiros tendo que fazer o câmbio. Isso é prejudicial ao restante da população que estão nos pontos pela cidade, sem ser informados dos horários e atrasos, podem ficar horas no aguardo do próximo ônibus. Esse é um dos motivos das incessantes reclamações do serviço de TC em Ituiutaba.

Outros aspectos referentes à frota, podemos destacar que os letreiros que indicam o itinerário são digitais (Figura 82), porém são de cor laranja, que dificulta a leitura quando em dias ensolarados, o que na cidade se dá na maior parte do ano.

Figura 82 – Ituiutaba: letreiro de ônibus com difícil visualização (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Outro fator negativo é que o letreiro fica em movimento o tempo todo, exibindo frases de “bom dia”, número de linha, dentre outros, além do itinerário, sendo que essa troca de informações é muito dinâmica e rápida, contudo, em vários casos os ônibus passam pelo ponto com certa velocidade que o passageiro não consegue visualizar a linha em questão. Esse problema afeta todos os passageiros, pois num descuido de observação a pessoa não identifica que linha é aquela, e o agravante se dá diretamente os idosos e aquelas pessoas com visão comprometida.

Acessibilidade nos ônibus

Outro aspecto relevante ao TC é a questão da acessibilidade para os cadeirantes nos ônibus. Em nossas observações em campo, notamos que todos os veículos que estavam em operação possuíam o símbolo universal de acessibilidade, o que em tese indica que aquele carro era acessível aos cadeirantes. Diante disso, em nossa pesquisa de campo investigamos todos os

veículos da frota, com o objetivo de identificar nos mesmos a presença de elevadores, o resultado está disposto através do quadro 14.

Quadro 14 – Instrumentos de acessibilidade nos ônibus (2016).

Instrumentos	Quantidade	%
Adaptados com elevador	17	89
Piso baixo	0	0
Sem elevador	2	11
Total	19	100

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

O resultado foi de certa forma satisfatório, pois quase todos os veículos possuem a adaptação com elevadores, o que nos leva a crer que os ônibus estão oferecendo um serviço acessível. Contudo, somente a presença dos equipamentos não garante que os mesmos estejam funcionando e atendo de forma efetiva os usuários, nem mesmo qual o estado de manutenção se encontram. Entretanto, a presença desses elevadores já nos dá esperança de que minimamente existe uma preocupação com a acessibilidade.

Todavia, em nossa investigação, flagramos o momento exato em que um cadeirante solicita a parada do ônibus e é atendido prontamente pelo motorista, ou seja, uma oportunidade de comprovar o funcionamento do equipamento, logo em seguida o cadeirante é suspenso pelo elevador (Figura 83).

Figura 83 – Ituiutaba: cadeirante suspenso por elevador em ônibus (2016).



Fotos e Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

No entanto, o elevador funcionou somente após o motorista subir no equipamento e saltar várias vezes em cima do mesmo até destravar e finalmente o passageiro conseguir adentrar o veículo, como evidencia a imagem referida.

Neste veículo comprovamos que isoladamente o equipamento funciona, contudo, o caso acima parece ser uma exceção, visto que ainda existem inúmeras reclamações dos cadeirantes, devido alguns veículos estarem com o sistema de elevador em mau funcionamento ou apresentar defeito. Uma reportagem veiculada em Fevereiro/2016 apresentou a denúncia de uma cadeirante que sofre com o problema do TC em relação à acessibilidade. De acordo com a reportagem, “o direito de ir e vir está limitado para o aposentado, pois ele não consegue utilizar o transporte coletivo da cidade porque os elevadores estão quebrados” (UIPI, 2016). Durante a matéria, a equipe do jornal acompanhou o cadeirante na tentativa de utilizar o transporte para ir ao médico, no entanto, foi flagrado quando o passageiro solicitou a parada ao ônibus, que simplesmente não atendeu a solicitação e seguiu normalmente sua direção (Figura 84). Depois de mais algumas tentativas, o cidadão “foi ignorado pelos motoristas e acabou perdendo a consulta ao médico” (UIPI, 2016).

Figura 84 – Ituiutaba: cadeirante ignorado no ponto de ônibus (2016).



Fonte: UIPI (2016).

O desrespeito acontece também com os idosos, que muitas das vezes não são atendidos pelos motoristas. Porém, de acordo com o Estatuto do Idoso, Lei 10.741 de 2003, em seu artigo 39, diz que “aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos”, e que as empresas devem reservar 10% dos assentos para os idosos (BRASIL, 2003). No entanto, quando esses assentos estão todos ocupados, os motoristas não permitem a entrada gratuita dos idosos, tendo os mesmo que pagar a passagem se quiser pegar o ônibus. Essa atitude é ilegal, pois aos idosos são assegurados o direito e a gratuidade no transporte coletivo, mas a empresa alega que somente nos assentos reservados é que eles têm direito, o que não é verdade, configurando essa atitude um desrespeito à lei e aos idosos, além de abuso de poder.

Acessibilidade nos Pontos de Embarque e Desembarque (PED)

São locais utilizados para embarque e desembarque de passageiros de ônibus, localizados nos passeios públicos, são denominados genericamente de pontos de parada (FERRAZ e TORRES, 2004). Em Ituiutaba, os conhecidos “pontos de ônibus” em sua grande maioria são demarcados nos postes de energia, com duas faixas nas cores pretas e amarelas. Também podem ser encontrados de frente a bares e mercearias, porém sem marcação alguma de que ali seria um ponto.

Os locais de paradas em Ituiutaba não são agradáveis aos usuários do TC, uma vez que os pontos não possuem um mínimo de conforto, como ocorre na cidade de Jataí-GO, onde “um grande número de paradas de ônibus não tem nenhuma estrutura para os usuários, que ficam expostos ao calor e à chuva, não há nem mesmo um banco para que eles possam aguardar com o mínimo de conforto” (CAMARA, 2013, p. 115). Quando existem os abrigos, os mesmos possuem apenas proteção superior, sendo que as laterais são abertas, ou seja, os passageiros ficam expostos as intemperes, como argumentado por Ferraz e Torres (2004).

A existência de abrigos nos pontos de parada de ônibus é importante para proteger as pessoas das variadas intemperes, o que proporciona um maior conforto (FERRAZ e TORRES, 2004). Além disso, temos que (re) pensar a estrutura dos PED's sob a ótica das pessoas com deficiências, pois estes necessitam de um conjunto de instrumentos para garantir o seu direito à cidade, e assim, investigamos se os PED's estão em boas condições para uso das pessoas de uma universal.

Em Ituiutaba, os PED's são encontrados sob várias formas, tamanhos e cores na cidade, ou até mesmo, sem existir marcação ou edificação alguma que caracterize o local como uma parada de ônibus. Como já mencionado, na cidade o sistema é diametral, que liga um bairro a outro passando pelo centro, assim, em cada ponta da linha existe um “ponto final” que quase que na maioria das vezes é dotado de um abrigo

Como podemos notar na imagem figura 85, tomamos com exemplo alguns PED's localizados fora da área central, estes na forma de abrigo assumem vários formatos, alguns possuem bancos de concreto (Figura 85-A), outros de madeira, improvisados pela população (Figura 85-B), pois pela demora do poder público, agem por conta própria para prover alguma melhora, mesmo que a seu jeito. Contudo os abrigos não estão cumprindo sua função, que é de dar conforto e proteção aos usuários do TC, uma vez que as intemperes podem agir diretamente contra as pessoas. Os abrigos não possuem proteção lateral, sendo que se ocorrer uma ventania, seguida de poeira, a pessoa que ali está será atingida, assim como se houver uma chuva e a

mesma caia lateralmente molhando as pessoas, o que prejudicaria quem estava preparado para um dia de trabalho, por exemplo. Diante disso, salientamos que os abrigos deveriam ter proteção dos três lados, ou seja, nas duas laterais e na parte traseira, além obviamente do teto, dessa forma, as pessoas estarão esperando ônibus e minimamente protegida das intemperes.

Figura 85 – Ituiutaba: PED na forma de abrigo (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Contudo, além das proteções acima citadas, temos que pensar nas pessoas de forma universal, assim, as pessoas com mobilidade reduzida também usufruem do TC e também circulam de ônibus, ou tentam, enfim, os PED devem estar adaptados com instrumentos de acessibilidade, para que assim essas pessoas não sejam excluídas de algo que é público. Contudo, analisando a figura 84 e demais PED pela cidade, constatamos que nenhum desses locais possui algum instrumento ou forma de acessibilidade, o que é um desrespeito para com inúmeras pessoas. Na referida figura, evidencia a falta de sinalização tátil no entorno do PED, bem como rampas de acesso no entorno para o cadeirante se deslocar até o ponto, e também espaço para ele no abrigo, instrumentos como o exibido na figura 84-C como um modelo adequado a ser seguido.

Em Ituiutaba o sistema de TC não é integrado como já mencionado, contudo existe um ponto localizado no centro da cidade na Praça Cônego Ângelo. Nesse ponto central convergem todos os ônibus e de todas as linhas da cidade, assim, dali os motoristas trocam seus turnos, descansam alguns minutos, e aguardam o horário correto para seguir o itinerário, e também naturalmente, o local também tem um grande volume de passageiros. Quando o ponto foi construído, em 2014 havia esperança de se construir um terminal central, mas nunca aconteceu, foi apenas para desafogar outra avenida que o ponto ocupava, o que foi bastante útil, pois o antigo local realmente era complicado.

Enfim, o ponto central (Figura 86), apesar de receber inúmeras pessoas todos os dias, o abrigo também é deficiente de estrutura para conforto dos passageiros e principalmente para as pessoas com deficiências.

