

Dificuldades de locomoção no município de Campina Grande (PB): análise do desenho universal nas calçadas no bairro Centro

JUSTINO, Julia Sione

ALMEIDA, Emmanuelle Arnaud

Resumo

O desenvolvimento desordenado das cidades no Brasil torna os espaços públicos e calçadas aquém dos pedestres, com ou sem mobilidade reduzida. As ações transformadoras do desenho universal e consequentemente da Acessibilidade Universal são obrigadas por leis e todos os cidadãos devem exigir seu cumprimento. Considerando que o Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande (PB) já existe há 3 anos, o objetivo deste artigo é analisar as readequações e implantações do Plano de Mobilidade Urbana em atendimento ao desenho universal nas calçadas do bairro Centro do município de Campina Grande (PB). Para tanto, foi adotado o Índice de Qualidade das calçadas, elaborado por Ferreira e Sanches em 2001, no questionário aplicado com 62 usuários do Centro de Campina Grande (PB). Os resultados demonstram que, mesmo com os projetos e ações em andamento, é necessário melhorar a iluminação, o mobiliário urbano, o policiamento e efetivar a execução dos projetos de revitalização das calçadas.

Palavras chave: Acessibilidade, Mobilidade Urbana, Calçadas, Urbanismo, Gestão e Políticas Pública.

Abstract

The disorderly development of cities in Brazil makes public spaces and sidewalks short of pedestrians, with or without reduced mobility. The transformative actions of universal design and consequently Universal Accessibility are required by laws and all citizens must demand compliance. Considering that the Urban Mobility Plan of Campina Grande (PB) has existed for 3 years, the objective of this article is to analyze the readjustments and implementations of the central district of the city of Campina Grande (PB). For this purpose, the Quality Index of the sidewalks, elaborated by Ferreira and Sanches in 2001, was adopted in the questionnaire applied with 62 users of the Center of Campina Grande (PB). The results show that, even with the projects and actions in progress, it is necessary to improve lighting, street furniture, policing and carry out the projects to revitalize the sidewalks.

Keywords: Accessibility, Urban Mobility, Sidewalks, Urban Planning, Public Policy and Management.

1 Introdução

As cidades brasileiras estão em constante transformação, notadamente do início do século XX até os dias atuais, o espaço urbano e a paisagem urbanística mudaram, com novas construções, novas ruas, novos meios de transporte e adensamento da população em áreas concentradas do nosso país.

O uso do solo torna-se obrigatoriamente ordenado a partir de 2001, atendendo às Diretrizes Gerais do Estatuto da Cidades (Lei nº 10.257, 2001). A ordenação dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, e a facilidade de autonomia para as pessoas se deslocarem foram pautadas na Política Nacional de Mobilidade Urbana/PNMU (Lei nº 12.587, 2012), sendo, somente em 2015, que o Estatuto da Pessoa com Deficiência/EPCD (Lei nº 13.146, 2015) atribuiu a abrangência necessária para o termo acessibilidade como política pública, com padronização normatizada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas/ABNT NBR-9050/2015 (ABNT, 2015), exigida em todo território nacional. Essas normativas deram à gestão pública instrumentos para a execução de políticas públicas de projetos de desenvolvimento urbano voltadas para infraestrutura urbana, e revitalizações de áreas para adequação ao desenho universal.

Conforme o último censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/>, recuperado em 14 de agosto, 2018), a população total da cidade de Campina Grande (PB) era de 385.213 mil pessoas, e 22,8% desta população apresentou algum tipo de deficiência, ou seja, são 87.954 mil pessoas com sua locomoção comprometida. Com causas diversas, estas pessoas dependem de ações do Estado para garantir o direito de autonomia e acessibilidade em locais públicos, escolas, hospitais, praças, transporte motorizado, etc.

Na Convenção sobre os Direitos das pessoas com Deficiência, foram firmados pontos de vital relevância, entre os quais destaca-se o reconhecimento dos direitos e liberdade de todas

as pessoas sem qualquer tipo de distinção, e o reconhecimento que “deficiência é um conceito em evolução, e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes” (Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, 2012, p. 22) muitas vezes ocasionados por comportamentos equivocados e ambientes desfavoráveis de acesso ao convívio em sociedade.

O estudo visa favorecer uma discussão que contribua para a garantia da caminhabilidade do cidadão, fazendo uma análise das calçadas em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande [PlanMob-CG] e as leis de Acessibilidade Universal. O artigo tem como objetivo analisar as readequações e implantações do Plano de Mobilidade Urbana em atendimento ao desenho universal nas calçadas do bairro Centro do município de Campina Grande (PB). Sendo os objetivos específicos, identificar as ações implementadas pelo PlanMob-CG referente as calçadas do bairro Centro do município de Campina Grande (PB); relatar as ações necessárias para garantir a acessibilidade; verificar as calçadas em consonância com as leis de Acessibilidade Universal e normas técnicas e descrever ações a serem implementadas em atendimento ao PlanMob-CG e as normas técnicas.

O PlanMob-CG foi aprovado em 16/05/2015, pela Lei Complementar nº 095/2015, a qual estabeleceu diretrizes para o acompanhamento e monitoramento e, tornando-se imprescindível a avaliação periódica para garantir que as pessoas com ou sem mobilidade reduzida tenham a acessibilidade garantida.

Diante do exposto, cabe aos cidadãos identificar e solicitar as melhorias dentro do espaço urbano, utilizando seus direitos de participação nas decisões dos Orçamentos participativos, no acompanhamento da gestão do orçamento, analisando e fiscalizando as prestações de contas.

2 Referencial teórico

2.1 Mobilidade Urbana e Acessibilidade

Conforme Born (2011, p. 155), a Mobilidade Urbana é o “[...] resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade e a disponibilidade de meios (automóveis, ônibus, metros, bicicletas, pedestres, etc.) e infraestrutura adequados para deslocamentos intraurbanos”. Ou seja,

O sistema de mobilidade urbana é um conjunto complexo composto pelos diversos modos de transportes, de passageiros e de carga, e a interação deles com as infraestruturas de circulação, com o meio urbano, de origem, de passagem e de destino, e com o meio ambiente. Esse sistema deve ser eficiente, articulado e harmonioso, no que diz respeito a relação entre os modos e entre os modos e o meio urbano/ambiente (Born, 2011, p. 155).

Segundo Aguiar (2010), o modelo de mobilidade urbana adotado pelo Brasil é o centrado no automóvel. Conforme Leite Júnior (2012), isso se deu como herança do desenvolvimento econômico iniciado pelo Plano de Metas de Juscelino Kubitschek no final dos anos 50 que se estende até os dias atuais com várias montadoras instaladas no Brasil e políticas voltadas para infraestruturas rodoviárias.

O aumento da população nos centros urbanos acarreta problemas de falta de espaço físico para carros e pedestres, criando congestionamentos, poluição e queda da qualidade de vida das pessoas. Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) relatam a relevância da Acessibilidade para amenizar o impacto do desenvolvimento urbano mal planejado.

No Brasil, a União instituiu diretrizes para o desenvolvimento urbano (habitação, saneamento e transporte urbano), conforme consta no artigo 21 inciso XX (Constituição, 1988). De acordo com o Projeto Diálogos Setoriais (Ministério das Cidades, 2013, pp. 26-28), a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano [PNDU] teve origem no período do regime

militar. Após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, a Política Nacional de Mobilidade Urbana [PNMU] foi normatizada, conforme Lei nº 12.587/2012. De acordo com artigo 1º da lei nº 12.587/2012 a PNMU é um instrumento da PNDU, cujo objetivo é a integração entre os diversos meios de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e das cargas no Município.

