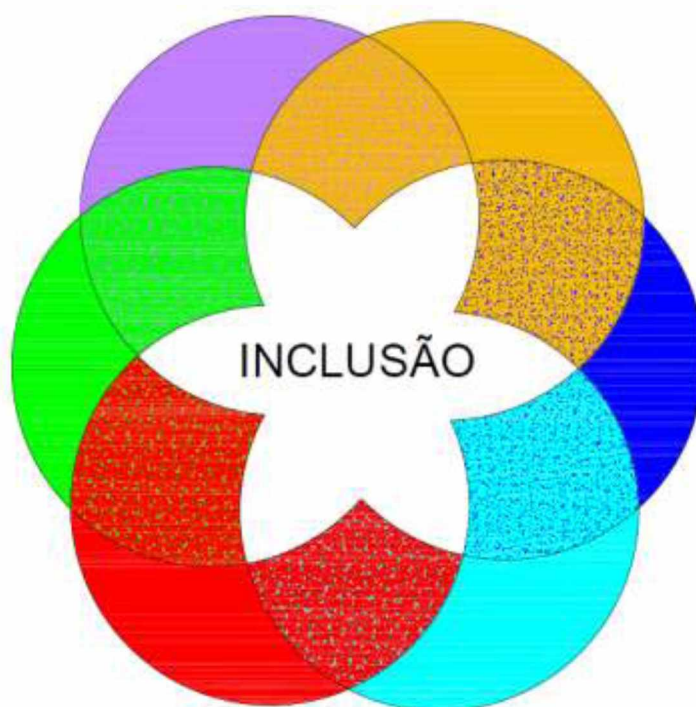


**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

NÁDIA CRISTINA DOS SANTOS SUDÁRIO

**MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM PEQUENAS CIDADES: proposições para
a inclusão dos pequenos municípios na elaboração dos planos de
mobilidade urbana**



Uberlândia/MG

2017

NÁDIA CRISTINA DOS SANTOS SUDÁRIO

**MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM PEQUENAS CIDADES: proposições para
a inclusão dos pequenos municípios na elaboração dos planos de
mobilidade urbana**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora em Geografia.

Linha de Pesquisa: Análise, Planejamento e Gestão dos Espaços Urbano e Rural.

Orientador: Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho.

Uberlândia/MG

2017

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

S943m Sudário, Nádia Cristina dos Santos, 1980-
2017 Mobilidade e acessibilidade em pequenas cidades : proposições para
a inclusão dos pequenos municípios na elaboração dos planos de
mobilidade urbana / Nádia Cristina dos Santos Sudário. - 2017.
226 f. : il.

Orientador: Vitor Ribeiro Filho.
Tese (doutorado) -- Universidade Federal de Uberlândia, Programa
de Pós-Graduação em Geografia.
Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Mobilidade urbana - Teses. 3. Planejamento
urbano - Teses. 4. Cidades e vilas - Aspectos sociais - Teses. I. Ribeiro
Filho, Vitor. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-
Graduação em Geografia. III. Título.

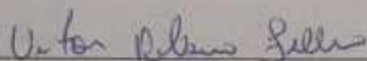
CDU: 910.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

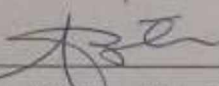
Programa de Pós-Graduação em Geografia

NÁDIA CRISTINA DOS SANTOS SUDÁRIO

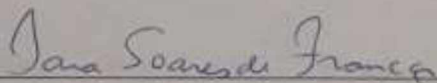
**“MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM PEQUENAS CIDADES:
PROPOSIÇÕES PARA A INCLUSÃO DOS PEQUENOS MUNICÍPIOS
NA ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA”.**



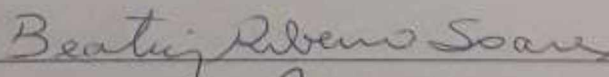
Prof. Doutor Vitor Ribeiro Filho (Orientador) - UFU



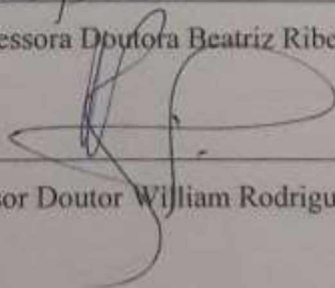
Professor Doutor Adailson Pinheiro Mesquita – UNITRI



Professora Doutora Iara Soares de França - UNIMONTES



Professora Doutora Beatriz Ribeiro Soares – UFU



Professor Doutor William Rodrigues Ferreira – UFU

Data: 04 / 04 de 2017

Resultado: Aprovado

“Todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e em direitos. Dotados de razão e consciência, devem agir uns para com os outros em espírito de fraternidade”.

(Declaração Universal dos Direitos do Homem, Artigo 1.º; Aprovada pela Assembleia Geral, através da resolução 217 A (III), de 10 de Dezembro de 1948).

AGRADECIMENTOS

Na vida, inúmeras são as etapas e fases. Por mais que se estabeleçam prazos e metas, nem sempre tudo ocorre conforme o planejamento. Só o Grande Deus sabe o que de fato somos e quais as nossas reais necessidades.

Durante a realização desde doutorado, passei uma por situação não muito agradável, mas hoje entendo que foi necessário e pertinente para meu crescimento emocional, pessoal e como ser humano. Numa vida sempre corrida e empenhada primeiro no trabalho, quase nunca tinha tempo para minha saúde e para meus dois filhos Heitor (8 anos) e Pedro (5 anos). Na correria do dia a dia comecei a passar muito mal, mas sempre achei que iria passar... De repente me deparei com uma situação de decisão entre meu emprego, minha família e um novo emprego em outra cidade, sem esquecer o doutorado em curso. Sem saber para onde correr, o corpo pifou e a peregrinação nos hospitais começou na busca por encontrar uma doença. Intermináveis dois anos, com exames, receitas e remédios, cardiologistas, neurologistas, psicólogos e por fim, psiquiatra. Eu? No psiquiatra? Sim, a ficha demorou a cair e reconhecer que não somos nada sem Deus, sem a família, sem os verdadeiros amigos, sendo necessário se afastar de coisas mundanas e que são falsas verdades. Para ser feliz precisamos de pouco, muito pouco, e este pouco está do nosso lado e não percebemos.

Equilibrada a fase de altos e baixos, a oração diária, a família, a academia e os medicamentos certos amenizaram as crises de pânico, me fortalecendo para a conclusão de mais uma etapa nesta vida.

Agradeço primeiro a Deus pelo Dom da Vida e pelas situações necessárias para nosso engrandecimento.

Aos meus pais, Ademir Rosa dos Santos e Carolina Batista dos Santos pelo apoio e dedicação comigo e com meus irmãos Nilton Fabiano e Neide Carolina, durante toda a vida.

Ao meu avô paterno Antonio Marcelino dos Santos que partiu justamente num momento de grande crise de pânico, onde não consegui me despedir dele. Sempre carinhoso e dedicado comigo e seus bisnetos, com certeza deve estar ao meu lado, na busca pela cura da alma.

Ao programa de Pós-Graduação em Geografia pelo apoio, oportunidade e aprendizados, em nome dos grandes professores e mestres queridos.

Agradeço a amiga e conterrânea Flávia Araújo pelas contribuições acadêmicas e revisão da pesquisa.

Ao recém amigo Josimar Souza pelas ideias e dedicação na elaboração dos mapas deste estudo, ilustrando e consolidando as informações obtidas.

Ao Professor Vitor Ribeiro pela dedicação dispensada ao longo destes quatro anos de caminhada, com reuniões de construção de novas concepções e novas visões sobre a temática de acessibilidade e mobilidade, tornando-se um grande amigo e psicólogo durante as fases de altos da síndrome. Seus conselhos ajudaram a superar os monstros que insistiam em me derrotar.

Aos professores William Rodrigues e Beatriz Ribeiro Soares pelo grande apoio na análise do projeto de pesquisa e no exame de qualificação, indicando novas possibilidades de abordagem do trabalho, contribuindo com sugestões e críticas construtivas.

Ao meu companheiro Rodrigo Sudário que sempre me sustentou nos momentos difíceis e me apoiou como copiloto nos trabalhos de campo.

Aos meus filhos, Heitor e Pedro, que são os grandes remédios desta minha vida.

Aos amigos do CRI – Colégio de Representantes Institucionais do CREA-MG (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais), do qual faço parte como inspetora, atuando na área de Mobilidade Urbana, principalmente nas pessoas de Cristina Silva, Jobson Andrade, Cláudio Cançado, Isabela e Tereza.

Aos colegas de trabalho da Casa Estúdio Arquitetura e ARQMOB pelo companheirismo e compreensão nos momentos de ausência para a conclusão dos estudos, em especial os sócios Wesley Santos e Gabriel Godoy.

Ao amigo Adriano Souza pela contribuição na ilustração do capítulo 4.

Ao amigo Rogério Borges Marques pelo pronto atendimento na revisão do abstract.

E por fim, agradeço novamente a Deus por me permitir ser uma pessoa melhor após todos os tormentos da síndrome. Deus é fiel sempre!

RESUMO

O planejamento urbano no Brasil e suas ações deixaram uma parcela significativa de municípios à margem das políticas públicas. Desde a Constituição Federal (CF 1988), a restrição na obrigação para elaboração de instrumentos de gestão urbana, contemplou somente os municípios com mais de vinte mil habitantes. Na sequência, o Estatuto das Cidades e os Planos Diretores regulamentaram o artigo 182 da CF sendo fidelizados pela Lei 12.587/2012 que dispõe de novo importante mecanismo de gestão das cidades na área de mobilidade urbana, fundamentando novamente a obrigatoriedade de elaboração dos Planos de Mobilidade à mesma parcela de municípios. Partindo desta análise, verificou-se que os pequenos municípios, com menos de vinte mil habitantes, sempre foram desconsiderados das políticas públicas, mesmo havendo um índice significativo de pessoas com deficiência e idosos em seu universo populacional. Estas pessoas fazem parte de um grupo considerado com mobilidade reduzida e requerem também condições de acessibilidade e mobilidade como as pessoas dos médios e grandes municípios. Nesta perspectiva, a presente pesquisa realizou um levantamento do número de idosos e pessoas com deficiência em todos os municípios do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, com objetivo de verificar a representatividade destas duas categorias. A área urbana de três pequenos municípios, com população inferior à 20.000 habitantes, foi definida para verificar o nível de acessibilidade através de instrumentos de acessibilidade estabelecidos pela NBR 9050:2015, criando índices classificados como acessível, parcialmente acessível e não acessível, a partir da análise de locais e setores públicos nas pequenas cidades de Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis. Analisados os índices de acessibilidade e o número de idosos e pessoas com deficiência, concluiu-se ser necessária a inclusão das pequenas cidades nas políticas públicas urbanas, justamente pelas demandas apresentadas nos trabalhos de campo e pelo direito à cidade garantido a todo e qualquer cidadão, independente do local em que se vive, envolvendo todos os aspectos de acessibilidade, cidadania e autonomia nos deslocamentos mesmo que a pé, por bicicleta e outros modos de transporte não motorizados. A restrição populacional para a participação das cidades nas políticas urbanas pressupõe também a restrição ao direito à cidade para os cidadãos que vivem nos municípios com menos de vinte mil habitantes, já que os mesmos sempre estão à margem dos instrumentos de gestão urbana. A pequena cidade pode e deve ser inclusiva e, incluída nas políticas públicas através da revisão da legislação ou de programas específicos destinados à promoção gradativa da acessibilidade e mobilidade. É possível através da aplicação das normas técnicas e dos parâmetros do desenho universal, reestruturar as pequenas cidades, tornando-as acessíveis e mais humanizadas.

Palavras-chave: Políticas públicas, acessibilidade, pequena cidade, inclusão.

ABSTRACT

The urban planning in Brazil and its actions has put a significant portion of municipalities away from the public policies. Since the Federal Constitution (CF 1988), the restriction on the obligation to elaborate instruments of urban management, has contemplated only the municipalities with more than twenty thousand inhabitants. In the sequence, the Statute of Cities and the Master Plans regulated the Article 182 of the Federal Constitution and were reinforced by Law 12,587/2012, which provides a new and important mechanism for the management of cities in the field of urban mobility, justifying again the obligation of that group of municipalities to draw up Mobility Plans. From this analysis, it was remarked that the small municipalities, with less than twenty thousand inhabitants, have always been disregarded of the public policies even though they have a significant index of disabled and elderly people in their population universe. These people are part of a group considered to have reduced mobility and they also require accessibility and mobility conditions, such as people from the middle and large municipalities. From this perspective, this research has carried out a survey of the number of disabled and elderly people in all municipalities of the Triângulo Mineiro and Alto Paranaíba, in order to verify the representativeness of these two categories. The urban area of three small municipalities, with population below 20,000 thousand inhabitants, was defined to verify the level of accessibility through accessibility instruments established by NBR 9050:2015, creating indexes classified as accessible, partially accessible and not accessible, from the analysis of public sites and sectors in the small cities of Estrela do Sul, Romaria and Indianópolis. Once analyzed the accessibility indexes and the number of disabled and elderly people, the conclusion was that it is necessary to include the small cities in urban public policies, especially due to the demands presented in the fieldwork and because of the right to the city guaranteed for all citizens, independently of the place where he lives, involving all aspects of accessibility, citizenship and autonomy in the displacements, either on foot, by bicycle or by any other non-motorized kind of transport. The population restriction for the participation of cities in the urban policies also presupposes the restriction of the right to the city for citizens living in municipalities with less than twenty thousand inhabitants, since they are always on the margins of the urban management instruments. The small city can and should be inclusive, and included in public policies through the revision of the legislation or specific programs destined to the gradual promotion of accessibility and mobility. It is possible to restructure the small cities through the application of the technical norms and the parameters of the universal design, making them accessible and more humanized.

Keywords: Public policies, accessibility, small city, inclusion.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1	Brasil: evolução do número de municípios (1872-2010)	37
Figura 1	Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): ações nas áreas de saneamento, pavimentação e habitação (2016)	62
Figura 2	Programa para a Mobilidade Urbana (PRÓ-MOB): ações nas cidades com mais de 100.000 habitantes	62
Figura 3	Percentual de municípios que possuem Plano de Mobilidade por porte de municípios	67
Figura 4	Municípios que apresentaram os Planos de Mobilidade Urbana ao Ministério das Cidades	68
Figura 5	Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): desenho urbano (2016)	158
Figura 6	Rosa-Roda da Inclusão	164
Figura 7	“Evolução” de (i)mobilidade humana	167
Figura 8	Medida Provisória nº 748/2016	169
Figura 9	Evolução das viagens por modo (bilhões de viagens/ano)	181
Figura 10	Faixas de uma calçada ideal	182
Figura 11	Perfil correto para rebaixamento de entradas e saídas de veículos	183
Figura 12	Concepção de calçada em via bastante inclinada	184
Figura 13	Mosaico antes e depois – situação A	186
Figura 14	Situação Inicial e Proposta A	187
Figura 15	Mosaico antes e depois – situação B	189
Figura 16	Situação Inicial e Proposta B	190
Figura 17	Mosaico antes e depois – situação C	192
Figura 18	Situação Inicial e Proposta C	193

LISTA DE FOTOS

Fotos 1 e 2	Estrela do Sul (MG): entulhos e obras de construção civil utilizando indevidamente as calçadas (2016)	108
Fotos 3, 4 e 5	Estrela do Sul (MG): calçadas estreitas (2016)	109
Fotos 6 e 7	Estrela do Sul (MG): obstáculos nas calçadas (2016)	109
Fotos 8 e 9	Estrela do Sul (MG): passagens sobre o Rio Bagagem (2016)	110
Foto 10	Estrela do Sul (MG): sistema viário (2016)	111
Fotos 11 e 12	Estrela do Sul (MG): apropriações das calçadas (2016)	111
Foto 13	Estrela do Sul (MG): pessoa com mobilidade reduzida (2016)	112
Foto 14	Estrela do Sul (MG): academia ao ar livre sem acessibilidade, frente ao Lar dos Idosos (2016)	114
Foto 15	Estrela do Sul (MG): Lar dos Idosos (2016)	115
Foto 16	Estrela do Sul (MG): Casa da Cidadania (2016)	116
Foto 17	Estrela do Sul (MG): bicicletário fechado (2016)	117
Foto 18	Romaria (MG): via lateral da Praça da Matriz completamente tomada por pedestres (2016)	122
Foto 19	Romaria (MG): via ocupada por diversos veículos (2016)	123
Fotos 20, 21 e 22	Romaria (MG): vias e calçadas ocupadas por ambulantes, comerciantes e barracas (2016)	123
Fotos 23 a 33	Romaria (MG): pessoas com mobilidade reduzida (2016)	124
Foto 34	Romaria (MG): fachada do Cartório de Registro Civil (2016)	126
Foto 35	Romaria (MG): sanitários públicos, lateral da Praça da Matriz (2016)	128
Foto 36	Romaria (MG): escadaria de acesso aos banheiros públicos da Praça da Matriz (2016)	128
Foto 37	Romaria (MG): ponto lotérico (2016)	129
Foto 38	Romaria (MG): avenida com canteiro central (2016)	130
Foto 39	Romaria (MG): residência com alicerce elevado (2016)	131
Fotos 40, 41 e 42	Romaria (MG): obstáculos nas calçadas (2016)	131
Foto 43	Indianópolis (MG): travessias elevadas com obstáculos para a passagem de pedestres e cadeirantes (2016)	137
Fotos 44 e 45	Indianópolis (MG): rampas de acessibilidade e obstáculos (2016)	138
Foto 46	Indianópolis (MG): sistema viário (2016)	138
Foto 47	Indianópolis (MG): polos geradores de viagem (2016)	139
Foto 48	Indianópolis (MG): Unidade Básica de Saúde (2016)	139
Foto 49	Indianópolis (MG): terminal de transporte rodoviário (2016)	141

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): localização dos municípios na mesorregião (2016)	20
Mapa 2	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): localização das microrregiões na mesorregião (2016)	78
Mapa 3	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): localização e classificação dos municípios conforme o número de habitantes (2016)	80
Mapa 4	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): número de pessoas com deficiência nos municípios da mesorregião (2016)	89
Mapa 5	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): número de pessoas idosas nos municípios da mesorregião (2016)	91
Mapa 6	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): porcentagem de pessoas com deficiência nos municípios da mesorregião (2016)	93
Mapa 7	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): porcentagem de pessoas idosas nos municípios da mesorregião (2016)	94
Mapa 8	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentual da população com mobilidade reduzida nos municípios da mesorregião (2016)	98
Mapa 9	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentual da população sem restrições declaradas nos municípios da mesorregião (2016)	100
Mapa 10	Estrela do Sul (MG): mapeamento das categorias analisadas (2016)	113
Mapa 11	Romaria (MG): mapeamento das categorias analisadas (2016)	127
Mapa 12	Indianópolis (MG): mapeamento das categorias analisadas (2016)	142

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Categorias e subcategorias de análise conforme os instrumentos de acessibilidade	26
Quadro 2	Modelo de planilha para avaliação dos níveis de acessibilidade nas categorias e subcategorias pesquisadas (2016)	28
Quadro 3	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): municípios que compõem cada microrregião da mesorregião (2016)	77
Quadro 4	Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2016)	118
Quadro 5	Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria órgãos públicos (2016)	119
Quadro 6	Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria espaços públicos (2016)	120
Quadro 7	Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria comércio e serviços (2016)	121
Quadro 8	Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2016)	133
Quadro 9	Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria órgãos públicos (2016)	134
Quadro 10	Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria espaços públicos (2016)	135
Quadro 11	Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria comércio e serviços (2016)	136
Quadro 12	Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2016)	143
Quadro 13	Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria órgãos públicos (2016)	144
Quadro 14	Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria espaços públicos (2016)	145
Quadro 15	Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria comércio e serviços (2016)	146
Quadro 16	Valores atribuídos para cada Nível de Acessibilidade	148
Quadro 17	Valores totais atribuídos para os Níveis de Acessibilidade	149

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Brasil: números de municípios por regiões (2015)	38
Tabela 2	Brasil: classificação de municípios por faixas populacionais (2010-2010)	40
Tabela 3	Brasil: número de municípios e população por grupos de habitantes (1980)	48
Tabela 4	Brasil: classes de tamanho da população dos municípios (2010)	50
Tabela 5	Brasil: relação de municípios e a elaboração dos Planos Diretores em 2012 (2013)	51
Tabela 6	Brasil: população de idosos e PCD (2010)	60
Tabela 7	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): maiores densidades populacionais na Mesorregião (2016)	79
Tabela 8	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): síntese das informações segundo as variáveis de população, área, densidade e IDHM dos municípios (2016)	81
Tabela 9	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): porcentagem da população rural e urbana dos municípios (2016)	83
Tabela 10	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): número total a percentual de pessoas com deficiência e de pessoas idosas (2016)	86
Tabela 11	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentuais da população com mobilidade reduzida e da população sem restrições declaradas (2016)	95
Tabela 12	Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentual da população com mobilidade reduzida por ordem crescente (2016)	101
Tabela 13	Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis (MG): síntese das principais informações dos municípios (2016)	105
Tabela 14	Estrela do Sul (MG): nível de acessibilidade dos instrumentos (2016)	150
Tabela 15	Romaria (MG): nível de acessibilidade dos instrumentos (2016)	151
Tabela 16	Indianópolis (MG): nível de acessibilidade dos instrumentos (2016)	152
Tabela 17	Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): análise dos níveis de acessibilidade (2016)	153
Tabela 18	Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): população em categorias (2016)	156
Tabela 19	Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): evolução da frota veicular (2010-2015)	156
Tabela 20	Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): índice de motorização (2010-2015)	157

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AMVAP	Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Associação Nacional de Transportes Terrestres
CAT	Comitê de Ajudas Técnicas
CAU-MG	Conselho dos Arquitetos Urbanistas do Estado de Minas Gerais
CNM	Confederação Nacional de Municípios
CONADE	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
CREA-MG	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de Minas Gerais
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
HABITAT III	Conferência Mundial de Desenvolvimento Sustentável Urbano
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada
IPi	Imposto sobre Produtos Industrializados
IR	Imposto de Renda
MUNIC	Pesquisa de Informações Básicas Municipais
NBR	Norma Brasileira
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCD	Pessoa com Deficiência
PGV	Polo Gerador de Viagem
PIB	Produto Interno Bruto
PLAMOB	Plano de Mobilidade Urbana
PNE	Pessoas com Necessidades Especiais
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PEC DIR MOB	Proposta de Emenda Constitucional – Plano Diretor e Mobilidade Urbana
PRÓ-MOB	Programa para a Mobilidade Urbana
SDH	Secretaria de Direitos Humanos
SEFA	Secretaria de Estado da Fazenda
SEMOB	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
SNPD	Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos das Pessoas com Deficiência
SNTMU	Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana
SUS	Sistema Único de Saúde
UBS	Unidade Básica de Saúde
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

SUMÁRIO

Introdução	17
Procedimentos metodológicos	22
Capítulo 1 - A pequena cidade e a inclusão: conceitos e temas	30
1.1 - Conceitos clássicos: discutindo a pequena cidade	31
1.2 - Os municípios brasileiros: Panorama da evolução quantitativa	35
1.3 - A Inclusão como premissa à cidadania	41
Capítulo 2 - Legislação Urbana e o direito à cidade: Dos instrumentos de planejamento das cidades à Política Nacional de Mobilidade Urbana	45
2.1 - A Constituição Federal, o Estatuto das Cidades, os Planos Diretores e o Direito Urbanístico	47
2.2 - O direito à cidade e a cidade para todos	52
2.3 - As pessoas com mobilidade reduzida: conceitos e legislação	56
2.4 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012: avanços, desafios e impasses para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana	61
2.5 O Estatuto da Inclusão: do direito à vida à promoção da cidadania	69
Capítulo 3 - Análise dos instrumentos de acessibilidade e o universo das pessoas com Mobilidade Reduzida: estudo de caso na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	73
3.1 - A Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, aspectos populacionais e geográficos (segundo dados do IBGE)	75
3.2 - O universo das categorias de análise das pessoas com mobilidade reduzida nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: os idosos e as pessoas com deficiência	85
3.3 - Estudo de caso em três pequenas cidades da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba medindo o nível de acessibilidade a partir da análise dos instrumentos conforme NBR 9050	103

3.3.1 - As cidades objeto de estudo: características gerais	104
3.3.2 - Os trabalhos de campo e os instrumentos de acessibilidade: uma análise qualitativa	106
3.3.3 - Cálculo do nível de acessibilidade dos instrumentos: uma análise quantitativa	147
3.3.4 - Das análises quali-quantitativas à realidade nas pequenas cidades	155
Capítulo 4 - A Cidade Inclusiva	161
4.1 - A rosa/roda da Inclusão: uma nova visão e possibilidade	162
4.2 - Nova configuração da Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2016	167
4.3 - Entrevista semiestruturada sobre a inclusão da pequena cidade na política nacional de Mobilidade Urbana	171
4.4 - Proposições para a pequena cidade inclusiva e incluída: Proposta de emenda Constitucional, que dispõe da inclusão das pequenas cidades nas políticas nacionais de mobilidade urbana, a partir da análise de demandas locais e do universo populacional de pessoas com mobilidade reduzida	174
4.5 - A pequena cidade inclusiva: uma realidade, várias possibilidades, o caso de Estrela do Sul-MG	178
Considerações Finais	195
Referências	201
Apêndices	210

Introdução

Os estudos voltados para a pequena cidade ainda são minoria se comparados às pesquisas relacionadas aos médios e grandes centros urbanos. A definição de pequena cidade também causa divergências entre autores e instituições de pesquisa. Porém, a essência e os fatores locacionais podem indicar grandes justificativas para a compreensão da pequena cidade ao longo dos anos e sua configuração na atualidade.

A presente pesquisa possui como tema a pequena cidade e busca analisar os aspectos de acessibilidade e mobilidade urbana, com base nas seguintes questões norteadoras: a) As pequenas cidades são inclusivas? b) As pequenas cidades podem ser inclusivas? c) De que forma é possível incluir os aspectos de acessibilidade e mobilidade urbana nas pequenas cidades?

Existem mecanismos e instrumentos de gestão pública urbana que podem minimizar os conflitos inerentes à qualidade de vida das pessoas nas cidades. Afinal, é na cidade que a maioria da população brasileira se encontra, independente de sua proporção. Porém, as ações, os planos e projetos que tentam e visam a ampliar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana são voltados, em sua maioria, para médias e grandes cidades.

Desde 1988, quando a Constituição Federal Brasileira foi promulgada, a questão urbana é limitada e obrigatória aos municípios com mais de 20.000 habitantes. Anos depois, essa faixa populacional foi reforçada pelo Estatuto das Cidades, tornando obrigatória a elaboração dos Planos Diretores somente para os municípios com mais de 20.000 habitantes. Atributo esse recentemente reafirmado na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que orienta os municípios que se enquadram na referida faixa populacional a elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana.

Com essa delimitação restritiva ao contingente populacional, a maioria dos municípios brasileiros ficará fora da obrigatoriedade de elaboração de novo instrumento importante sobre a gestão e planejamento das cidades, assunto que será abordado e discutido no capítulo 2.

É evidente que as pequenas cidades possuem algumas restrições político-administrativas para a gestão e o governo local. Dentre os principais impasses, podem-se citar o reduzido número de funcionários, os baixos orçamentos e as fontes escassas de recursos próprios.