Figura 86 – Ponto Central: Ponto de Embarque e Desembarque (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Esse PED, apesar de possuir bancos em toda sua extensão e proteção traseira e superior, o ponto não possui instrumentos de acessibilidade. Através da figura acima, é possível notar que existe um espaço razoável para se ampliar a cobertura e o PED em si, pois a demanda existe

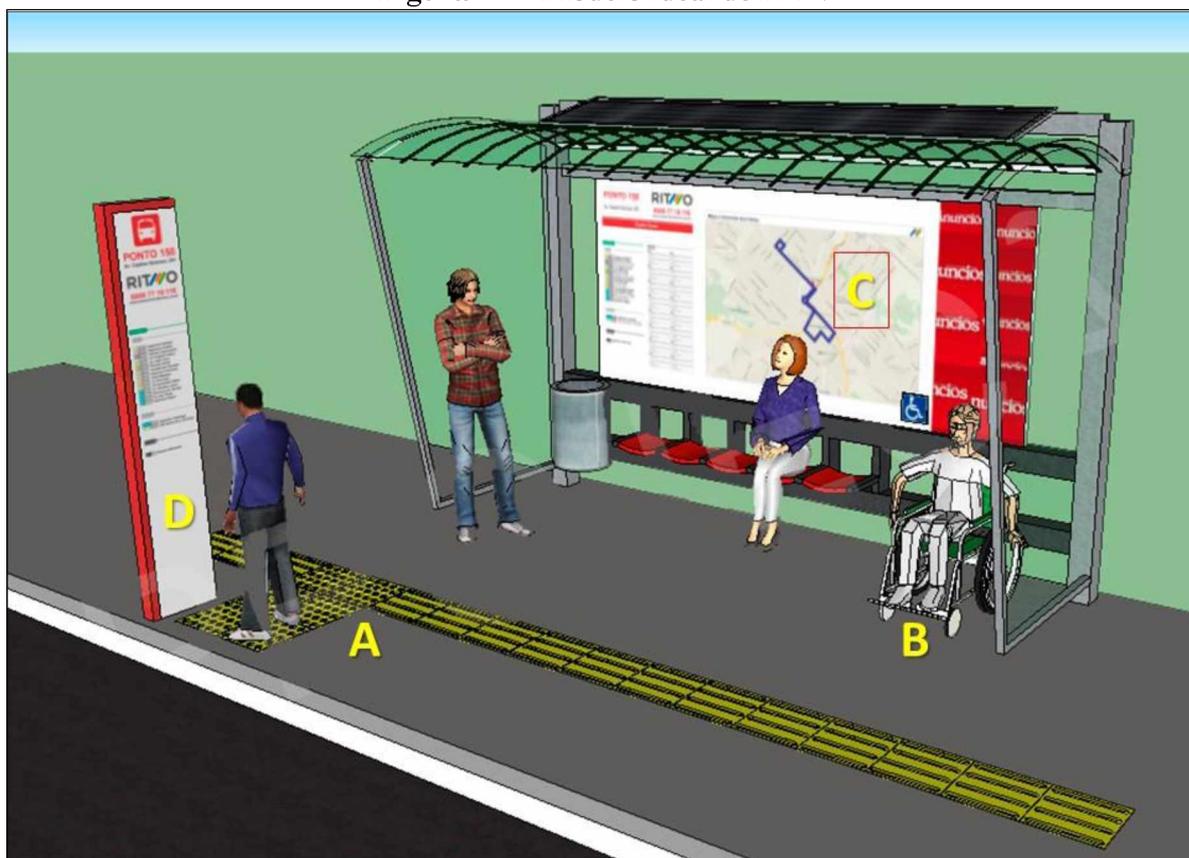
uma demanda, e essas pessoas se aglomeram em baixo da cobertura existente, ou seja, não existe conforto.

Quanto à acessibilidade, no entorno desse ponto existem rampas de acesso para cadeirante, porém a certa distância do ponto, ainda, as mesmas estão fora das normas da ABNT, é preciso adequá-las. A Figura 87, traz um modelo de um PED ideal, com todos instrumentos de acessibilidade necessária para que atenda as pessoas de forma universal, assim, utilizamos a imagem para exemplificar o que falta e como deveria ser pelo menos no PED central.

Dessa forma, outros instrumentos não estão presentes nesse PED, como a sinalização tátil na calçada (Figura 87-A), o que seria de bastante importância para os deficientes visuais, pois quando o motorista avista a pessoa no local reservado ao deficiente ele já estaciona o ônibus naquele local, facilitando a entrada da pessoa, assim como deveria possuir um local específico e adequado para o cadeirante (Figura 87-B). Para os cadeirantes, seria interessante a construção de uma plataforma em um nível mais alto que o piso, o que deixaria mais próximo do elevador e na mesma altura da entrada dos ônibus, pois com equipamentos que mal funcionam, a plataforma amenizava esse problema, entretanto, o ideal seria ônibus de piso baixo, mas isso já seria uma utopia nos moldes atuais do sistema na cidade.

Outra característica negativa desses pontos de parada, tanto no PED central como os outros, é em relação às informações quanto ao TC (Figura 87-C), não possuem placas ou informativos com a grade horária das linhas (Figura 87-D) e identificação do ponto em questão e, essas informações deveriam existir também em braile. Da maneira que está atualmente, os usuários podem ficar esperando por um ônibus por bastante tempo, ou até mesmo nem conseguir tomá-lo, pois como ele saberá se o veículo que ele necessita passará por ali? Pois a falta de informação das linhas/trajetos deixa o usuário perdido.

Figura 87 – Modelo ideal de PED.



Fonte: http://ribeiraotopia.blogspot.com.br/2015_06_01_archive.html (2016). Adapt.: Daniel de A Silva (2017).

Ainda, por toda cidade é possível notar a existência de vários tipos de PED, como já mencionamos as formas de abrigo, mostraremos a seguir alguns pontos de parada sob outras formas (Figura 88), pontos com marcação coloridas nos postes, outros com placas de identificação, e outros apenas uma sinalização horizontal.

Nos trabalhos de campo podemos notar também que, em algumas paradas a espera pelo coletivo pode ser bastante desagradável, como evidenciado na imagem abaixo. De forma geral nesses PED, o usuário do TC está diretamente exposto a todo tipo de intempere, advindos do sol, da chuva e do vento, e com ele também a poeira, o que se torna um caso de saúde pública, pois a pessoa na chuva pode se adoentar, ou pode piorar sua doença respiratória com a poeira, enfim, inúmeras negatividades podem ocorrer fazendo uso destes pontos.

Figura 88 – Ituiutaba: outras formas de PED.



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Notamos por meio da figura acima que um ponto está localizado em um local onde não há calçada, e o pior, o poste que sinaliza a parada está tomado pelo mato, existindo o perigo de existência de animais peçonhentos e transmissores de doenças, mais uma vez se tornando um caso de saúde pública.

Ressaltamos que a mobilidade urbana em específico a acessibilidade, quando ela não é efetiva e universal, causa prejuízos em vários setores para os cofres públicos. Pois, se a estrutura viária como ruas e calçadas, por exemplo, estivessem com seus instrumentos de acessibilidade e todos inerentes ao transporte público, não teria riscos para os passageiros, mas caso contrários, evidenciamos vários casos passíveis de enfermidades causadas por não cumprimento de normas e bom senso.

As linhas e trajetos

Para entender melhor como estão distribuídas as linhas pela cidade, fomos a campo. Percorremos cada linha, mapeando as vias e marcando o tempo de cada viagem. Também observamos e tomamos nota das impressões dos passageiros, os diálogos e o funcionamento em geral do itinerário. Ao final será feito um mapa geral contemplando todas as linhas, assim poderemos discutir e analisar como está a oferta do serviço de TC na cidade, e se toda a cidade é servida.

Então, a partir do diagnóstico, foram identificadas oito linhas regulares (Quadro 15), ou seja, linhas que diariamente estão em funcionamento na maior parte do dia. Também identificamos duas linhas especiais, que servem aos alunos da UFU e do IFTM¹³.

Quadro 15 – Ituiutaba: linhas de ônibus do TC (2016).

Linhas Regulares	Número de Carros	Extensão da Linha ¹⁴
Alvorada - Ituiutaba Clube (via UFU)	2	≅ 30 Km
Ipiranga – Alvorada	1	≅ 20 Km
Gardênia – Natal	2	≅ 20 Km
Eldorado – Novo Tempo (via Sírio Libanesa)	1	≅ 24 Km
Eldorado – Novo Tempo (via 31)	2	≅ 26 Km
Junqueira - Sol Nascente (via Camilo Chaves)	2	≅ 22 Km
Buritis Canaã – Pirapitinga (via Lagoa Azul 2)	2	≅ 24 Km
¹⁵ Satélite Andradina (Via Jardim Europa II)	1	≅ 20 Km
Total de linhas = 8	13	

Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

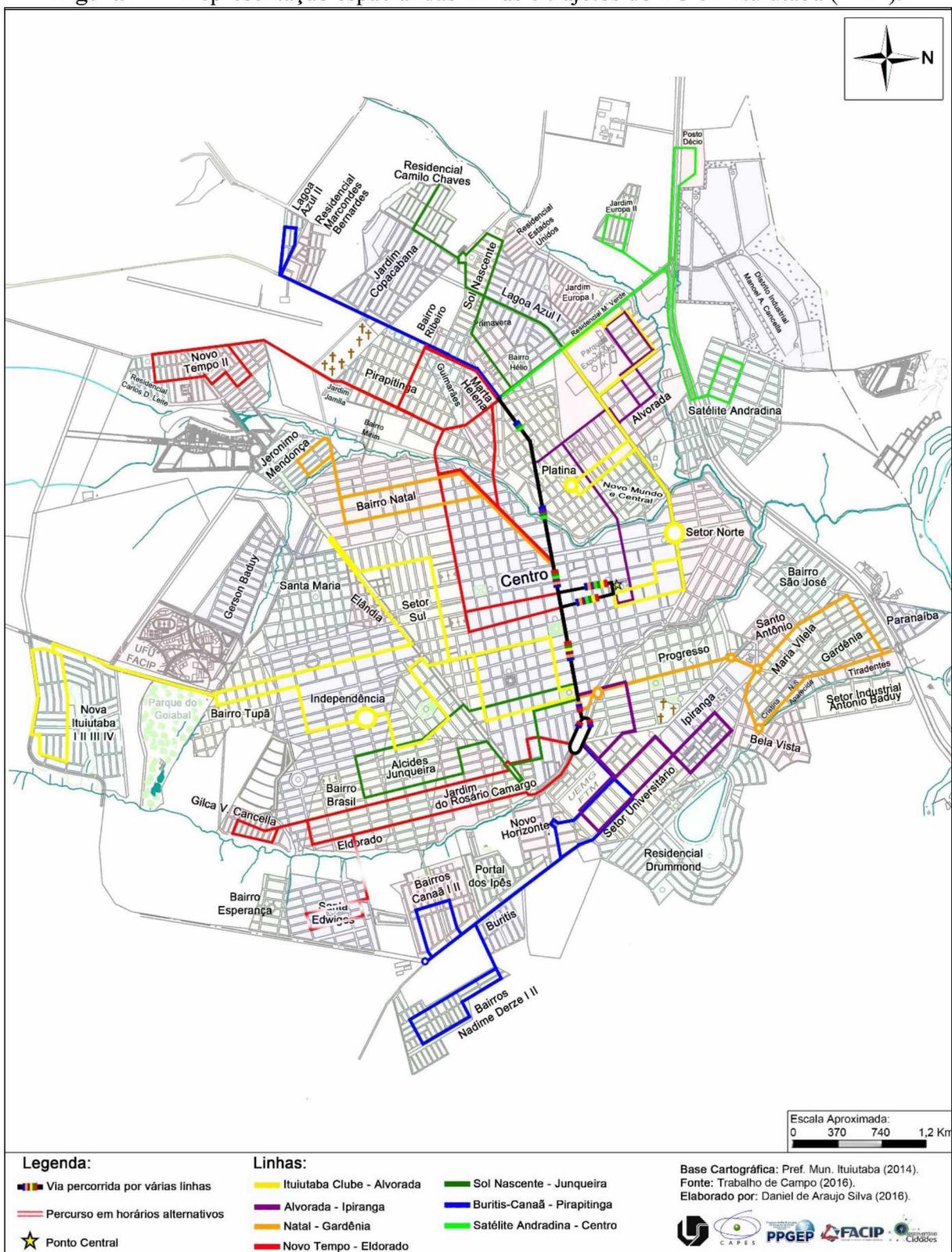
Dessa forma, espacializamos através da malha urbana de Ituiutaba o sistema de TC na cidade, realizamos um mapeamento de todas as linhas regulares e seus trajetos existentes de Ituiutaba (Figura 89), bem como os bairros contemplados pelo serviço. Dessa forma podemos analisar de forma ampla o contexto geral do sistema de linha em Ituiutaba.