Conforme Machado e Lima (2017) torna-se fundamental utilizar o conceito da mobilidade e priorizar as pessoas e não os veículos. Esta mudança impacta no comportamento das pessoas e no planejamento da mobilidade urbana, tornando-a sustentável, o Ministério das Cidades (2013) relaciona a Qualidade de vida como sendo o objetivo principal do Planejamento Sustentável, com melhores espaços para as pessoas, qualidade do ar, saúde, menos ruídos, recuperação do ecossistema, redução do trânsito e da poluição.

Segundo a PNMU, em seu artigo 2º da lei nº 12.587/2012 assegura o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Isso demonstra a interligação das políticas implantadas no Estatuto da Cidade, no Conselho das Cidades e Comitês Técnicos.

Este direito ao acesso universal à cidade, é um direito difundido a todos, devido a toda a população da cidade presente e futura de viver, utilizar e interagir na criação das mudanças para “cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis” (Amanajás & Klug, 2018, p. 29). Ainda segundo os autores, conforme esses direitos são reconhecidos internacionalmente, promove a garantia dos direitos humanos (direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais).

Conforme Passafaro (2003) citado por Ferreira e Sanches (2010, p. 2) “A mobilidade acessível propõe um modelo baseado nos deslocamentos e viagens a pé nos quais “as propostas

de projetos que objetivem as regras do desenho universal para pedestre e incentivos para capacitação de agentes nos setores de mobilidade orientados para a “[...]qualidade do espaço urbano construído”, com políticas voltadas ao transporte público e não motorizados.

A PNMU avançou em várias cidades do Brasil, entretanto, as restrições persistem quanto ao conceito de acessibilidade universal, as “instalações e os veículos ainda são restritivos para idosos, pessoas com deficiência (motora, sensorial ou cognitiva) e crianças mais novas” e são encontrados desafios como “[...] inclusão do espaço de circulação das edificações (corredores, halls, portas, rampas, escadas, elevadores) como parte da mobilidade urbana” (Magalhães & Carvalho, 2018, p. 109).

Conforme a PNMU, em seu artigo 16 da lei nº 12.587/2012, compete à União fomentar a implantação de projetos de mobilidade urbana e possui a obrigação de prestar assistência técnica e financeira aos entes federados. Em seu artigo 18, define que compete ao Município planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana. E no artigo 25 declara que o Poder Executivo da União, Estados, Distrito Federal e Municípios deverão incluir ações programáticas e instrumentos de apoio nos planos plurianuais e LDO visando o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

No Quadro 1, é apresentada uma relação dos programas que a União fomenta: são projetos de Mobilidade Urbana e Planejamento Urbano, com recursos do FGTS e OGU, conforme site Ministério das Cidades (<http://www.cidades.gov.br/>). Recursos esses que o município pode pleitear para financiar seus projetos.

Quadro 1

Resumo dos financiamentos do Ministério das Cidades

Lei	Objetivo	Participantes	Recursos
Programa Pro-Transporte			
(Instrução Normativa Nº 27, 2017)	Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana: Regulamenta a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (qualificação viária, transporte público, transporte não motorizado, elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos executivos)	Público e Privado	FGTS
(Instrução Normativa nº 41, 2017)	Estabelece procedimento específico de enquadramento e seleção de propostas de operação de crédito para execução de ações destinadas ao setor privado	Privado	FGTS
Instrução Normativa nº 34 de 06/09/2017	Estabelece procedimento específico de enquadramento e seleção de propostas de operação de crédito para execução de ações destinadas ao setor privado	Privado	FGTS
Programa 2048 – Mobilidade Urbana e trânsito			
Portaria 156/2018	promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade universal proporcionando a qualificação do sistema de mobilidade urbana nas cidades	Público	OGU Contrapartida
Programas e Ações de Emendas Parlamentares			
Oriundo do Programa 2048	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SNTMU	Público	OGU Contrapartida
	Programa - 2054 Planejamento Urbano (Infraestrutura Urbana) Ação de Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano	Público	(LOA) e (CFP) 15.451.2054.1 D73

Fonte: Ministério das Cidades (2018). Adaptado pelo autor

2.2 Inclusão das pessoas com deficiências

De acordo com Lopes (2009), a visão social dos direitos da pessoa com deficiência avançou nos anos 70. A Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, afirma seus direitos civis e políticos, econômicos, sociais e culturais, com ênfase em medidas para sua autonomia. O ano de 1981 foi declarado pela ONU como o Ano Internacional das Pessoas Deficientes (AIPD), e para este evento, a ONU formou o Comitê Consultivo para a elaboração de um plano de ação mundial de atuação, culminando no Relatório aprovado pela ONU em 1979.

No final do planejamento e efetivação do AIPD, o objetivo de conscientização da sociedade foi alcançado, pois nos anos posteriores foram criadas leis para assegurar os direitos da acessibilidade da pessoa com deficiência. Dentre estas leis temos: a Lei nº 10.048/2000

(determina prioridade no atendimento), Lei nº 10.098/2000 (Lei da Acessibilidade), Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), Decreto nº 5.296/2004 (Regulamentação das leis de prioridade no atendimento e de acessibilidade), Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional da Mobilidade Urbana), Lei nº 13.146/2015 (EPCD) e o Decreto nº 9.296/2018 (estabelece a obrigatoriedade da acessibilidade universal em hotéis, pousadas e similares).

Com a instituição da Lei nº 10.098/2000, foram estabelecidas normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, cujas definições do artigo 2º sofreram revisão, alterados para o texto do artigo 3º da lei nº 13.146/2015 – Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – EPCD.

Em 2001 com a publicação da Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIF, elaborada pela Organização Mundial de Saúde – OMS (Buchalla, 2016). A CIF determina um novo problema para agenda política, estabelecendo critérios para mensuração de barreiras e a restrição da participação social. Sendo assim, “considerado um marco na legitimação do modelo social no campo da saúde pública e dos direitos humanos” (Diniz, Pereira & Santos, 2009, p. 70).

Desta forma, a CIF apresenta dois modelos sociais, um sendo da deficiência anteriormente entendida como “corpos anormais” e agora relacionado a sociedade com o novo conceito que “uma pessoa com deficiência não é simplesmente um corpo com impedimentos, mas uma pessoa com impedimentos vivendo em um ambiente com barreiras”, e o outro modelo social trata do evento natural para todos que envelhecem (Diniz *et al.*, 2009, pp. 72-73). Com isto, as sociedades democráticas possuem desafios na criação de políticas públicas baseadas em proporcionar dignidade, garantir um ambiente social acessível e eliminar as barreiras para pessoas com ou sem deficiências (Diniz *et al.*, 2009, p. 74).

A Convenção da ONU, assinada em 2007, foi incorporada à legislação brasileira em 2008, conforme relata a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2012) e

apresenta o comprometimento do governo brasileiro com os direitos da pessoa com deficiência, pelo decreto legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008 e o decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Conforme os documentos dessa Convenção, incluindo o Protocolo Facultativo (2012), tem como propósitos a Comunicação, a Língua, a Discriminação por motivo de deficiência, a Adaptação Razoável e o Desenho Universal. Segundo Lopes (2009, p. 152), o Desenho Universal determina a normatização na criação de “quaisquer produtos, ambientes, programas e serviços, estes deverão ser planejados de forma a permitirem a sua utilização por todas as pessoas”.

Dentre os 13 princípios da Convenção, destacamos a acessibilidade. Lopes (2009, p. 139) ressalta o princípio da acessibilidade como de suma importância, sendo “elemento valorativo que potencializa ou minimiza a limitação funcional de pessoa com deficiência”, por se tratar de direito indiscutível de todas as pessoas, com limitações ou não.

O EPCD visa a inclusão social e cidadania de todas as pessoas com impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, cuja participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições não seja obstruída por inacessibilidade, não utilização de desenho universal, falta de tecnologia assistiva, barreiras, etc. Os artigos 53 ao 62 do EPCD dispõem do direito à acessibilidade e das determinações para que ocorram este direito.