Assim, os pequenos municípios¹ dependem de repasses financeiros dos Estados e da União, celebrando convênios ou parcerias com associações municipais.

A pesquisa parte da hipótese que é preciso considerar que nos pequenos municípios existem pessoas, as quais possuem demandas iguais ou maiores se comparadas aos habitantes das médias e grandes cidades. A pequena cidade pode e deve ser inclusiva e suas demandas justificam a inserção dos pequenos municípios nas políticas de gestão e mobilidade urbana. Além disso, o direito de ir e vir deve ser garantido a qualquer ser humano, independente da escala em que se vive.

Outras questões de valor equivalente a serem repensadas e analisadas são: a) Qual o universo de pessoas com mobilidade reduzida existente nas pequenas cidades? b) Quem são as pessoas com mobilidade reduzida? c) Onde estão essas pessoas? d) Como vivem as pessoas com mobilidade reduzida nas pequenas cidades? e) Quais as atividades que essas pessoas realizam diariamente? f) Como são realizados os deslocamentos das pessoas com mobilidade reduzida cotidianamente na pequena cidade? g) Quais os meios de transportes são disponibilizados para essa população se deslocar? h) Quais os equipamentos públicos estão disponíveis nas pequenas cidades? i) Esses equipamentos são acessíveis? j) Quais as condições de acessibilidade nas vias urbanas? k) Como estão as condições das calçadas públicas? l) Quais os instrumentos legais da política urbana local e da gestão democrática municipal?

Considera-se que com todas essas questões será possível traçar as reais necessidades da população dos pequenos municípios, nos aspectos de acessibilidade e mobilidade urbana, com foco nas pessoas com mobilidade reduzida, de forma a garantir a Cidade Inclusiva. A cidadania só é concretizada e, de fato, estabelecida a partir do momento em que os deslocamentos e a acessibilidade forem trabalhados de forma inclusiva, ou seja, sem restringir os acessos e a mobilidade dos indivíduos.

O objetivo geral dessa pesquisa é analisar os aspectos de acessibilidade, mobilidade e inclusão social com foco nas pessoas com mobilidade reduzida, a partir da análise dos instrumentos de acessibilidade nas pequenas cidades. Ressalta-se que a pesquisa, por questões de disposição dos dados e pela grande representatividade, irá abranger apenas duas das

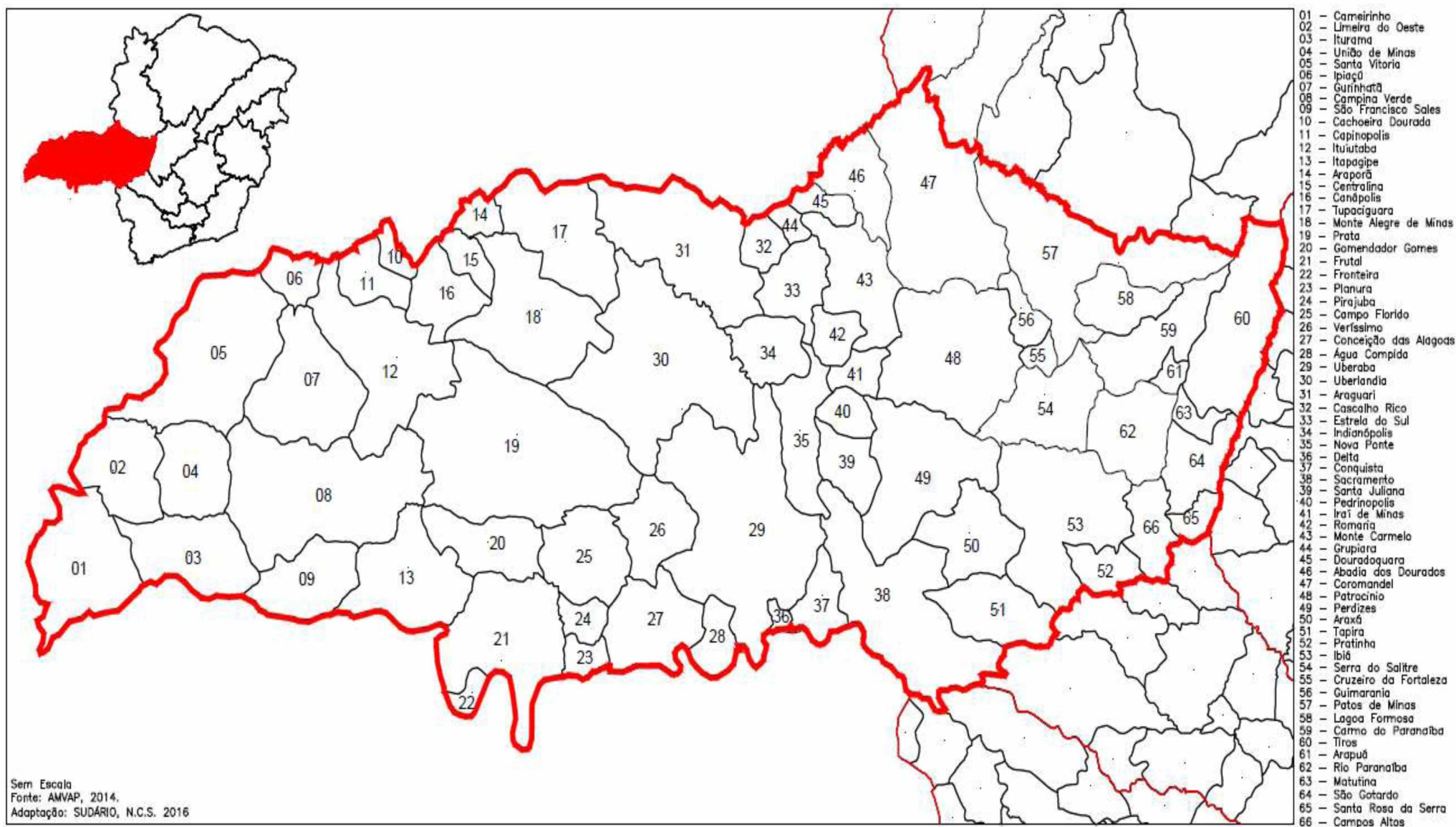
¹ É importante evidenciar que o presente trabalho ora contextualiza as discussões em nível dos municípios, ora contextualiza as cidades. É fato que as cidades são parte integrante dos municípios, configurando a área urbana onde se localiza a sede administrativa do município. Entretanto, o estudo de caso será realizado somente nas áreas urbanas sem deixar de contextualizar as principais características dos municípios.

categorias consideradas como pessoas com mobilidade reduzida: os idosos e os deficientes físicos.

Os objetivos específicos foram desdobrados em capítulos. Assim, no primeiro capítulo discute-se sobre os conceitos relacionados à pequena cidade e a possibilidade de inclusão social como premissa básica para a cidadania. No segundo capítulo é realizada uma análise da legislação urbana e dos instrumentos de planejamento das cidades desde a Constituição Federal até a Nova Política Nacional de Mobilidade Urbana, perpassando pelos conceitos de acessibilidade, mobilidade, mobilidade reduzida, gestão urbana, inclusão social e desenho universal. O terceiro capítulo apresenta as observações e pesquisas realizadas em pequenas cidades, todas com menos de vinte mil habitantes. O objetivo desse capítulo é verificar os níveis de acessibilidade nas pequenas cidades por meio de visitas técnicas aos principais órgãos de acesso público, tais como vias urbanas, praças e demais lugares que representam convergências, principalmente de idosos e pessoas com deficiência. O quarto capítulo tem como objetivo propor elementos necessários para a consolidação da cidade inclusiva a partir da análise em pequenas cidades, aliado à análise da legislação urbana federal, com objetivo *ímpar* em incluir também a pequena cidade nas políticas de mobilidade e acessibilidade urbana. Afinal, mais uma vez, as pequenas cidades ficam à margem do novo instrumento de gestão urbana, segundo a Lei nº 12.587/2012. Contudo, a Lei nº 13.146/2015, que dispõe do Estatuto da Inclusão da Pessoa com Deficiência, vem retomar inúmeros conceitos e assegurar a promoção das condições de igualdade e direito sem limitações ou qualquer restrição de lugares e escala nas cidades ou municípios.

A escolha do objeto de estudo partiu da necessidade de investigação dos aspectos de acessibilidade e mobilidade em municípios com menos de 20.000 habitantes, ou seja, naqueles que ficaram à margem da Nova Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tal escolha é justificada pelo fato de que pretendemos evidenciar a necessidade de inclusão das pequenas cidades nas políticas de gestão urbana.

Mapa 1 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): localização dos municípios na mesorregião (2016)



O recorte espacial da pesquisa é a Mesorregião² do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, contemplando uma análise de dados dos 66 municípios que compõem a região (Mapa 1), obtidos na plataforma @Cidades do IBGE (IBGE, 2010). Após a análise dos dados foram realizadas pesquisas de campo em apenas três áreas urbanas, em função da logística e da disponibilidade de recursos financeiros. O objetivo da análise empírica foi compreender o nível de acessibilidade por meio da análise dos instrumentos de acessibilidade urbanos estabelecidos, os quais serão apresentados nos procedimentos metodológicos.

As pequenas cidades analisadas empiricamente são: a tradicional cidadezinha de Indianópolis, com seus aspectos peculiares; a cidade de Romaria, tradicional pelas festas religiosas, concentradas geralmente nos meses de janeiro e agosto; e a pequena cidade de Estrela do Sul, conhecida por seu contexto histórico-turístico e desbravador. No mapa 1 é possível observar a localização desses municípios.

Para tanto, a presente pesquisa ousa em elaborar, como apêndice, uma minuta de emenda constitucional, a ser encaminhada ao poder Legislativo Federal para análise e defesa da inclusão das pequenas cidades na política de acessibilidade e mobilidade urbana. Tal elaboração foi possível a partir das análises técnicas realizadas nos trabalhos de campo e na contraposição de toda legislação pertinente sobre a temática até a presente data, aliada ao universo populacional existente nas pequenas cidades. A população residente nessas, demandam as mesmas condições de acessibilidade e, acima de tudo, respeito aos seus direitos.

² Definição criada pelo IBGE e utilizada para fins estatísticos, não constituindo uma entidade política ou administrativa. A Mesorregião é uma subdivisão dos estados brasileiros que congrega diversos municípios de uma área geográfica com similaridades econômicas e sociais, que, por sua vez, são subdivididas em microrregiões (IBGE, 1990).

Procedimentos metodológicos

Para a realização do presente trabalho foram utilizados diversos procedimentos metodológicos, os quais serão descritos a seguir:

a) Levantamento bibliográfico, documental e dados estatísticos

Inicialmente, realizou-se o levantamento bibliográfico dos principais conceitos geográficos referentes às definições de cidades segundo os geógrafos clássicos.

A evolução da divisão territorial do Brasil foi abordada com o objetivo de mostrar que, somente após a Constituição Federal de 1988, os municípios ganharam autonomia para realizar as eleições diretas de prefeitos e vereadores, legislar sobre assuntos de interesse local, elaborar a própria Lei Orgânica, instituir e arrecadar impostos, prestar serviços, criar distritos, zelar pelo uso do solo urbano, além de outras competências. Porém, há municípios extremamente dependentes uns dos outros, evoluindo apenas em quantidade e deixando a desejar em qualidade de gestão e de autonomia.

Para a configuração do cenário atual e de toda a evolução no número de municípios brasileiros, o site do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) foi amplamente explorado. O objetivo foi coletar dados e organizá-los em gráficos e tabelas, de forma a representar essa configuração da evolução quantitativa dos municípios brasileiros no período compreendido entre os anos de 1872 (data do primeiro registro territorial no Brasil) e o ano de 2010 (último censo registrado).

A partir do levantamento de dissertações, teses e publicações diversas referentes às temáticas de pequenas cidades objetivou-se apropriar de informações pertinentes à importância e ao papel dessas na rede urbana.

Com a análise desses dados foi possível perceber a evolução do número de municípios por região e por estado. Paralelamente, o registro da evolução da população urbana e rural foi fundamental para ratificar a importância e a necessidade de políticas urbanas mais eficazes, uma vez que a maioria da população brasileira está fixada nas áreas urbanas. Percebeu-se que, no universo dos municípios brasileiros, os números mais significativos referem-se aos

chamados pequenos municípios. O autor Noronha (1996) defende em seus estudos que a tendência é justamente minimizar a criação de novos municípios, visto que a qualidade de vida e a suposta proximidade com os governos locais não ocorre na prática. Ousamos dizer que essa proximidade não ocorre sequer na teoria.

Levantamentos bibliográficos referentes ao direito à cidade foram fundamentais para nortear a pesquisa com foco nas PCD's (Pessoas com Deficiência) e pessoas com mobilidade reduzida (incluindo crianças, gestantes, politraumatizados, obesos, idosos e acidentados com recuperação temporária da mobilidade). De forma a compreender os termos, foram consideradas as conceituações sobre o que é Mobilidade, Mobilidade Reduzida e quem são as pessoas consideradas como PCD's, tomando como base as definições da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), NBR (Norma Brasileira) 9050 (ABNT, 2015) e Ministério das Cidades.

Foi realizado o levantamento sobre a legislação urbana brasileira e seus principais instrumentos ao longo dos anos. Assim, foram abordados os aspectos relacionados ao planejamento urbano contidos na Constituição Federal de 1988 e reafirmados pelo Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece as diretrizes gerais da política urbana, dando outras providências).

Para contrapor a análise bibliográfica à história da legislação urbana brasileira serão analisados os principais programas (chamados de sistemáticos) da SEMOB (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana) e seus conteúdos direcionados às cidades, formas de aquisição de recursos financeiros e pré-requisitos municipais para participação nos programas.

A Lei 12.587/2012, que dispõe da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi severamente analisada e pode-se concluir que sua gênese possui um caráter restritivo, pois estabelece a obrigatoriedade de elaboração dos planos para os municípios com mais de 20.000 habitantes. Na perspectiva da “restrição” populacional da lei, dados do IBGE (2010) foram explorados, com objetivo de mensurar as pequenas cidades em suas categorias.

O Estatuto da Inclusão (Lei nº 13.146/2015) e as novas recomendações da NBR-9050 (ABNT, 2015) fundamentaram as discussões acerca do direito à vida e da promoção da cidadania.

Partindo da escala nacional e regional para o recorte espacial do presente trabalho, foram apresentados e devidamente explorados os dados geográficos de todas as cidades da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Dentre esses, podem-se citar: contingente populacional, área territorial, densidade populacional e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano). A perspectiva foi compreender a área de estudo, de forma a evidenciar o universo das pessoas consideradas com Mobilidade Reduzida. É importante ressaltar que somente os dados referentes às pessoas idosas e com alguma deficiência física foram disponibilizados na plataforma do IBGE. Consideravelmente, os números apresentados podem ser maiores, uma vez que outras categorias de pessoas com mobilidade reduzida não foram quantificadas pelo referido instituto.

O traçado do desenho urbano das três cidades (que representam o objeto de estudo da presente pesquisa) também foi analisado, de modo a verificar se tais cidades possuem alguma configuração em comum na construção do seu espaço urbano ao longo do tempo. Mesmo com o desprovimento do transporte coletivo (grande variável no traçado urbano das cidades), devido à ausência de demandas e recursos financeiros, poderíamos nos questionar: será que os pequenos municípios e suas sedes administrativas não reconfiguraram seu tecido urbano? O arquiteto e urbanista Lúcio Costa (1998) enfatiza que a cidade é a expressão palpável da humana necessidade de contato, comunicação, organização e troca, numa determinada situação físico-espacial e num contexto histórico. As médias e grandes cidades constantemente reconfiguram seu desenho urbano buscando uma lógica mais racional em função do capital, mas o fator humano inevitavelmente acaba por ficar à margem da concepção das “novas morfologias”, simplesmente fundamentadas pelo “boom” do transporte, seja por qual meio for. É fato que os transportes são fundamentais para os deslocamentos de mercadorias entre as cidades, mas nessas os indivíduos também necessitam de acessibilidade, ou seja, da autonomia e da democracia nos deslocamentos (a pé, por bicicletas etc.).

b) Pesquisa de campo

O grande objetivo da pesquisa de campo foi mensurar o nível de acessibilidade e mobilidade em três pequenas cidades, contrapondo e indicando se, de fato, não há demandas

por autonomia em deslocamentos seguros. É preciso lembrar que os pequenos municípios ficaram de fora da obrigatoriedade dos Planos de Mobilidade Urbana.

Com base em NBR-9050 (ABNT, 2015) e no trabalho de Moreira e Ribeiro Filho (2012) foi realizado um mapeamento das principais categorias³ e instrumentos⁴ de acessibilidade em três pequenas cidades, objeto de análise dessa pesquisa: Indianópolis, Romaria e Estrela do Sul.

Segundo a NBR-9050 (ABNT, 2015), as Categorias de Análise de Acessibilidade podem ser definidas como o conjunto de objetos que podem ser abrangidos pelo conceito de acessibilidade. Essas categorias podem ser assim classificadas: a) Órgãos e instituições públicas; b) Estabelecimentos de Comércio e de serviços; c) Serviços de Saúde; d) Espaços Públicos; e) Terminais de Transportes, vias, calçadas e passarelas.

Já os Instrumentos de Acessibilidade são definidos como o meio pelo qual a pessoa com deficiência consegue acesso aos locais desejados com autonomia e segurança. Como exemplos podem-se destacar: a) Estacionamentos; b) Sinalização e informações; c) Elevadores; d) Corrimão e guarda-corpo; e) Corredores com espaço para circulação; f) Piso tátil; g) Recepção; h) Sala de espera com local reservado para PCD's; i) Banheiros; j) Barras de apoio; k) Portas.

Mapeadas as categorias e os instrumentos de acessibilidade, a próxima etapa foi configurar o Nível de Acessibilidade nas pequenas cidades objetos de estudo, identificadas as suas particularidades, especificidades e o que há em comum entre eles. O Nível de Acessibilidade foi classificado como: Acessível, Parcialmente Acessível e Não Acessível.

A grande questão não é comparar numérica e instrumentalmente os objetos de estudo, mas evidenciar a demanda por mobilidade e acessibilidade, de acordo com as necessidades das pessoas e o local onde residem. Particularidades essas que muitas vezes são ignoradas na elaboração dos projetos e leis municipais.

Para a pesquisa e investigação em campo foram definidas as principais categorias e subcategorias, diretamente vinculadas com o universo de Idosos e PCD's, nas quais foram avaliados os instrumentos e os níveis de acessibilidade, conforme o quadro 01:

³ As **categorias** podem ser definidas como os **lugares** nos quais as pesquisas serão realizadas. Esses lugares foram agrupados pela **função e serviços**, voltados para o público de pessoas com mobilidade reduzida. E para melhor identificar os instrumentos e seus níveis de acessibilidade, as categorias foram classificadas em **subcategorias**, as quais representam **lugares específicos conforme as funções e os serviços**.

⁴ Os **instrumentos** podem ser definidos como o **mecanismo** pelo qual as pessoas podem ter **acesso aos lugares**.

Quadro 1 - Categorias e subcategorias de análise conforme os instrumentos de acessibilidade

Categorias	Subcategorias	Categorias	Subcategorias
Órgãos públicos	Prefeitura Municipal	Serviços de saúde	Hospitais
	Câmara de Vereadores		Unidade de Pronto Atendimento - UPA
	Igreja Matriz		Farmácias
	Cartórios		Academia ao Ar Livre
Comércio e serviços	Agências bancárias	Espaços públicos	Praças
	Casas lotéricas		Vias Públicas
	Correios		Calçadas
	Mercados		Terminais Rodoviários

Elaboração e Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

Na Categoria Órgãos Públicos foram analisadas as subcategorias: Prefeitura Municipal, Câmara de Vereadores, Igreja Matriz e Cartórios. Na Categoria Estabelecimento de Comércio e Serviços, tem destaque as Agências Bancárias, as Lotéricas, os Correios e os Mercados. Na Categoria Serviços de Saúde destacaram-se: os Hospitais, as Unidades de Pronto Atendimento (UPA), as Farmácias e Academias ao Ar Livre. Na Categoria Espaços Públicos foram analisados os instrumentos de acessibilidade das Praças, das Vias Públicas, das Calçadas e Terminais Rodoviários.

Para cada categoria e subcategoria de análise foram definidos os seguintes instrumentos: Estacionamento, Sinalização e Informação, Rampas, Elevadores, Corrimão e Guarda-corpo, Corredores com espaço de circulação, Piso Tátil, Banheiros e Portas.

No caso da inexistência de um dos itens foram analisados espaços congêneres às principais categorias e subcategorias. Pode-se citar como exemplo: na ausência de um cartório, outro espaço público foi analisado, como a casa da cultura.

Concluída a etapa de verificação dos níveis de acessibilidade nas categorias analisadas elaboraram-se gráficos e tabelas para ilustrar os resultados e elucidar a discussão do último capítulo, que disserta sobre a cidade inclusiva, autônoma e democraticamente acessível.

Apresentamos no quadro 02, o modelo de planilha para avaliação dos níveis de acessibilidade, aplicada para cada uma das categorias e subcategorias, por meio da avaliação e análise dos instrumentos de acessibilidade, presentes ou ausentes, nas pequenas cidades. Os níveis de acessibilidade foram classificados em: Acessível, Parcialmente Acessível e Não Acessível. Para cada nível foi estabelecido um parâmetro por cores, com objetivo de mensurar

as informações coletadas, permitindo a elaboração de gráficos e análises qualitativas das categorias e subcategorias, objeto de estudo em cada cidade.

Quadro 2 - Modelo de planilha para avaliação dos níveis de acessibilidade nas categorias e subcategorias pesquisadas (2016)

Município	Categoria	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Observações
				Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
			Estacionamento					
			Sinalização e Informação					
			Rampas					
			Elevadores					
			Corrimão e Guarda corpo					
			Corredores					
			Piso Tátil					
			Banheiros					
			Portas					
			Estacionamento					
			Sinalização e Informação					
			Rampas					
			Elevadores					
			Corrimão e Guarda corpo					
			Corredores					
			Piso Tátil					
			Banheiros					
			Portas					
			Estacionamento					
			Sinalização e Informação					
			Rampas					
			Elevadores					
			Corrimão e Guarda corpo					
			Corredores					
			Piso Tátil					
			Banheiros					
			Portas					
			Estacionamento					Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015)
			Sinalização e Informação					
			Rampas					
			Elevadores					
			Corrimão e Guarda corpo					
			Corredores					
			Piso Tátil					
			Banheiros					
			Portas					

c) Questionamento semiestruturado

Pretendeu-se verificar junto aos representantes do Ministério das Cidades porque as ações do governo federal não abrangem as pequenas cidades. A busca pela investigação do motivo da delimitação de 20.000 habitantes para a obrigatoriedade de elaboração dos planos de mobilidade será uma constante. Mesmo que não haja a devida justificativa por parte do governo federal, acredita-se que um importante questionamento junto aos órgãos executivos será realizado. Espera-se que, em algum momento da construção/revisão da legislação urbana brasileira, o fato de a maioria dos municípios brasileiros ficar à margem do novo instrumento de política urbana seja lembrado e repensado.

As técnicas metodológicas foram baseadas no grande objetivo que é analisar as condições de acessibilidade e mobilidade nas pequenas cidades, à luz dos instrumentos de gestão urbana, da NBR-9050 (ABNT, 2015) e da “Nova” Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012.

Embora todo o processo histórico brasileiro voltado para o advento do automóvel e de todo o conjunto de “costumes” populares, “adquiridos” (*muito mais no sentido de imposição...*) ao longo dos anos pelo processo de construção das cidades e até mesmo da globalização, acredita-se que a presente pesquisa possa despertar uma análise e discussão, um pensar e agir diferente sobre cidades voltadas prioritariamente para pessoas. Consideramos a necessidade de se incluir todas as categorias de pessoas com mobilidade reduzida, independente do contingente populacional.

As pequenas cidades são a maioria no Brasil e, nesse contexto, necessitam de zelo e políticas públicas eficazes voltadas aos cidadãos que nelas vivem.

Capítulo 1



A pequena cidade: conceitos e temas



1.1 - Conceitos clássicos: discutindo a pequena cidade

A questão urbana apresenta-se como uma discussão contemporânea e está presente na maioria dos veículos de comunicação. Apesar dessa presença, a análise da questão voltada para a cidade não é algo tão recente assim.

A cidade pode ser definida como o lugar no município delimitado, onde se encontram a sede do governo municipal, a câmara dos vereadores, o comércio, a indústria, as residências, a concentração do trânsito de veículos e as pessoas que optaram por viver naquela localidade. Porém, entender esse local e todas as suas relações e inter-relações é uma atividade complexa.

Melo (2008), em seu estudo sobre as pequenas cidades, estabelece que a temática tem sido, recentemente, pauta de reflexões em eventos científicos, dissertações e teses da área de Geografia. Apesar disso, há dificuldades na análise acerca do que é a pequena cidade e isso é decorrente de diversos fatores. Dentre esses, podem-se citar a fragilidade teórico-metodológica da referida ciência para o tratamento do tema e a grande diversidade que marca a realidade socioespacial brasileira. Há pequenas cidades com atividades econômicas e agropecuárias bastante intensas, ao passo que existem outras que exercem o papel das chamadas “cidades dormitórios”, ao fornecerem grande contingente de mão de obra no período diurno para as cidades ou regiões limítrofes. A autora destaca também as pequenas cidades que apresentam características peculiares, as quais movimentam uma atividade econômica local, tais como as festividades religiosas, artesanais e turísticas.

Definir o urbano, a cidade e o município não é uma tarefa fácil. Entretanto, mesmo com inúmeros estudos nessas áreas, compreender cada conceito só será possível quando o homem se sentir parte desses espaços, com a concepção intrínseca de que as cidades são para pessoas e não necessariamente para veículos. É indiscutível a importância dos recursos naturais e dos deslocamentos intraurbanos para a promoção da vida e da própria dinâmica das cidades. O que não pode mais ocorrer é a negligência do ser humano com ele mesmo, nas cidades e pelas cidades.

Independente do tamanho, das funções e das formas dos centros urbanos, os mesmos surgiram por algum motivo, de forma espontânea ou para um fim. Mas, ao longo dos anos, a produção e a (re)produção dos espaços urbanos deram novas configurações, funções e formas às cidades. Surgiram novas cidades e novos municípios com escalas diferenciadas. Porém, o

fator humano, imensurável por sinal, ainda não foi compreendido e totalmente inserido na (re)construção das cidades e dos municípios.

Para compreender tais espaços, Santos (2008a) define categorias que podem ser aplicadas para a análise das cidades. São elas: a estrutura, o processo, a função e a forma. A *forma* é o aspecto visível e está relacionada ao arranjo ordenado de objetos, num dado espaço de tempo. A *função* sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma. A *estrutura* implica na inter-relação de todas as partes e no modo de organização ou construção. Já o *processo* pode ser definido como uma ação contínua que se desenvolve em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo e mudança. Assim, as cidades podem ter suas formas e funções modificadas com o passar dos anos, inclusive oscilando o percentual da população residente. E todas essas interações ocorrem em um espaço, com características intrínsecas, ora definidas como espaço rural, ora definido como espaço urbano.

Já partindo para a análise da microescala, das pequenas cidades objeto de estudo dessa pesquisa, Santos (2008b, p. 27), relata: “A cidadezinha constitui célula-máter que atende às necessidades de uma população; tais necessidades variam em função da densidade demográfica, das comunicações e da economia da região, bem como do comportamento socioeconômico de seus habitantes”.