¹³ As linhas especiais não foram pesquisadas no seu todo, nos pautamos apenas nas linhas regulares.

¹⁴ Medição realizada utilizando a função “medir distância” no site www.google.com/maps. As medições foram feitas a partir do ponto central até o bairro 1, passando pelo centro novamente, até o bairro 2 e finalmente finalizando a linha no ponto central.

¹⁵ A Linha programada funciona apenas em determinados horários durante o dia. Linha tem o trajeto saindo do Bairro Satélite Andradina até o centro, sendo caracterizada como Radial (FERRAZ e TORRES, 2004).

Figura 89 – Representação espacial das linhas e trajetos do TC em Ituiutaba (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

A partir do mapa das linhas do TC, é possível notar que as linhas estão bastante extensas, no sentido de que a rota perpassa por vários locais em seu trajeto, fazendo com que exista atrasos,

gerando uma má prestação do serviço, pois o número de veículos para cada linha se torna insuficiente.

Outro ponto a ser considerado é que existe uma sobreposição em alguns pontos do mapa, como é o caso das vias centrais, Avenida 17 e as Ruas 20 e 22. Isso ocorre porque todos os ônibus obrigatoriamente devem circular pelo centro, parando por um determinado tempo no ponto central, caracterizando e reforçando a ideia de um sistema integrado. Contudo, de acordo como sistema atual, os ônibus demoram muito tempo para concluir a linha, fazendo com os passageiros esperem bastante até o coletivo passe em seu ponto.

Portanto, o poder público deve pensar no sistema integrado, como proposto por Silva (2014, p. 60) que defende a implantação de pelo menos

Um “mini terminal” na Praça Cônego Ângelo (Praça da prefeitura) ou em outro local da área central, que ao menos, permitisse com que a pessoa de posse de um passe único, descesse no terminal e tomasse outro ônibus para qualquer outro destino, tendo assim pleno acesso à cidade (SILVA, 2014, p. 60)

Dessa forma, acreditamos que as pessoas teriam um acesso mais democrático à cidade e suas partes, pois de acordo com a expansão urbana e o volume demográfico, a maneira que atualmente o TC é operado já está se mostrando ineficiente.

Diante disso, outros fatores influenciam na operação do serviço, como a expansão urbana. Nesse sentido, analisamos em termos de demografia que em Ituiutaba o número vem aumentando a cada ano, assim como a malha urbana, através da expansão territorial, inclusive com os projetos do “Programa Minha Casa Minha Vida”, com o qual, vários novos bairros foram implantados na cidade, sempre caracterizados pelo afastamento da área central. Dessa forma, o TC tem uma grande importância para garantir a mobilidade e acessibilidade na cidade, para atender as demandas da população que depende do serviço para trabalhar, estudar, e realizar suas atividades pela cidade.

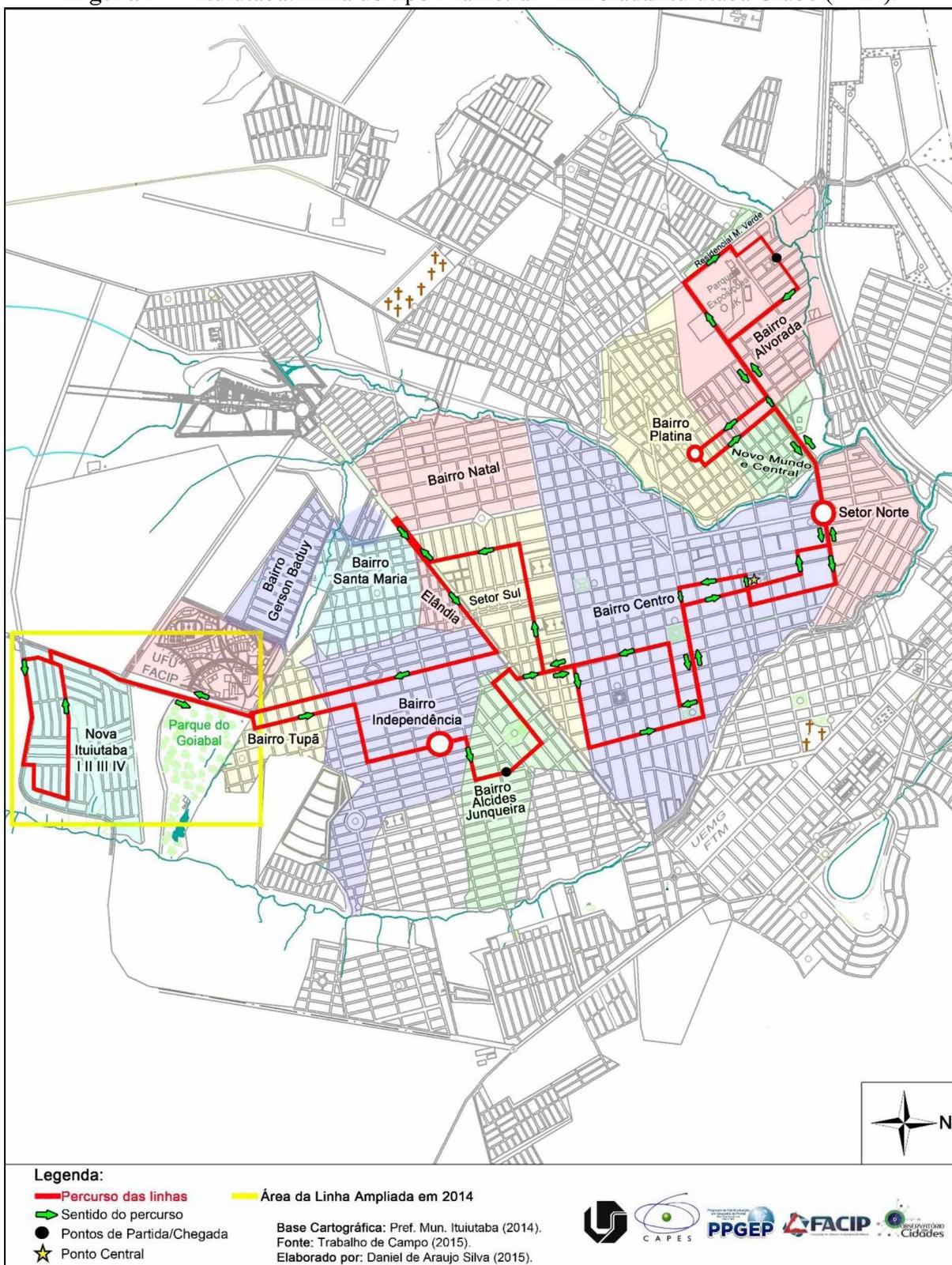
Portanto, uma linha de transporte público urbano, de acordo com Ferraz e Torres (2004), deveria,

Passar pelos principais polos de atração de viagens da região, propiciando uma cobertura satisfatória das áreas habitadas, garantindo, assim uma boa acessibilidade ao sistema de transporte público (...). O traçado da linha deve, também, permitir que todos os habitantes da região possam usar o sistema com percursos a pé dentro de limites aceitáveis (FERRAZ e TORRES, 2004, p. 145).

Contudo, de acordo com Silva (2014, p. 59), essa expansão do espaço urbano de Ituiutaba, aliada a falta de planejamento ou plano de intervenção do poder público, incide na operação do TC, pois os bairros “cada vez mais afastados do centro, (...) obriga as linhas de ônibus a aumentarem suas rotas, contribuindo de forma negativa para um aumento também no

tempo de duração em seus itinerários”. Podemos exemplificar essa afirmativa tomando como exemplo, a linha “Alvorada/Ituiutaba Clube” (Figura 90), esta, uma linha do tipo diametral, na qual é possível visualizar em destaque os bairros por onde o traçado das linhas percorre os sentidos do trajeto e os pontos finais. Nessa linha, seu trajeto ampliado em 2014, para atender dois novos bairros “Nova Ituiutaba I e II”, nesse caso a linha teve aproximadamente 6 km de ampliação, o que é um aumento considerável, e que incide diretamente na operação do sistema. Defendemos a ideia de que deveriam ter implantado uma nova linha que contemplasse os novos bairros e não estender as linhas existentes, pois dessa forma ocorre um agravamento no serviço já precário.