Na ABNT NBR-9050:2015 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbano, com primeira edição lançada em 1985, apresenta nesta última revisão um texto mais amplo, estabelecendo critérios e parâmetros técnicos às condições de acessibilidade. E neste ano, o Decreto nº 9.296/2018 que regulamenta o artigo 45, da lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência.

Com isto, o conceito de desenho universal trata da adoção dos sete princípios (uso equitativo, uso flexível, uso simples e intuitivo, informação de fácil percepção, tolerância ao erro, baixo esforço físico e dimensão e espaço para aproximação e uso) (ABNT, 2015, pp. 139-

140), para a implantação da acessibilidade, conforme os artigos 56, 59 e 60 do EPCD (Lei nº 13.146, 2015), artigos 4º e 5º da Lei da Acessibilidade (Lei nº 10.098, 2000), e artigos 5º, 6º e 7º da PNMU (Lei nº 12.587, 2012). A compilação destes dispositivos legais será utilizada como base na avaliação da qualidade das calçadas pelo Índice de Qualidade das Calçadas de Ferreira e Sanches (2001, pp. 51-56).

Conforme artigo 3º do Decreto nº 5.296/2004, serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais no descumprimento das normas técnicas de acessibilidade e da prioridade no atendimento, ou seja, o Governo deve cumprir a NBR-9050, adequando seus espaços urbanos ao atendimento da Norma Técnica, conforme já instituído no EPCD.

2.3 Urbanismo Sustentável

Conforme Amanajás e Klug (2018, p. 30) o Brasil passou por um rápido processo de urbanização na segunda metade do século passado, juntamente com má gestão e ausência de planejamento, decorrendo situações alarmantes nos dias atuais, onde moradores de países em desenvolvimento (inclusive o Brasil), convivem com a realidade de situações como “exclusão, segregação, informalidade e ilegalidade”.

Conforme Monte, Quaresma, Kniess, Ferreira e Conti (2018, pp. 278-279) os dez princípios do Novo Urbanismo são: caminhabilidade, conectividade, uso misto e diversidade, moradia mista, arquitetura de qualidade e design urbano, estrutura tradicional de vizinhança, densidade aumentada, transporte inteligente, sustentabilidade e qualidade de vida. Estes princípios visam a recuperação/implantação de áreas com crescimento urbano desordenado, com zoneamentos por interesse econômico, repensando deste modo o planejamento urbano e a preocupação com o homem.

Em Campina Grande (PB), o desenvolvimento urbano ocorreu atendendo às necessidades do comércio, em torno das ruas onde negociavam o algodão e outras mercadorias.

Com o domínio das famílias da elite paraibana na política local, elas determinavam o modo de vida urbano, e as modernizações da urbanização foram implantadas em áreas com interesses econômicos e imobiliários. Conforme Afonso (2016) destaca a nova forma urbana do município de Campina Grande (PB), devido ao apogeu econômico decorrente do ciclo do algodão e da ferrovia.

Neste momento áureo da economia, a cidade passou por reformulações no traçado do espaço urbano com o surgimento de novos bairros e arquitetura *Art Déco* (estilo decorativo de origem francesa). Queiroz (2016) relata a preocupação do poder público de Campina Grande com salubridade pública, legislações urbanísticas e as ações dos departamentos de obras e higiene a partir das quais, novas dinâmicas foram estabelecidas no emprego e na produção do município, preocupação com a estética, salubridade e circulação. Quando o “poder público se engajou na melhoria da infra-estrutura urbana, com maiores investimentos na região central e nos subúrbios mais abastados. Ruas foram arborizadas, drenadas, pavimentadas e ganharam calçadas, charcos foram aterrados, praças e ruas abertas” (Queiroz, 2016, p. 101).

Com a modernização administrativa do Estado Novo, surgiu a obrigação dos municípios com um plano de urbanização vinculado com políticas de modernização, alinhamento de ruas, tráfego de carros e pessoas, fato apresentado no Congresso de Prefeitos paraibanos de 1939, e inclusos nos planos de urbanização de Campina Grande (Queiroz, 2016, p. 167). De acordo com Sousa (2003, p. 77) as “novas concepções de urbanismo [espalhadas nas capitais brasileiras] por projetos arquitetônicos, paisagísticos e de saneamento europeus” advindas da Europa, nas primeiras décadas do século XX trouxeram arruamentos largos com calçadas, objetivando a fluidez entre automóveis e pessoas e alterando a forma de vida dos cidadãos nas noções de tempo e espaço.

2.4 Campina Grande (PB) – Plano de Mobilidade Urbana

O planejamento urbano formata a cidade para atender ao cidadão, a economia, a educação e o lazer em harmonia. Neste sentido, o Estatuto das Cidades normatiza a utilização do solo urbano em consonância com equilíbrio ambiental, a segurança, o bem-estar dos cidadãos e do coletivo. Entre seus instrumentos da Política Urbana, o planejamento municipal especifica o Plano diretor sendo obrigatório nas cidades, com redação em seu parágrafo 3º artigo 41, incluído pela Lei Brasileira de Inclusão da pessoa com deficiência.

§ 3º As cidades de que trata o **caput** deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros” (Lei nº 10.257, 2001).

O Decreto nº 5.296/2004 define em seus artigos a obrigatoriedade do atendimento do desenho universal e das normas técnicas de acessibilidade da ABNT (ABNT NBR-9050/2015), no planejamento e urbanização das cidades, e com a instituição das diretrizes da PNMU, pela Lei nº 12.587/2012 fica estabelecido entre seus princípios, objetivos e diretrizes acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. De acordo com tais dispositivos legais, torna-se obrigatório a acessibilidade universal em todas as cidades brasileiras.

Situada no agreste paraibano na Serra da Borborema, Campina Grande (PB) é o segundo município mais populoso do Estado da Paraíba. Conforme o último Censo de 2010 (IBGE), possui uma população de 385.213 pessoas sendo deste total, 87.954 pessoas apresentaram algum tipo de deficiência dentre elas, deficiência, visual, auditiva, motora e mental/intelectual.

A cidade foi pioneira na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana no Estado da Paraíba. Em conformidade com a Lei nº 12.587/2012 o Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande – PlanMob-CG foi desenvolvido pela Autarquia Municipal Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos- STTP, em colaboração da Secretaria Municipal de Obras, Secretaria de Planejamento - SEPLAN, Secretaria de Serviços Urbanos e Secretaria do Meio Ambiente - SESUMA.

A Lei complementar nº 095/2015 instituiu o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do município de Campina Grande (PB), estabelecendo as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica. Entre seus objetivos destaca-se a prioridade a acessibilidade cidadã (pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida) sobre o transporte motorizado, com planos e ações na 1ª Diretriz do PlanMob-CG.

O PlanMob-CG, em sua 1ª Diretriz apresenta ações promovendo a acessibilidade e ações para adequações das calçadas para caminhadas:

Estratégia 2 – Promover acessibilidade: Criar Comissão de Acessibilidade, desenvolver estudos com a finalidade de tornar Campina Grande uma cidade acessível – curto prazo; Elaborar projetos para tornar acessível o entorno das instituições que trabalham com deficientes físicos em Campina Grande para promover segurança nos deslocamentos a pé para as mesmas – curto e médio prazo; Promover a acessibilidade universal nos terminais de integração Existente e futuros do Sistema de Transporte Público – médio e longo prazo; Promover a acessibilidade universal nos veículos do transporte público – em andamento.

Estratégia 3 – Adequar as calçadas para caminhadas: Elaborar Plano de Gerenciamento de Calçadas (Cartilha de padronização das calçadas); Requalificação das calçadas

existentes; Calçadas a alargar; Criar Programas e Campanhas Municipais de incentivo (Lei Complementar nº 095, 2015).