Poderíamos nos questionar: o que é a pequena cidade, qual a sua importância e o seu papel na rede urbana?

Melo e Soares (2009) afirmam que o tema “pequena cidade” apresenta-se frágil do ponto de vista teórico-conceitual e metodológico, justamente pela priorização dos estudos nas áreas metropolitanas. Entretanto, as autoras também destacam que 83% dos núcleos classificados como cidade possuem população inferior a 20.000 habitantes. Assim, em função da significativa representatividade, as pequenas cidades merecem especial atenção.

Bacelar (2009) diz que o pontual tratamento científico das pequenas cidades no âmbito da Geografia fica evidenciado pela quase inexistência de formas de categorização dessas cidades na rede urbana que se criou e se cria no Brasil.

Assim, a definição de pequena cidade varia de acordo com pesquisadores e institutos de pesquisa. Lamentavelmente, no nível municipal os municípios e cidades são classificados conforme o contingente populacional e aspectos socioeconômicos (como condições de saúde, escolaridade, saneamento, dentre outros) são deixados à margem, sobretudo quando se trata de repasses financeiros. O referido autor ainda defende que nas pequenas cidades parece

haver um “mito”, pois essas são reconhecidas como o lugar sem problemas, sem caos ou sem alguma urgência a ser resolvida. Ora, numa análise qualitativa, sabe-se que não é bem assim. Afinal, é possível encontrar nas pequenas cidades óbices considerados tenebrosos do ponto de vista da governabilidade, no que se refere ao atendimento das demandas públicas dessa ou daquela pequena localidade.

Segundo Bacelar (2005), para a análise da pequena cidade, é necessário compreender o município e ainda mais a zona rural do mesmo. Isso porque, atualmente, muitos municípios brasileiros não possuem a dinâmica latente que possuíam a exemplo de vários localizados na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Do ponto de vista da geografia humana, a pequena cidade não pode continuar a ser assim classificada tomando-se como critério único e exclusivo o contingente populacional. É necessário destacar que importantes institutos de pesquisa ainda adotam tal critério. O IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada) classifica a pequena cidade/ município como a localidade com população inferior a 50.000 habitantes. Por outro lado, o IBGE classifica as cidades entre faixas populacionais, conforme as ordens de grandeza: a) Até 5.000, b) de 5.001 até 10.000, c) de 10.001 até 20.000, d) de 20.001 até 50.000, e) de 50.001 até 100.000, f) de 100.001 até 500.000 e g) Mais de 500.000 habitantes. Contudo, qual seria, de fato, a faixa populacional de classificação da pequena cidade?

Azevedo (1970) realizou estudos sobre hierarquia urbana no Brasil e adotou o critério demográfico. As cidades foram agrupadas em pequenas (com população urbana superior a 5 mil habitantes e inferior a 30 mil); médias (com população urbana superior a 30 mil e inferior a 100 mil) e grandes (com população urbana superior a 100 mil e inferior a 500 mil habitantes).

Fresca (2010) considera que, para se caracterizar uma cidade como sendo pequena, é necessário entender sua inserção em uma dada rede urbana ou região, com objetivo de contextualização socioeconômica e evitando que as pequenas cidades sejam simplesmente igualadas pelo contingente populacional. A autora ainda destaca que as pequenas cidades ainda são responsáveis por atender parcela significativa da população brasileira em termos de bens e serviços imediatos a seus habitantes e à região em que está inserida.

Carlos (1994) defende a constante modificação das cidades pelos cidadãos e por suas relações, questões estas que deveriam ser levadas em consideração além do universo populacional.

A cidade, através do trabalho humano, transforma-se constantemente e, como decorrência, modifica a vida do cidadão, seu cotidiano, suas perspectivas, desejos e necessidades, transforma as relações com o outro e suas relações com a cidade redefinindo as formas de apropriação e o modo de reprodução (CARLOS, 1994, p. 91)

Nessa perspectiva, Corrêa (1999, p. 48) defende a refuncionalização das pequenas cidades para sua inserção na rede urbana. Nas palavras do autor:

[...] ao que tudo indica, a refuncionalização das pequenas cidades se realiza por meio de duas possibilidades maiores. A primeira diz respeito à perda, relativa ou absoluta, de centralidade, acompanhada em muitos casos pelo desenvolvimento de novas funções não centrais e ligadas diretamente à produção no campo. Essa refuncionalização deriva de uma combinação de manifestações da globalização em que alterações na circulação em geral e no processo produtivo da hinterlândia da pequena cidade desempenham papéis primordiais.

No que diz respeito às mudanças na circulação, Ullman (1959) já se referia, com base nos estudos realizados nas décadas de 20 e 30 pelos sociólogos rurais norte-americanos, ao fato de a introdução e difusão do automóvel ter redefinido funcionalmente os pequenos centros urbanos, não os eliminando, isto é, não atuando no sentido de eles perderem a sua razão de ser, ainda que, no processo, os centros maiores, mais distantes entre si, fossem beneficiados, tornando-se mais acessíveis. No Brasil, a difusão do automóvel, ainda que menos intensa e muito variável espacialmente, aparentemente teve o mesmo impacto, especialmente em áreas onde a densidade de pequenos centros vinculava-se, em parte, a uma restrita acessibilidade.

Em seu texto “As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural”, Corrêa (2011) defende que as mesmas possuem importante papel e fazem parte de uma rede. Entretanto, não podem ser entendidas somente como um núcleo de povoamento, mas podem ser melhor definidas em termos de grau de centralidade do que em termos de tamanho demográfico.

Paralelo ao processo de refuncionalização das pequenas cidades, Alves et al (2008) dissertam que houve a formação de várias pequenas cidades, as quais se multiplicaram pelo território nacional. Algumas surgiram como centros de importância local, dada as condições regionais de interligação com a economia nacional e o desenvolvimento de atividades produtivas específicas; ao passo que outras se originaram como localidades nas quais a infraestrutura é bastante precária, sendo que sua origem está ligada às possibilidades deixadas pelas leis que regem a criação de municípios e cidades no país.

Enquanto muitos autores tentam categorizar as cidades pelo volume populacional, George (1968, p. 745) definiu a pequena cidade como:

o agrupamento denso de habitações no interior do qual todos os deslocamentos, se fazem a pé, cujos limites podem ser atingidos, de um ponto qualquer da superfície edificada, em menos de 20 minutos de marcha e onde o recurso para os transportes públicos diz respeito às relações com o exterior.

É interessante ressaltar como esse estudioso, ainda em 1968, já falava sobre as chamadas “cidades compactas”, nas quais a proximidade dos serviços à residência possibilitam os deslocamentos a pé e dispensam o uso exacerbado do automóvel, podendo elevar a qualidade de vida da população em termos de sustentabilidade ambiental e mobilidade urbana.

É denominador comum que as cidades, independente do contingente populacional, possuem demandas específicas e necessitam se reconstruir para manter a sua dinâmica e sua inserção na rede urbana. Entretanto, o “fator humano”, agente construtor dos pequenos e grandes espaços urbanos, continua não sendo levado em consideração na tomada de decisões e argumentações do seu próprio espaço de vivência. A cidade é, pois, um lugar de convívio das pessoas, mostrando-se ambígua e complexa (Corrêa, 1995), necessitando de reestruturações para as infinitas interações humanas, rurais e urbanas, locais e regionais, dentre outras.

O arquiteto Lúcio Costa (1995, p. 91) dizia que: “a cidade é a expressão palpável da humana necessidade de contato, comunicação, organização e troca, numa determinada situação físico-espacial e num contexto histórico”.

Há que se ressaltar que existem mecanismos de mudança de postura e de legislações, de forma a qualificar as cidades e não somente criar novos municípios com objetivos meramente financeiros e de interesses indevidos. O próximo tópico irá discutir acerca do panorama da evolução quantitativa dos municípios brasileiros.

1.2 - Os municípios brasileiros: panorama da evolução quantitativa

A dinâmica territorial brasileira perpassou por importantes mudanças, seja de ordem físico-geográfica ou mesmo alterações no sistema de legislação. O IBGE (2011) publicou importante documento que registra a evolução da divisão territorial do Brasil, compreendida entre os anos de 1872 a 2010, destacando as reconfigurações dos limites das unidades federativas. Essas são atualmente compostas por 26 Estados, pelo Distrito Federal e por 5.570 municípios. Porém, ao longo da história do país, o território brasileiro nem sempre foi assim.

Historiadores afirmam que a primeira forma de divisão territorial no Brasil foram as Capitanias Hereditárias, reconfiguradas com o passar dos anos pelas formas de governo local.

Somente em 1889, com a Proclamação da República, é que as Capitânicas foram elevadas a categoria de Estados, compondo assim 20 Estados e o Distrito Federal. Mas, o território brasileiro continuou a sofrer alterações ao longo de todo o século XX. Como exemplo pode-se citar: na década de 1940, o então presidente Getúlio Vargas desmembrou os extensos Estados do Amazonas e Pará em outros cinco novos territórios (Guaporé, Amapá, Ponta Porã, Iguaçu e Rio Branco), com o único objetivo de aumentar a vigília das fronteiras.

Guerra (2011) afirma que a promulgação da Carta Constitucional de 1988 constituiu um instrumento legal para a atual configuração do Brasil, principalmente a nível estadual, cujas dificuldades administrativas eram consideráveis. Com a comunhão das esferas de governo estadual e federal, a governabilidade do território ganha forças.

Porém, dentro e entre os limites das Unidades da Federação, ocorreram alterações territoriais a partir do desmembramento ou remembramento de terras, aumentando assim o número de municípios. Todavia, o território ganha força organizacional:

Critérios mais rígidos e únicos para que novos municípios em todo o país fossem emancipados, foram estabelecidos pela Lei Complementar nº 1, de 9 de novembro de 1967, o que, em alguma medida, explica o pequeno surgimento de novas unidades municipais durante sua vigência. Para que um novo município fosse criado era necessário que a área pretendida dispusesse de população superior a 10 mil habitantes; 10% dos quais eleitores; cinco milésimos da receita estadual oriunda de impostos; e que houvesse ao menos 200 casas no aglomerado que abrigaria a futura sede municipal. Todos esses requisitos deveriam ser comprovados sem que o (os) município(s) de origem deixasse(m) de possuí-los (SILVA; LIMA, 2011, p. 17).

Respalado pela Constituição Federal de 1988, os municípios ganham autonomia para realizar as eleições diretas de prefeitos e vereadores, legislar sobre assuntos de interesse local, elaborar a própria Lei Orgânica, instituir e arrecadar impostos, prestar serviços, criar distritos, zelar pelo uso do solo urbano, além de outras competências.

E hoje, quantos municípios estão realmente estabelecidos, com a infraestrutura adequada? Considerando que a criação de um município é ato político-administrativo, será que os existentes possuem condições de se estabelecerem sem grandes demandas que necessitam do auxílio de municípios vizinhos ou do Estado?

A evolução do número de municípios no Brasil, independente de sua grande extensão territorial, foi quantificada pelo IBGE. O primeiro recenseamento ocorreu somente a partir do ano de 1872 e cobriu todo o território nacional. O Gráfico 1 mostra a evolução do número de municípios no período 1872 a 2010.

Gráfico 1 - Brasil: evolução do número de municípios (1872-2010)

Fonte: Brasil (2010); IBGE (2013)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

O gráfico 01 evidencia o aumento considerável do número de municípios brasileiros no período de 1950 a 1970. Possivelmente, tal fato está ligado às ações e planos governamentais, como a construção da Nova República Federativa do Brasil (que migrou a capital nacional, antes localizada na área litorânea, para o Planalto Central), ao surgimento das novas rodovias e à estratégia de povoamento do país. Após 1988, a Constituição Federal impulsiona o fenômeno. Contudo, há certa estabilização no número de municípios nos últimos dez anos. A Tabela 1 retrata a distribuição atual dos 5.570 municípios brasileiros, conforme as Grandes Regiões e Estados.

Tabela 1 - Brasil: números de municípios por regiões (2015)

Grandes Regiões e Estados	Número de municípios
Norte	450
Rondônia	52
Acre	22
Amazonas	62
Roraima	15
Pará	144
Amapá	16
Tocantins	139
Nordeste	1.794
Maranhão	217
Piauí	224
Ceará	184
Rio Grande do Norte	167
Paraíba	223
Pernambuco	185
Alagoas	102
Sergipe	75
Bahia	417
Sudeste	1.668
Minas Gerais	853
Espírito Santo	78
Rio de Janeiro	92
São Paulo	645
Sul	1.191
Paraná	399
Santa Catarina	295
Rio Grande do Sul	497
Centro-Oeste	467
Mato Grosso do Sul	79
Mato Grosso	141
Goiás	246
Distrito Federal	1
Total	5.570

Fonte: IBGE (2015)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

Analisando a Tabela 1 é possível perceber que as regiões Nordeste e Sudeste possuem a maior quantidade de municípios, seguidas das regiões Sul, Centro-Oeste e Norte. Poderíamos questionar: Como surgem os municípios? Quais os critérios de emancipação? Quais as vantagens e desvantagens de criação de municípios?

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 estabelece em seu artigo 18, parágrafo 4º que:

A criação, incorporação, fusão e o desmembramento de municípios far-se-ão por lei estadual, dentro do período determinado por lei complementar federal, e dependerão de consulta prévia, mediante plebiscito, às populações dos Municípios envolvidos, após a divulgação dos estudos de viabilidade Municipal, apresentados e publicados na forma da lei (BRASIL, 1988, p. 13).

Entretanto, Shikida (1998) explicita que os critérios para o processo de emancipação variam conforme as prerrogativas das Assembleias Estaduais, chegando a depender, lamentavelmente, de propostas e troca de favores por votos futuros entre políticos. Nesse sentido, o autor afirma que: “[...] deixar a decisão de se criar municípios sob a responsabilidade estadual pode ser danosa para o orçamento público, pois políticos podem se utilizar da criação de municípios para aumentar o montante de repasses para seu estado [...]” (SHIKIDA, 1998, p. 12).

Além da “suposta e vaidosa” emancipação financeira municipal, fato esse bastante discutido entre a população e novos gestores municipais - que acreditam ocorrer melhores e maiores índices de arrecadação - Bremaeker (2001) afirma que, por uma análise micro da própria população interessada, essa acredita estar mais próxima da gestão do “novo território”, o que não ocorria no município de origem. Pesquisas do IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal) concluíram que os principais motivos que levaram à criação dos municípios foram: O Descaso da administração do município de origem, A Existência de forte atividade econômica local, A Grande extensão territorial do município de origem e O Grande aumento da população local.

Apesar da dicotomia de opiniões sobre a criação ou não de novos municípios, Noronha (1996) enfatiza os casos particulares de criação de municípios. O autor alerta para a busca de soluções sobre algumas questões referentes à distribuição do FPM (Fundo de Participação dos Municípios)⁵, de modo a não afetar as atividades financeiras do município de origem e, principalmente, em apoiar o reconhecimento da legitimidade de movimentos populares organizados, que são a base do processo de criação de municípios no Brasil: “Há novos Municípios de todos os tipos, preponderantemente urbanos ou rurais, grandes ou pequenos, populosos ou não. Comum a todos apenas o desejo de seus moradores em serem melhor

⁵ O Fundo de Participação dos Municípios é uma transferência constitucional (CF, Art. 159, I, b) da União para os Estados e o Distrito Federal, composto de 22,5% da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A distribuição dos recursos aos Municípios é feita de acordo com o número de habitantes, onde são fixadas faixas populacionais, cabendo a cada uma delas um coeficiente individual. Os critérios atualmente utilizados para o cálculo dos coeficientes de participação dos Municípios estão baseados na Lei n.º. 5.172/66 (Código Tributário Nacional) e no Decreto-Lei n.º 1.881/81. (Fonte: <http://www.fazenda.mg.gov.br/governo/assuntos_municipais/repasse_receita/informacoes/fpm.htm>. Acesso em: dez. 2015.)

atendidos pelo poder público (NORONHA, 1996, p. 1). Enfim, há diversas discussões sobre as vantagens e desvantagens na criação de um município.

A tabela a seguir apresenta, com base no IBGE (2015), o panorama quantitativo de municípios conforme as faixas populacionais. O referido instituto ainda não possui uma definição/classificação clara sobre o que é pequeno, médio e grande município.

Tabela 2 - Brasil: classificação de municípios por faixas populacionais (2000-2010)

Classificação dos municípios por faixas populacionais	Nº de municípios (Censo 2000)	Nº de municípios (Censo 2010)
Até 5.000	1.382	1.243
De 5.001 até 10.000	1.308	1.216
De 10.001 até 20.000	1.384	1.383
De 20.001 até 50.000	963	1.080
De 50.001 até 100.000	299	348
De 100.001 até 500.000	194	261
Mais de 500.000	31	39
Total	5.561	5.570

Fonte: IBGE (2015)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

A Tabela 2 quantifica os municípios brasileiros segundo uma classe populacional já estabelecida pelo IBGE, comparando os números durante dez anos de intervalo do Censo Demográfico (2000-2010).

Atentando-se para a classificação populacional que categoriza os municípios brasileiros, a representatividade daqueles considerados “pequenos” é maior. Ou seja, do total dos atuais 5.570 municípios brasileiros e somando-se as três primeiras faixas populacionais (Tabela 2), tem-se um total de 3.842 municípios, os quais são considerados municípios pequenos em grande parte da revisão bibliográfica desse trabalho.

Diante de tal fato, questiona-se: porque a maioria de municípios sempre ficou à margem da obrigatoriedade de elaboração de importantes planos e projetos urbanos? Tal indagação será melhor detalhada no capítulo 2, que discute acerca dos principais instrumentos de gestão urbana brasileira.

O número total de habitantes, mesmo sendo considerado parâmetro primordial na classificação das cidades, ainda possui seu tratamento meramente quantitativo, sendo deixada

de lado a qualidade de vida dos mesmos. Nesse sentido, Campos Filho (2001, p. 136) trouxe importante discussão sobre as dimensões da reforma urbana, pautada na qualidade:

A humanização das cidades só será obtida com o progressivo controle, pelos cidadãos, da ação do Estado, fazendo-a voltar-se para a produção de benefícios para a sociedade. Tais benefícios, se obtidos de forma isolada, desconectada da visão entrelaçada dos problemas, criam uma ilusão de solução e só agravam as distorções da sociedade, afetando a todos.

Ora, se o objetivo da criação de novos municípios é aproximar o governo de seus cidadãos, por que ainda as necessidades da população não estão sendo praticadas a contento? A questão não é quantidade, mas sim a qualidade de vida e o direito à cidade com dignidade, cidadania e inclusão social. O tópico a seguir irá discorrer sobre a inclusão como premissa à cidadania.

1.3 - A inclusão como premissa à cidadania

Os conceitos de inclusão e cidadania podem parecer simples na teoria, mas na prática suas concretizações são complexas do ponto de vista da garantia dos direitos e da igualdade. Isso porque perpassam por inúmeros aspectos legais, institucionais, políticos, públicos, pela disposição de recursos financeiros e pelos próprios seres humanos. Nesse contexto, Faleiros (2006, p. 12) aponta que:

A inclusão e a cidadania são processos complexos, históricos, diversificados, de mobilidade, de redução da desigualdade, da polarização, da assimetria, das formas desiguais de implicação dos sujeitos, e de afirmação da identidade, da segurança, do trabalho, da efetivação dos direitos, da criação de oportunidades, da formação de conhecimentos, competências e habilidade, do fortalecimento dos laços sociais, do respeito, da vida digna, de justiça, do empoderamento, do acesso a ativos e à renda, do respeito à diversidade, à cultura e à vida social e comunitária.

Os conceitos de cidadania e inclusão são, ao longo dos tempos, conceitos indivisíveis, complementares e fraternais.

No âmbito jurídico, a cidadania é tratada como ideia dinâmica e não estática, pois o conceito foi se renovando à medida que as transformações históricas e sociais mudaram paradigmas e ideologias.

Melo (2013) apresenta a evolução do conceito de cidadania, desde a derivação da palavra até o século XX. O autor explica que a derivação da palavra *cidadania* vem do *latim-*

Civitas, que significa cidade, restringindo a participação de algumas pessoas na sociedade. Cidadão era aquele que vivia na cidade, excluindo, assim, a população que não vivia nos centros urbanos. Contudo, na Idade Média muda-se o foco para as questões religiosas, segmentando a sociedade em classes e estabelecendo os respectivos privilégios, deixando de lado o conceito de cidadania. Na era do Iluminismo se desperta o ideal de Liberdade, com base nas reflexões de filósofos. Porém, a sociedade ainda se apresentava bastante fragmentada. Somente nos séculos XIX e XX houve a retomada dos conceitos de cidadania com as Revoluções Francesa e Americana, as quais buscavam os ideais de liberdade e igualdade por meio de lutas sociais e maior participação política da sociedade. Nas palavras do referido autor:

Cidadania no conceito moderno deixa de ser apenas o direito destinado ao indivíduo de participar ativa e passivamente do processo político. É mais que isto, é também o dever do Estado para com cidadão, dever de ofertar o mínimo existencial para garantir-lhe a dignidade [...]. Cidadania implica em vivência na sociedade, na construção de relações, na mudança de mentalidade, na consciência e reivindicação dos direitos, mas também no cumprimento dos deveres. Isto não se aprende com teorias, mas na luta diária, nos exemplos e principalmente com a educação de qualidade, grande propulsora para que o indivíduo possa desenvolver suas potencialidades e conscientizar-se de seu papel social que pode e deve fazer a diferença na construção de uma sociedade mais justa, livre e solidária (MELO, 2013, p. 6)

Na perspectiva de construção de uma sociedade mais justa, o conceito de inclusão vem complementar a consolidação da cidadania, que se definiu na garantia dos direitos e deveres dos cidadãos de uma sociedade em constante construção e transformação. Dellani e Moraes (2012, p. 1) atestam que:

A discussão sobre inclusão social é de grande importância em nossa sociedade, por estarmos vivendo em uma época em que o respeito à diversidade e a garantia ao direito à participação social de cada pessoa, o respeito às suas características (de gênero, étnicas, socioeconômicas, religiosas, físicas e psicológicas), têm emergido como uma questão ética, promovendo a reivindicação por uma sociedade mais justa e igualitária.

Estar incluso é fazer parte de um conjunto, o qual pode não estar preparado para atender a diversidade dos “inclusos”. O termo inclusão vem ganhando espaço nos estudos, publicações, ações e políticas públicas devido ao maior entendimento sobre a exclusão, que se opõe à inclusão. Logo, se existem cidadãos excluídos e à margem da sociedade, os mesmos não foram inclusos por diversos fatores, tais como: o processo econômico; a ausência de instruções e de planejamento familiar; a falta de apoio familiar e de acesso à informação, ao estudo, ao lazer, à cidade e à cidadania.

No intuito de minimizar o processo de exclusão social, atualmente, o conceito de inclusão vem sendo disseminado na mídia e nas políticas públicas de diversas áreas. Fala-se de inclusão social com o objetivo de garantir os direitos aos cidadãos na escola, incluindo as crianças especiais e aquelas que não tiveram acesso escolar no tempo devido. Incentivam-se a adoção de famílias carentes para assistência e promoção na sociedade. São criados e promovidos programas de contratação de pessoas com deficiência física nas grandes e médias empresas. No comércio local há significativa contratação de jovens ainda em fase de conclusão de curso, com objetivo de inseri-los no mercado de trabalho, de forma a adquirir experiência e habilidades antes do emprego formal. Renovam-se e revisam-se leis que normatizam as edificações públicas e urbanas estabelecendo novas medidas e normas técnicas para melhorar os acessos aos locais.

O conceito inclusão também está bastante relacionado com as pessoas com restrições de mobilidade, como os idosos e os deficientes físicos, mesmo sabendo que eles são apenas uma representação da diversidade humana: “a realização plena dos direitos humanos e a inclusão social das pessoas com deficiência é condição fundamental para o desenvolvimento nacional e pleno exercício da cidadania” (ONU, 2013, p. 2).

A ONU (2013), em publicação intitulada “A Inclusão Social e os Direitos das pessoas com Deficiência no Brasil: uma agenda de desenvolvimento pós-2015”, estabelece como desafio a inclusão social. Reconhece que o país, por intermédio do governo, vem apresentando medidas para a inclusão dos cidadãos e a garantia de seus direitos. Segundo o referido relatório, a partir da criação da Secretaria de Direitos Humanos (SDH) e da Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos das Pessoas com Deficiência (SNPD), em concomitância com o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE), com a atuação do Ministério Público e defensorias públicas, foi possível ampliar as ações de inclusão social. Contudo, é preciso repensar as inter-relações entre família, comunidade e os serviços públicos necessários e desejados.

Nesta necessidade de repensar as relações, Sposati (2000) relata que o cidadão não conhece a geografia da cidade nem a estuda na escola. O território não é identificado como condição efetiva de distribuição dos acessos, da riqueza e das condições de vida da população. Diante dessa realidade, como o cidadão pode solicitar e reivindicar suas reais demandas na cidade em que vive? Até então, muitas informações não foram devidamente disseminadas para a sociedade, de forma proposital e para garantir o domínio do Estado sobre a mesma em

épocas passadas. Porém, isso vem gradativamente mudando a cada dia. Ao longo das revoluções e conquistas populares, o Estado deixa de ser protagonista e perde espaço para a sociedade civil e os movimentos sociais organizados, os quais reivindicam mais informações e ações do Estado. Gorczewski e Martin (2011, p. 207-208) destacam que:

Cidadania pressupõe, então, um conceito de participação, pois que não se concebe a figura do cidadão passivo. Ademais, a perda de poder e do protagonismo do Estado contemporâneo não significa que aumente automaticamente o dos indivíduos; outras instâncias assumirão o espaço se não houver um comprometimento da cidadania através de uma radical e profunda participação em todos os assuntos que lhes dizem respeito.

Retomando o conceito preliminar de cidadania, o qual se referia a quem vivia na cidade, e após a análise de todos os aspectos trabalhados anteriormente ousamos dizer que as premissas maiores para uma cidade inclusiva são: a verdadeira consolidação da inclusão social, da garantia dos direitos de todos os cidadãos, da participação popular e da própria cidadania. A ética profissional e individual de todos os agentes de uma sociedade devem permear todas as ações de reestruturação e planejamento das cidades, independente do seu universo populacional. Por mais que esse desejo esteja longe da realidade brasileira, é fundamental recomendar.