Figura 90 – Ituiutaba: linha do tipo Diametral - Alvorada/Ituiutaba Clube (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). Org.: Daniel de Araujo Silva (2016).

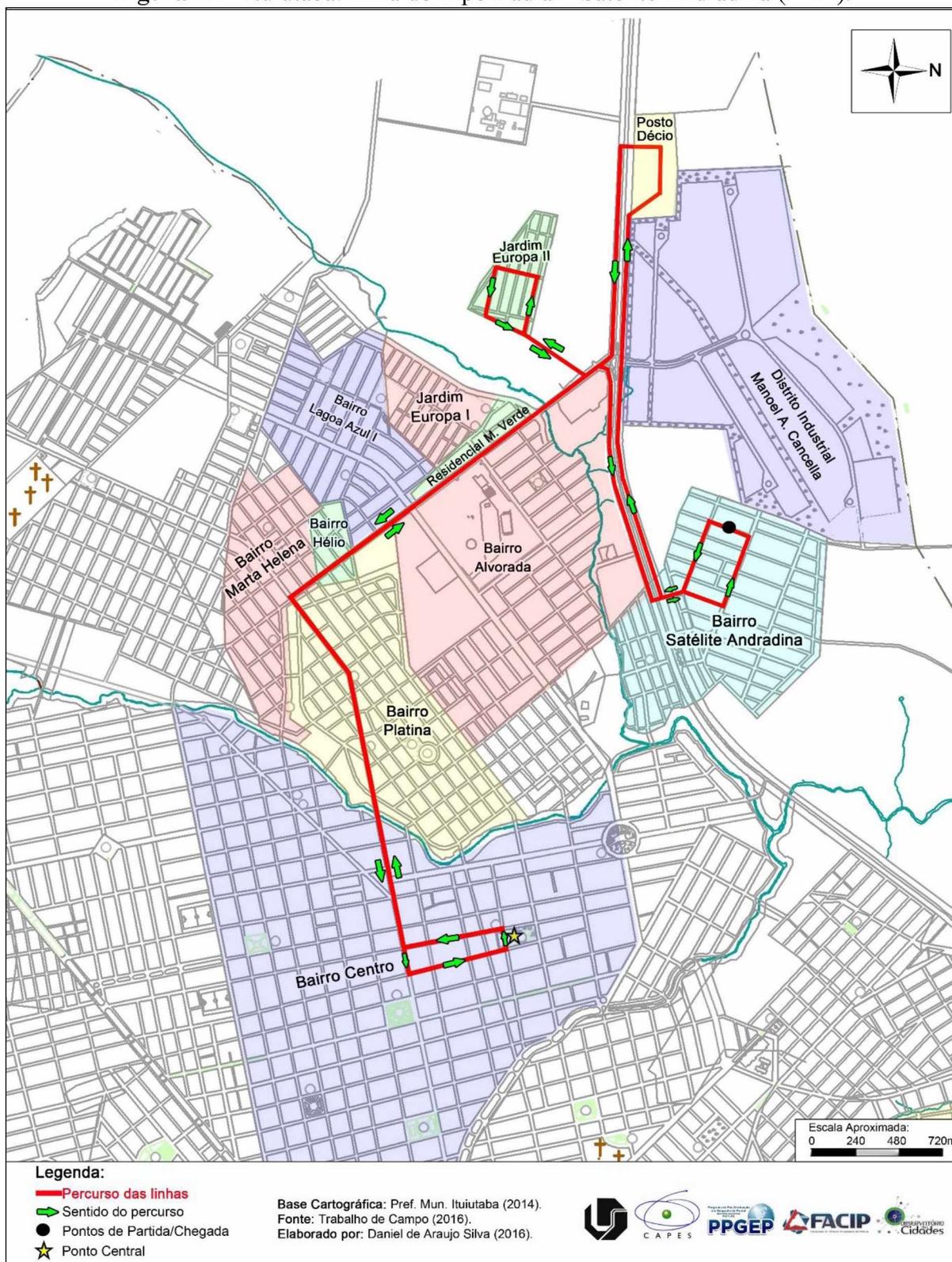
Nesse caso em específico, ocorre bastante atraso no itinerário, embora tenha esses problemas na operação pelo fato da extensão da linha, atualmente todos os novos bairros agora contam com o serviço de TC, alguns com menos outros com maior frequência.

Outro fator que corrobora para as reclamações está no fato dos ônibus estarem sempre atrasados, e/ou dos mesmos desviarem da rota quando estão atrasados, ou seja, um acúmulo de problemas vai se formando, e quem está no ponto de ônibus fica a mercê do horário feito pelo motorista. Este muitas das vezes é forçado a fazer isso para cumprir seu horário, sendo mais um prejudicado pela operação.

No que tange aos horários de funcionamento, as linhas outrora funcionavam das 06:00 às 23:00 horas, porém, com o passar dos anos esse quadro foi se alterando, sendo poucas as linhas que ainda funcionam integralmente. Atualmente algumas linhas se encerram as 19:00 horas, e posteriormente ocorre a junção com outras linhas, e assim somente quatro linhas operam até as 23:00 horas. Como destacou Freitas (2011, p. 23), “o que se verifica é que o serviço público de transporte ofertado não atende à comunidade usuária plenamente e, ao mesmo tempo, onerada pela produção do espaço urbano”.

Dessa forma, vários bairros da cidade, além de estudantes noturnos, ficam sem transporte coletivo por conta desse modo de operação, o que afeta a população quanto à mobilidade e a acessibilidade à cidade ou parte dela. Tomamos como exemplo a Linha radial “Satélite Andradina” (Figura 91), que funcionava com horários programados, nos quais o ônibus passa apenas algumas vezes no período da manhã e da tarde.

Figura 91 – Ituiutaba: linha do Tipo Radial - Satélite Andradina (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

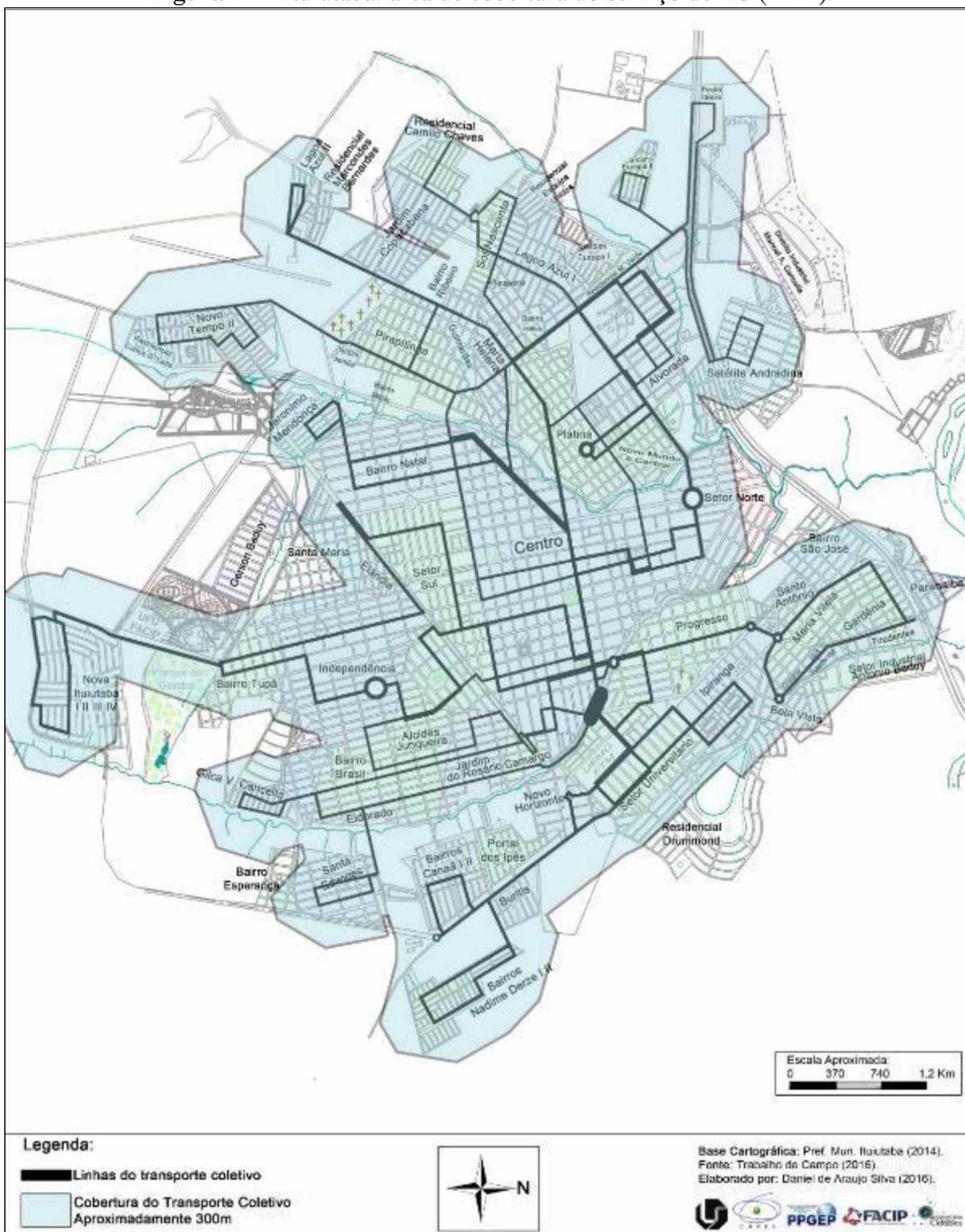
Podemos notar que esta linha, além do Bairro Satélite Andradina, o ônibus faz a rota que contempla o Bairro Jardim Europa II, ou seja, bairros distantes do centro da cidade e da

maioria dos equipamentos urbanos, bens e serviços, haja vista que os ônibus rodam em horários reduzido e fragmentados durante a semana, e a situação se agrava nos finais de semana, quando as linhas são ainda mais esporádicas, também privando o cidadão, “principalmente naqueles momentos em que as pessoas poderiam usufruir da cidade e sua centralidade para momentos de encontro e lazer, ou outras atividades” (LOBODA, 2008, p. 211). Dessa forma, um número significativo de pessoas que dependem do serviço do TC, ficara sem garantia de acesso à cidade, uma vez que

“A garantia da mobilidade para todo cidadão, assim como, por consequência dessa mobilidade, a sua acessibilidade as mais diferentes partes da cidade é uma condição básica para fazer do espaço urbano um espaço mais igualitário do ponto de vista da democratização do acesso a ele” (LOBODA, 2008, p. 202).