Dentre as requalificações e alargamento das calçadas, o PlanMob-CG utilizou o estudo próprio de Pesquisa Volumétrica/2014 e das informações obtidas da participação da sociedade em audiências públicas, identificou as ruas a receberem intervenção. Desta relação, serão analisadas as ruas localizadas no núcleo central de Campina Grande (PB).

A Pesquisa Volumétrica/2014 foi realizada no núcleo Central da cidade, onde foram identificadas interferências físicas nas calçadas e falta de espaço suficiente para melhorias.

As ruas pesquisadas foram a Rua Maciel Pinheiro, Rua Venâncio Neiva, Rua Semeão Leal, Rua Cardoso Vieira, Av. Mal. Floriano Peixoto e Rua Marques do Herval. Além da calçada do prédio dos Correios, conforme Figura 1.

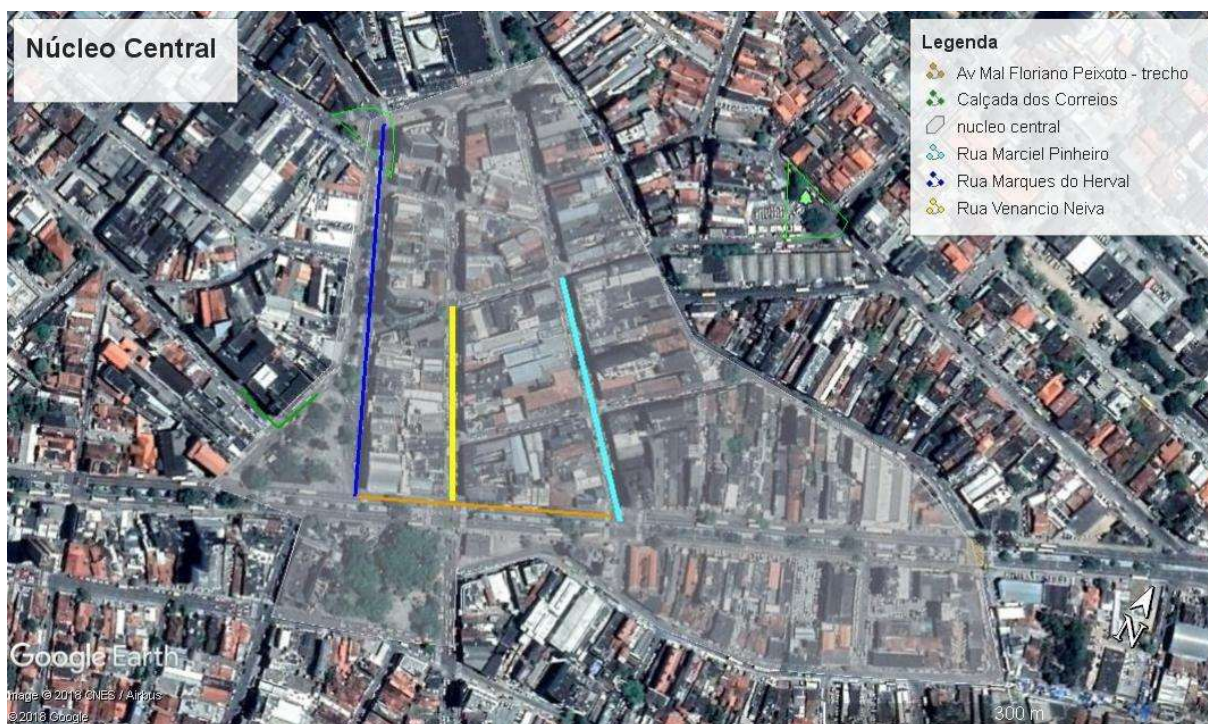


Figura 1 Ruas do Núcleo Central - Adequação de Calçadas

Fonte: Google Earth, 2018 – adaptado pelo autor.

A verificação da lei supracitada no PlanMob-CG, no atendimento a locomoção das pessoas com deficiência nas ruas do Centro da cidade será por análise do monitoramento divulgado por balanço anual conforme artigo 18 da Lei Complementar nº 095/2015.

3 Procedimentos Metodológicos

Os procedimentos metodológicos deste estudo têm característica de classificação empírica, utilizando a tipologia de estudo de caso, ou seja, uma pesquisa aplicada que visa descrever uma situação específica, qual seja, a análise das readequações e implantações do Plano de Mobilidade Urbana em atendimento ao desenho universal nas calçadas do bairro Centro do município de Campina Grande (PB).

Os dados foram coletados em três etapas: a) por meio de pesquisa documental aos marcos normativos do município de Campina Grande (PB) que versam sobre a temática; b) entrevista semiestruturada com a engenheira da SEPLAN; e c) por pesquisa descritiva, por meio de questionário eletrônico baseado nos formulários com parâmetros do Índice de Qualidade das Calçadas de Ferreira e Sanches (2001) e medidas de desempenho das calçadas de Farias (2015), adaptados para analisar a qualidade da calçadas pela percepção dos usuários nos índices de segurança, largura efetiva, atratividade visual e manutenção.

Sobre os sujeitos de pesquisa, adotando uma abordagem qualitativa com critério não probabilístico por acessibilidade, e mantendo o princípio do anonimato, o questionário eletrônico foi enviado para moradores/usuários do bairro do Centro do município de Campina Grande (PB). A coleta se deu entre os dias 22/09 e 02/10/2018. Das 64 pessoas que retornaram o questionário, 62 formulários continham respostas válidas. Já a entrevista foi realizada com a Engenheira de Transportes, que é membro da comissão de mobilidade urbana do município, nos dias 24/08/2018, 05/09/2018 e 12/09/2018. Sobre os instrumentos de coleta de dados, o roteiro de entrevista esteve centrado em perguntas sobre o Plano de Mobilidade e o seu monitoramento nos anos de 2016 e 2017.

Sobre o questionário, este contém 4 blocos de perguntas, sendo o primeiro bloco com perguntas de classificação do grupo social e do grupo de usuários das calçadas do Centro de

Campina Grande; no segundo e no terceiro blocos, o grupo de usuários das calçadas do Centro de Campina Grande, informa sua frequência e objetivos no Centro de Campina Grande e suas percepções sobre as calçadas das ruas estudadas, respectivamente. E, no quarto bloco todos respondem sobre sua percepção sobre Acessibilidade Universal. Estas pessoas indicam suas percepções sobre a situação das calçadas, acessibilidade, segurança e opinião sobre melhorias na urbanização do Centro de Campina Grande.

Com relação à análise dos dados, adotou-se a metodologia da qualidade dos serviços pela avaliação dos pedestres, com índices de caracterização das calçadas pela segurança, manutenção, largura efetiva, seguridade e atratividade visual, elaborados por Ferreira e Sanches (2001), e complementadas pela Pesquisa Volumétrica de 2014, elaborada pela PMCG. Comparando os métodos de Ferreira e Sanches (2001) e de Farias (2015), verifica-se que a análise são as mesmas, com pequenas alterações, conforme Figura 2.