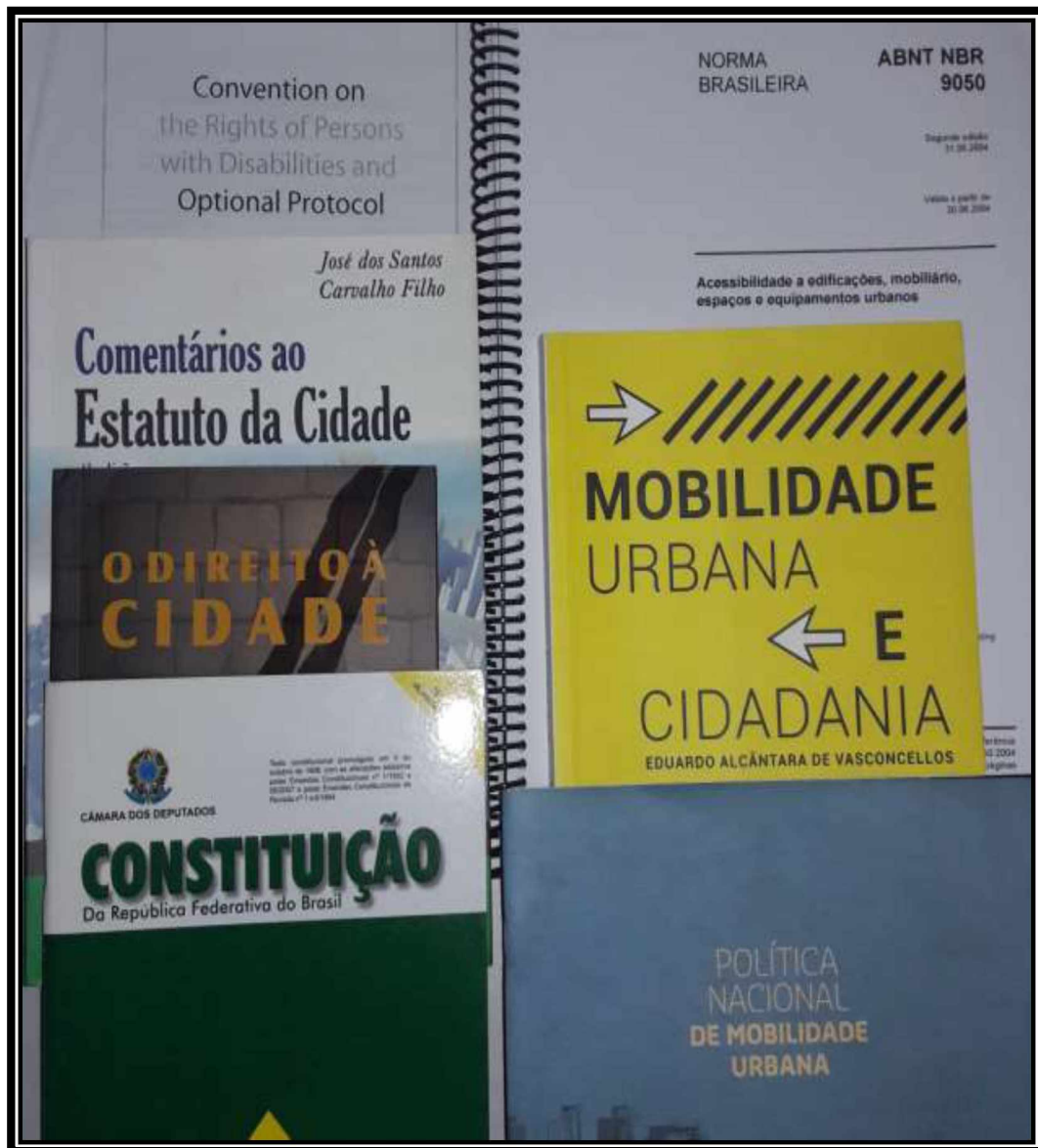
Saloojee (2003, p. 24) afirma que:

A inclusão social envolve um compromisso da sociedade para a igualdade de oportunidade que garante que todos os membros da sociedade sejam fornecidos com a oportunidade de desenvolver os seus talentos e capacidades e obtenham bens e serviços sem qualquer tipo de discriminação.

Se a cidadania remete às cidades, é preciso que haja inclusão, planejamento, políticas, ações e igualdade também nas pequenas cidades. Mesmo em menor número, os cidadãos também estão presentes nos pequenos núcleos urbanos e carecem de atenção e dignidade.

Apesar da existência de uma vasta coletânea de legislações, estabelecendo direitos e deveres dos cidadãos, apresentadas no capítulo dois, a prática e a real efetivação destes mesmos direitos e deveres ainda não são concretizados de modo a garanti-los. É fundamental que o cidadão conheça a legislação e cumpra seus deveres de modo a solicitar, com propriedade, os seus direitos.

Capítulo 2



Legislação Urbana e o direito à cidade: Dos instrumentos de planejamento das cidades à Política Nacional de Mobilidade Urbana

Nunca é demais repetir que não é por falta de planos e nem de legislação urbanística que as cidades brasileiras crescem de modo predatório.

Erminia Maricato.

Baseado na citação de Maricato, este capítulo tem como objetivo retomar a discussão das principais legislações brasileiras voltadas para a temática da cidade, do planejamento urbano e das ações federais.

Historicamente, a gestão urbana no Brasil tem a denominação de “desordenada” ou sem planejamento. Porém, é preciso considerar que tal conceituação não se aplica a todas as cidades. As teorias, as leis e os decretos existem na maioria das cidades, sendo que o diferencial consiste no modo como as ações e execuções dos planos ocorrem, os quais não consideram as especificidades de cada região, município ou cidade. Além disso, as restrições financeiras também são óbices primários na maioria das cidades, além de outros inúmeros impasses.

Durante os anos de 1956 a 1961, o governo do presidente Juscelino Kubitschek apresentou o seguinte programa de gestão: “Vamos prosperar cinquenta anos em cinco”. Esse pode ser considerado um marco na configuração da questão urbana no Brasil, a qual ocorreu de forma acelerada e sem levar em consideração as devidas necessidades da população. Campos Filho (2001, p. 47) destaca que:

Atender ao direito mínimo do cidadão urbano, que é o de habitar com dignidade, está se tornando importante reivindicação política dos movimentos sociais urbanos... Outra reivindicação crescente é a de atender uma vida segura [...]. Acesso à educação, [...] A saúde tem que ser assegurada também.

No entanto, o atendimento concreto das condições de vida que esses direitos deveriam assegurar nas cidades é dificultado enormemente pela forma como está organizado o seu espaço, especialmente devido a especulação com a terra. E é dificultado também pelas estruturas político-administrativas que impedem o atendimento ao direito do cidadão de participar da gestão da sua cidade.

Vasconcelos (2012) explica que existem vários agentes e fatores que estabelecem o desenvolvimento urbano e suas relações com o transporte e trânsito. São eles: o sistema econômico e político do país; o Estado; a indústria automotiva; os capitais financeiro, industrial e comercial; os indivíduos; os sistemas de transportes e trânsito; os processos migratórios; o valor da terra e a dinâmica da economia. O autor defende que nessa interação de agentes e fatores podem ocorrer: intervenções e arbitragem nas questões de transportes; alterações das políticas de transportes pelos governantes nas renovações das eleições;

predominância da propriedade privada da terra urbana impactando no uso do solo urbano e uso da cidade e a presença e grandes empresas privadas operando e fazendo negócios nas áreas urbanas.

Consequentemente, tem-se a configuração de cidades cada vez mais complexas, predominando não mais a legislação, mas sim os interesses particulares, os quais fragmentam e tornam, a cada dia, as cidades mais excludentes. Realidade esta, que poderia ser minimizada caso as ações e políticas urbanas comungassem com o princípio da igualdade e o direito à cidade, condições estas presentes na legislação brasileira desde a Constituição Federal até os instrumentos de gestão urbana, apresentados nos próximos itens.

2.1 - A Constituição Federal, o Estatuto das Cidades, os Planos Diretores e o Direito Urbanístico

No Brasil, a promulgação da Constituição Federal de 1988 pode ser considerada como marco inicial do ordenamento (ou tentativa) da questão urbana e do direito à cidade. Logo no primeiro artigo “Dos Princípios Fundamentais” já se fala na garantia dos seguintes direitos: soberania, cidadania e dignidade da pessoa humana. Seguida dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, em seu artigo 3º tem-se: a construção de uma sociedade livre, justa e solidária; a garantia do desenvolvimento nacional; a erradicação da pobreza e da marginalização reduzindo as desigualdades sociais e regionais; e a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. Na prática, os princípios não são levados em consideração, comprometendo o chamado direito à cidade e culminando na marginalização de uma parte da sociedade, inclusive com a exclusão de muitos.

Do ponto de vista da Política Urbana, o Capítulo II, em seus artigos 182 e 183, estabelece parâmetros para o poder municipal gerir seu espaço urbano, de modo a garantir o bem-estar de seus habitantes e o desenvolvimento das funções sociais da cidade. Entretanto, nesse mesmo capítulo o parágrafo 1º estabelece a obrigatoriedade de elaboração de um Plano Diretor para cidades com mais de 20.000 habitantes, devendo esse ser o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Nessa perspectiva, novamente nos questionamos sobre a limitação para somente os municípios com mais de 20.000 habitantes serem obrigados a elaborar suas políticas urbanas. Até o presente momento, não foi possível obter as justificativas por parte da esfera federal, mediante questionamentos sobre esse parâmetro por meio de ofícios, e-mails e contatos telefônicos. Ao se analisar o Censo da década de 1980 fica evidente que a maioria dos municípios, desde a promulgação da Constituição Federal, ficou fora da Política Urbana, conforme mostra a Tabela 3.

Tabela 3 - Brasil: número de municípios e população por grupos de habitantes (1980)

Grupo de habitantes	Número de municípios	Número de habitantes
Até 2.000	56	88.183
De 2.001 a 5.000	610	2.228.112
De 5.001 a 10.000	957	7.069.211
De 10.001 a 20.000	1.114	15.937.703
De 20.001 a 50.000	872	26.728.931
De 50.001 a 100.000	240	15.937.465
Mais de 100.000.	142	53.160.968
Total	3.991	121.150.573

Municípios que seriam obrigados a elaborar o Plano Diretor	Total	Municípios que não seriam obrigados a elaborar o Plano Diretor	Total	Em 1980, a maioria dos municípios também estavam na faixa de menos de 20.000 habitantes.
	1.254		2.737	

Fonte: IBGE (1980)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

Mesmo com uma classificação de grupos de habitantes diferente da atual, desde os anos de 1980, caso a obrigatoriedade já estivesse vigente, a maioria dos municípios brasileiros também ficariam à margem da obrigação de elaboração dos Planos Diretores. Do total de 3.991 municípios, 2.337 não possuíam a demanda por discutir sua política municipal urbana. Sem uma justificativa plausível sobre a limitação populacional para a obrigatoriedade ou não de elaboração de planos diretores, se analisarmos os três últimos grupos de habitantes, é possível concluir que a maioria desses concentravam-se nas chamadas médias e grandes cidades. Tal configuração não mudou até os dias atuais e consideramos que não se pode excluir os pequenos municípios das políticas urbanas, pois neles há pessoas com os mesmos direitos e deveres perante a sociedade e a legislação.

Em um intervalo de 13 anos, a partir da data de promulgação da Constituição Federal, um novo instrumento de gestão urbana veio regulamentar as políticas urbanas: o Estatuto das Cidades.

O Estatuto das Cidades, Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e dando outras providências. Como destaque tem-se:

- A orientação para temas mínimos a serem trabalhados e contidos nos Planos Diretores;
- A garantia da gestão democrática da cidade, por meio da realização de audiências, reuniões, seminários, debates e consultas públicas com a participação da população municipal e regional;
- A garantia de que as propostas sejam inseridas no plano plurianual, na lei de diretrizes orçamentárias e no orçamento anual, como condição obrigatória de forma a incorporar as diretrizes e ações prioritárias;
- Inserção de instrumentos da política urbana como: Do parcelamento, edificação ou utilização compulsória; Do IPTU progressivo no tempo; Da desapropriação com pagamento em títulos; Da usucapião especial de imóvel urbano; Do direito de superfície; Do direito de preempção; Da outorga onerosa do direito de construir; Das operações urbanas consorciadas; Da transferência do direito de construir; Do estudo de impacto de vizinhança.

Além de todo o avanço de instrumentos pelo Estatuto das Cidades, a tabela a seguir ilustra a realidade baseada nos dados do Censo de 2010 do IBGE, no qual houve apenas a reconfiguração das classes de tamanho dos municípios. Contudo, mais uma vez a maioria dos considerados pequenos municípios ficou fora da obrigatoriedade de elaboração dos Planos Diretores.

Tabela 4 - Brasil: classes de tamanho da população dos municípios (2010)

Classes de tamanho da população dos municípios	Números de municípios por grandes Regiões Geográficas					Total Geral		
Regiões	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro Oeste			
Até 5.000	78	232	376	419	138	Não obrigados a elaborar Plano Diretor	1.243	3.842
De 5.001 a 10.000	81	357	389	279	110		1.216	
De 10.001 a 20.000	109	577	365	230	102		1.383	
De 20.001 a 50.000	112	445	289	157	77	Obrigados a elaborar Plano Diretor	1.080	1.728
De 50.001 a 100.000	44	122	107	54	21		348	
De 100.001 a 500.000	24	50	125	48	14		261	
Mais de 500.000	2	11	17	4	5		39	
Total	450	1.794	1.668	1.191	467	5.570		

Fonte: IBGE (2010).

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

O Estatuto das Cidades é considerado pelo chamado “Direito Urbanístico” como um dos seus pilares fundamentais, o qual se baseia no conjunto de normas destinadas a dispor sobre a ordenação da cidade e sobre a ocupação do espaço urbano de maneira justa e regular, procurando as condições melhores de edificação, habitação, trabalho, circulação e lazer (LIRA, 2011).

Ao tratar do Direito Urbanístico, Jardim (2011) afirma que a cidade não é somente a sede do município, mas o espaço onde se reproduzem as relações sociais, econômicas, políticas, culturais de uma determinada comunidade e onde se potencializa o pleno exercício do direito de cidadania. A autora ainda cita Nelson Saule Junior (1997), o qual define o Direito à Cidade de forma valiosa:

São os direitos inerentes às pessoas que vivem nas cidades de ter condições dignas de vida, de exercer plenamente a cidadania, de ampliar os direitos fundamentais (individuais, econômicos, sociais, políticos e ambientais), de participar da gestão da cidade, de viver num ambiente ecologicamente equilibrado e sustentável (JARDIM, 2011, p. 120).

A cidade não deveria ser excludente e sim altamente inclusiva, pois do ponto de vista da legislação, todos os parâmetros garantem o direito à cidade, à qualidade de vida, à sustentabilidade, à cidadania e à autonomia dos indivíduos em um espaço ordenado. Contudo, o que ocorre na prática? É fato que muitos municípios, ora elaboraram seus Planos Diretores

de forma rápida dentro do prazo estabelecido para não correrem o risco de perder recursos financeiros, ora não elaboraram em tempo hábil, deixando de receber importantes repasses da esfera federal.

O relatório “Pesquisa de Informações Básicas Municipais – MUNIC” (IBGE, 2013) ilustra a realidade brasileira da política urbana sobre os planos diretores: municípios que não são obrigados já elaboraram e os que são obrigados ainda não elaboraram. Outros já necessitam ser revisados, pois já completaram dez anos de sua elaboração e devem rever as novas dinâmicas das cidades (Tabela 5).

Tabela 5 - Brasil: relação de municípios e a elaboração dos Planos Diretores em 2012 (2013)

Classes de Tamanho da população dos municípios	Número de municípios	Com Plano Diretor		Elaborando o Plano Diretor
		Número de municípios	Revedo o Plano Diretor	Número de municípios
Até 5.000	1.298	328	58	222
de 5.001 a 10.000	1.210	352	76	207
de 10.001 a 20.000	1.388	474	139	278
de 20.001 a 50.000	1.054	900	266	94
de 50.001 a 100.000	327	318	124	4
de 100.001 a 500.000	250	248	110	1
Mais de 500.000	38	38	16	--
Total	5.565	2.658	789	806

Fonte: IBGE (2013).

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

Mesmo com os dados apresentados na tabela 05, os Planos Diretores são instrumentos norteadores da expansão urbana nas cidades e devem promover a participação popular e a publicidade em favor da coletividade, garantindo o que diz o artigo 40 do Estatuto das Cidades.

É fundamental que quando da elaboração e revisão dos Planos Diretos, a inserção dos aspectos de acessibilidade e inclusão social, antes não observados, sejam contemplados para a efetivação da cidadania, para a garantia do direito à cidade e pela construção de uma cidade para todos.

2.2 - O direito à cidade e a cidade para todos

A Carta Internacional dos Direitos Humanos reconhece e reafirma os direitos e deveres dos indivíduos e da sociedade para com o próximo. Lamentavelmente, ações ligadas à gestão pública urbana brasileira não abrangem a coletividade e a diversidade humana, evidenciando ainda mais a marginalização de uma parcela da população nos aspectos sociais, econômicos e culturais.

O artigo 1º da Declaração Universal dos Direitos do Homem, proclamada em 1948, estabelece que todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e em direitos, dotados de razão e consciência, devem agir uns para com os outros em espírito de fraternidade. Entretanto, a história e a cultura de cada país ao longo dos tempos não tinham, e ainda há alguns países que não tem o entendimento de que todos os seres humanos são livres e iguais em direitos.

Por muito tempo, as pessoas com alguma deficiência física não participavam de atividades na sociedade. Deixadas de lado ou enclausuradas em suas próprias residências, eram discriminadas pelos próprios familiares e não tinham acesso aos seus direitos e à qualidade de vida, com dignidade e expectativa de condições melhores.

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, originária em Assembleia Geral das Nações Unidas na cidade de Nova Iorque em 13 de Dezembro de 2006, representa um marco importante na história e luta dos direitos das pessoas com deficiência. No Brasil, o texto da Convenção foi aprovado e promulgado seu protocolo facultativo pelo Decreto Legislativo nº 186, de 09 de julho de 2008. A Convenção pode ser considerada como instrumento de promoção dos direitos humanos das pessoas com deficiência, objetivando erradicar a discriminação contra as mesmas, otimizando as atividades de reabilitação e habilitação, educação, saúde, acesso à informação e aos serviços públicos de forma igualitária.

O Relatório Mundial sobre a Deficiência (OMS – Organização Mundial da Saúde, 2012) estabelece algumas recomendações para inclusão das pessoas com deficiência. São elas:

1. Permitir o acesso a todas as políticas, sistemas e serviços;
2. Investir em programas e serviços específicos para pessoas com deficiência;

3. Adotar estratégia e plano de ação para deficiência em âmbito nacional;
4. Envolver as pessoas com deficiência;
5. Melhorar a capacidade dos recursos humanos;
6. Oferecer financiamento adequado e melhorar a acessibilidade econômica;
7. Aumentar a conscientização pública e o entendimento das deficiências;
8. Aumentar a base de dados sobre deficiência e;
9. Fortalecer e apoiar a pesquisa sobre deficiência.

Para que tais as recomendações sejam implantadas é necessário que deixem de ser mera teoria e se transformem em prática. A implantação das recomendações também requer o envolvimento de todos os setores, tais como: saúde, educação, proteção social, trabalho, transporte, moradia, agentes políticos, organizações civis e de defesa dos direitos das pessoas com deficiência, profissionais, setor privado e pessoas com deficiência e familiares dessas.

A partir do reconhecimento e da prática de políticas que promovam a integração real das pessoas com deficiência é que se poderá ter acesso de fato à cidade inclusiva. Logo no preâmbulo da Convenção das Pessoas com Deficiência já se reconhece a importância dos princípios e das diretrizes de políticas de forma a influenciar a promoção, a formulação e a avaliação de políticas, planos, programas e ações em níveis nacional, regional e internacional para possibilitar maior igualdade de oportunidades para pessoas com deficiência.

E onde estão essas pessoas? O Brasil é um país extremamente urbano, com a maioria da população concentrada nas cidades. E são nas cidades que se aglomeram os serviços de saúde, educação, lazer e transportes. Um contingente populacional se desloca diariamente pelas cidades e entre as cidades, pelos mais variados motivos e utilizando diferentes modais de transporte.

Porém, no direito à cidade, garantido em lei, está explícito a inclusão social, principalmente nos deslocamentos realizados nas cidades e entre as cidades? As pessoas conseguem se locomover? As diversidades, dificuldades físico-motoras, as idades e os sexos são respeitados? Será mesmo que a cidade é para todos?

Nesse sentido, vale destacar a afirmação de Marques (2008, p. 29):

Uma sociedade, portanto, é menos excludente, e, conseqüentemente, mais inclusiva, quando reconhece a diversidade humana e as necessidades específicas dos vários segmentos sociais, incluindo as pessoas com deficiência, para promover ajustes razoáveis e correções que sejam imprescindíveis para seu desenvolvimento pessoal e social, ‘assegurando-lhes as mesmas oportunidades que as demais pessoas para exercer todos os direitos humanos e liberdades fundamentais’ (grifos do autor).

Lira (2011, p. 3) destaca que o chamado “Direito Urbanístico”:

[...] dispõe de um conjunto de normas destinadas a dispor sobre a ordenação da Cidade, sobre a ocupação do espaço urbano de maneira justa e regular, procurando as condições melhores de edificação, habitação, trabalho, circulação e lazer, com objetivo de propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade.

Assim, por que grande parte dessa comunidade fica à margem do direito à cidade e na cidade?

É indiscutível que os deslocamentos, nos seus mais variados modos e tamanhos, foram e são importantíssimos para o desenvolvimento das cidades e regiões, configurando ainda papel fundamental na distribuição de mercadorias e pessoas nos territórios. No Brasil, significativas ações e obras urbanas foram fomentadas pelo advento do automóvel, ligado à mudança da capital federativa do país da área litorânea para o Planalto Central. A partir daí, surgiram as primeiras rodovias, na tentativa de facilitar os deslocamentos entre as grandes regiões brasileiras ainda não povoadas. Paralelo a essas ações do governo federal, em meados dos anos 1950 e 1960, a indústria automobilística ganha impulso e as cidades tendem a acompanhar o advento do automóvel, com a abertura de vias largas e planejadas para os luxuosos carros. Na atualidade, tal fato culmina na crise da mobilidade e acessibilidade de pedestres, deixados à mercê das projeções do sistema viário urbano pelo Estado brasileiro. Questiona-se então: as cidades são para os carros ou para as pessoas? Quem cuida da cidade? Quem tem direito à cidade?

Nesse contexto, vale destacar as palavras de Guimarães (2012, p. 29):

[...] posto que o desenvolvimento social que aproveita aos cidadãos só pode ser alavancado à medida que o Estado promove, por um processo técnico, as melhores soluções das questões jurídicas, sociais e econômicas da coletividade, quando cada preposto estatal entende que sua atuação se destina a um único fim: promover aos cidadãos das serventias que garantam a dignidade e acelerem a inserção de cada um nos estamentos que dela gozam em um plano isonômico e satisfatório.

Todos têm direito à cidade e na cidade. Todavia, na prática, o direito à igualdade ainda está distante das teorias e legislação.

Luft (2011) relata que o planejamento é a mediação essencial das políticas de desenvolvimento urbano. Entretanto, ressalta sobre as desconexões entre planos e as políticas públicas que, além das deficiências financeiras do Estado, acabam por não contemplarem as diretrizes e estratégias de ações conforme a realidade e as demandas dos municípios. Tais fatores são agravados pela falta de interação dos planejamentos nacionais e estaduais, bem como pela ponte entre o conhecimento extremo técnico e a realidade local. Ora, como é possível obter sucesso em um plano, projeto ou política pública se os aspectos locais não são considerados na tomada de decisões ou na elaboração dos mesmos? É direito indefensável que o cidadão tem sobre a cidade e na cidade. Porém, as reais necessidades e demandas desses devem ser premissas básicas e fundamentais na construção das políticas urbanas, levando em consideração a real necessidade da população local aliada aos conceitos e ferramentas técnicas, e não o contrário. A técnica pela técnica não constituirá um plano infalível. É preciso estabelecer e aplicar parâmetros voltados para o ser humano e não apenas para a infraestrutura.

Nalini (2011, p. 149), na obra “Direitos que a Cidade Esqueceu” estabelece que:

Na verdade, o que se deve perseguir é que o governo trate todos os seus cidadãos como iguais, de maneira que as decisões políticas demonstrem igual interesse pelo destino de todos. Reduzir a desigualdade extrema entre as pessoas num Estado como o Brasil é objetivo fundamental da República. Cabe ao direito se servir de todo o seu arsenal – a partir da Constituição e da prolífera teia normativa – para promover a igualdade de oportunidades.

Mas, como garantir o efetivo direito à cidade e o papel dos governantes, já que o governo existe para servir e não para ser servido? Mesmo com a vasta lista de obstáculos que dificultam o real planejamento e o efetivo cumprimento das leis e direitos, Nalini (2011) aposta na participação e denúncias originárias da própria população por meio das redes sociais, já que o povo é o mandante e quem possui a titularidade do poder. É fato que a reivindicação dos direitos é bem maior na atualidade, seja em redes sociais ou em manifestações diversas. Todavia, a maneira de como fazer valer esses direitos é que ainda persiste de modo incipiente na sociedade, apesar das grandes repercussões e resultados preliminares como punições de governantes corruptos e retomada do poder por outros gestores.

A cidade está além da questão física e morfológica, sendo formada e construída por vida e pela vida, além de pessoas, interesses, demandas, necessidades e garantia de um lugar seguro e acessível. Lefebvre (2001, p. 138) defende a tese que:

A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana. Ela necessita de uma ciência da cidade (das relações e correlações na vida urbana). Necessárias, estas condições não bastam. Uma força social e política capaz de operar esses meios (que são mais do que meios) é igualmente indispensável.

Assim, o direito à cidade só será de fato concretizado com planos, planejamentos, políticas e ações a partir do momento em que todos os agentes sociais se sentirem parte integrante da mesma cidade, superando os interesses particulares em nome da diversidade humana. Esta, por sua vez, engloba inclusive todos os atores da cidade desde o cidadão comum ao cargo mais elevado da administração pública, que podem ter nascido com condições congênitas ou ter adquirido alguma patologia, ou até mesmo, sofreu algum acidente ao longo da vida que resultou na redução de sua mobilidade.

De modo a compreender sobre as categorias de pessoas consideradas com mobilidade reduzida, o item 2.3 apresenta a evolução dos conceitos e caracterização da diversidade do universo populacional.

2.3 - As pessoas com mobilidade reduzida: conceitos e legislação

Enquanto o espaço for produzido a partir dos referenciais do chamado 'homem-padrão' (possuidor de todas as habilidades físicas, mentais e neurológicas), é comum que a construção de rampas nas esquinas e de uma determinada percentagem de vagas para estacionamento de veículos adaptados às pessoas com deficiência física, sejam considerados como 'suficientes' para taxar o projeto urbano de 'projeto inclusivo'.

Flávia Maria de Paiva Vital e Marco Antônio de Queiroz.

Para compreender o universo da diversidade populacional, no aspecto de suas demandas e necessidades, inúmeros conceitos foram trabalhados acerca das pessoas consideradas como “pessoas com mobilidade reduzida” (foco desta pesquisa), de forma a melhor elucidar a realidade brasileira e até mesmo mundial. Historicamente, há registros na literatura de que muitas pessoas com alguma deficiência eram tratadas e denominadas, lamentavelmente, de incapazes, aleijados, defeituosos, inválidos e excepcionais. Somente em 1981, o termo “deficiente” passa a ser utilizado após o estabelecimento do Ano Internacional e da Década das Pessoas Deficientes, pela Organização das Nações Unidas (ONU).