Nesse sentido, ainda realizamos um trabalho cartográfico baseado no mapeamento das linhas do TC, como o objetivo de analisar a acessibilidade das pessoas ao serviço e se atende a todos os bairros. Para tal, nos baseamos na experiência de Loboda (2008), que ao realizar semelhante pesquisa na cidade de Guarapuava-PR, utilizou-se da técnica de Buffers, que consiste em delimitar uma área de influência de 300 metros a partir de um traçado lateral ao eixo das linhas. Diante disso, apesar de não podermos determinar o quanto as pessoas devem caminhar de suas casas até o ponto mais próximo para embarcar em um ônibus, podemos notar superficialmente que o serviço atende a quase todos os bairros da cidade, todavia, chegamos a essa conclusão baseados no traçado das linhas e por onde os ônibus circulam, contudo a distância que as pessoas têm que caminhar pode variar, pois, não temos os locais dos pontos de parada, que podem estar ou não em todos os quarteirões, porém estão dentro da cobertura do TC. Portanto, conforme evidenciamos na figura 92, que nos aponta qual é a área de influência do serviço de TC na cidade.

Figura 92 – Ituiutaba: área de cobertura do serviço de TC (2016).



Fonte: Trabalho de Campo (2016). **Org.:** Daniel de Araujo Silva (2016).

Em relação aos bairros que são atendidos na área de influência, percebemos que na porção periférica da malha urbana, várias áreas ficaram de fora da cobertura do TC. No caso, o coletivo até passa no bairro, contudo, os moradores que estão nas vias mais periféricas ficam

mais distantes das ruas e avenidas por onde o coletivo circula, como é o caso dos Bairros São José, Brasil, Setor Norte, Santa Maria, Bela Vista, Gerson Baduy, Residencial Drummond, Tupã, Jardim Europa, Satélite Andradina, Esperança e Paranaíba.

Diante disso, analisamos de forma sucinta que os bairros Brasil, Setor Norte e Santa Maria, por terem uma extensão maior, as bordas dos mesmos ficam fora da área de cobertura, tendo o usuário do TC que caminhar por uma distância maior. Já os Bairros Gerson Baduy e Residencial Drummond são locais considerados de alto padrão financeiro, o que “teoricamente” nos leva a crer que seus moradores possuam veículos próprios, não necessitando do TC, contudo, não compactuamos da ideia de que esses locais não devam ter o serviço, uma vez que nesses locais existem repúblicas de estudantes que dependem do ônibus, além dos trabalhadores que prestam serviços nesses bairros. Então, o serviço deve abranger a toda cidade, independente da condição social.

Por outro lado, os Bairros Esperança, Paranaíba e Satélite Andradina, em relação a infraestrutura são bastante prejudicados, além de estarem longe dos serviços e equipamentos públicos, nesses locais os serviços públicos existem de maneira precária, como por exemplo, são apenas algumas ruas com pavimentação asfáltica, por onde os ônibus circulam, sem asfalto consequentemente não existem calçadas e nem instrumentos de acessibilidade. Enfim, além da falta de inúmeros serviços, as pessoas desses locais ainda são mal atendidas em relação ao TC, que para a maioria é o meio de transporte para se deslocar pela cidade.

O prejuízo dos moradores dos Bairros Satélite Andradina e Esperança é ainda maior, pois além dos ônibus circularem em apenas algumas ruas e não circularem nas extremidades dos bairros, o serviço no bairro ainda é programado, ou seja, os ônibus só passam por ali em alguns horários durante o dia, e em alguns casos a noite nem circulam. Então, imaginemos aqui o que as pessoas que necessitam desse transporte para trabalhar ou estudar fazem para poder se deslocar dali?

Diante disso, percebemos que a empresa responsável pelo TC na cidade, evita que os ônibus circulem nessas áreas sem asfalto, talvez para economizar com manutenção dos veículos. Enfim, o poder público em conjunto com a empresa devem se basear nesse estudo ou em outros, e (re) pensar suas linhas e rotas, pois uma visada rápida na área de influência, notamos que o remanejamento do trajeto, alterando algumas ruas para o ônibus circular, já abrangeria uma gama maior da área dos bairros. Ainda, a prefeitura poderia estar levando a infraestrutura necessária a esses locais, pois facilitaria a reorganização das rotas, além de melhorar a qualidade de vida. Diante dessas ações, poderá vir a diminuir a dificuldade das pessoas em utilizar o serviço, garantindo assim, o mínimo direito à cidade dessas pessoas.

Enfim, diante do exposto, metodologicamente, utilizamos como exemplo o cotidiano de uma pessoa que saiu de sua residência e em seu caminhar perpassou pelas calçadas, atravessou os cruzamentos das vias, ou fez uso do transporte coletivo para chegar a determinada parte da cidade e realizar suas rotinas, trabalho, pagamentos, compras em um estabelecimento comercial, ou mesmo adentrar em algum órgão público, bem como estar em uma praça para seu lazer e contemplação.

Tomando como base a análise do transporte coletivo enquanto elemento fundamental no sentido de garantir “a mistura das pessoas na cidade”, cremos que essa importante forma de mobilidade e, por consequência, acessibilidade, se soma aos problemas enfrentados pelos cidadãos nos seus trajetos diários. Ou seja, como pensarmos o direito de ir-e-vir em um local que se apresenta enquanto resultado das ações de diversos “agentes” que produzem e reproduzem a cidade sob uma lógica que desconsidera os direitos básicos do cidadão.

Essa realidade está expressa ao longo desse trabalho que se finda com uma certeza, a de que precisamos agir com urgência no sentido de um apelo para nossos gestores, para uma articulação maior entre a Universidade, o setor público e o setor privado, no sentido estabelecer uma reflexão sobre qual futuro queremos para nossa cidade, uma cidade cada vez mais segregadora, fragmentada, na qual uma parcela significativa dos cidadãos tem seu direito cerceado pela falta de mobilidade e acessibilidade...

Enfim, mesmo que os resultados dessa pesquisa apontem para uma cidade que precisa melhorar muito sua estrutura do ponto de vista de ser mais acessível, comungamos da perspectiva que essa reflexão sirva como motivação, como um ponto de partida para uma discussão que “urge” no sentido buscarmos conjuntamente as respostas e os caminhos que nos levem na direção da busca por uma cidade na qual as pessoas possam circular, permanecer e usufruir da mesma como um todo.

A graphic element consisting of a rectangular frame with a thick black border. Inside the frame, a grayscale map of a city grid is visible. Overlaid on the map is the text "Considerações Finais e Perspectivas" in a bold, black, sans-serif font, centered within the frame.

Considerações Finais e Perspectivas

Eis que chega o momento das considerações finais, o item que de certa forma concluímos uma reflexão, ou seja, uma parte muito relevante da dissertação, geralmente associada a um esforço de síntese e fechamento da pesquisa. Certamente, uma parte que demanda um exercício nem sempre muito fácil. Dessa forma, ressaltamos, que mais que a ideia de fechamentos, queremos nessas considerações, tratar de forma articulada de questões que são os resultados e nossa percepção da problemática que envolve a mobilidade e acessibilidade em Ituiutaba, mas por outro lado, contribuirmos para a continuidade do debate sobre o direito a cidade, sobre o direito ao entorno, na perspectiva de pensarmos a cidade para as pessoas.

Dessa forma, considerando tudo que foi exposto e discutido ao longo deste trabalho, com base em propostas metodológicas que fundamentassem o estudo da acessibilidade na mobilidade urbana, temos ciência da relevância em trazer aqui nossas considerações sobre o cenário encontrado e analisado. No entanto, temos a clareza de que num trabalho dessa natureza, mais que a preocupação e a necessidade em finalizá-lo a partir de critérios metodológicos, se faz necessário contribuirmos na perspectiva propor formas possíveis de amenizar os problemas vivenciados pelas pessoas em seu cotidiano, ou seja, estamos tratando da parte derradeira do trabalho, mas, no intuito de que o mesmo possa ter um caráter de continuidade, seja em nossa vida acadêmica, profissional e, sobretudo, social, enquanto cidadão que vive e convive com os problemas de acessibilidade na mobilidade urbana.

Dessa forma, destacamos que os procedimentos metodológicos propostos inicialmente nos mostraram por meio dos resultados foram satisfatórios no intuito de tratar com certa propriedade dos objetivos que nos propomos nessa pesquisa. Diante disso, de forma geral em princípio, pudemos caracterizar a mobilidade urbana em Ituiutaba, especificamente a acessibilidade sob a ótica das pessoas, essas referidas como pedestres, dum ponto de vista mais técnico e seguindo padrões associados a determinado rigor metodológico, enfim, procurando enfatizar em nossa reflexão aqueles que “teoricamente” possuem prioridade máxima no contexto da política nacional de mobilidade urbana (PNMU).

Queremos ressaltar ainda, que nossos caminhos teóricos e metodológicos materializados nos recortes espaciais, se mostraram uma forma relativamente satisfatória no sentido de analisar a cidade por meio de suas partes, ou seja, as parcelas analisadas nos deram um panorama e uma

riqueza de detalhes, que tornaram possíveis determinar conclusões e perspectivas de compreensão da cidade em sua totalidade, claro, sem deixar de destacar suas especificidades e a problemática das escalas, das distâncias diferenciadas, do tempo diferenciado, enfim, das diferentes formas de usos e funções da cidade e sua estruturação, da sua dinâmica associada ao uso intenso da área central, ou então, das dificuldades de mobilidade e acessibilidade quando analisamos as demandas das pessoas pelos equipamentos de uso coletivo, comércio, serviços, tanto na área mais central da cidade, como para além dela.

Nossa perspectiva foi de pensar a cidade como um todo, mesmo que a partir de suas partes, por meio da análise do cotidiano das pessoas, buscando compreender as diferentes noções de cidade, de espaço público, de acesso, sobretudo. Dessa forma, os resultados desse trabalho sempre foram pautados na análise comparativa, levando em consideração a busca de elementos que pudessem contribuir para um acesso digno, confortável e seguro para todas as pessoas a cidade ou parte dela, ou seja, procuramos estabelecer uma relação na perspectiva de tratar da realidade encontrada nas vias e espaços públicos e, principalmente, como essa realidade pode influenciar na maneira como as pessoas se deslocam pelo espaço urbano.