Segurança	Área de pedestres, com separação do tráfego de veículos (Ferreira e Sanches, 2001)
	Calçadas sem conflitos, faixas de segurança, semáforos (Farias, 2015)
Manutenção	Condições da calçada (Ferreira e Sanches, 2001)
	Características do tipo e condição do piso e limpeza (Farias, 2015)
Largura Efetiva	Largura da calçada livre, sem barreiras / mobiliário urbano (Ferreira e Sanches, 2001)
	Conforto (Farias, 2015)
Seguridade	Calçada com boa iluminação, policiamento e pessoas não aglomeradas (Ferreira e Sanches, 2001)
	Segurança Pública (Farias, 2015)
Atratividade Visual	Calçadas limpas, com parques, praças e vitrines (Ferreira e Sanches, 2001)
	Características do espaço e do entorno (Farias, 2015)

Figura 2 Índices de Qualidade das calçadas

As questões sobre a percepção dos entrevistados seguem a metodologia para avaliação dos espaços para pedestres, desenvolvida por Ferreira e Sanches (2001), e também utilizada por

Farias (2015) como medidas de desempenho das calçadas. Sendo ambas adaptadas da seguinte forma, as questões foram tratadas de forma global, e não por trechos de calçadas, tratando de uma avaliação geral da calçada conforme características de largura, tipo de piso, fluxo de pedestres, iluminação e travessias (faixas de pedestre). Esta adaptação da metodologia ocorre pois existe a pesquisa volumétrica efetuada pela PMCG no ano de 2014, com a identificação das ruas a receberem intervenção de obras no PlanMob-CG. Sendo assim, a questão da pesquisa se trata somente da percepção do usuário em ruas já identificadas pelo PlanMob-CG a receberem intervenção.

4 Apresentação e Análise dos resultados

A Prefeitura Municipal disponibiliza um site denominado Observatório de Campina Grande [Observa Campina] (<http://www.observacampina.com.br/#>), o qual funciona como uma plataforma digital com todas as informações referente a cidade, com transparência e interatividade, aberto a toda sociedade.

Na averiguação das ações efetuadas, foi utilizado o Monitoramento do PlanMob-CG - Diretrizes Estabelecidas nos Anexos da Lei Complementar nº 095/2015, dos anos de 2016 e 2017, são dados disponíveis no site da PMCG, Observa Campina, além das informações complementares fornecidas pela engenheira da SEPLAN. Os prazos são contados da seguinte forma, até 2 anos para curto prazo, de dois a três anos para médio prazo e de quatro anos ou mais para longo prazo.

No Quadro 2 estão identificadas as ações de curto prazo referentes a calçadas da Primeira diretriz – Transporte não-motorizado.

Quadro 2

Monitoramento do PlanMob-CG.

Ações	Status em Mar/2016	Status em Ago/2017	Responsável	Recursos
Estratégias				
<i>2 - Promover acessibilidade</i>				
Criar Comissão de Acessibilidade	Criada pelo artigo 41 da LCnº095/2015	Em formação a estruturação da comissão	SEPLAN e Procurador Geral	-
Desenvolver estudos com a finalidade de tornar Campina Grande uma cidade acessível	-	-	-	-
<i>3 - Adequar as calçadas para caminhadas</i>				
Elaborar Plano de Gerenciamento de Calçadas (Cartilha de padronização das calçadas)	Em andamento;	Criado um Folder, disp. Site< https://sites.google.com/site/cartilha_normatizadacalçadas/ >	SECOB / SEPLAN	Sem ônus direto
Requalificação das calçadas existentes				
núcleo Central	Em planejamento	-	SEPLAN	Sem ônus direto
Calçadas a alargar				
Elaborar projeto para alargar calçada da Marquês do Herval	Em planejamento	Projeto Concluído	SEPLAN	Sem ônus direto
Elaborar projeto para alargar calçada do prédio dos Correios	Em planejamento	Projeto concluído	SEPLAN	Sem ônus direto
Criar Programas e Campanhas Municipais de incentivo a caminhada a pé				
	-	Em planejamento	-	-

Fonte: Site da PMCG-Observa Campina (2018), adaptado pelo autor

Diversas ações foram concluídas, muitas de acessibilidade em calçadas em outros bairros da cidade, no sistema viário com alargamento de ruas e novos binários, reduzindo o trânsito de passagem do Centro da cidade, renovação da frota de transporte coletivo, readequação de pontos de ônibus e implantação de “zona azul” no Núcleo Central, entre outras. No entanto, as calçadas identificadas no PlanMob-CG a receberem intervenção estão com suas ações em planejamento e projeto elaborado, não havendo indicação para início das obras.

Entretanto, consta nas Ações e Metas Físicas do Macro objetivo de Cidade Sustentável-LDO 2019, as quais estão previstas no Programa de Infraestrutura Urbana – PROINFRA, a Revitalização da área Central com objetivo de melhorar a infraestrutura urbana, dando

condições de mobilidade, segurança viária, acessibilidade as diversas áreas do município, além da urbanização de áreas precárias, existindo desta forma, programa orçamentário para execução dos projetos já elaborados, conforme consta no site Observa Campina (<https://sites.google.com/site/arquivosobservacampinapmcg/orcamentoparticipativo>).

Na análise pela percepção dos usuários que retornaram o formulário preenchido, temos 62 pessoas classificadas conforme Figura 3.

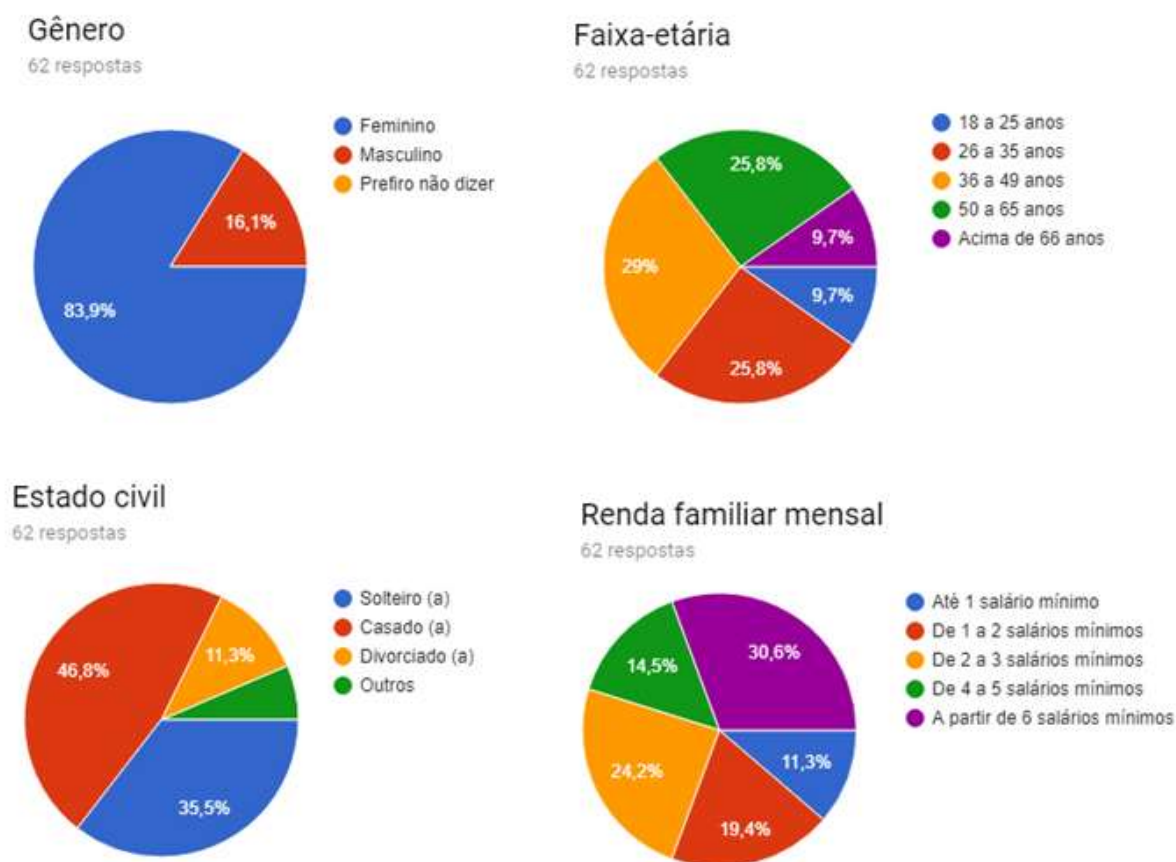


Figura 3 Identificação dos entrevistados

No primeiro bloco, dentre os 62 entrevistados, 83,9% informaram na pesquisa que seu gênero era feminino, e 16,1% masculino. Quanto à faixa etária, 64,5% dos entrevistados informaram ter menos de 50 anos, com 25,8% entre 50 e 65 anos e 9,7% acima dos 66 anos. Quanto ao estado civil, 46,8% são casados e 35,5% solteiros. A renda familiar de 54,9% dos

entrevistados é acima de 3 salários mínimos. Entre os 4,8% que alega algum tipo de deficiência, somente 3,2% necessita de ajuda para exercer as atividades diárias.