No Brasil, Resende (2008, p. 165) registra importantes marcos na história pela conquista de direitos:

Alguns aspectos não podem ser esquecidos. Em nosso país, a política de inclusão social das pessoas com deficiência existe desde a Constituição de 1988, que originou a Lei nº 7.853/1989, posteriormente regulamentada pelo Decreto nº 3.298/1999. Esses documentos nacionais, junto a outros, com destaque para as Leis nº 10.048 e 10.098, de 2000 e o Decreto nº 5.296/2004, conhecido como o decreto da acessibilidade, nos colocam em igualdade com o ideário da Convenção da ONU. Também cabe repetir que as questões referentes às pessoas com deficiência são conduzidas na esfera dos direitos humanos desde 1995, quando passou a existir, na estrutura do governo federal, a Secretaria Nacional de Cidadania do Ministério da Justiça. Nada aconteceu por acaso ou como benesse. Cada resultado foi marcado pela luta ininterrupta e pela intransigente promoção e defesa dos direitos desse grupo. As pessoas com deficiência escrevem no Brasil e na ONU a sua história, cada vez com mais avanços e conquistas que se traduzem em redução das desigualdades e equiparação das oportunidades.

Para iniciar toda a conceituação, o termo “deficiência física” é utilizado para as pessoas com alguma restrição física ou mental. O IBGE considera, até o presente momento, pessoas com deficiência física aquelas que possuem restrições motoras, visuais, auditivas e mentais/intelectuais.

O Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, que regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, e dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolidando as normas de proteção, e dando outras providências, classificam em seu artigo 4º as pessoas portadoras de deficiência nas seguintes categorias:

Deficiência física - alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplicia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.

Deficiência auditiva - perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500HZ, 1.000HZ, 2.000HZ e 3.000Hz.

Deficiência visual - cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.

Deficiência mental – funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação; cuidado pessoal; habilidades sociais; utilização dos recursos da comunidade; saúde e segurança; habilidades acadêmicas; lazer; e trabalho.

Deficiência múltipla – associação de duas ou mais deficiências (BRASIL, 1999, p. 02)

Entretanto, outros termos como Pessoa com Necessidades Especiais (PNE) e Pessoa com Deficiência (PCD) foram imensuravelmente utilizados de forma equivocada, já que muitos estudiosos e especialistas afirmam que todos nós possuímos alguma deficiência e/ou necessidade.

A Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, insere o termo “pessoas com mobilidade reduzida”. Essa lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, dando outras providências. Destacam-se assim, as seguintes definições em seu artigo 2º:

I – acessibilidade: 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.....

III – pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo (BRASIL, 2000, p. 01).

O Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que 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 acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, dando outras providências) vem consolidar a obrigação de estabelecer condições de acessibilidade em órgãos públicos. Tal decreto insere novas definições de pessoas com mobilidade reduzida e Desenho Universal. No artigo 5º, inciso II, a Pessoa com Mobilidade Reduzida é definida como:

[...] aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção (BRASIL, 2004, p. 02).

O artigo 8º, inciso IX, conceitua o Desenho Universal como a:

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. 05).

Carletto e Cambiaghi (2008) afirmam que o conceito de desenho universal se desenvolveu com arquitetos da Universidade da Carolina do Norte/EUA, com o objetivo de

definir um projeto de produtos e ambientes para ser usado por todos, na sua máxima extensão possível, sem necessidade de adaptação ou projeto especializado para pessoas com deficiência. Logo, o desenho universal não é considerado uma tecnologia direcionada apenas aos que dele necessitam, mas é desenhado para todas as pessoas.

A ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), através da NBR 9050 (ABNT, 2015) que orienta sobre a acessibilidade nas edificações, define “Pessoa com Mobilidade Reduzida” como: “aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros” (ABNT, 2015, p. 04).

Sendo assim, as pessoas com Mobilidade Reduzida podem ser categorizadas em:

- Crianças;
- Gestantes (nas últimas semanas);
- Mães com carrinhos de bebês e/ou de compras;
- Idosos;
- Obesos,
- Pessoas com deficiência;
- Pessoas acidentadas e que, temporariamente, deverão necessitar de tecnologias assistiva como cadeiras de rodas, próteses, muletas, botas ortopédicas, dentre outros.

Analisando os conceitos de mobilidade reduzida e desenho universal, fica evidente que as pessoas só possuirão autonomia em seus deslocamentos, seja por qual modo⁶ for, se as cidades forem desenhadas e gerenciadas de modo universal, acessível, inclusivo e sustentável. A demanda por segurança e autonomia nos deslocamentos, na cidade e entre as cidades, é bem maior que o estabelecido pelas estatísticas, levando-se em consideração todas as categorias de pessoas com mobilidade reduzida.

Na escala brasileira, o IBGE apresentou no último censo (IBGE, 2010) que, do total da população de 190.755.799 habitantes, 23,91% possuem algum tipo de deficiência permanente. Desse percentual, 10,8% são idosos (com 60 anos ou mais) e 7,4% também são idosos com mais de 65 anos.

⁶ Refere-se aos meios de deslocamentos a pé, por veículos de passeio, bicicletas, transporte coletivo etc.

Nesse contexto, o cenário representa uma porcentagem considerável do total da população, apresentando alguma restrição de mobilidade e deficiência.

A Tabela 6 retrata a população de idosos e pessoas com pelo menos uma deficiência pesquisada (PCD) no Brasil, em 2010.

Tabela 6 - Brasil: população de idosos e PCD* (2010)

População	Número de habitantes (A)	Urbana	Rural	Percentual em relação à (A)
Total do país	190.755.799	160.934.649	29.821.150	-
Idosos	20.588.890	17.322.463	3.266.427	10,79
PCD*	45.606.048	38.473.702	7.132.347	23,90
Total de idosos e PCD	66.194.938	55.796.165	10.398.774	34,69

Nota da tabela: *Pessoas com pelo menos uma deficiência pesquisada

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015).

Sendo assim, o Brasil possui o cenário descrito na tabela 06, destacando o universo populacional e sua concentração nas áreas urbana e rural, discriminando o percentual de Idosos e PCD's, categorias essas selecionadas para a presente pesquisa pela representatividade desses nos pequenos municípios.

É importante enfatizar os números e a representatividade destas duas categorias tanto na zona urbana, quanto na zona rural do Brasil, pois são pessoas que necessitam de cuidados e da garantia de seus direitos na cidade e nos espaços em que vivem.

No ano de 2012, surge nova proposta de política urbana denominada de “Política Nacional de Mobilidade Urbana”, com objetivo de planejar e ordenar os deslocamentos das pessoas e mercadorias no território. Contudo, alguns impasses e desafios para a elaboração deste novo instrumento de gestão das cidades, serão apresentados no item 2.4, evidenciando parâmetros que necessitam ser revistos para que a inclusão e cidadania seja de fato uma realidade nas cidades brasileiras independente do contingente populacional.

2.4 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012: avanços, desafios e impasses para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana

Antes tarde do que nunca, o novel estatuto da mobilidade urbana foi entregue à sociedade mais de vinte e três anos após a promulgação da vigente Constituição e dezessete anos após o projeto de lei que lhe deu causa.

Geraldo Guimarães.

Após decorrido onze anos da regulamentação do Estatuto das Cidades, surgiu novo instrumento de gestão urbana, por meio da publicação da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que dispõe da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

Segundo o Ministério das Cidades (BRASIL, 2007), a mobilidade urbana é definida como um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, sendo o resultado da interação entre os deslocamentos nas cidades.

Anterior à publicação da Lei nº 12.587/2012 é importante ressaltar acontecimentos no ano de 2003, como a criação do Ministério das Cidades e, respectivamente, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) em 2004, na tentativa de inserção de novos temas relacionados ao transporte, sobretudo com a discussão de acessibilidade e sustentabilidade. Em 2007, a SEMOB lançou o Programa Brasil Acessível, com uma coletânea de cadernos abordando diversos aspectos práticos e teóricos para a promoção da acessibilidade nas cidades. A publicação do Caderno de Elaboração de Planos de Mobilidade representou a primeira iniciativa de inserção da discussão a nível municipal. O guia aborda temas básicos e obrigatórios para serem estudados, discutidos e contemplados nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana.

Paralelo a essas publicações, o Ministério das Cidades sempre lançava Sistemática ou Programas para aquisição de recursos federais a serem aplicados em projetos de mobilidade urbana. Para participação, os municípios se cadastravam pelo site e obtinham os recursos, mediante a aprovação de alguns critérios. Porém, a maioria desses programas só atendiam as regiões metropolitanas, cidades grandes ou médias, como é possível observar nas figuras 01 e 02.

Figura 1 - Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): ações nas áreas de mobilidade e transportes, saneamento, pavimentação e habitação (2016a)

Legislação

[Regras para acesso aos recursos](#)

SECRETARIAS NACIONAIS

- Acessibilidade e Programas Urbanos
- Habitação
- Saneamento
- Transporte e Mobilidade**
 - Dia Sem Carro
 - Financiamento
 - Notícias

Programas e Ações

Última atualização em Segunda, 31 de Agosto de 2015, 11h41

- [PAC 2 - Mobilidade Médias Cidades](#)
- [PAC 2 - Mobilidade Grandes Cidades](#)
- [PAC 2 - Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2ª Etapa](#)
- [PAC 2 - Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 3ª Etapa](#)
- [PAC da Copa](#)
- [Pró-Transporte](#)
- [Bicicleta Brasil](#)
- [Brasil Acessível](#)
- [Programa Mobilidade Urbana](#)
- [Pró-Mob](#)

Fonte: Brasil (2016a).

Figura 2 - Programa para a Mobilidade Urbana (PRÓ-MOB): ações nas cidades com mais de 100.000 habitantes

Programa de Financiamento de Infra-estrutura para Mobilidade Urbana – PRÓ-MOB

Este programa tem como objetivo o apoio à intervenções que promovam a melhoria da mobilidade urbana através da implementação de projetos terminais e abrigos de ônibus, ciclovias, calçadas, reurbanização de áreas degradadas e obras de recuperação ou pavimentação de itinerários de ônibus que agreguem os preceitos da acessibilidade universal, do apoio da circulação não-motorizada (pedestre e bicicleta) e da priorização dos modos de transporte coletivo.

Portaria N. 428, de 30 de setembro de 2005 (Ministério das Cidades) abre a primeira chamada de projetos para o PRO-MÓB. O prazo para envio de carta consulta encerra no dia 30 de novembro e poderão participar desta chamada os municípios com mais de 100 (cem) mil habitantes.

[Portaria_no_548_de_19_de_outubro_de_2007](#)

[Portaria_no_262_de_22_de_maio_de_2006](#)

[Portaria_no_98_de_24_de_fevereiro_de_2006](#)

[Portaria_no_520_de_29_de_novembro_de_2005](#)

[Portaria_no_428_de_30_de_setembro_de_2005](#)

<u>Metrô</u> 9 obras 12 muni. 260,3 km 46,1%	<u>Trem</u> 6 obras 12 muni. 70,6 km 5,7%	<u>VLT</u> 14 obras 18 muni. 222,5 km 6,7%	<u>Aeromóvel</u> 3 obras 3 muni. 13,6 km 0,5%
<u>Monotrilho</u> 5 obras 7 muni. 92,4km 11,6%	<u>BRT</u> 38 muni. 936,74 km 11,1%	<u>Corredor</u> 95 muni. 2.199,2 km 13,8%	<u>Outros</u> 165,6 km 5,05 % (Viário e Fluvial)

EMBLEMA	BMP	TOTAL	OGU	FIN	CP	%
Pacto pela Mobilidade	204	50.744	20.372	16.651	13.721	33%
BNDES não PAC	19	45.289	-	22.230	23.059	30%
<u>Grandes Cidades</u>	33	26.247	7.433	8.909	9.905	17%
Copa	34	7.299	-	4.327	2.972	5%
<u>Médias Cidades</u>	47	6.800	-	5.672	1.128	4%
Legado	15	5.734	-	2.495	3.239	4%
Extra Pauta	16	3.263	1.762	1.127	375	2%
Entorno de Arena	10	989	23	55	911	1%
Outros	21	7.144	3.537	2.037	1.570	5%
TOTAL	399	153.509	33.127	63.503	56.880	100%

Fonte: Brasil (2016 a).

O balanço da mobilidade urbana, publicada no site do Ministério das Cidades, evidencia as ações em grandes e médias cidades, sempre com destaque para os modos de transportes mais significativos do ponto de vista do volume e da inovação.

É indiscutível que, mesmo com essas restrições às pequenas cidades, a infraestrutura nos modos de transportes no Brasil avançou. Porém, para atender a imensa dimensão territorial do país, o significativo universo populacional, as diversas demandas por transportes e acessibilidade, serão necessários recursos infinitos.

Todavia, a discussão sobre a temática só vem a ganhar força no ano de 2012 com a Lei nº 12.587 de 03 de janeiro que dispõe da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Com destaque para os três primeiros artigos da Lei respectivamente, ressalta-se: a) a retomada da discussão do artigo 182 da Constituição Federal, acrescentando a ele a promoção da integração entre os diferentes modos de transporte, garantindo aspectos de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território; b) garantir o acesso universal à cidade com planejamento e gestão democrática; c) garantir um sistema e toda infraestrutura para o deslocamento de pessoas e cargas no território do município (DOS SANTOS SUDÁRIO; HERNANDEZ, 2014, p. 07).

Mais uma vez, repete-se a restrição à obrigatoriedade de elaboração dos Planos de Mobilidade para os municípios com mais de 20.000 habitantes. Desde a data de publicação da Lei nº 12.587, os municípios tiveram apenas 3 anos de prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade (PlanMob), findando o prazo máximo em abril de 2015.

Na atualidade, várias são as críticas sobre esta política. A CNM - Confederação Nacional dos Municípios (2012) estabelece como pontos negativos os seguintes aspectos:

- Falta de uma definição clara e de um comprometimento formal da União com relação à cobertura financeira para execução dos projetos municipais;
- A proibição de incorporação dos subsídios nos custos da tarifa é um equívoco. A lei prevê que os subsídios tenham custeio extratarifário. O mais lógico é a política tarifária, definida na licitação do serviço, já comportar os custos e as isenções previstas;
- A lei permite que os Municípios usem novos tributos para desestimular o uso do automóvel, mas isso contrasta com os incentivos que a União dá à aquisição de veículos novos e ao modelo econômico dependente da indústria automobilística. Ademais, não se vislumbra que tipo de tributo pode ser cobrado pelos Municípios;
- 3.915 Municípios ficam fora do alcance da lei, por terem menos de 20 mil habitantes. Isso precisa ser avaliado porque, depois que os Municípios têm suas estruturas comprometidas fica difícil à reversão;
- Falta de atribuição de responsabilidades específicas aos órgãos rodoviários com relação às rodovias que cortam os perímetros urbanos. (CNM, 2012, p.51)

No ano de 2015, o Ministério das Cidades informou que, dos questionários enviados para 3.325 municípios com obrigatoriedade de elaboração dos planos, somente 1.425 responderam os questionamentos. Porém, ainda não se tem um número exato de municípios que já elaboraram seus planos de mobilidade e daqueles que ainda estão em fase de conclusão.

Outro aspecto relevante, observado durante o questionamento junto ao Ministério das Cidades, se refere ao produto final de todo o processo de elaboração dos Planos de Mobilidade. Geralmente, realizam-se quatro etapas:

- 1ª) A Mobilização e Sensibilização Popular: que consiste na realização de oficinas e seminários com a comunidade local para explorar os temas;
- 2ª) O Diagnóstico: que trabalha os principais problemas do município relacionados aos deslocamentos, transportes, sistema viário, ciclistas, acessibilidade, dentre outros temas;
- 3ª) As Propostas: fase que consiste em elaborar parâmetros e diretrizes para nortear as ações e projetos de mobilidade urbana;

4ª) Minuta do Projeto de Lei: que Dispõe da Política Municipal de Mobilidade Urbana, contendo todas as diretrizes, prazos, ações e fontes de recursos para a execução de cada etapa do plano.

Entretanto, quando da aprovação dos projetos de lei na Câmara de Vereadores, alguns municípios enfrentam questões meramente políticas e não técnicas para a aprovação do instrumento. Também questionado sobre esse impasse, o Ministério das Cidades respondeu: “[...] Em relação ao questionamento, a Lei nº 12.587/2012, em seu art. 24º, define o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, mas **não obriga sua aprovação em lei**” (BRASIL, 2015b).

Diante de inúmeros questionamentos sobre a obrigatoriedade ou não, de aprovação dos planos de mobilidade em forma de lei, em 29 de Abril de 2016, o Ministério das Cidades publica em seu site oficial:

De acordo com parecer da Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades (00165/2016/CONJUR-MCID/CGU/AGU) **é necessária a aprovação, por Lei Municipal, do Plano de Mobilidade Urbana para que o Município se credencie a receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.**

Lembramos que o Estatuto da Cidade (Lei 10.257, de 10 de julho de 2001), em seu art. 40, preconiza: Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. E a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012), em seu art. 24, estabelece que:

§ 3º: O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º: Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Como o plano de mobilidade urbana deve ser integrado ao plano diretor, é necessário que ele siga também os mesmos trâmites formais, como a aprovação em Lei Municipal. (BRASIL, 2016 c)

A grande questão, não é aprovar o plano em forma de lei somente para garantir recursos federais. É evidente que se o projeto de lei passar pela Câmara de Vereadores, o município possuirá um instrumento devidamente legal para a aquisição de recursos. Mas é preciso destacar ainda que, os planos devem ser devidamente elaborados, com conteúdo, com diagnósticos, dados quantitativos e pesquisas qualitativas culminando em propostas efetivas, respeitando as particularidades locais, inserindo as demandas populares e contrapondo os anseios dos munícipes com a leitura técnica. Não havendo aprovação em forma de Lei, o

município pode ficar refém de novos processos eleitorais subsequentes e não ocorrer prosseguimento das ações já instituídas no plano de mobilidade.

Ainda de forma a auxiliar os municípios, o Ministério das Cidades republicou, em 2015, o novo Caderno de Referência para Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana. Aguardam-se quais serão os próximos procedimentos do governo federal sobre esse assunto, já que o prazo para elaboração esgotou-se e um significativo número de municípios não elaborou e não concluiu os planos de mobilidade.

No ano de 2016, foi realizado um novo levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (SNTMU). Foram enviados e reenviados ofícios para 3.342 municípios com as seguintes características (BRASIL, 2016 b):

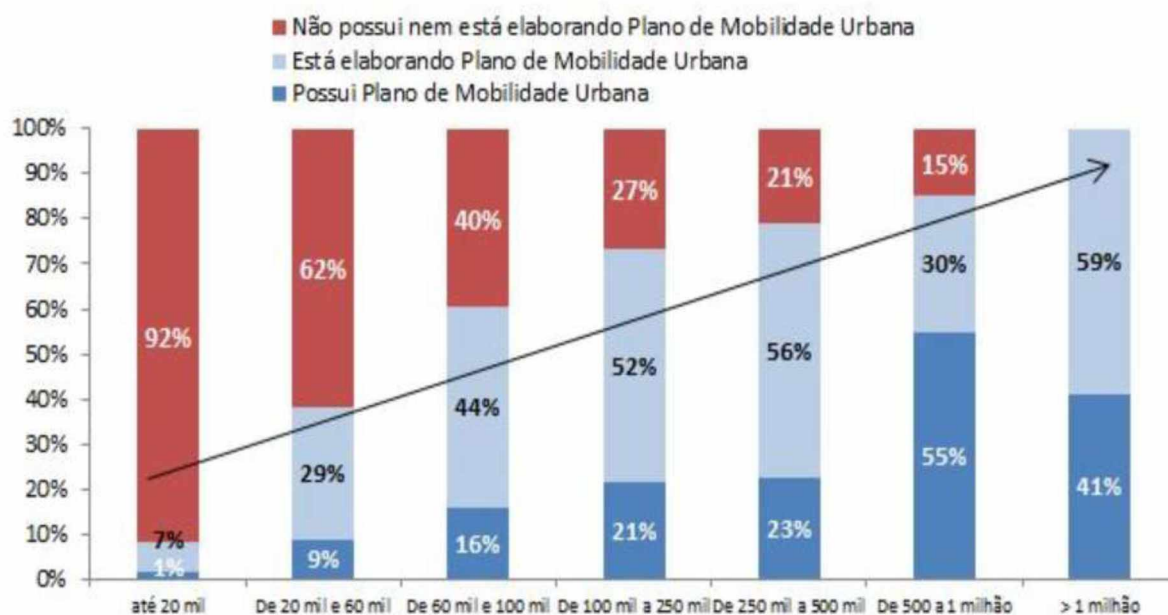
- Municípios com mais de 20.000 habitantes (segundo dados do IBGE, 2014);
- Municípios que fazem parte de Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico;
- Municípios em área de interesse turístico (segundo pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros – MUNIC 2012);
- Municípios em área de impacto ambiental (segundo pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros – MUNIC 2012);

Pela análise dos participantes que responderam as solicitações, o Ministério das Cidades identificou:

- 171 municípios declararam possuir o Plano de Mobilidade, sendo que 142 estão localizados nas regiões sul e sudeste;
- 93 municípios declararam ter aprovado em forma de Lei, seus Planos de Mobilidade;
- 32 municípios, com mais de 250 mil habitantes, declararam ter elaborado seus Planos de Mobilidade;
- 650 municípios declararam estar em processo de elaboração dos Planos;

Assim, pela análise da figura 03, tem-se até agosto de 2016, o seguinte cenário sobre a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana no Brasil:

Figura 3 - Percentual de municípios que possuem Plano de Mobilidade por porte de municípios



Fonte: (BRASIL, 2016 b)

Pela análise do gráfico, a porcentagem de municípios a partir de 20.000 habitantes que não possui e nem está elaborando os Planos de Mobilidade Urbana varia de 15% a 62%, conforme o porte do município, apresentando-se inversamente proporcional. Consideravelmente, que a porcentagem que está em fase de elaboração dos Planos de Mobilidade, é satisfatória de modo geral. Porém, a SNTMU salientou que em nenhum momento houve qualquer avaliação do conteúdo destes Planos por parte do Ministério das Cidades mas, apresentou um quadro contendo os Planos que foram enviados à SNTMU⁷ como estímulo as demais cidades brasileiras a planejar a mobilidade urbana, conforme Figura 04.

Os nomes dos municípios com até 20.000 habitantes que já elaboraram seu Plano de Mobilidade, não foram apresentados pelo Ministério das Cidades. Entretanto, entende-se que o percentual de 1%, possa ser representado pelos municípios pertencentes as áreas de especial interesse turístico e inseridas em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com impacto regional ou nacional.

⁷ Quando do envio dos questionários aos municípios para a pesquisa sobre os Planos de Mobilidade, foi solicitado para aqueles que já os tinham, enviar uma cópia para a SNTMU, mas não houve avaliação e análise dos conteúdos.

Figura 4 - Municípios que apresentaram os Planos de Mobilidade Urbana ao Ministério das Cidades

Unidade federativa	Município	População - Censo 2010	Ano de elaboração	Lei Municipal nº
AM	Manaus	1.802.014	2015	2.074/2015
ES	Aracruz	81.832	2015	3.915/2015
ES	Cachoeiro de Itapemirim	189.889	2014	7.180/2015
RS	Santa Maria	261.031	2014	98/2015
RS	São Luiz Gonzaga	34.556	2015	5.494/2015
RS	Sapiranga	74.985	2015	5.749/2015
SC	Concórdia	68.621	2016	4.845/2016
SC	Gaspar	57.981	2015	65/2015
SP	Monte Alto	46.642	2015	395/2015
SP	Osasco	666.740	2015	4.765/2016
SP	Pindamonhangaba	146.995	2015	51/2015
SP	Presidente Prudente	207.610	2015	8.970/2015
SP	São José do Rio Preto	408.258	2015	11.736/2015
SP	São José dos Campos	629.921	2015	576/2016

Fonte: (BRASIL, 2016 b)

Diante dessas informações, alguns questionamentos são apresentados: a) será que não foi observada a quantidade de municípios que ficarão fora de mais um instrumento de política urbana, desde a Constituição de 1988? b) será que as pequenas cidades e municípios sempre ficarão à margem da gestão urbana e sempre excluídos dos instrumentos de gestão urbana? c) será que nos pequenos municípios e cidades não há demandas? d) Faltam recursos? e) Faltam profissionais? f) Faltam projetos? g) Falta empenho da municipalidade? h) Desinteresse do político local? i) Por que a pequena cidade tem sempre que possuir vias não pavimentadas?

Cumprir considerar que nos pequenos municípios pode não haver um fluxo intenso de carros, mas há pessoas, as quais precisam se deslocar e ter garantido seu direito de ir e vir. É possível adotar nas pequenas cidades, infraestrutura e ações arquitetônicas que respeitem as características locais e o cotidiano das pessoas.

O ano de 2015 foi marcado por estabelecer dois novos marcos na luta pela consolidação da cidadania nas cidades, com a instituição do Estatuto da Inclusão e com a reformulação da NBR 9050 apresentados no item 2.5.

2.5 - O Estatuto da Inclusão: do direito à vida à promoção da cidadania

A Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, sendo conhecida como o “Estatuto da Pessoa com Deficiência ou Estatuto da Inclusão”. Sancionada recentemente, a referida lei destina-se a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, visando à inclusão social e cidadania das mesmas.

O “Estatuto da Inclusão” retoma importantes conceitos para fins de aplicação da lei e abarca as diversas situações que podem ocorrer nos deslocamentos das pessoas com mobilidade reduzida. O referido documento considera pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial. Tal impedimento, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir a participação plena e efetiva do cidadão na sociedade em igualdade de condições com os demais. Definiram-se também as pessoas com mobilidade reduzida, sendo consideradas todas aquelas que, por qualquer motivo, apresentem dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo o idoso, a gestante, a lactante, as pessoas com crianças de colo e os obesos. O estatuto define, assim, o universo das pessoas com mobilidade reduzida, não categorizando apenas as pessoas com deficiências físicas.

O conceito de desenho universal também é apresentado de forma simples e objetiva, como a concepção e produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva. Essas, por sua vez, são definidas como produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivam promover a funcionalidade relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social da mesma.

Assim, a tecnologia assistiva é definida pelo arsenal de recursos e serviços que contribuem para proporcionar ou ampliar habilidades funcionais de pessoas com deficiência e, consequentemente, promover uma vida independente e inclusiva.

Em 16 de novembro de 2006 foi instituído, pela Portaria nº 142, o Comitê de Ajudas Técnicas (CAT), estabelecido pelo Decreto nº 5.296/2004 no âmbito da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, na perspectiva de ao

mesmo tempo aperfeiçoar, dar transparência e legitimidade ao desenvolvimento da Tecnologia Assistiva no Brasil. Ajudas Técnicas é o termo anteriormente utilizado para o que hoje se convencionou designar Tecnologia Assistiva (BRASIL, 2009, p. 09).

Outro conceito importante e melhor explicitado no Estatuto é o conceito de barreiras, que ultrapassa os obstáculos somente físicos. Passa a considerar, assim, as atitudes e os comportamentos, bem como qualquer entrave que limite ou impeça a participação social da pessoa, o gozo, a fruição, o exercício de seus direitos de acessibilidade, a liberdade de movimento e de expressão, a comunicação, o acesso à informação, a compreensão, a circulação com segurança, dentre outros. As barreiras foram classificadas em:

- **Barreiras urbanísticas:** as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;
- **Barreiras arquitetônicas:** as existentes nos edifícios públicos e privados;
- **Barreiras nos transportes:** as existentes nos sistemas e meios de transportes;
- **Barreiras nas comunicações e na informação:** qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;
- **Barreiras atitudinais:** atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas;
- **Barreiras tecnológicas:** as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias;

O artigo 4, contido no capítulo II do Estatuto, reafirma que toda pessoa com deficiência tem direito à igualdade de oportunidades com as demais pessoas e não sofrerá nenhuma espécie de discriminação. É ratificado no artigo 8º que é dever do Estado, da sociedade e da família assegurar a efetivação dos direitos referentes à vida.