Com base em tais pressupostos retomaremos aqui nosso caminho metodológico para, de forma sintética, tecermos nossas considerações, ora de forma mais específica, ora no sentido do esforço na articulação das partes com o todo, na compreensão da cidade. Com base no cotidiano dos cidadãos, ao sair de casa os pedestres utilizam da calçada em primeiro plano para se deslocar, assim, notamos que não existe um padrão de dimensão e do tipo de material utilizados na pavimentação das calçadas, tanto no centro como fora dele, nos deparamos com pisos escorregadios, com buracos, e diversos obstáculos. Nesse sentido, o conforto na circulação é prejudicado, pois as pessoas precisam tomar cuidado para não pisar em falso ou escorregar, para aquelas com deficiência o risco maior, pois a existência de obstáculos como os toldos de loja, estes sem nenhuma proteção ou preocupação quanto à altura, são uma constante nas calçadas pela cidade.

Dessa forma, destacamos que tanto no centro da cidade, como nos bairros investigados, as calçadas possuem uma dimensão de largura considerada razoável, uma vez, que sua grande maioria se encontra nas medidas recomendadas pela NBR 9050 (2015) da ABNT. Contudo, mesmo com as dimensões boas, outros agravantes atuam contra a acessibilidade, como é o caso dos obstáculos. No centro, observamos as barreiras móveis, como as mercadorias, hidrantes, ambulantes e os toldos de loja, atrapalham a circulação no passeio que é destinado aos pedestres, dessa forma, a calçada se congestiona, não sendo confortável, o que a torna um local conflitante. Nas áreas para além do centro, as mesmas barreiras foram identificadas, e mesmo

com largura adequada e piso regular, em alguns locais incidem a presença de mato alto, o que faz da calçada intransitável por ali, não promovendo a acessibilidade. Assim, acreditamos que no caso dos obstáculos, a falta de fiscalização por parte do poder público contribui para que estes locais não ofereçam uma calçada mais acessível, privando as pessoas do seu livre acesso, do seu direito a “caminhabilidade” enquanto um princípio básico do direito a acessibilidade.

Em relação aos instrumentos de acessibilidade, no centro da cidade foi possível identificar alguns tipos, como é o caso de rampas de acesso, que por sua vez não estão em consonância com as normas da ABNT. Essa inconsistência resulta na inutilização destes instrumentos, pois os mesmos não estando com largura e inclinação adequada não atendem aos cadeirantes, que não conseguem subir/descer as rampas com a devida segurança. Quanto à sinalização tátil foram raros os casos de existência desse instrumento, sendo localizados principalmente em frente às agências bancárias e dos correios, e ainda, também nem sempre seguindo as orientações técnicas. Contudo, nos locais para além da área central, de forma alguma encontramos sinalização tátil, não existe a presença deste tipo de instrumento, sendo o mesmo fator associado às rampas de acesso, que também não foram identificadas nas calçadas pesquisadas em partes da cidade que não associadas ao centro. Dessa forma, o direito ao entorno, de acesso e permanência não se configuram nestes locais, inexistindo a acessibilidade, e conseqüentemente, como parte de um todo, o direito à cidade não é garantido.

Quanto às vias de acesso, as pessoas ao caminhar nas calçadas, necessitam em determinado momento atravessar a rua, dessa forma investigamos como é a qualidade dos cruzamentos e das travessias. Assim sendo, em relação às travessias elevadas, as mesmas foram analisadas na cidade como um todo, novamente, nenhuma travessia atende as recomendações da ABNT e nem as normas do CONTRAN, como por exemplo, a falta de dimensões adequadas e sinalização tátil, além de apresentarem problemas de estrutura em sua execução. Entretanto, reconhecemos que a implantação destes equipamentos, tem sido importante na cidade, principalmente em escolas e hospitais, o que facilita a circulação por esses locais, foco de pedestres. Porém, necessita de correção e adaptação dos itens necessários para a plena função desse instrumento de acessibilidade. Destacamos novamente que o pedestre tem prioridade perante os outros modais, contudo, não é a realidade que encontramos nas cidades, assim como em Ituiutaba. Nas várias situações analisadas, o pedestre é ator passivo nesse cenário, pois ele está a mercê da sinalização semafórica destinada aos veículos, não tendo uma sinalização específica aos pedestres. Dessa forma, o pedestre se vê privado do seu direito de ir-e-vir, não tendo prioridade nessa tensa relação com automóvel, este tendo todos os privilégios e prioridades na circulação urbana, o que implica na falta de acessibilidade para as pessoas que

circulam a pé. Nas áreas analisadas para além do centro, as faixas de pedestres estão com sinalização precária, muitas apagadas, outras nem existem, ficando as pessoas ainda mais sem segurança. Dessa forma, constatamos que os pedestres não possuem a preferência e prioridade que é citada na PNMU. Assim, nos cruzamentos seria necessário, pautar no pedestre a organização do trânsito, implantando semáforos para pedestres, sendo estes visuais e sonoros, como botões que permitam alternar dentro de um período sua travessia, bem como o modo “vermelho total” que permite aos pedestres de todos os sentidos do cruzamento atravessar com segurança.

Após circular pelas calçadas, cruzamentos e travessias, em seu cotidiano as pessoas necessitam acessar estabelecimentos comerciais, de serviços e órgãos públicos. Dessa forma, analisamos alguns locais, também nas áreas afastadas do centro e na própria área central, investigando como se dá o acesso das pessoas nesses locais, desde a calçada até na porta de entrada, sempre considerando os instrumentos de acessibilidade enquanto base de análise.

Portanto, o cenário encontrado não é favorável à acessibilidade, pois como relatado acima, foram poucas calçadas encontradas com sinalização tátil, ainda, a falta de rampas e de vagas para estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida contribui para a falta de acesso. Ainda, na portaria desses locais, a incidência de degraus é alta, tanto no comércio, que restringe uma gama de pessoas acessarem seus estabelecimentos, como nos órgãos públicos, que são locais que deveriam dar o exemplo, considerando “teoricamente” o pressuposto de estar a serviço do público, oferecendo um serviço público de qualidade. Destacamos ainda, que fora do centro a situação é ainda pior, as entradas são hostis, os degraus são constantes, pois não encontramos nenhuma adaptação que facilita o acesso das pessoas. Assim, trazemos para a discussão enquanto proposta no sentido de um diálogo com o poder público, que é urgente a implantação e/ou adaptação dos órgãos, como um ponto de partida para a busca constante por uma cidade mais acessível, além, é claro, de se fazer cumprir a lei de acessibilidade, fiscalizando os estabelecimentos, além de campanhas informativas para que todos possam proporcionar acesso às pessoas, tanto em suas calçadas, estabelecimento e na cidade como um todo.

Considerando que o espaço público é a base das relações socioespaciais na cidade, o espaço público por excelência, analisamos também as praças públicas, com o intuito de verificar como estes locais estão em relação aos instrumentos de acessibilidade. Encontramos realidades iguais nos recortes analisados, pois existem praças que se destacam pela existência dos instrumentos de acessibilidade, assim como, pela falta deles, tanto na área central, como em áreas mais periféricas da cidade. Na Praça Getúlio Vargas no centro, a presença de acessibilidade é maior, algumas rotas táteis e acesso facilitado, algumas adaptações como

rampas dentro da praça. Contudo, ainda existem locais sem sinalização, as quais são interrompidas ou direcionam as pessoas para lugar nenhum. Na Praça da Juventude, localizada para além da área central, as mesmas características encontradas, porém, bem mais precárias, na calçada é inexistente a sinalização tátil, sem falar que o mesmo ocorre com as rampas.

Vale um destaque para o fato de que apenas essas praças citadas possuem algum tipo de acessibilidade, o restante desses importantes espaços públicos da cidade não dispõe desses instrumentos, ou seja, nem todas as pessoas tem o direito de usufruir com facilidade de um local comum como as praças, pois não conseguem acessá-las ou circular por elas. Assim, retomamos o diálogo com o poder público no intuito de um olhar mais atento para tais locais públicos no intuito de implantar, reformar ou adaptar instrumentos que promovam a acessibilidade nas praças espalhadas pela cidade, pois são locais bastante frequentados pela população, assim não excluem ninguém de usufruir destes locais que, segundo Loboda (2008), são importantes locais de sociabilidade na cidade.

As pessoas também acessam a cidade por modais motorizados, dentre eles o recomendado é o transporte coletivo, que após os pedestres é o próximo da preferência da PNMU, além de ser opção de inúmeras pessoas para se deslocar pela cidade. Assim, investigamos a acessibilidade do transporte coletivo, para tal, pesquisamos o serviço de forma geral. Constatamos que o serviço é mal visto pela população, motivos para isso podem ser elencados, como os atrasos devido o aumento de trajetos com a expansão de linhas, ou por quebra de ônibus, pois a frota possui média de 10 anos de idade, entretanto, grande parte da frota possui elevadores para cadeirantes, mas não são todos que funcionam plenamente.

Outros motivos podem ser evidenciados, como os pontos de paradas, que não possuem abrigos adequados, estando o passageiro exposto as intemperes, além de não possuir sinalização tátil e plataforma e nem local reservado para cadeirantes, e ainda, nos PED não existem comunicação aos usuários sobre as linhas e horários. Por fim, o serviço é oferecido através do sistema diametral, sem a integração, que faz com que as pessoas paguem duas ou mais passagens para poder chegar a um destino não contemplado pela linha que inicialmente tomou. Ainda em relação às linhas/trajeto, existem áreas da cidade que não são contempladas com o serviço, locais ficam fora da abrangência por onde circulam os ônibus.