Para identificar os frequentadores do bairro Centro, temos a Figura 4. Esta questão foi a classificatória para responder às questões do segundo e terceiro blocos. Dos 62 entrevistados, 5 pessoas não vão ao Centro, e 57 pessoas vão no mínimo uma vez por semana.

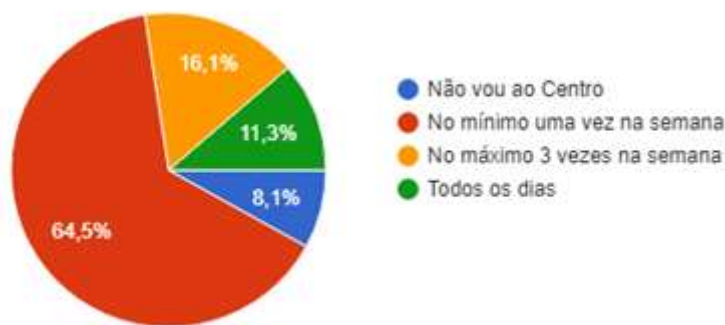


Figura 4 Frequência que vai ao Centro

No segundo e terceiro bloco, dos 57 entrevistados que vão ao Centro no mínimo uma vez por semana, foram feitas perguntas sobre suas preferências. No Quadro 3, temos uma análise das respostas dos entrevistados em relação às ações implementadas pelo PlanMob-CG. E no Quadro 4 corresponde a percepção dos entrevistados em relação as calçadas do estudo, onde se compara a percepção do entrevistado e as ações implementadas pela PMCG através do PlanMob-CG, cujo monitoramento ocorreu nos anos de 2016 e 2017.

Quadro 3

Resumo das Preferências dos Entrevistados

Questão	Resposta	Análise
Quais locais de sua preferência para efetuar compras, ir a bancos, fazer feira ou resolver negócios?	61,4% no bairro do Centro 43,9% no bairro que reside	Mesmo com a criação de sub-centros nos bairros, o Centro ainda é o foco para compras e negócios.
Qual(is) o(s) objetivo(s) de sua ida ao bairro do Centro de Campina Grande?	84,2% para Compras / Feira 38,6% para Negócios	
Qual meio de transporte utilizado para ir ao bairro do Centro de Campina Grande?	80,7% em transporte particular 14% em transporte público	Aumento das vagas “zona azul”

As questões formuladas refletem que o bairro do Centro é um dos locais de preferência da maioria dos 57 entrevistados, para efetuarem Compras/Feiras e fazerem negócios, refletindo a importância da revitalização de suas ruas e calçadas.

Segundo Impactos da Mobilidade Urbana no varejo – Janeiro/2018, pesquisa encomendada pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) e pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil), realizado em todas as capitais brasileiras em setembro 2017, relata a preferência dos consumidores em comprar em lojas/ camelôs/ feiras de rua em função dos preços, segurança, estacionamento e acessibilidade. Demonstra ainda em seu estudo, “uma nova geração de consumidores preocupada com questões que envolvam acessibilidade, qualidade de vida e a boa ocupação dos espaços públicos” entre jovens até 34 anos. Entretanto, nos resultados do Quadro 3, dos quais 61,4% que escolhem o Centro, 36,8% têm idade acima de 35 anos, e 80,7% preferem o transporte particular em detrimento ao público.

Quadro 4

Resumo da percepção dos Entrevistados sobre as ruas do Centro

	Resposta	Análise	Ações
1	<i>Qual o seu grau de facilidade para transitar nas calçadas das ruas Maciel Pinheiro, Venâncio Neiva, Marques do Herval, e núcleo Central do bairro do Centro de Campina Grande?</i>		
	63,2% - Médio, calçadas com muitos pedestres 35,1% - Difícil, calçadas estreitas	Necessidade da execução dos projetos de requalificação das calçadas existentes e Calçadas a Alargar.	Previsto no PlanMob-CG, com status de projeto elaborado.
2	<i>Você utiliza as faixas de pedestres para atravessar as ruas e avenidas no bairro do Centro de Campina Grande?</i>		
	100% - Sim	Implantação de faixas de pedestres na área Central em 2016.	Previsto no PlanMob-CG.
3	<i>Nos cruzamentos e travessias nas ruas mencionadas acima, qual o seu grau de facilidade encontrado:</i>		
	64,9% - Médio, faixas sinalizadas com obstrução nas calçadas 24,6% - Difícil, faixas sinalizadas e sem semáforos	Necessidade da execução dos projetos de requalificação das calçadas existentes e Calçadas a Alargar.	Previsto no PlanMob-CG, com status de projeto elaborado.
4	<i>Você considera as calçadas das ruas mencionadas acima com boa iluminação?</i>		
	43,9% - Não 31,6% - Sim	Consta na Lei Complementar nº 095/2015 artigo 27º, Considerar nos projetos de calçadas a instalação / reforma de postes de iluminação.	Plano estratégico 2035, no contrato de Gestão Iluminação Pública 98% até 2020
5	<i>Você considera as calçadas das ruas mencionadas acima:</i>		
	35,1% - Com Letreiros, bancas e ambulantes 28,1% - Com buracos, desníveis e degraus	Necessidade da execução dos projetos de requalificação das calçadas existentes e Calçadas a Alargar.	Previsto no PlanMob-CG, com status de projeto elaborado.
	24,6% - Com pontos de ônibus e pontos de mototaxi atrapalhando o fluxo	Reestruturar os locais de parada de mototaxi	Previsto no PlanMob-CG com status de alguns ajustes na área Central
6	<i>Os estabelecimentos que você frequenta no bairro do Centro de Campina Grande são acessíveis?</i>		
	63,2% - Sim 28,1% - Não	Em estabelecimentos públicos, ato de improbidade administrativa, conforme o inciso IX do artigo 11 da lei 8.429/92	-

No Quadro 4, temos a percepção dos usuários nas ruas já identificadas pelo PlanMob-CG e com projetos de requalificação das calçadas existentes e calçadas para alargar. Os projetos

estão prontos, disponíveis no site (<https://sites.google.com/site/monitoramentoplanmobicg/>), entretanto como mencionado acima, não foi iniciado processo para execução das obras.

Os estabelecimentos públicos e de uso coletivo devem seguir o estabelecido no artigo 11 da Lei nº 10.098/2000, sendo acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Algumas questões dificultam a caminhada nas calçadas, ocupadas com obstáculos (letreiros, bancas e ambulantes). Tais situações são contrárias à promoção da acessibilidade (Lei no 10.098, 2000) e passíveis de punição de acordo com o inciso IX do artigo 11 da Lei nº 8.429/92, por considerar ato de improbidade administrativa não cumprir a exigência dos requisitos de acessibilidade previstos na legislação (Lei nº 8.429, 1992).

O quarto e último bloco da pesquisa trata de Acessibilidade, onde os 62 entrevistados respondem sobre Acessibilidade e registram suas opiniões sobre quais melhorias poderiam ser implementadas na Urbanização da cidade.