Sobre o direito ao transporte e à mobilidade, o capítulo X consta da eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao acesso desses serviços, que englobam terminais, estações, pontos de parada e sistema viário. Quando se falava em transportes, o conceito de acessibilidade era associado apenas ao transporte coletivo por ônibus. Porém, o artigo 48 coloca que devem ser

acessíveis todos os veículos de transporte coletivo terrestres, aquaviários e aéreos, bem como suas instalações, estações, terminais e portos. Ainda na categoria de transportes, os artigos 50, 51 e 52 estabelecem o incentivo à fabricação de veículos acessíveis destinados ao transporte por táxi e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% do total de sua frota com veículos acessíveis, assim como as locadoras de veículos são obrigadas a oferecerem um veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência a cada 20 veículos da frota.

Outro grande marco na análise do Estatuto da Inclusão está no artigo 55:

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana **como na rural**, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade (BRASIL, 2015a. 18, grifo nosso).

É importante o *grifo* na citação, pois em muitas discussões, a zona rural não era incluída nas propostas e projetos de melhorias voltadas para a população local. É preciso desmistificar a crença de que nas áreas rurais não há demandas por acessibilidade, transportes e outras questões. Elas existem, talvez não sejam volumétricas, mas existem. A inclusão deve ocorrer inicialmente em casa, transpondo as cidades e convergindo para as áreas rurais, as quais também possuem demandas e cidadãos.

O artigo 60, do Estatuto da Inclusão, vem reforçar toda a legislação urbana, orientando sobre as regras de acessibilidade, quando da revisão ou elaboração dos seguintes instrumentos: Planos Diretores, Planos de Transportes e Trânsito, Planos de Mobilidade Urbana, Planos de Preservação de Sítios Históricos, Códigos de Obras, Códigos de Postura, Uso e Ocupação do Solo, Leis do Sistema Viário, Estudos Prévios de Impacto de Vizinhaça e Legislação de Prevenção contra Incêndio e Pânico.

Um avanço fundamental desse Estatuto da Inclusão está contido no artigo 113, que estabelece a alteração do texto no artigo 41, parágrafo 3º da Lei nº 10.257 (que dispõe do Estatuto das Cidades):

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

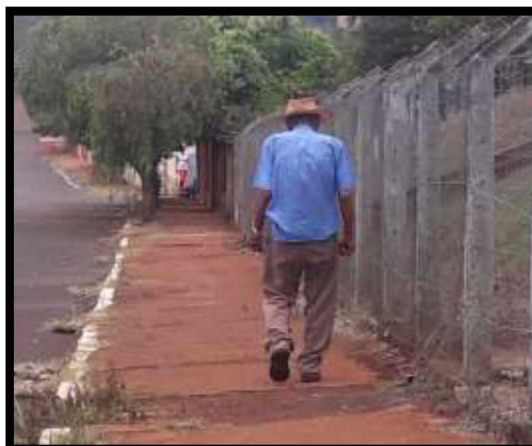
maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros (BRASIL, 2015a, p.35, grifo nosso).

O Estatuto da Inclusão veio reconfigurar todo o arsenal de leis e observações técnicas relacionadas às questões urbanas e de acessibilidade, reforçando e reafirmando o direito, por parte de todas as pessoas, à cidade e ao acesso nos espaços públicos e particulares. Não é por ausência de legislação e orientação que as cidades e os espaços públicos não estejam devidamente prontos para atender a diversidade populacional.

Mediante esses e outros questionamentos, o terceiro capítulo apresenta no primeiro momento, a análise de dados populacionais e geográficos, dos 66 municípios que compõem a atual Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, evidenciando o universo de idosos e pessoas com deficiência. Posteriormente, um estudo técnico foi realizado em 3 pequenas cidades, todas com menos de 20.000 habitantes, com objetivo de mensurar o nível de acessibilidade através dos instrumentos e espaços públicos em pequenas cidades, contrapondo a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Capítulo 3

Análise dos instrumentos de acessibilidade e o universo das pessoas com Mobilidade Reduzida: estudo de caso na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba



O terceiro capítulo apresenta a análise de dados socioeconômicos dos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, obtidos a partir do Censo Demográfico (IBGE, 2010), tais como: contingente populacional, densidade demográfica, área territorial e IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal). O objetivo principal foi conhecer a área de estudo e identificar fatores importantes para a construção de concepções dos municípios que compõem essa região, levando-se em consideração o processo histórico-econômico da consolidação regional.

Dados disponibilizados referentes ao universo populacional e subdivididos em população rural e urbana permitiram fazer um paralelo sobre a porcentagem da população e sua localização. No mesmo banco de dados do IBGE (Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA) foram obtidos o número de pessoas idosas e pessoas com deficiência de todos os municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Assim, foi possível a construção de gráficos, mapas e tabelas, de forma a mensurar o universo populacional dessas duas categorias, consideradas como pessoas com mobilidade reduzida.

Após a análise dos dados referentes às pessoas com mobilidade reduzida, a realização da pesquisa de campo foi fundamental para a identificação das demandas por acessibilidade e mobilidade nas pequenas cidades estudadas. Ressalta-se que o presente trabalho explorou apenas a área urbana por questões de logística e custos operacionais, não desconsiderando, portanto, as demandas por acessibilidade e mobilidade também nas áreas rurais, as quais foram consideradas no levantamento integral dos dados dos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. O nível de acessibilidade nas pequenas cidades foi mensurado a partir da investigação dos instrumentos de acessibilidade nos espaços e locais públicos, visando traçar parâmetros e reavaliações para a construção do conceito da cidade inclusiva no próximo capítulo.

3.1 - A Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, aspectos populacionais e geográficos (segundo dados do IBGE⁸)

Atualmente, a Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba é constituída por 66 municípios. Localizada estrategicamente no eixo norte-sul geográfico, a referida região está posicionada entre os estados de Goiás e São Paulo e faz fronteira com o estado de Mato Grosso do Sul.

Historicamente, a formação da região triangulina foi baseada na consolidação de uma identidade regionalista, inclusive com formação de grupos políticos que, em meados do século XIX, reivindicavam a separação regional do restante do estado de Minas Gerais. Anterior a essa fase, a região foi somente um corredor de passagem de mineradores e tropeiros desbravando o Brasil Central em busca de novas riquezas e terras, surgindo, assim, as primeiras vilas e povoados.

Soares (1995) relata em seus estudos:

No início do século XIX, novas concessões de terras, com uma extensão de três léguas de comprimento por uma légua de largura deram origem às aglomerações urbanas das atuais cidades do Prata, Uberaba e Uberlândia. No período compreendido entre 1827/59, Uberaba já se despontava como o principal núcleo urbano da região, e, em 1889, passa a ser servida pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que foi estendida nos últimos anos do século XIX até Uberlândia e Araguari. A partir desse momento, a região passa a se inserir na economia nacional, por suas articulações com São Paulo, que foram consolidadas e ampliadas por esse caminho de ferro (SOARES, 1995, p. 63).

Segundo Bertolucci Júnior (2001), a localização geográfica e a vocação agropecuária também beneficiaram positivamente a referida região, minimizando suas desvantagens locais por estar fora do triângulo formado pelas áreas metropolitanas de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, em cujo interior concentra-se o que há de mais forte em infraestrutura produtiva no Brasil. Ferreira (2000, p. 7) destaca que: “Historicamente, a região do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba tem desempenhado o papel de entreposto redistribuidor/abastecedor, polarizando a intermediação comercial de vasta área - noroeste paulista, parte de Mato Grosso e, fundamentalmente, Sul e Sudeste goianos”.

⁸ Trata-se dos dados disponibilizados na ferramenta Cidades@ (disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>), que reúne informações sobre todos os municípios do Brasil em um mesmo lugar. São encontrados gráficos, tabelas, históricos e mapas que traçam um perfil completo de cada uma das cidades brasileiras.

Ainda na análise econômica, Melo (2005) considera que o processo de modernização da agricultura na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba tem estreita relação com a ação governamental, a partir da formulação de planos setoriais e programas específicos dirigidos à região.

Guimarães (2010) apresenta a região do Triângulo Mineiro como uma área singular pelos fatos e características peculiares do seu espaço regional. Segundo o autor, a formação econômica da região pode ser datada da segunda metade do século XVIII e início do século XIX, quando a exploração mineral da Colônia pelos portugueses adentrou o território e abriu novas frentes de ocupação e circulação de bens, mercadorias e pessoas. Com essa dinâmica, houve articulações e estreitos vínculos com as regiões Centro-Oeste e paulista.

A precoce mercantilização e a constituição como entreposto comercial de vasto *hinterland* do país possibilitaram ao Triângulo Mineiro uma apropriação de excedentes econômicos e integração nas principais ondas nacionais de expansão. Isto foi possível tendo em vista o destino de ser caminho para Brasília e depois de se consolidar como localização estratégica para a incorporação produtiva da moderna agropecuária dos cerrados (GUIMARÃES, 2010, p. 35).

Nessa perspectiva, enquanto a maioria dos municípios da região se dedicava às atividades agropecuárias nas suas diversas escalas, Uberlândia desenvolvia sua economia baseada nas articulações políticas e de novos negócios para a sua região. Isso explica parte da centralidade que hoje o município exerce sobre os demais da região triangulina, relacionada à oferta de serviços e demandas nas diversas áreas, tais como saúde, educação, emprego, lazer, negócios, dentre outras.

Pela dinâmica constante de Uberlândia, no ano de 2012, foi registrada a pretensão de se criar a Região Metropolitana do Triângulo Mineiro por intermédio do Projeto de Lei Complementar nº 32/2012, de autoria da então Deputada Estadual Liza Prado (ARAÚJO, 2016). Entretanto, ainda há estudos, análises e discussões diversas sobre a viabilidade política, econômica e social da proposta, que pode ser retomada por outro parlamentar.

Atualmente, a Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba é composta por sete microrregiões, conforme mostram o Quadro 3 e o Mapa 2.

Quadro 3 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): municípios que compõem cada microrregião da mesorregião (2016)

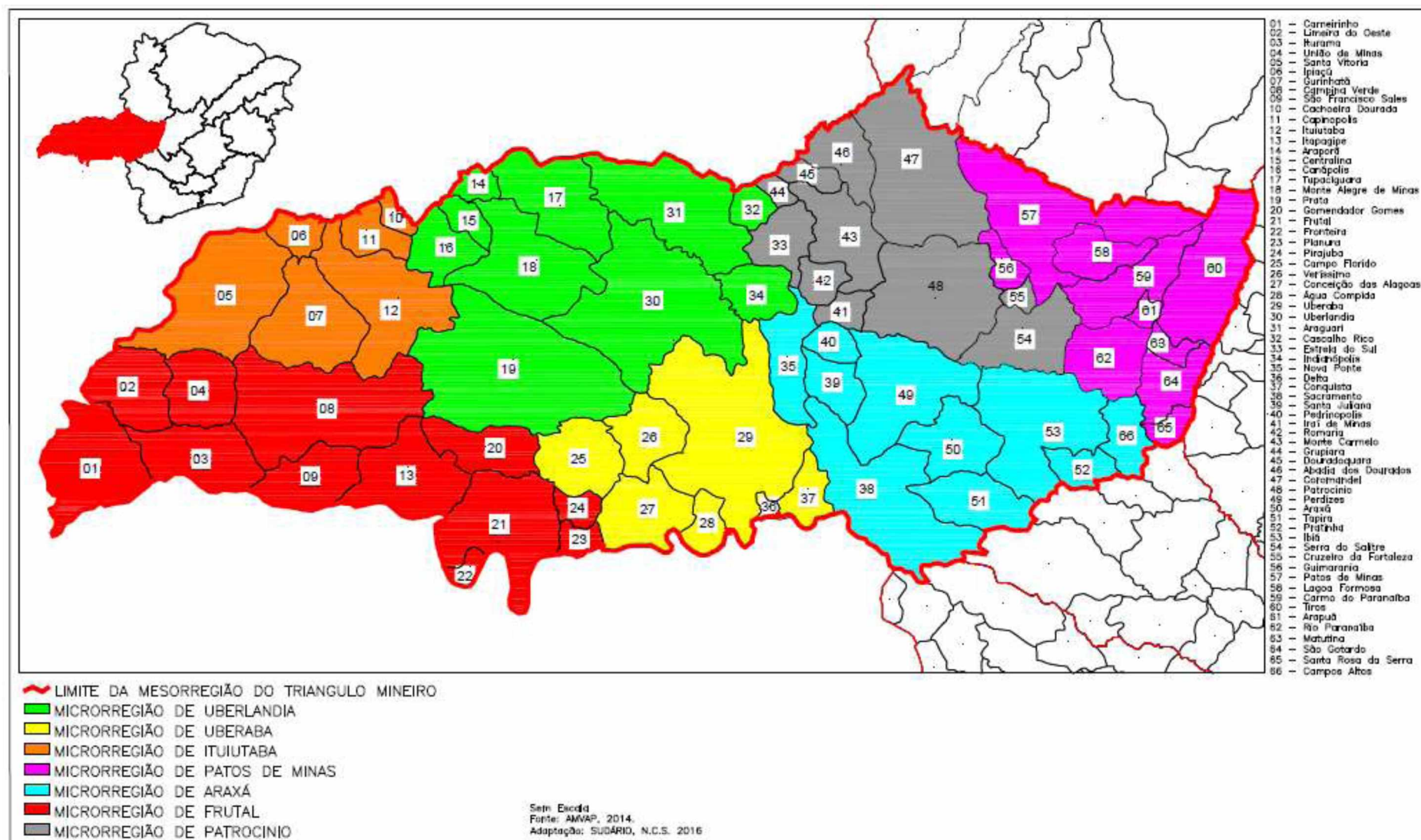
Microrregiões da Mesorregião	Municípios que compõem cada microrregião
Uberlândia	Uberlândia, Araguari, Araporã, Canápolis, Cascalho Rico, Centralina, Indianópolis, Monte Alegre de Minas, Prata, Tupaciguara.
Araxá	Araxá, Campos Altos, Ibiá, Nova Ponte, Pedrinópolis, Perdizes, Pratinha, Sacramento, Santa Juliana e Tapira.
Frutal	Frutal, Campina Verde, Carneirinho, Comendador Gomes, Fronteira, Itapagipe, Iturama, Limeira do Oeste, Pirajuba, Planura, São Francisco Sales, União de Minas.
Ituiutaba	Ituiutaba, Cachoeira Dourada, Capinópolis, Gurinhatã, Ipiacú, Santa Vitória.
Patos de Minas	Patos de Minas, Arapuá, Carmo do Paranaíba, Guimarães, Lagoa Formosa, Matutina, Rio Paranaíba, Santa Rosa da Serra, São Gotardo, Tiros.
Patrocínio	Patrocínio, Abadia dos Dourados, Coromandel, Cruzeiro da Fortaleza, Douradoquara, Estrela do Sul, Grupiara, Iraí de Minas, Monte Carmelo, Romaria, Serra do Salitre.
Uberaba	Uberaba, Água Comprida, Campo Florido, Conceição das Alagoas, Conquista, Delta, Veríssimo.

Fonte: AMVAP (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Mesmo com as microrregiões já estabelecidas, o presente trabalho considerou toda a extensão da mesorregião, cujos municípios foram classificados na pesquisa em função do universo populacional levando-se em consideração o limiar de 20.000 habitantes.

Mapa 2 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): localização das microrregiões na mesorregião (2016)



Para a elaboração do Mapa 3 e da Tabela 7 foram utilizados os dados populacionais do Censo Demográfico (IBGE, 2010), sendo possível identificar os municípios com menos de 20.000 habitantes e os municípios acima dessa faixa populacional. Do total de 66 municípios que compõem a mesorregião, 48 possuem população abaixo de 20.000 habitantes e 18 contam com uma população superior a essa faixa. Assim, pode-se dizer que o Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba é uma região constituída, majotariamente, por pequenas cidades. Essas estão em destaque na cor amarela no Mapa 3.

Do ponto de vista territorial, os pequenos municípios, mesmo sendo os mais numerosos, representam, em quilômetros quadrados, quase a mesma área se comparada à área total dos municípios com mais de 20.000 habitantes. Totalizam-se assim, 44.893,57 Km² de área para os municípios com menos de 20.000 habitantes e 45.645,99 Km² para aqueles com mais de 20.000 habitantes. Nessa amplitude, há variações de áreas entre 100 e 4.847,54 Km².

Na análise da densidade populacional, conforme mostra a Tabela 7, os municípios que se destacam pelos maiores índices são Uberlândia, Araxá, Delta, Fronteira e Uberaba.

Tabela 7 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): maiores densidades populacionais na Mesorregião (2016)

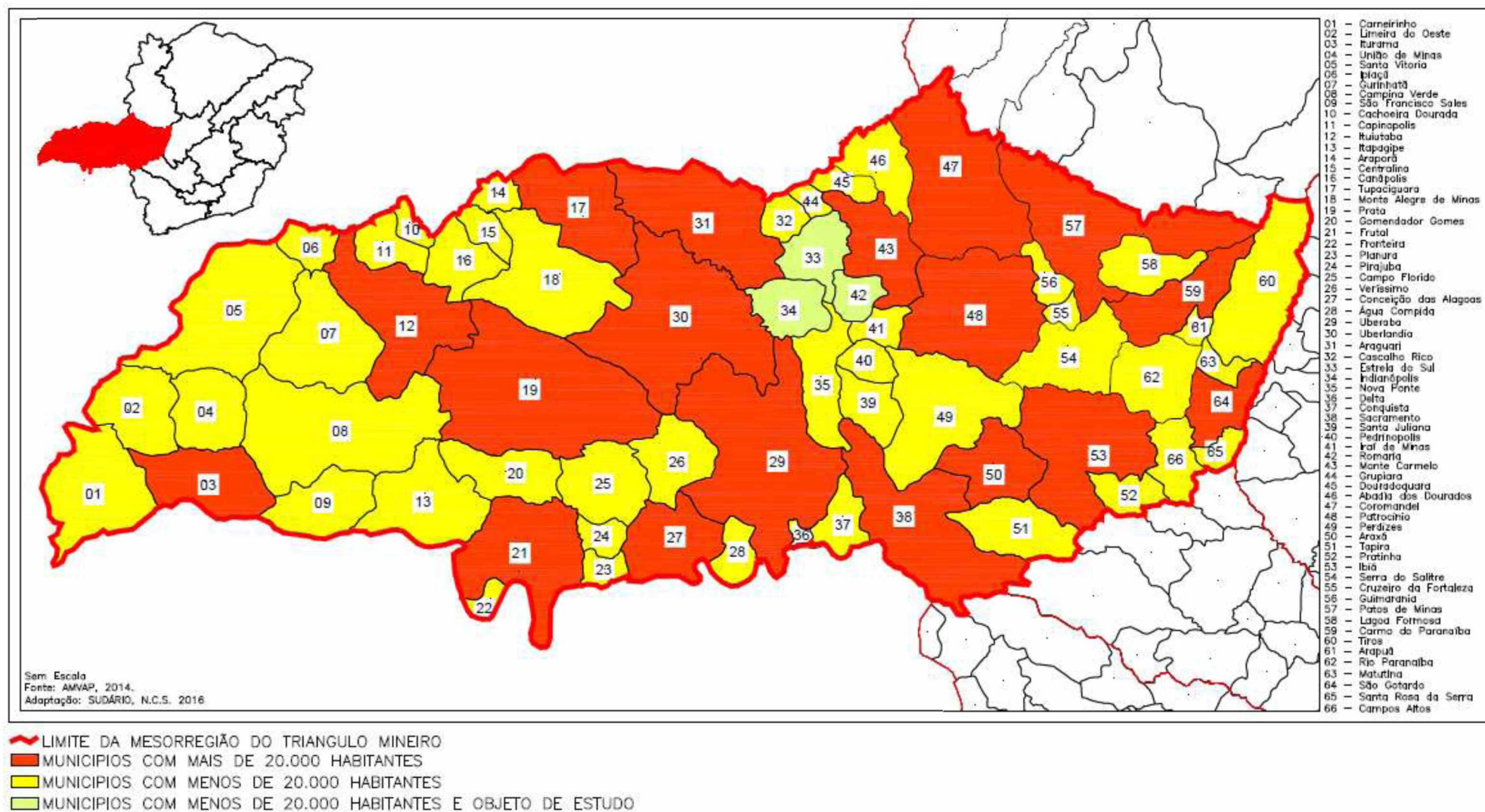
Município	Densidade (hab/km ²)
Uberlândia	146,78
Araxá	80,45
Delta	78,66
Fronteira	70,21
Uberaba	65,43

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quanto ao contingente populacional destaca-se o município de Grupiara como o menor município da mesorregião, com uma população de 1.373 habitantes. Em contrapartida, os municípios de Uberlândia, Uberaba, Patos de Minas e Araguari apresentam os maiores índices populacionais com 604.013, 295.988, 138.710 e 109.801 mil habitantes respectivamente.

Mapa 3 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): localização e classificação dos municípios conforme o número de habitantes (2016)



Na análise do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) percebe-se que os valores mais representativos estão registrados nos municípios mais numerosos, indicando uma maior qualidade de vida e melhor acesso aos serviços de saúde, educação e renda.

A Tabela 8 apresenta a síntese das informações sobre população, área territorial, densidade populacional e índice de desenvolvimento humano municipal de todos os municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Tabela 8 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): síntese das informações segundo as variáveis de população, área, densidade e IDHM dos municípios (2016)

Nº de referência (Mapa 3)	Municípios da Mesorregião do TMAP	População	Área (Km²)	Densidade (hab/ Km²)	IDHM
44	Grupiara	1.373	193,141	7,11	0,731
45	Douradoquara	1.841	312,878	5,88	0,706
28	Água Comprida	2.025	492,21	4,11	0,675
10	Cachoeira Dourada	2.505	200,92	12,47	0,726
61	Arapuá	2.775	173,89	15,96	0,724
32	Cascalho Rico	2.857	367,308	7,78	0,721
20	Comendador Gomes	2.972	1.041,04	2,85	0,697
65	Santa Rosa Da Serra	3.224	284,33	11,34	0,705
52	Pratinha	3.265	622,47	5,25	0,721
26	Veríssimo	3.483	1.031,82	3,38	0,667
40	Pedrinópolis	3.490	357,891	9,75	0,729
42	Romaria	3.596	407,557	8,82	0,708
63	Matutina	3.761	260,95	14,41	0,707
55	Cruzeiro da Fortaleza	3.934	188,13	20,91	0,696
6	Ipiacu	4.107	466,02	8,81	0,696
51	Tapira	4.113	1179,24	3,49	0,712
4	União De Minas	4.418	1.147,40	3,85	0,672
24	Pirajuba	4.656	337,98	13,78	0,723
9	São Francisco de Sales	5.776	1.128,86	5,12	0,688
7	Gurinhata	6.137	1.849,13	3,32	0,680
14	Araporã	6.144	295,83	20,77	0,708
34	Indianópolis	6.190	830,03	7,46	0,674
41	Iraí de Minas	6.467	356,26	18,15	0,695
37	Conquista	6.526	618,36	1,55	0,729
46	Abadia dos Dourados	6.704	881,064	7,61	0,689
25	Campo Florido	6.870	1.264,24	5,43	0,706

Continua...

Nº de referência (Mapa 3)	Municípios da Mesorregião do TMAP	População	Área (Km²)	Densidade (hab/ Km²)	IDHM
2	Limeira do Oeste	6.890	1.319,03	5,22	0,710
60	Tiros	6.906	2091,77	3,3	0,683
56	Guimarânia	7.265	366,83	19,8	0,693
33	Estrela do Sul	7.446	822,454	9,05	0,696
36	Delta	8.089	102,84	78,66	0,639
1	Carneirinho	9.471	2.063,31	4,59	0,741
15	Centralina	10.266	327,19	31,38	0,678
23	Planura	10.384	317,52	32,70	0,712
54	Serra do Salitre	10.549	1295,27	8,14	0,696
39	Santa Juliana	11.337	723,784	15,66	0,706
16	Canápolis	11.365	839,73	13,53	0,722
62	Rio Paranaíba	11.885	1352,35	8,79	0,709
35	Nova Ponte	12.812	1.111,01	11,53	0,701
13	Itapagipe	13.656	1.800,43	7,58	0,723
22	Fronteira	14.041	199,98	70,21	0,684
66	Campos Altos	14.206	710,64	19,99	0,702
49	Perdizes	14.404	2.450,81	5,88	0,723
11	Capinópolis	15.290	620,71	24,63	0,723
58	Lagoa Formosa	17.161	840,92	20,41	0,703
5	Santa Vitoria	18.138	3.001,35	6,40	0,710
8	Campina Verde	19.324	3.650,74	5,29	0,704
18	Monte Alegre	19.619	2.595,95	7,56	0,674
27	Conceição das Alagoas	23.043	1340,25	17,19	0,712
53	Ibiá	23.218	2704,13	8,59	0,718
38	Sacramento	23.896	3073,26	7,78	0,732
17	Tupaciguara	24.188	1823,96	13,26	0,719
19	Prata	25.802	4847,54	5,32	0,695
47	Coromandel	27.547	3313,11	8,31	0,708
59	Carmo do Paranaíba	29.735	1307,86	22,74	0,705
64	São Gotardo	31.819	866,08	36,74	0,736
3	Iturama	34.456	1404,66	24,53	0,747
43	Monte Carmelo	45.772	1343,03	34,08	0,728
21	Frutal	53.468	2426,96	22,03	0,73
48	Patrocínio	82.471	2874,34	28,69	0,729
50	Araxá	93.672	1164,35	80,45	0,772
12	Ituiutaba	97.171	2598,04	37,4	0,739
31	Araguari	109.801	2729,5	40,23	0,773
57	Patos de Minas	138.710	3189,77	43,49	0,765
29	Uberaba	295.988	4523,95	65,43	0,772
30	Uberlândia	604.013	4115,2	146,78	0,789

Fonte: IBGE (2010) / Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Do total da população de cada município pertencente à Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba foi importante destacar as porcentagens referentes às áreas urbanas e rurais, com objetivo de verificar se as maiores concentrações estão nas áreas urbanizadas, conforme panorama brasileiro atual.

Tabela 9 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): porcentagem da população rural e urbana dos municípios (2016)

Nº de referência (Mapa 3)	Municípios da Mesorregião do TMAP	População Urbana (%)	População Rural (%)
1	Carneirinho	73,65	26,35
2	Limeira do Oeste	72,82	27,18
3	Iturama	94,61	5,39
4	União De Minas	61,70	38,30
5	Santa Vitoria	82,29	17,71
6	Ipiacu	91,09	8,91
7	Gurinhata	43,87	56,13
8	Campina Verde	74,69	25,31
9	São Francisco de Sales	75,00	25,00
10	Cachoeira Dourada	88,82	11,18
11	Capinópolis	93,54	6,46
12	Ituiutaba	95,84	4,16
13	Itapagipe	69,99	30,01
14	Araporã	96,00	4,00
15	Centralina	90,73	9,27
16	Canápolis	89,57	10,43
17	Tupaciguara	91,13	8,87
18	Monte Alegre	73,94	26,06
19	Prata	75,11	24,89
20	Comendador Gomes	50,74	49,26
21	Frutal	86,20	13,80
22	Fronteira	93,26	6,74
23	Planura	97,18	2,82
25	Campo Florido	75,81	24,19
26	Veríssimo	58,48	41,52
27	Conceição das Alagoas	90,61	9,39
28	Água Comprida	77,53	22,47
29	Uberaba	97,77	2,23
30	Uberlândia	97,23	2,77
31	Araguari	93,43	6,57
32	Cascalho Rico	62,86	37,14

Continua...