Dessa forma, com base em nossa análise, destacamos a necessidade de uma reestruturação das linhas e seus trajetos, de forma a atender todas as áreas de cobertura, sendo feito um estudo de 300 m a partir das vias por onde circulam os ônibus. Também, que no mínimo seja implantado um “mini terminal” no ponto central, visto que todas as linhas passam por ali, com uma estrutura na qual seria possível que a pessoa desembarque nele e, ali mesmo,

aguardasse o próximo ônibus que desejasse, como num sistema integrado de transporte, claro, sem ter que pagar outra passagem, acessando a cidade como um todo. Outro aspecto a ser destacado nesse caso, diz respeito à estrutura que foi criada na Praça central, na Rua 9, com as Ruas 20 e 22 e funciona como se fosse esse terminal central. cremos que no local se devia dar prioridade aos pedestres e usuários do transporte coletivo, fechando o local para o trânsito de veículos, pois constatamos no local uma tensa relação entre pedestres e automóveis, ou seja, mais uma vez, por meio de um exemplo específico, o automóvel tem prioridade sobre as pessoas.

Ainda, se faz mister salientar que, apesar de não termos abordado de forma específica nesta pesquisa a temática dos ciclistas e das ciclovias, e estes assim como os pedestres, tendo prioridade nos planos de mobilidade urbana, somos cientes da importância dessas vias. A bicicleta como um modal de transporte muito utilizado pelas pessoas, seja para seus deslocamentos diários ou para o lazer, além de ser barato, é feito de forma sustentável, pois não polui o ar. Através das ciclovias isso se daria de forma mais segura, além de promover o acesso a cidade. Contudo, na cidade de Ituiutaba, apesar de ser notório os grupos de ciclistas que se reúnem em grupos para as pedaladas diárias, não existe um sistema de ciclovias, assim, não incluímos a temática de forma direta em nossos objetivos. Entretanto, somos incentivadores das ciclovias e ansiamos pela implantação das mesmas, que é de suma importância, e quiçá nas pesquisas vindouras pesquisaremos de forma efetiva tanto os ciclistas como a questão das ciclovias.

cremos que as considerações aqui feitas estão diretamente associadas às necessidades das pessoas, que por vários motivos, precisam circular e se deslocarem pelo espaço urbano para a satisfação de seus anseios cidadãos, portanto a estrutura da cidade deve ser pensada e planejada contemplando as pessoas de forma universal, pautada na segurança e conforto de quem circula pela mesma. Assim sendo, a acessibilidade como parte de uma mobilidade urbana, deve ser concebida como forma de instrumento de ação para uma cidade mais justa e igualitária em sua estrutura, para que permita o acesso pleno de seus cidadãos a sua urbe, sendo possível assim o pleno direito à cidade por meio da garantia e do exercício constante da cidadania.

Portanto, através da análise e reflexão aqui proposta por meio da pesquisa, consideramos que a cidade de Ituiutaba, tomando como referência os recortes espaciais não oferece uma acessibilidade para todas as pessoas de forma universal, uma vez que os instrumentos de acessibilidade não estão presentes de forma efetiva: nas calçadas, nas travessias e cruzamentos, nos estabelecimentos comerciais e órgãos municipais, transporte coletivo e nas praças. Sendo esses instrumentos, primordiais e básicos, no sentido de garantir o direito ao entorno e o direito

à cidade, seja como em seu todo ou à suas partes. Ainda, salientamos que existem políticas e leis que garantem o acesso das pessoas, mesmo assim, isso não garante o direito, principalmente das pessoas com mobilidade reduzida. Isso nos reporta para uma realidade vivenciada na maioria de nossas cidades, um distanciamento entre a cidade ideal e a cidade real, ou a cidade possível. Entretanto, mesmo que de maneira utópica às vezes, precisamos manter o debate no meio acadêmico e, sobretudo, no meio social, nos locais de representação da sociedade no intuito da busca constante por uma cidade mais acessível.

Assim, para que uma cidade ofereça acesso às pessoas, é preciso uma sensibilização por parte do poder público, mais que isso, uma determinação no cumprimento das políticas públicas como a PNMU que dentre outras atribuições obriga, de certa forma, os municípios a criarem seus planos de mobilidade urbana. Nesse sentido, a cidade de Ituiutaba, necessita urgentemente alterar o cenário por nós aqui investigado na busca dessa melhoria, dando continuidade ao primeiro passo, com o início da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, no qual estão sendo realizadas consultorias e pesquisas para implantação do mesmo.

Dessa forma, o espaço urbano poderá ao longo do tempo, uma estrutura que “devolva” a cidade para as pessoas, dando prioridade ao pedestre, assim como ressalta Queiroga (2003, p. 1), na qual, algumas cidades concebem “a ideia do pedestre como importante parâmetro do design do espaço público da cidade. Nas áreas centrais de centenas de cidades, o pedestre retoma alguns dos espaços perdidos para o automóvel, proliferam-se calçadas e refazem-se praças”. Assim sendo, pensando a cidade com uma estrutura em seus equipamentos urbanos que abarcam um desenho universal, nesse cenário, as pessoas poderão usufruir da cidade, ou de partes dela, de forma ampla, sem restrição, com independência e segurança na sua circulação cotidiana, na busca constante por um local mais humanizado, por um grande espaço público que garanta o direito ao entorno e o pleno direito à cidade.



Referências

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO VALE DO PARANAÍBA (AMVAP). **Ituiutaba investe na construção de travessias elevadas em prol da mobilidade urbana.** 2016. Disponível em:

<<http://www.amvapmg.org.br/1/category/noticias-dos-municipios/page/19/>>. Acesso em: 25 Maio 2016.

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO VALE DO PARANAÍBA (AMVAP). **Pesquisa revela opinião dos usuários do Transporte Coletivo em Ituiutaba.** 2014. Disponível em: <<http://www.amvapmg.org.br/1/pesquisa-revela-opiniao-dos-usuarios-do-transporte-coletivo-em-ituiutaba/>>. Acesso em: 25 Maio 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICOS (ANTP). **Mobilidade e Cidadania.** São Paulo, 2003. 256 p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR-9050: Acessibilidade as edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

BEZERRA, Luiza Cavalcanti. **A natureza jurídica das calçadas urbanas e a responsabilidade primária dos Municípios quanto à sua feitura, manutenção e adaptação para fins de acessibilidade.** 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/22302/a-natureza-juridica-das-calçadas-urbanas-e-a-responsabilidade-primaria-dos-municipios-quanto-a-sua-feitura-manutencao-e-adaptacao-para-fins-de-acessibilidade>>. Acesso em: Set 2016.

BRASIL. **Caderno PlanMob:** caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasília - DF. (2007). Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNH/ArquivosPDF/Livro-Plano-Mobilidade.pdf>>. Acesso em: 10 Jun. 2015.

_____. **Cartilha da mobilidade urbana.** Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano! Ministério das Cidades. 2. ed. Brasília-DF, 2005.

_____. Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. 1 ed. Brasília: DENATRAN, 2008. 708 p. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf>. Acesso em: 10 Maio 2016.

_____. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.** Brasília: Contran (2007). 1 ed. 128 p. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/MANUAL_HORIZONTAL_RESOLUCAO_236.pdf>. Acesso em: 10 Maio 2016.

_____. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução N° 495, de 5 de Junho de 2014**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4952014.pdf>>. Acesso em: 10 Maio 2016.

_____. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. 47 p. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/atividade/const/con1988/CON1988_05.10.1988/CON1988.pdf>. Acesso em: 01 Abr. 2016.

_____. **Construindo uma Cidade Acessível**. Caderno 2. Ministério das Cidades. Brasília - DF. (2006). Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCadem02.pdf>>. Acesso em: 03 Jul. 2015.

_____. **Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004**, publicada no Diário Oficial da União em 03 dez 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20042006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 27 Jun. 2015.

_____. **Lei nº 10.048 de 08 de novembro de 2000**, publicada no Diário Oficial da União em 09. Nov. 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110048.htm>. Acesso em: 26 Jun. 2015.

_____. **Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000**, publicada no Diário Oficial da União em 20 dez. 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm>. Acesso em: 26 Jun. 2013

_____. **Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003**. Estatuto do idoso. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm>. Acesso em: 20 Maio 2016.

_____. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília DF, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 01 Jul. 2015.

_____. Ministério das cidades. **Política nacional de mobilidade urbana**. 2013. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso em: 28 Jun. 2015.

CARLETTO, Ana Claudia; CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal: um conceito para todos**. Instituto Mara Gabrilli: São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.vereadoramaraabrilli.com.br/files/universal_web.pdf>. Acesso em: Jun. 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CENTRO REGIONAL DAS NAÇÕES UNIDAS (UNRIC). **Relatório da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada**. Disponível em: <<http://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050>>. Acesso em: 29 Jun. 2015.

CIDADE A PÉ. **6 Objetivos da mobilidade á pé**. Disponível em: <<https://cidadeape.org/>>. Acesso em: 23 Nov. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática. 2005.

CUNHA, Hermeneilce Wasti Aires Pereira. **Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e o espaço da diferença em São Luís**. 2012. 209 f. Tese (Doutorado em Geografia), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. 1ª Ed. (2007), 2ª Reimpr. Curitiba: Juruá, 2011. 108 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Ituiutaba**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=313420>>. Acesso em: 25 Jun. 2015.

Figueirêdo Cristiane de Fátima; MAIA, Maria Leonor Alves. **O Pedestre e seu Ambiente de Circulação: Condições e Avaliação dos Deslocamentos a Pé nas Cidades**. In: 19 Congresso de Brasileiro de Transporte e Trânsito da ANTP-Associação Nacional de Transporte e Trânsito, 2013, Brasília. 19 Congresso de Brasileiro de Transporte e Trânsito da ANTP, 2013.

FERIACIC, Gabriel et al. Plano de mobilidade urbana, o novo instrumento de gestão pública. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 19., 2013, Brasília. **Anais**. Brasília: Antp, 2013. p. 1 - 9. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/101C72E9-6F8F-45CD-AFAD-4EAD5A92230B.pdf>. Acesso em: 25 Jun. 2015.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público Urbano**. São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, Leilaine de Fátima; MOURA, Gerusa Gonçalves. **A produção do espaço urbano: a moradia popular na cidade de Ituiutaba/MG**. 2013. Disponível em: <http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/ferreira-leilaine-de-fatima.pdf>. Acesso em: 12 maio 2016.

FREITAS, Matteus de Paula; FERREIRA, Denise Labrea. **ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL E EM UBERLÂNDIA (MG): Análise do Comportamento e a Forma de Utilização deste Indicador para a Gestão da Mobilidade Urbana**. OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.2, n.5, p.114-133, nov. 2010.

FREITAS, Matteus de Paula. **Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias**: estudo de referência de Araguari-MG. Dissertação (Mestrado), 315 f. Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2011.