Quadro 5

Percepção dos entrevistados sobre Acessibilidade Universal

Item	Você considera importante	pontuação	Índice de qualidade
1	Uma calçada que ofereça conforto ao transitar (sem rachaduras, buracos, desníveis, ondulações)	54	Manutenção
2	Uma calçada sem riscos de assaltos, bem iluminada	37	Seguridade
3	Uma calçada limpa, com áreas de jardins, vitrines atraentes e parques	21	Atratividade Visual
4	Uma calçada sem degraus/ rampas de acessos a garagens	19	Segurança

O Quadro 5 apresenta a adaptação da Metodologia de Índice de Qualidade das Calçadas de Ferreira e Sanches (2001, pp 51-56), onde os entrevistados selecionaram o que consideram mais importante no ambiente das calçadas. A pontuação indica a preferência dos usuários. Fazendo uma relação entre a pontuação obtida no questionário e o grau de qualidade das calçadas elaborado por Ferreira e Sanches (2001), temos que 54 dos 62 entrevistados

consideraram o índice de Manutenção mais importante, seguido do índice de segurança com 37 dos 62 entrevistados.

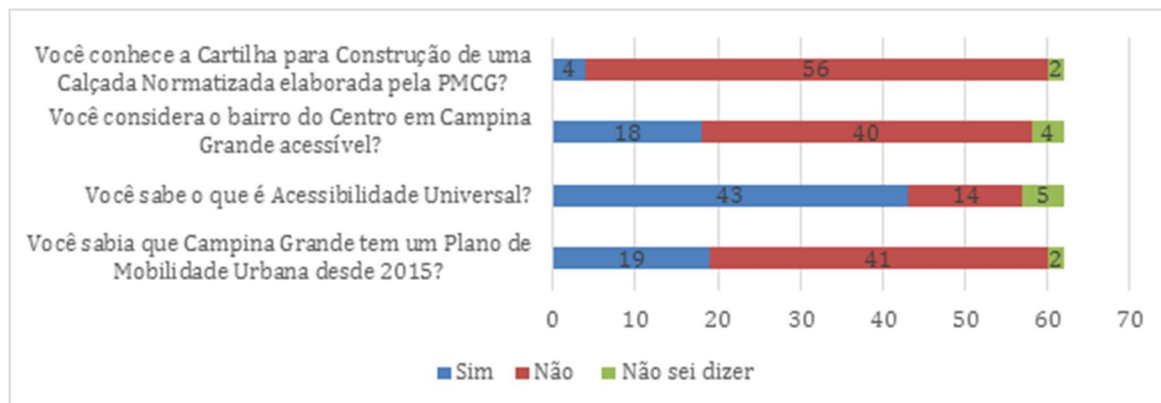


Figura 5 - Conhecimentos sobre Acessibilidade

Na Figura 5 foram feitas perguntas diretas, que retratam a falta de conhecimento das ações efetuadas pela PMCG. Dos 62 entrevistados, 41 informaram não saber que Campina Grande tem um Plano de Mobilidade Urbana. 56 entrevistados não conhecem a cartilha para construção de Calçadas. Dentre as medidas a serem adotadas no PlanMob-CG, a primeira Diretriz, Estratégia 3 cita “Elaborar Plano de Gerenciamento de Calçadas” com cartilhas e programas educativos, com efetivação em até 2 anos. (Lei Complementar nº 095, 2015).

O PlanMob-CG estabelece, na Estratégia 2, desenvolver estudos para tornar Campina Grande uma cidade acessível (Lei Complementar nº 095, 2015), 40 entrevistados (64,5%) não consideram desta forma, tornando-se necessário os ajustes destes estudos. A melhor avaliação do trabalho está na questão dos 43 entrevistados (69,3%) saberem o que é acessibilidade universal.

O Quadro 6, apresenta uma compilação da pergunta aberta, adotando a mesma metodologia de análise do Quadro 5, onde cada entrevistado sugeriu mais de uma opção, gerou subgrupos das opiniões de melhorias, como a utilização de palavras chaves, pontuando as melhorias sugeridas nos grupos de maior segurança nas calçadas (áreas sem conflitos de pedestres e carros, faixas de segurança, semáforos) e segurança nas calçadas (boa configuração

na paisagem urbana, policiamento constante, boa iluminação, sem estacionamentos nas ruas, etc).

Quadro 6

Opiniões dos entrevistados – Qualidade das Calçadas

Melhorias sugeridas – por agrupamento (palavras chaves)	pontuação	
Calçadas	Seguridade	33
	Largura efetiva	11
	Segurança	42
	Atratividade visual	2
	Manutenção	7
Vagas - estacionamento	Vagas para idosos	1
	Edifício garagem	3
	ciclovias	1
	Olhar humanizado	1
	Usar o Plano de Mobilidade	1
	Boa Administração	1

Conforme Quadro 6, a pesquisa mapeou a opinião dos usuários, adotando os índices da figura 2, para classificar a importância das melhorias para a urbanização, sendo a maioria das opiniões dos entrevistados a Seguridade, Segurança e largura efetiva, além de faixas de pedestres, semáforos e aumento de áreas para estacionamento, ou seja, foram classificadas como melhorias necessárias a serem implementadas no bairro calçadas largas/calçadas sem conflitos com barreiras, com boa iluminação, policiamento, faixas de pedestres e semáforos.

De acordo com o perfil dos entrevistados, sendo 83,9% mulheres e com 64,5% com idade inferior a 50 anos, refletem na escolha da segurança e da seguridade. Onde o encargo de transitar diariamente para escola de filhos, trabalho e compras é maior, conforme demonstrado em pesquisa do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento — ITDP (2018), no projeto “O acesso de mulheres e crianças à cidade”.

A análise das percepções dos entrevistados indica a situação atual das calçadas, pois nos estudos de elaboração do PlanMob-CG já indicavam a necessidade de melhorias e requalificações das mesmas.

5 Conclusão

As leis de Acessibilidade Universal, o Estatuto das Cidades e a Política Nacional de Mobilidade Urbana evidenciaram a importância do planejamento urbano consoante com o desenho universal, demonstrados na implementação dos objetivos estratégicos do PlanMob-CG. Este artigo teve como objetivo analisar as readequações e implantações do Plano de Mobilidade Urbana em atendimento ao desenho universal nas calçadas do bairro Centro do município de Campina Grande (PB).

Para responder aos objetivos deste artigo pelos métodos adotados, foram utilizadas informações do Observa Campina, site da PMCG, entrevista semiestruturada com engenheira da SEPLAN e questionário com pessoas usuárias das calçadas do Centro de Campina Grande.

As ações implementadas pelo PlanMob-CG de acordo com monitoramento disponibilizado em atendimento aos princípios da Administração Pública - art. 37 (Constituição Federal, 1988), foram apresentadas e disponibilizadas de forma pública pelo site Observa Campina. Dentre as medidas efetuadas, os projetos de urbanização (alargamento de calçadas) estão concluídos. Outras ações que não foram objeto desta pesquisa, mas que impactaram na preferência dos entrevistados de ir ao Centro da cidade foram a redução do fluxo de veículos nas ruas do Centro, devido a implantação de novos binários em ruas fora do núcleo Central, a readequação de pontos de ônibus e reestruturação dos locais de parada dos mototaxi, implantação de “zona azul” para estacionamento na área Central, e a padronização da frota dos ônibus coletivos.

Na compilação da legislação de Acessibilidade Universal, adotou-se uma padronização para avaliar a opinião dos pedestres quanto a qualidade das calçadas pelo Índice de Qualidade das Calçadas de Ferreira e Sanches (2001, pp 51-56). Diante disto, as ações a serem implementadas em atendimento ao PlanMob-CG e as normas técnicas são a execução dos projetos já elaborados pelo PlanMob-CG, bem como a padronização das larguras das calçadas, da equidade de uso do espaço, do mobiliário urbano (semáforos, postes, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques, etc.) e dos elementos de urbanização (pavimentação, iluminação pública, paisagismo, etc.).