Nº de referência (Mapa 3)	Municípios da Mesorregião do TMAP	População Urbana (%)	População Rural (%)
33	Estrela do Sul	81,35	18,65
34	Indianópolis	65,53	34,47
35	Nova Ponte	85,79	14,21
36	Delta	93,76	6,24
37	Conquista	86,90	13,10
38	Sacramento	80,66	19,34
39	Santa Juliana	86,40	13,60
40	Pedrinópolis	83,87	16,13
41	Iraí de Minas	79,76	20,24
42	Romaria	75,50	24,50
43	Grupiara	85,43	14,57
43	Monte Carmelo	87,61	12,39
45	Douradoquara	66,97	33,03
46	Abadia dos Dourados	62,49	37,51
47	Coromandel	78,65	21,35
48	Patrocínio	88,22	11,78
49	Perdizes	68,97	31,03
50	Araxá	98,52	1,48
51	Tapira	66,72	33,28
52	Pratinha	53,87	46,13
53	Ibiá	84,62	15,38
54	Serra do Salitre	73,52	26,48
55	Cruzeiro da Fortaleza	85,43	14,57
56	Guimarânia	81,54	18,46
58	Lagoa Formosa	75,56	24,44
59	Carmo do Paranaíba	84,75	15,25
60	Tiros	69,72	30,28
61	Arapuá	75,24	24,76
62	Rio Paranaíba	61,32	38,68
63	Matutina	71,60	28,40
64	São Gotardo	94,47	5,53
65	Santa Rosa Da Serra	61,20	38,80
66	Campos Altos	90,90	9,10

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

A análise da Tabela 9 possibilita verificar que a maioria da população (95,45%) dos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba está concentrada na área urbana, com exceção de três municípios, cuja porcentagem de concentração na área rural é ainda significativa: Gurinhatã, com 56,13%; Comendador Gomes, com 49,26% e Pratinha,

com 46,13%. A porcentagem de concentração da população na zona rural nos municípios da região triangulina varia de 1,48 % a 56,13%, percentuais correspondentes aos municípios de Araxá e Gurinhatã, respectivamente.

Independente do quantitativo da população rural, os índices (pequenos, médios ou grandes) indicam a presença de habitantes que necessitam de infraestrutura local e regional para seus deslocamentos, ainda que respeitadas as características do espaço rural. Esses habitantes também demandam por serviços de saúde, educação, lazer, comércio e serviços, muitas vezes não disponíveis na área rural.

O próximo tópico apresenta um quantitativo de duas categorias de pessoas consideradas com mobilidade reduzida: os idosos e os deficientes. Essas categorias foram escolhidas para a pesquisa em função de sua grande representatividade populacional e pela disponibilidade de dados, uma vez que as demais categorias, não menos importantes, necessitariam de um trabalho dispendioso para a coleta de dados.

3.2 - O universo das categorias de análise das pessoas com mobilidade reduzida nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: os idosos e as pessoas com deficiência

Do ponto de vista do universo populacional, o número de idosos e pessoas com deficiência é representativo e necessita ser levado em consideração na tomada de decisões e na (re)construção das cidades. Os instrumentos de gestão urbana não devem ser voltados e regulamentados somente para as médias e grandes cidades. É evidente que os pequenos municípios possuem restrições gerenciais e financeiras, o que não justifica a negligência governamental e institucional ao próprio ser humano que escolheu uma pequena cidade para viver. Nenhum município deve estar à margem dos direitos em função de localização, universo populacional e tamanho territorial.

Para a obtenção dos dados de pessoas com deficiência usou-se a plataforma do site do IBGE (www.ibge.com.br), com o seguinte caminho: Canais/Banco de Dados/Cidades@/Abre nova página (<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>). Seleciona-se o estado de pesquisa/abre lista de municípios/seleciona o município desejado e obtém os dados gerais. Para os dados estatísticos/informacionais, clica-se em Informações Estatísticas e há vários

dados disponíveis, tais como: Censo Demográfico 2010 e resultado da amostra - pessoas com deficiências. É possível realizar o download da planilha no programa Excel e realizar a soma dos dados de PCD's para obter o total.

Para a obtenção dos dados das Pessoas Idosas, também na plataforma IBGE, foi percorrido o seguinte trajeto: Acesso no site/Censos Demográficos/Estudos e análises/Estatísticas de gênero/seleciona tema (população)/indicadores (total da população – Grupos de Idade/sexo/cor) e área (seleciona o estado e o município).

Com a coleta de todos os dados, a configuração resultante sobre as duas principais categorias de pessoas com mobilidade reduzida na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba está apresentada na Tabela 10.

Tabela 10 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): número total a percentual de pessoas com deficiência e de pessoas idosas (2016)

Número no mapa	Municípios da Mesorregião TMAP	PCD*	Idosos	População total	PCD (%)	Idosos (%)
1	Carneirinho	3.788	1.294	9.471	40,00	13,66
2	Limeira do Oeste	2.087	762	6.890	30,29	11,06
3	Iturama	10.375	3.621	34.456	30,11	10,51
4	União De Minas	1.537	521	4.418	34,79	11,79
5	Santa Vitoria	6.557	2.505	18.138	36,15	13,81
6	Ipiaçu	1.027	651	4.107	25,01	15,85
7	Gurinhata	2.632	1.159	6.137	42,89	18,89
8	Campina Verde	6.934	3.018	19.324	35,88	15,62
9	São Francisco de Sales	1.578	614	5.776	27,32	10,63
10	Cachoeira Dourada	934	344	2.505	37,29	13,73
11	Capinópolis	5.163	2.058	15.290	33,77	13,46
12	Ituiutaba	33.822	14.312	97.171	34,81	14,73
13	Itapagipe	5.209	1.825	13.656	38,14	13,36
14	Araporã	1.092	599	6.144	17,77	9,75
15	Centralina	3.966	1.524	10.266	38,63	14,85
16	Canápolis	3.900	1.328	11.365	34,32	11,68
17	Tupaciguara	8.904	3.772	24.188	36,81	15,59
18	Monte Alegre	6.680	2.877	19.619	34,05	14,66
19	Prata	9.289	2.946	25.802	36,00	11,42
20	Comendador Gomes	1.236	330	2.972	41,59	11,10
21	Frutal	16.327	6.634	53.468	30,54	12,41
22	Fronteira	4.768	1.369	14.041	33,96	9,75

Continua...

Número no mapa	Municípios da Mesorregião TMAP	PCD*	Idosos	População total	PCD (%)	Idosos (%)
23	Planura	3.394	972	10.384	32,68	9,36
24	Pirajuba	992	454	4.656	21,31	9,75
25	Campo Florido	1.584	701	6.870	23,06	10,20
26	Veríssimo	881	453	3.483	25,29	13,01
27	Conceição das Alagoas	5.124	1.982	23.043	22,24	8,60
28	Água Comprida	599	311	2.025	29,58	15,36
29	Uberaba	68.153	37.399	295.988	23,03	12,64
30	Uberlândia	179.592	61.664	604.013	29,73	10,21
31	Araguari	32.916	14.290	109.801	29,98	13,01
32	Cascalho Rico	502	475	2.857	17,57	16,63
33	Estrela do Sul	2.846	925	7.446	38,22	12,42
34	Indianópolis	884	618	6.190	14,28	9,98
35	Nova Ponte	2.618	1.032	12.812	20,43	8,05
36	Delta	2.027	497	8.089	25,06	6,14
37	Conquista	1.676	874	6.526	25,68	13,39
38	Sacramento	7.447	3.021	23.896	31,16	12,64
39	Santa Juliana	2.993	1.066	11.337	26,40	9,40
40	Pedrinópolis	753	464	3.490	21,58	13,30
41	Iraí de Minas	1.511	685	6.467	23,36	10,59
42	Romaria	1.146	424	3.596	31,87	11,79
43	Monte Carmelo	14.177	4.829	45.772	30,97	10,55
44	Grupiara	323	216	1.373	23,53	15,73
45	Douradoquara	561	306	1.841	30,47	16,62
46	Abadia dos Dourados	2.347	968	6.704	35,01	14,44
47	Coromandel	8.678	3.535	27.547	31,50	12,83
48	Patrocínio	24.436	8.506	82.471	29,63	10,31
49	Perdizes	3.439	1.272	14.404	23,88	8,83
50	Araxá	28.203	10.822	93.672	30,11	11,55
51	Tapira	1.051	434	4.113	25,55	10,55
52	Pratinha	1.205	517	3.265	36,91	15,83
53	Ibiá	8.219	2.695	23.218	35,40	11,61
54	Serra do Salitre	2.851	939	10.549	27,03	8,90
55	Cruzeiro da Fortaleza	1.334	481	3.934	33,91	12,23
56	Guimarânia	2.808	940	7.265	38,65	12,94
57	Patos de Minas	42.870	16.360	138.710	30,91	11,79
58	Lagoa Formosa	6.220	2.514	17.161	36,24	14,65
59	Carmo do Paranaíba	11.901	3.941	29.735	40,02	13,25
60	Tiros	1.927	1.147	6.906	27,90	16,61
61	Arapuá	1.059	507	2.775	38,16	18,27
62	Rio Paranaíba	3.085	1.326	11.885	25,96	11,16
63	Matutina	1.642	702	3.761	43,66	18,67
64	São Gotardo	6.142	3.173	31.819	19,30	9,97

Continua...

Número no mapa	Municípios da Mesorregião TMAP	PCD*	Idosos	População total	PCD (%)	Idosos (%)
65	Santa Rosa Da Serra	900	393	3.224	27,92	12,19
66	Campos Altos	3.876	1.475	14.206	27,28	10,38
Total		634.697	250.368	2.144.483	29,59	11,67

Nota da tabela: * PCD: Pessoas com pelo menos uma deficiência declarada

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Pela análise da Tabela 10 verifica-se que a Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba possui um total de 2.144.483 habitantes, segundo Censo Demográfico (IBGE, 2010). Desse universo, 634.697 habitantes possuem deficiência física, representando 29,59% do total da população e 250.368 habitantes são considerados idosos, o que equivale a 11,67%.

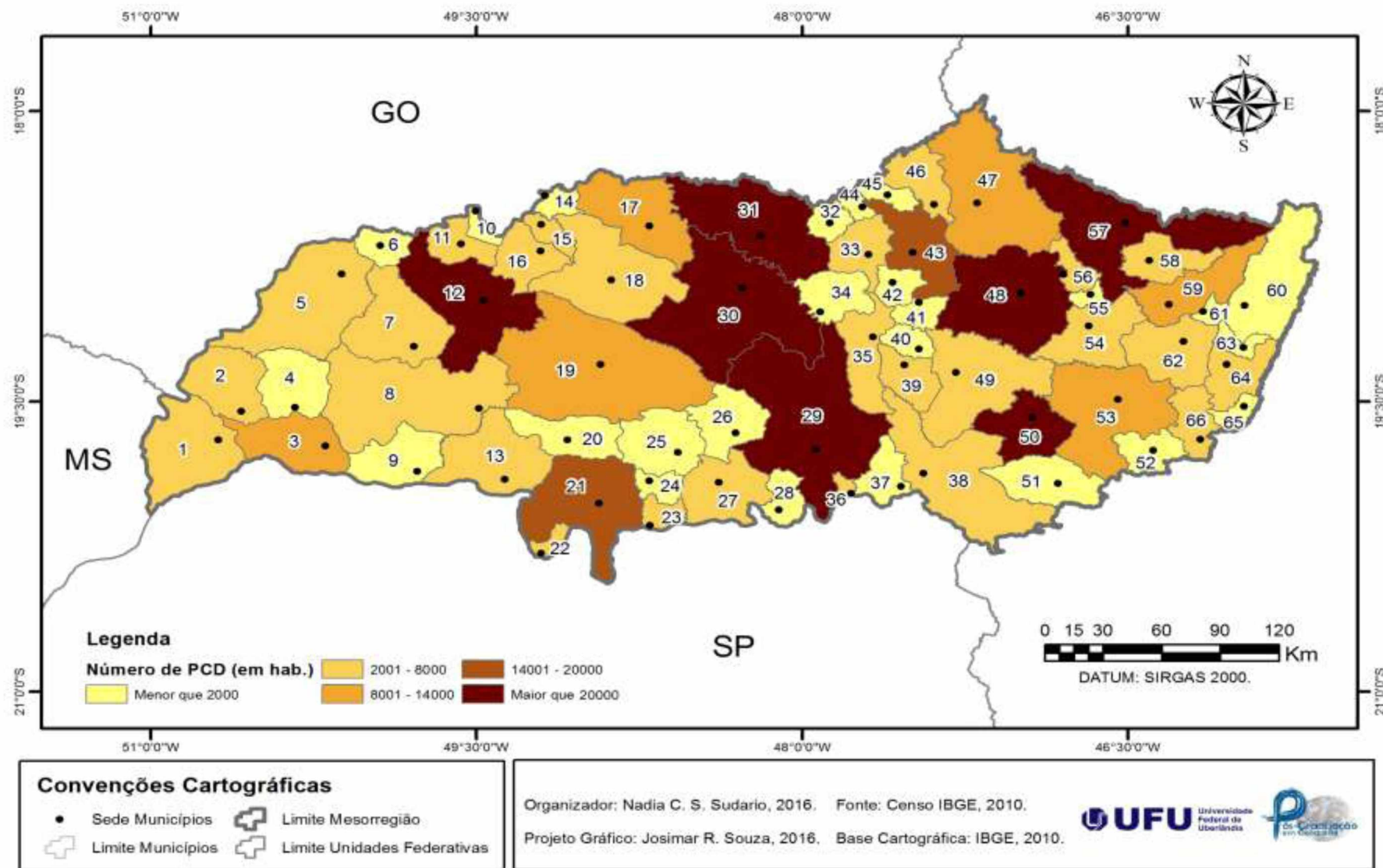
A partir desses dados foi possível a elaboração de mapas com números absolutos e com as respectivas porcentagens de idosos e pessoas com deficiência. O objetivo foi espacializar os dados disponibilizados pelo IBGE e construir a configuração dessas duas importantes categorias consideradas como pessoas com mobilidade reduzida na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

De modo a garantir uma melhor representatividade gráfica e visual dos mapas, estabeleceu-se para os mapas com os números absolutos uma legenda com os seguintes intervalos: municípios com o número de idosos ou deficientes menores que 2.000; de 2.001 a 8.000; de 8.001 à 14.000; de 14.001 à 20.000 e maiores que 20.000 habitantes.

O Mapa 4 mostra a espacialização de pessoas com deficiência nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Nota-se uma concentração de forma abrangente e paralelamente proporcional nos municípios com maiores índices populacionais, como Uberlândia, Uberaba, Patos de Minas, Araguari, Araxá, Ituiutaba e Patrocínio.

Em termos de representatividade, grande parte dos municípios está classificada entre os intervalos que representam a quantidade de habitantes que variam de “menor que 2.000 a 14.000 habitantes” com deficiência declarada.

Mapa 4 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): número de pessoas com deficiência nos municípios da mesorregião (2016)



Na análise quantitativa dos dados sobre as pessoas idosas nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba foi possível elaborar o Mapa 5. Essa categoria, também bastante representativa, totalizou 250.368 habitantes com mais de 60 anos de idade e residentes nos 66 municípios da referida região.

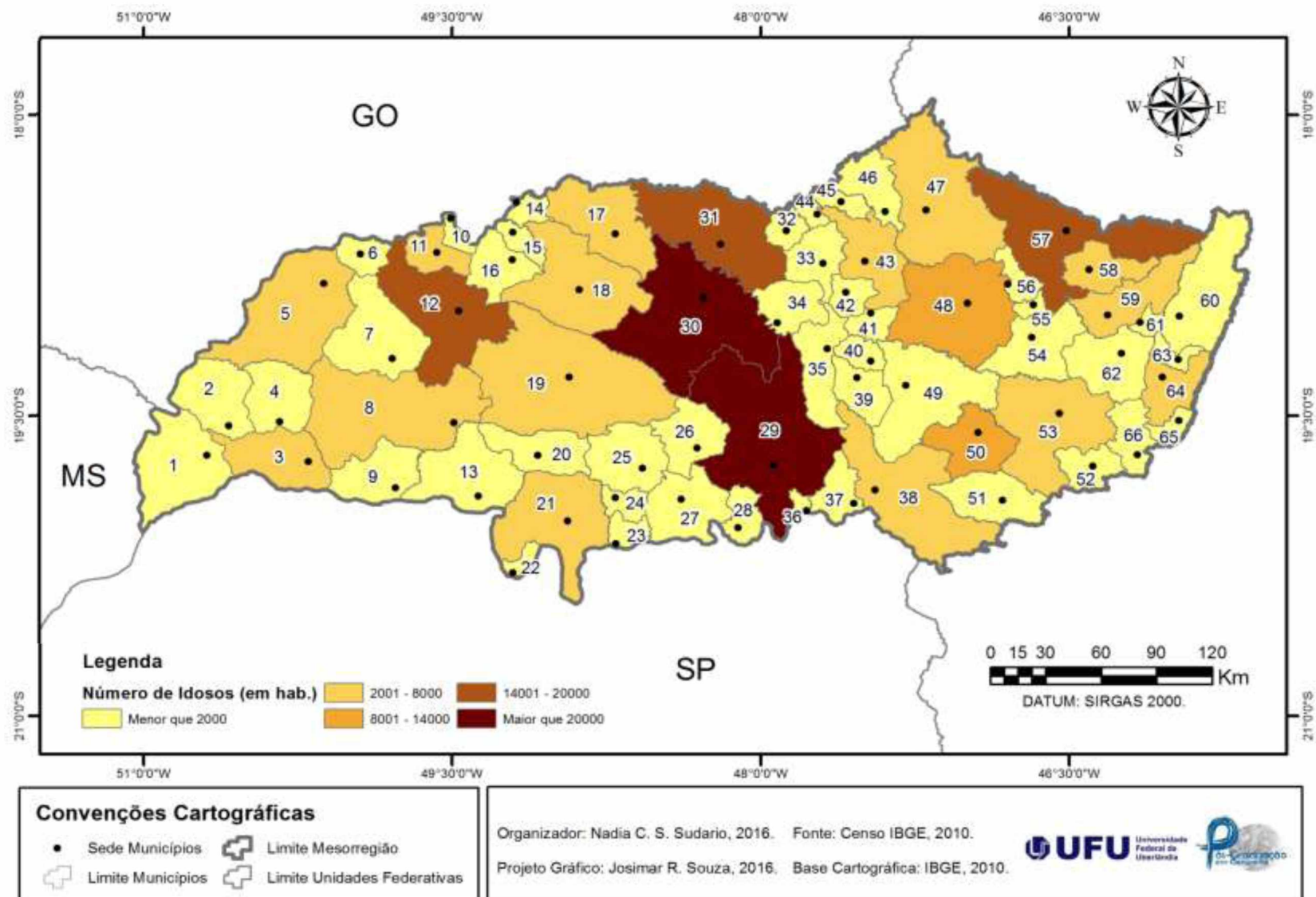
Para a configuração do Mapa 5 utilizou-se os mesmos intervalos de classes utilizados no Mapa 4 e citados anteriormente. As classes mais representativas dessa categoria são as que compreendem os intervalos de “menor que 2.000” e a classe de “2.001 a 8.000” pessoas idosas.

Os municípios com maiores índices são Patrocínio e Araxá, compreendidos no intervalo de 8.001 a 14.000 idosos, seguidos dos municípios de Araguari, Ituiutaba e Patos de Minas, representando os intervalos de 14.001 a 20.000. Uberaba e Uberlândia possuem índices maiores que 20.000, com 37.399 e 61.664 pessoas idosas, respectivamente, segundo Censo Demográfico (IBGE, 2010).

A representatividade da população idosa pode ser considerada como um fator importante para o planejamento das cidades, uma vez que esse contingente populacional será maior com o passar dos anos em função do aumento da expectativa de vida da população brasileira.

Cumprir destacar que a pessoa idosa pode desenvolver doenças ou sofrer uma simples queda, prejudicando a autonomia nos deslocamentos diários. Logo, se a cidade não estiver adequada para a garantia da mobilidade, esse universo representativo também ficará à margem do direito à cidade.

Mapa 5 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): número de pessoas idosas nos municípios da mesorregião (2016)



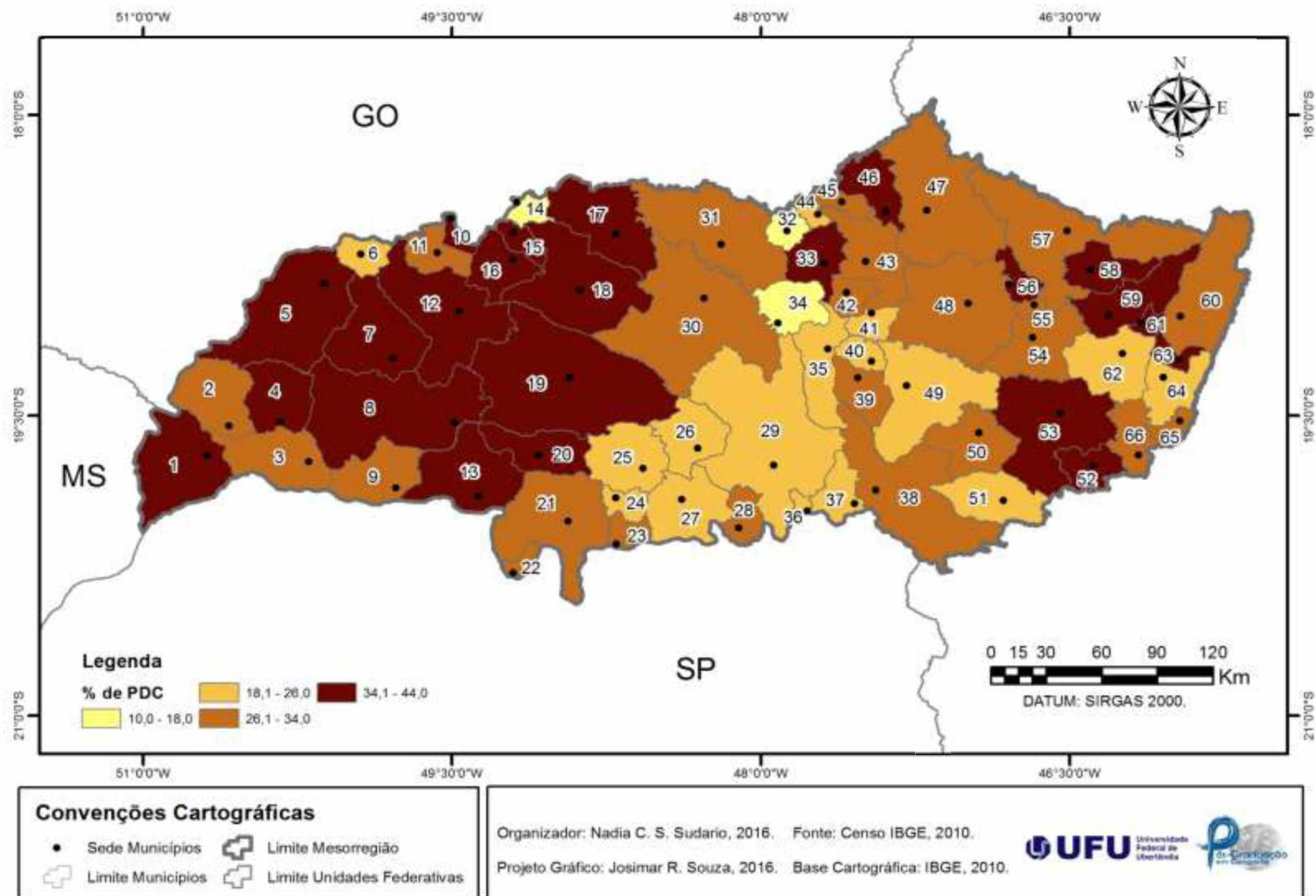
Para a elaboração dos Mapas 6 e 7 converteu-se os números reais em porcentagens. O Mapa 6 possui intervalo mínimo de classe de 10%, sendo que os intervalos de classe correspondem a: 10,0 a 18,0%; 18,1 a 26,0%; 26,1 a 34,0% e 34,1 a 44,0%. Portanto, a amplitude percentual para a categoria das pessoas com deficiência na área de estudo é de 10% a 44%.

Observa-se também que as categorias mais representativas são as dos intervalos de 26,1 a 34,0% e a de 34,1 a 44%. Assim, pode-se afirmar que nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba há um universo de pessoas com deficiência que varia de 10% até 44% do total da população de cada município.

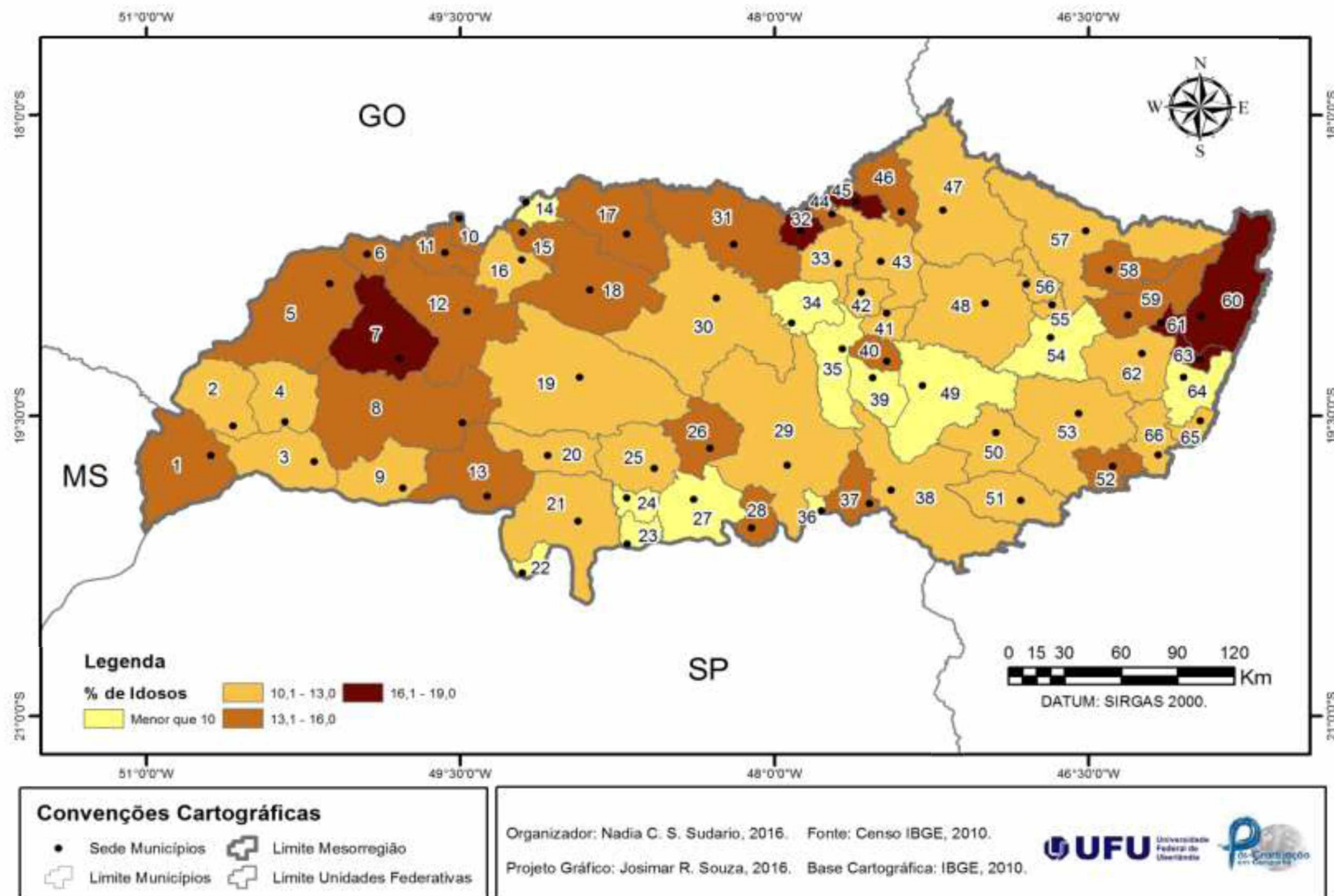
O Mapa 7 foi elaborado utilizando quatro classes a partir da análise dos números reais correspondentes ao universo da população idosa em cada município. Alguns desses apresentaram índices menores que 10% e uma amplitude máxima de até 19% da população considerada idosa. Contudo, para uma melhor representação gráfica, os municípios foram classificados em quatro intervalos: menor que 10%; de 10,1 a 13,0 %; de 13,1 a 16,0% e 16,1 a 19,0%. Pela análise classificatória, é possível observar que 26 municípios possuem de 10,1 a 13,0% de pessoas idosas em seu universo populacional. Outra classe bastante expressiva é a classe do intervalo de 13,1 a 16,0% correspondente a 21 municípios.