FREITAS, Matteus de Paula; FERREIRA, Denise Labrea. **Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias**: estudo de referência de Araguari/MG. Revista Geográfica de América Central Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica. II Semestre 2011 pp. 1-16.

FUCHS, Ângela Maria Silva; FRANÇA, Maira Nani; PINHEIRO, Maria Salete de Freitas. **Guia para normalização de publicações técnico-científicas**. Uberlândia: EDUFU, 2013. 286 p.

G1 – TRIÂNGULO MINEIRO. **CPI investiga reclamações sobre transporte público em Ituiutaba, MG**. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2013/06/cpi-investiga-reclamacoes-sobre-transporte-publico-em-ituiutaba-mg.html/>>. Acesso em: 18 Maio 2016.

_____. **Passagem de ônibus em Ituiutaba é reajustada**. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/videos/t/todos-os-videos/v/passagem-de-onibus-em-ituiutaba-e-reajustada/5076413/>>. Acesso em: Junho 2016.

JORNAL DA VITORIOSA. **Usuários com deficiência física sofrem com o transporte público em Ituiutaba**. Disponível em: <http://uipi.tv.br/musicvideo.php?vid=557387fbc>. Acesso em: 20 Maio 2016.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução: Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999, 178 p.

_____. **O direito a cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, Flávia Piva Almeida. **Cidades Acessíveis**. 1 ed. São Paulo: SRS Editora, 2012.

LOBODA, Carlos Roberto. Espaço público e periferia na cidade contemporânea: entre as necessidades e as possibilidades. **RA'E GA: o Espaço Geográfico em Análise**, v. 37, p. 37-63, 2016.

LOBODA, Carlos Roberto. **Práticas socioespaciais e espaços públicos em Guarapuava- PR**. 2008. 337f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente, 2008.

MACHADO, José Roberto. Processos e formas espaciais no espaço urbano: reflexões acerca dos conceitos centro, área central, centralidade e descentralização. In: BOVO, Marcos Clair; TOWS, Ricardo Luiz; COSTA, Fabio Rodrigues da. **Estudos urbanos em perspectivas: Reflexões, Escalas e Desafios**. Campo Mourão - PR: Fecilcam, 2013. p. 162-176.

MANHA VITORIOSA, Portal UIPI. **Cadeirante encontra dificuldades para usar transporte coletivo em Ituiutaba**. Disponível em: <<http://uipi.com.br/destaques/destaque->

1/2016/02/21/cadeirante-encontra-dificuldades-para-usar-transporte-coletivo-em-ituiutaba/>. Acesso em: 22 Maio 2016.

MARICATO, Ermínia. **Habitação e cidade**. 7 ed. São Paulo: Atual Editora, 1997. 79 p.

MARQUES, Jairo. **Derrapagens nada acessíveis**. 2013. Disponível em: <<http://assimcomovoce.blogfolha.uol.com.br/2013/04/17/derrapagens-nada-acessiveis/>>. Acesso em: 11 Dezembro 2016.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 1993.

MELO, L. B. DE, TORRES, A. C. S., JACQUES, M. A. P., Estudo dos Fatores que afetam a Velocidade de Caminhada em Faixas de Pedestres Localizadas em Rodovias, **Anais do XVIII Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino Transportes -ANPET**, Florianópolis, 2004.

MOREIRA, Diego Henrique; RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida. Os instrumentos de acessibilidade na cidade de Araguari-MG. In: FILHO, Vitor Ribeiro; ALVES, Lidiane Aparecida (Org's). **Reflexões Geográficas: diferentes leituras sobre o urbano**. Uberlândia: Edibrás, 2012. 300 p.

ÔNIBUS BRASIL. **Paranaíba Transportes**. Disponível em: <<http://onibusbrasil.com/foto/1656148/empresa/>>. Acesso em: 10 Maio 2016.

PADUA, Elisabete M. M. de. **Metodologia da pesquisa: abordagem teórico-prática**. 10.ed. ver. e atual. Campinas: Papyrus, 2004.

Pisos. Disponível em: <<http://www.pecpisos.com.br/>>. Acesso em: 12 Dezembro 2016.

PONTAL EM FOCO. **CPI da Paranaíba tem foco total na qualidade do transporte em Ituiutaba**. 2013. Disponível em: <<http://pontalemfoco.com.br/cpi-da-paranaiba-tem-foco-total-na-qualidade-do-transporte-em-ituiutaba/>>. Acesso em: 18 Maio 2016.

_____. **Paranaíba transportes anuncia reajuste na tarifa em Ituiutaba**. 2016. Disponível em: <<http://pontalemfoco.com.br/paranaiba-transportes-anuncia-reajuste-na-tarifa-em-ituiutaba/>>. Acesso em: Junho 2016.

_____. **A qualidade no transporte coletivo de Ituiutaba é motivo de mais uma representação na promotoria de justiça**. 2015. Disponível em: <<http://pontalemfoco.com.br/a-qualidade-no-transporte-coletivo-de-ituiutaba-e-motivo-de-mais-uma-representacao-na-promotoria-de-justica/>>. Acesso em: 19 Maio 2016.

PRADO, Vinicius G. T. J.; LOBODA, Carlos Roberto. Os usos e não usos dos espaços públicos na cidade de Ituiutaba (MG). **Revista Eletrônica Georaguaia**, Barra do Garças-MT, v. 1, n. 2, p.52-68, Set. 2011.

PRADO, Vinicius G. T. J.; MIYAZAKI, Vitor K. **O transporte coletivo na cidade de Ituiutaba (MG): caracterização da circulação dos ônibus**. Atividades do Laboratório de Geografia Humana e Ensino, UFU, FACIP. 2010. 15 p.

PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; MORAES, Ricardo. A cidade acessível: uma abordagem urbanística. In: BICALHO, Marcos Pimentel (Org.). **Acessibilidade nos transportes no Brasil**. Série Cadernos Técnicos, v. 4. São Paulo: ANTP, 2006, 140 p.

QUEIROGA, Eugênio. F. . **Notas sobre algumas praças contemporâneas: o design na paisagem**. Paisagens em Debate (USP), São Paulo (FAUUSP), v. 1, n. 1, p. 1-3, 2003.

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas**. 2000. 212 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia Civil - Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

RESENDE, Ana Paula Crossara de. **Todos na cidade: o direito das pessoas com deficiência física em Uberlândia**. Uberlândia: EDUFU, 2004. 178 p.

RIBEIRO FILHO, Vitor. **A Configuração da Área Central de Manaus e sua Dinâmica Recente**. Rio de Janeiro: Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRJ. 2004.

RIBEIRO FILHO, Vitor et al. Mobilidade e acessibilidade urbana com foco nas pessoas com mobilidade reduzida. In: RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida (Org's). **Reflexões Geográficas: diferentes leituras sobre o urbano**. Uberlândia: Edibrás, 2012. p. 165 – 174.

SANTOS, Flavia de Oliveira. Acessibilidade: um desafio para as cidades saudáveis. In: RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida (Org's). **Reflexões Geográficas: diferentes leituras sobre o urbano**. Uberlândia: Edibrás, 2012. p. 175 – 188.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço-Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1997.

_____. **Espaço e Método**. 5ª. Ed. 1ª Reimpr. São Paulo: EDUSP. 2012. 120 p.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. 6ª. Ed. 1ª Reimpr. São Paulo: EDUSP. 2012a. 132 p.

_____. **O espaço do cidadão**. 7 ed. São Paulo: EDUSP, 2007.

SILVA, Alberto Henrique Lisboa. **O trânsito em Viçosa-MG: uma análise sócio-espacial**. 2008. 78f. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, MG, 2008.

SILVA, Alberto Henrique Lisboa.. **A mobilidade urbana em questão: um olhar sobre a cidade de Viçosa-MG**. 2011. 185 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2011.

SILVA, Daniel de Araujo. **Por entre ruas e calçadas: acessibilidade na área central de Ituiutaba-MG**. 2014. 144 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Faculdade de Ciências Integradas do Pontal (FACIP), Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Ituiutaba (MG),

2014. Disponível em:
 <<http://www.facip.ufu.br/sites/facip.ufu.br/files/Anexos/Bookpage/TCC%20-%20DANIEL%20DE%20ARAUJO%20SILVA.pdf>>. Acesso em: 28 Maio 2015.

SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metr pole: mobilidade urbana nas metrópoles contemporâneas**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, Jul./Dez. 2013.

SILVA, Oséias Teixeira da. O conceito de centro e centralidade como um instrumento de compreensão da realidade urbana. In: XIII SIMPOSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, **Anais – XIII SIMPURB**, Rio de Janeiro, 2013a. p. 1 - 18.

SILVA, William Ribeiro da Silva. **A forma o do centro principal de londrina e o estudo da centralidade urbana**. Geografia – Londrina. v.12, n. 2, Jul./Dez. 2003.

SILVA, Rejane Maria da; FERREIRA, Denise Labrea. **A prática do planejamento na secretaria de trânsito e transportes de Uberlândia (MG)**. Caminhos de Geografia – Uberlândia. v.10, p. 150 – 167. Fev. 2004.

SISTEMA NACIONAL DE INFORMA O DE SEGURANÇA PÚBLICA (SINESP). **Consulta veículos**. Disponível em: <<https://sinespcidadao.sinesp.gov.br/sinesp-cidadao/>>. Acesso em: Maio-Junho 2016.

SPOSITO, Maria Encarna o Beltrao. **Multi (poli) centralidade urbana**. Presidente Prudente, Gasper, xerop.1996.

SPOSITO, Maria Encarna o Beltrao. Novas formas comerciais e redefini o da centralidade intra-urbana. In: _____. (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente, 2001, p.235-253.

_____. Segrega o Socioespacial e Centralidade Urbana. In: VASCONCELOS, P. A. CORRÊA, R. L. PINTAUDI, S. M. **A Cidade Contemporânea. Segrega o Espacial**. São Paulo: Editora Contexto, 2013. p. 62-93.

TEIXEIRA, Suellen Carvalho; OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de. **A Conforma o do Núcleo Central de Ituiutaba-MG**. Relatório de Inicia o Científica (FAPEMIG). 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: FAPESP, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. 3.ed. São Paulo: Annablume, 2000. 294 p.