A relação das ações necessárias para garantir a acessibilidade, segundo os entrevistados são as condições das calçadas, com boa iluminação e policiamento, além do conforto da largura das calçadas (faixa livre) conforme itens 6.12.6 e 6.12.7 da NBR-9050 (ABNT, 2015).

Conclui-se que as calçadas não estão em consonância com as leis de Acessibilidade Universal e normas técnicas, dependendo do complemento das ações previstas no PlanMob-CG e de suas complementações em Mobiliário Urbano e Iluminação Pública.

Diante do exposto, cabe o contínuo monitoramento das ações propostas no PlanMob-CG, bem como aos cidadãos identificar e solicitar as melhorias dentro do espaço urbano, utilizando seus direitos de participação nas decisões dos Orçamentos participativos, no acompanhamento da gestão do orçamento, analisando e fiscalizando as prestações de contas.

Referências

- ABNT. (2015). Associação Brasileira de Normas técnicas. *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro, Brasil: ABNT. Acesso em 3 de Setembro de 2018, disponível em http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf
- Afonso, A. (junho de 2016). Intervenções contemporâneas do patrimônio industrial em cidades do nordeste brasileiro: estudos de casos em Campina Grande e Recife. *VIII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo*, ni. Balneário Camboriú, Santa Catarina,

Brasil: Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. Acesso em 10 de agosto de 2018, disponível em https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/100520/19CAM_AfonsoAlcilia.pdf

Aguiar, F. d. (2010). Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade. São Carlos, São Paulo, Brasil: USP.

Almeida, E., Giacomini, L. B., & Bortoluzzi, M. G. (2013). Mobilidade e Acessibilidade Urbana. *Mobilidade e Acessibilidade Urbana - Seminário Nacional de Construções*. Brasil. Acesso em 11 de agosto de 2018, disponível em <https://www.imed.edu.br/Uploads/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urbana.pdf>

Amanajás, R., & Klug, L. (2018). Direito à Cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana. (M. A. Costa, M. Thadeu, & C. B. Favarão, Eds.) *A Nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação*, p. 133. Acesso em 26 de agosto de 2018, disponível em <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8380>

Born, L. N. (2011). A Política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores. *Letra Capital: UFRJ*, 155-171.

Buchalla, C. M. (2016). A classificação internacional de funcionalidade, incapacidade e saúde. *Acta Fisiátrica*, 10(1), 29-31. Acesso em 15 de Agosto de 2018, disponível em <https://www.revistas.usp.br/actafisiatrica/article/view/102426/100749>

CNDL e SPC Brasil. (2018). Impactos da Mobilidade Urbana no Varejo. Janeiro/2018

Constituição. (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília. Acesso em 4 de outubro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm

Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. (2012). *Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das pessoas com Deficiência*. Brasília.

Decreto nº 5.296. (2004). de 2 de Dezembro de 2004. *Regulamenta as Leis nos 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 acessib*. BRASIL. Acesso em 3 de Setembro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm

Decreto nº 9.296. (2018). de 1 de março de 2018. *Regulamenta o art. 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - Estatuto da Pessoa com Deficiência*. BRASIL. Acesso em 3 de Setembro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Decreto/D9296.htm

Diniz, D., Pereira, L. B., & Santos, W. R. (2009). Deficiência, direitos humanos e justiça. Acesso em 15 de Agosto de 2018, disponível em http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/8216/1/ARTIGO_DeficienciaDireitosHumanos.pdf

- Farias, M. M. (2015). A qualidade das calçadas: um estudo de caso da Av. Pres. Epitácio Pessoa-PB. (*dissertação de Mestrado*). João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba.
- Ferreira, M. A., & Sanches, S. d. (2001). Índice de Qualidade das Calçadas - IQC. *Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional de Transporte Público - ANTP*, n° 91(Ano 23), 47-70. Acesso em 6 de Setembro de 2018, disponível em <http://files.antp.org.br/2016/4/5/revista-completa-91.pdf>
- Ferreira, M. A., & Sanches, S. d. (2010). Melhoria da acessibilidade das calçadas-procedimento para estimativa de custos. *Anais... Pluris*. Acesso em 30 de Agosto de 2018, disponível em <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper39.pdf>
- Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP. (2018). janeiro de 2018. O acesso de mulheres e crianças à cidade. *ITDP*. Acesso em 14 de Novembro de 2018, disponível em http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade-_JAN-2018.pdf.
- Lei Complementar nº 095. (2015). de 16 de Abril de 2015. *Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande-PB, estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica e dá outras providências*. Campina Grande, Paraíba, Brasil: Separata do Semanário Oficial.
- Lei nº 10.048. (2000). de 08 de novembro de 2000. *Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências*. BRASIL. Acesso em 10 de agosto de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10048.htm
- Lei nº 10.098. (2000). de 19 de dezembro de 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*. BRASIL. Acesso em 10 de Agosto de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm
- Lei nº 10.257. (2001). de 10 de Julho de 2001. *Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. BRASIL. Acesso em 5 de Setembro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm
- Lei nº 12.587. (2012). de 3 de janeiro de 2012. *Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1*. BRASIL. Acesso em 9 de Setembro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm
- Lei nº 13.146. (2015). DE 6 DE JULHO DE 2015. *Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)*. BRASIL. Acesso em 9 de Setembro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm
- Lei nº 8.429. (1992). 2 de junho de 1992. *Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras*

providências. Rio de Janeiro. Acesso em 15 de setembro de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8429.htm

Leite Júnior, A. D. (2012). *Desenvolvimento e Mudanças no Estado Brasileiro*. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC.

Lopes, L. V. (2009). Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, seu Protocolo Facultativo e a Acessibilidade. (*Dissertação de Mestrado*). São Paulo: PUC/SP. Acesso em 16 de Agosto de 2018, disponível em <https://tede.pucsp.br/bitstream/handle/8653/1/Lais%20Vanessa%20Carvalho%20de%20Figueiredo%20Lopes.pdf>

Machado, M. H., & Lima, J. P. (2017). Avaliação da acessibilidade pela perspectiva da pessoa com mobilidade reduzida. *Revista Tecnologia e Sociedade*, 13(29), 1-21. Acesso em 31 de Agosto de 2018, disponível em <http://www.redalyc.org/pdf/4966/496654016002.pdf>

Magalhães, M. T., & Carvalho, C. H. (2018). Serviços Urbanos e Tecnologia. (M. A. Costa, M. Thadeu, & C. B. Favarão, Eds.) *A Nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação*, p. 133. Acesso em 26 de Agosto de 2018, disponível em <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8380>

Ministério das Cidades. (2013). Planejamento em Mobilidade Urbana. Projeto Diálogos Setoriais União Europeia-Brasil. Brasil. Acesso em 2 de Setembro de 2018, disponível em http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/planejamento_mobilidade_urbana_dialogossetoriais2013.pdf

Monte, V. F., Quaresma, C. C., Kniess, C. T., Ferreira, M. L., & Conti, D. d. (2018). Análise das Contribuições do Novo Urbanismo e do bairro Pedra Branca/SC-Brasil para a solução de problemas de mobilidade urbana. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 14(4). Acesso em 14 de Agosto de 2018, disponível em <http://www.rbqdr.com/revista/index.php/rbqdr/article/view/3949/712>

Queiroz, M. V. (2016). Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950). (*Tese de Doutorado*). São Paulo: Universidade de São Paulo.

Sousa, F. G. (2003). Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). *Revista Brasileira de História*, 23(46), 61-92. Acesso em 16 de Agosto de 2018, disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01882003000200004&script=sci_arttext&tlng=es