A partir da análise dos mapas e dados populacionais conclui-se que há municípios com índices variáveis de menor que 10% a 19%, correspondendo aos idosos e índices que variam de 10,0 a 44% referente às pessoas com deficiência.

Mapa 6 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): porcentagem de pessoas com deficiência nos municípios da mesorregião (2016)



Mapa 7 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): porcentagem de pessoas idosas nos municípios da mesorregião (2016)



Cumpra esclarecer que são várias as categorias de pessoas com mobilidade reduzida além dos deficientes e idosos. Como é mais difícil a obtenção dos dados referentes às demais categorias (gestantes, crianças menores que ainda não conseguem andar de forma autônoma, pessoas com politraumatismos que sofreram acidentes, pessoas obesas e pessoas que estejam de alguma forma com sua mobilidade reduzida mesmo que temporariamente), para a presente análise somou-se apenas as porcentagens das pessoas com deficiência e as pessoas idosas. Na Tabela 11 é possível observar o total de pessoas com mobilidade reduzida em cada município, considerando apenas as duas categorias selecionadas.

Após a soma dessas, a porcentagem restante foi considerada como “população sem restrições declaradas”. Entretanto, é preciso ressaltar que nessa classe podem estar incluídas as demais categorias não identificadas, como obesos e gestantes. Esses grupos são expressivos, mas não há precisão quanto ao universo declarado.

Tabela 11 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentuais da população com mobilidade reduzida (considerando idosos e PCD's) e da população sem restrições declaradas (2016)

Número no mapa	Municípios da Mesorregião do TM	PCD* (%)	Idosos (%)	População com mobilidade reduzida (somente idosos e PCD's) - %	População sem restrições declaradas (%)	Total (%)
1	Carneirinho	40,00	13,66	53,66	46,34	100,00
2	Limeira do Oeste	30,29	11,06	41,35	58,65	100,00
3	Iturama	30,11	10,51	40,62	59,38	100,00
4	União De Minas	34,79	11,79	46,58	53,42	100,00
5	Santa Vitoria	36,15	13,81	49,96	50,04	100,00
6	Ipiacu	25,01	15,85	40,86	59,14	100,00
7	Gurinhata	42,89	18,89	61,77	38,23	100,00
8	Campina Verde	35,88	15,62	51,50	48,50	100,00
9	São Francisco de Sales	27,32	10,63	37,95	62,05	100,00
10	Cachoeira Dourada	37,29	13,73	51,02	48,98	100,00
11	Capinópolis	33,77	13,46	47,23	52,77	100,00
12	Ituiutaba	34,81	14,73	49,54	50,46	100,00
13	Itapagipe	38,14	13,36	51,51	48,49	100,00
14	Araporã	17,77	9,75	27,52	72,48	100,00
15	Centralina	38,63	14,85	53,48	46,52	100,00

Continua...

Número no mapa	Municípios da Mesorregião do TM	PCD (%)	Idosos (%)	População com mobilidade reduzida (somente idosos e PCD's) - %	População sem restrições declaradas (%)	Total (%)
16	Canápolis	34,32	11,68	46,00	54,00	100,00
17	Tupaciguara	36,81	15,59	52,41	47,59	100,00
18	Monte Alegre	34,05	14,66	48,71	51,29	100,00
19	Prata	36,00	11,42	47,42	52,58	100,00
20	Comendador Gomes	41,59	11,10	52,69	47,31	100,00
21	Frutal	30,54	12,41	42,94	57,06	100,00
22	Fronteira	33,96	9,75	43,71	56,29	100,00
23	Planura	32,68	9,36	42,05	57,95	100,00
24	Pirajuba	21,31	9,75	31,06	68,94	100,00
25	Campo Florido	23,06	10,20	33,26	66,74	100,00
26	Veríssimo	25,29	13,01	38,30	61,70	100,00
27	Conceição das Alagoas	22,24	8,60	30,84	69,16	100,00
28	Água Comprida	29,58	15,36	44,94	55,06	100,00
29	Uberaba	23,03	12,64	35,66	64,34	100,00
30	Uberlândia	29,73	10,21	39,94	60,06	100,00
31	Araguari	29,98	13,01	42,99	57,01	100,00
32	Cascalho Rico	17,57	16,63	34,20	65,80	100,00
33	Estrela do Sul	38,22	12,42	50,64	49,36	100,00
34	Indianópolis	14,28	9,98	24,26	75,74	100,00
35	Nova Ponte	20,43	8,05	28,49	71,51	100,00
36	Delta	25,06	6,14	31,20	68,80	100,00
37	Conquista	25,68	13,39	39,07	60,93	100,00
38	Sacramento	31,16	12,64	43,81	56,19	100,00
39	Santa Juliana	26,40	9,40	35,80	64,20	100,00
40	Pedrinópolis	21,58	13,30	34,87	65,13	100,00
41	Iraí de Minas	23,36	10,59	33,96	66,04	100,00
42	Romaria	31,87	11,79	43,66	56,34	100,00
43	Monte Carmelo	30,97	10,55	41,52	58,48	100,00
44	Grupiara	23,53	15,73	39,26	60,74	100,00
45	Douradoquara	30,47	16,62	47,09	52,91	100,00
46	Abadia dos Dourados	35,01	14,44	49,45	50,55	100,00
47	Coromandel	31,50	12,83	44,34	55,66	100,00
48	Patrocínio	29,63	10,31	39,94	60,06	100,00
49	Perdizes	23,88	8,83	32,71	67,29	100,00
50	Araxá	30,11	11,55	41,66	58,34	100,00
51	Tapira	25,55	10,55	36,11	63,89	100,00
52	Pratinha	36,91	15,83	52,74	47,26	100,00

Continua...

Número no mapa	Municípios da Mesorregião do TM	PCD (%)	Idosos (%)	População com mobilidade reduzida (somente idosos e PCD's) - %	População sem restrições declaradas (%)	Total (%)
53	Ibiá	35,40	11,61	47,01	52,99	100,00
54	Serra do Salitre	27,03	8,90	35,93	64,07	100,00
55	Cruzeiro da Fortaleza	33,91	12,23	46,14	53,86	100,00
56	Guimarânia	38,65	12,94	51,59	48,41	100,00
57	Patos de Minas	30,91	11,79	42,70	57,30	100,00
58	Lagoa Formosa	36,24	14,65	50,89	49,11	100,00
59	Carmo do Paranaíba	40,02	13,25	53,28	46,72	100,00
60	Tiros	27,90	16,61	44,51	55,49	100,00
61	Arapuá	38,16	18,27	56,43	43,57	100,00
62	Rio Paranaíba	25,96	11,16	37,11	62,89	100,00
63	Matutina	43,66	18,67	62,32	37,68	100,00
64	São Gotardo	19,30	9,97	29,27	70,73	100,00
65	Santa Rosa Da Serra	27,92	12,19	40,11	59,89	100,00
66	Campos Altos	27,28	10,38	37,67	62,33	100,00

Nota da tabela: * PCD: Pessoas com pelo menos uma deficiência declarada

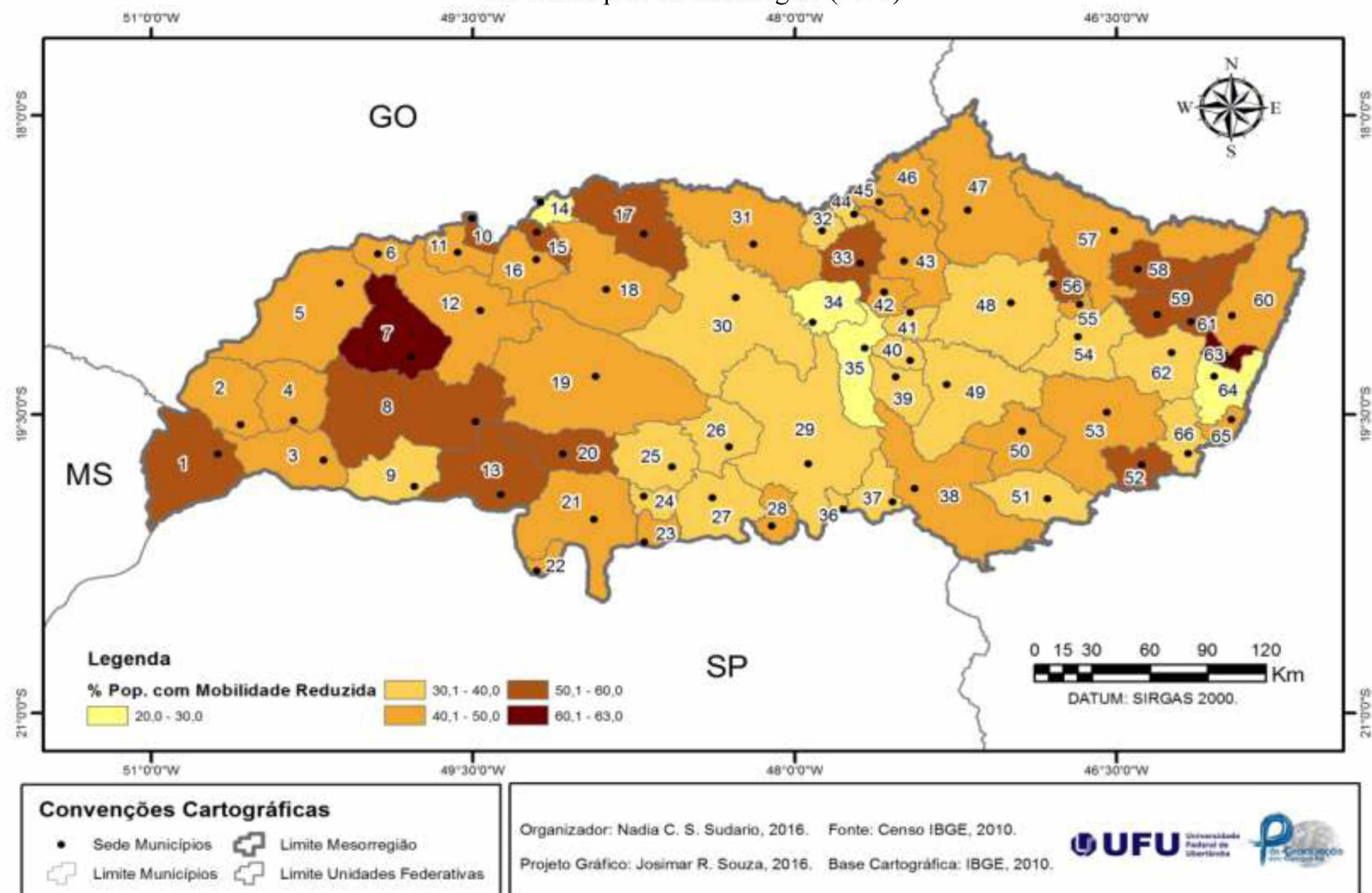
Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Com os dados Tabela 11 foram elaborados os Mapas 8 e 9. Para a construção desses mapas foram estabelecidos intervalos para a identificação da legenda conforme a porcentagem apresentada pelos municípios.

Vale reiterar que a porcentagem da população com mobilidade reduzida levou em consideração a soma dos idosos e pessoas com deficiência declarada. O restante percentual foi considerado como população sem restrições declaradas, havendo a possibilidade de existir nesse grupo outras pessoas com restrições de mobilidade como os obesos, gestantes e politraumatizados. Nessa concepção, o universo de pessoas com mobilidade reduzida pode ser bem maior que o universo declarado pelo Censo Demográfico (IBGE, 2010) e por essa pesquisa. Não obstante, apenas com a soma das duas categorias é possível observar que o resultado em alguns municípios é expressivo (Matutina com 62,32% e Gurinhatã com 61,77%). Tais dados revelam a necessidade de um olhar mais cauteloso na inclusão dos pequenos municípios nas políticas e planos de ordenamento e gestão do território.

Mapa 8 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentual da população com mobilidade reduzida (considerando somente idosos e PCD's) nos municípios da mesorregião (2016)



A porcentagem de população com mobilidade reduzida (idosos e pessoas com deficiência) apresentou uma amplitude mínima de 20% até a máxima de 63,0%, com cinco intervalos estabelecidos: de 20 a 30,0%; de 30,1 a 40,0%; de 40,1 a 50,0%; de 50,1 a 60,0% e de 60,1 a 63,0%. Os intervalos mais representativos compreenderam porcentagens de 30,1 a 50,0% de pessoas com mobilidade reduzida declarada.

Os municípios que apresentaram percentuais mais expressivos - de 50,1 a 60,0% - são: Carneirinho, Campina Verde, Itapagipe, Comendador Gomes, Estrela do Sul, Pratinha, Guimarães, Lagoa Formosa, Carmo do Paranaíba e Arapuá. Os municípios de Matutina e Gurinhatã possuem 60,1 a 63,0% da população com mobilidade reduzida declarada.

Para a elaboração do Mapa 9 foi utilizado o restante percentual, considerando esse índice como a população sem restrições declaradas. Após as análises dos dados, a amplitude observada variou de 30,0 a 76,0%, estabelecendo os seguintes intervalos: de 30,0 a 40,0%; de 40,1 a 50,0%; de 50,1 a 60,0%; de 60,1 a 70,0% e de 70,1 a 76,0%.

Os municípios com melhores índices de população sem restrições de mobilidade, no intervalo de 70,1 a 76,0%, são: Araporã, Indianópolis, Nova Ponte e São Gotardo.

Na análise da porcentagem da população considerada com mobilidade reduzida, obtida após a soma das duas categorias (idosos e pessoas com deficiência), constatou-se que há uma variação de porcentagem entre a taxa mínima de 24,26% (registrada no município de Indianópolis) e a taxa máxima de 62,32% (registrada no município de Matutina), conforme Tabela 12, cujo índice em questão está ordenado de forma crescente.

Em destaque na cor amarela estão os municípios com menos de 20.000 habitantes, com objetivo de estabelecer um comparativo entre o total da população e a porcentagem de pessoas consideradas com mobilidade reduzida.

É importante ressaltar que os dados utilizados são do IBGE e não configuram a realidade como ela é em função de diversos fatores, desde a não declaração correta dos dados pelo entrevistado até a ausência de uma análise mais refinada dos números. Não foi possível sobrepor os dados de idosos e pessoas com deficiência com objetivo de verificar a possibilidade de uma mesma pessoa ser idosa e deficiente concomitantemente. Mesmo com toda a complexidade dos dados mencionados o número de pessoas com mobilidade reduzida é expressivo e notório.

Mapa 9 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentual da população sem restrições declaradas nos municípios da mesorregião (2016)

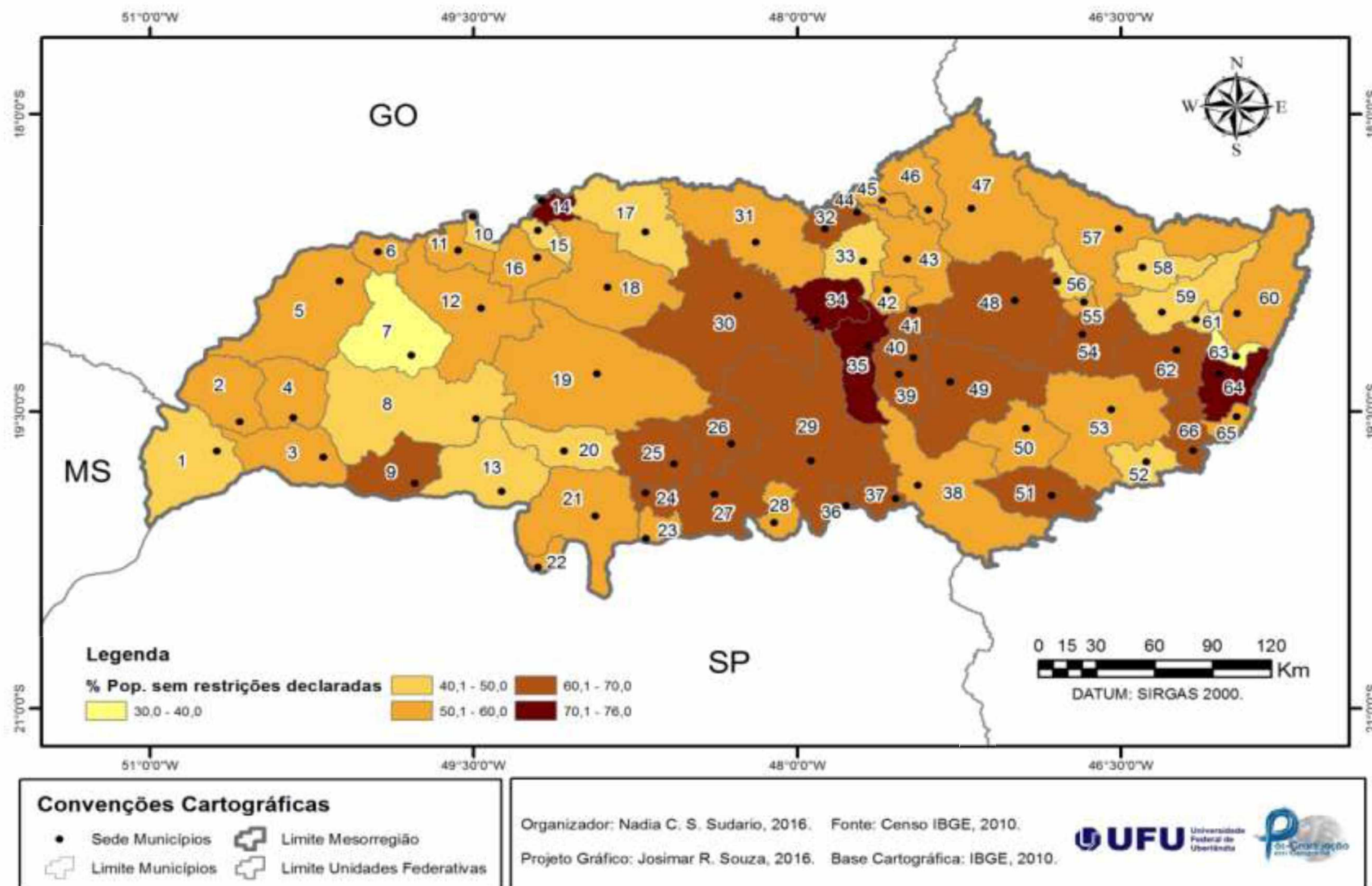


Tabela 12 - Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (MG): percentual da população com mobilidade reduzida (considerando apenas idosos e PCD's) por ordem crescente (2016)

Número no mapa	Municípios da Mesorregião TMAP	População Total	População com mobilidade reduzida (somente idosos e PCD*) (%)	População sem restrições declaradas (%)	Total (%)
34	Indianópolis	6.190	24,26	75,74	100,00
14	Araporã	6.144	27,52	72,48	100,00
35	Nova Ponte	12.812	28,49	71,51	100,00
64	São Gotardo	31.819	29,27	70,73	100,00
27	Conceição das Alagoas	23.043	30,84	69,16	100,00
24	Pirajuba	4.656	31,06	68,94	100,00
36	Delta	8.089	31,20	68,80	100,00
49	Perdizes	14.404	32,71	67,29	100,00
25	Campo Florido	6.870	33,26	66,74	100,00
41	Iraí de Minas	6.467	33,96	66,04	100,00
32	Cascalho Rico	2.857	34,20	65,80	100,00
40	Pedrinópolis	3.490	34,87	65,13	100,00
29	Uberaba	295.988	35,66	64,34	100,00
39	Santa Juliana	11.337	35,80	64,20	100,00
54	Serra do Salitre	10.549	35,93	64,07	100,00
51	Tapira	4.113	36,11	63,89	100,00
62	Rio Paranaíba	11.885	37,11	62,89	100,00
66	Campos Altos	14.206	37,67	62,33	100,00
9	São Francisco de Sales	5.776	37,95	62,05	100,00
26	Veríssimo	3.483	38,30	61,70	100,00
37	Conquista	6.526	39,07	60,93	100,00
44	Grupiara	1.373	39,26	60,74	100,00
30	Uberlândia	604.013	39,94	60,06	100,00
48	Patrocínio	82.471	39,94	60,06	100,00
65	Santa Rosa Da Serra	3.224	40,11	59,89	100,00
3	Iturama	34.456	40,62	59,38	100,00
6	Ipiacu	4.107	40,86	59,14	100,00
2	Limeira do Oeste	6.890	41,35	58,65	100,00
43	Monte Carmelo	45.772	41,52	58,48	100,00
50	Araxá	93.672	41,66	58,34	100,00
23	Planura	10.384	42,05	57,95	100,00
57	Patos de Minas	138.710	42,70	57,30	100,00
21	Frutal	53.468	42,94	57,06	100,00
31	Araguari	109.801	42,99	57,01	100,00
42	Romaria	3.596	43,66	56,34	100,00

Continua...

Número no mapa	Municípios da Mesorregião TMAP	População Total	População com mobilidade reduzida (somente idosos e PCD*) (%)	População sem restrições declaradas (%)	Total (%)
22	Fronteira	14.041	43,71	56,29	100,00
38	Sacramento	23.896	43,81	56,19	100,00
47	Coromandel	27.547	44,34	55,66	100,00
60	Tiros	6.906	44,51	55,49	100,00
28	Água Comprida	2.025	44,94	55,06	100,00
16	Canápolis	11.365	46,00	54,00	100,00
55	Cruzeiro da Fortaleza	3.934	46,14	53,86	100,00
4	Uniao De Minas	4.418	46,58	53,42	100,00
53	Ibiá	23.218	47,01	52,99	100,00
45	Douradoquara	1.841	47,09	52,91	100,00
11	Capinópolis	15.290	47,23	52,77	100,00
19	Prata	25.802	47,42	52,58	100,00
18	Monte Alegre	19.619	48,71	51,29	100,00
46	Abadia dos Dourados	6.704	49,45	50,55	100,00
12	Ituiutaba	97.171	49,54	50,46	100,00
5	Santa Vitoria	18.138	49,96	50,04	100,00
33	Estrela do Sul	7.446	50,64	49,36	100,00
58	Lagoa Formosa	17.161	50,89	49,11	100,00
10	Cachoeira Dourada	2.505	51,02	48,98	100,00
8	Campina Verde	19.324	51,50	48,50	100,00
13	Itapagipe	13.656	51,51	48,49	100,00
56	Guimarania	7.265	51,59	48,41	100,00
17	Tupaciguara	24.188	52,41	47,59	100,00
20	Comendador Gomes	2.972	52,69	47,31	100,00
52	Pratinha	3.265	52,74	47,26	100,00
59	Carmo do Paranaíba	29.735	53,28	46,72	100,00
15	Centralina	10.266	53,48	46,52	100,00
1	Carneirinho	9.471	53,66	46,34	100,00
61	Arapuá	2.775	56,43	43,57	100,00
7	Gurinhata	6.137	61,77	38,23	100,00
63	Matutina	3.761	62,32	37,68	100,00

Nota da tabela: * PCD: Pessoas com pelo menos uma deficiência declarada

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Na comparação da população total dos municípios com menos de 20.000 habitantes e a porcentagem de pessoas consideradas com mobilidade reduzida é possível perceber que, em

alguns municípios, esses índices superam a metade da população, sem deixar de mencionar que se tratam de apenas duas categorias analisadas nessa pesquisa. Portanto, esse índice pode ser maior que o declarado, pois não foram considerados os obesos e as gestantes.

Independente da porcentagem apresentada em cada município da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, esse tópico objetivou mensurar e ilustrar que os municípios com menos de 20.000 habitantes, assim como os demais municípios acima dessa faixa populacional, possuem pessoas com mobilidade reduzida. Essas possuem as mesmas demandas em comparação às pessoas de grandes e médias cidades, tais como: rampas de acessibilidade; transporte coletivo com acessibilidade; vias pavimentadas; devido acesso aos prédios públicos e unidades de saúde; elevadores; vagas especiais para estacionamento, dentre outros aspectos necessários para a promoção da cidadania.

O tópico seguinte contempla o estudo de caso realizado em três pequenas cidades, com objetivo de mensurar o nível de acessibilidade, por meio dos instrumentos de acessibilidade analisados em quatro categorias: espaços públicos, órgãos públicos, comércio e serviços e saúde.

3.3 - Estudo de caso em três pequenas cidades da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba medindo o nível de acessibilidade a partir da análise dos instrumentos conforme NBR 9050(2015)

Para a realização da pesquisa de campo foram escolhidas três pequenas cidades localizadas na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, com gêneses territoriais distintas, com população inferior a 20.000 habitantes e com características peculiares. Somente as áreas urbanas foram objeto de estudo em função de questões operacionais, logísticas e de custos⁹. As três pequenas cidades selecionadas são Indianópolis, Estrela do Sul e Romaria. As duas últimas possuem valores regionais, culturais, históricos e religiosos relevantes frente à história de formação da referida região.

⁹ Cumpre esclarecer que, para a pesquisa de campo, o enfoque recaiu sobre a área urbana do município (distrito-sede). Porém, os dados do IBGE utilizados na pesquisa contemplam toda a área do município (zona urbana e rural). Vale ressaltar ainda que, apesar de nosso enfoque, não desconsideramos a importância das relações cidade-campo, visto que tais relações interferem na dinâmica da área urbana e as propostas devem ser consideradas também para os distritos.

3.3.1 - As cidades objeto de estudo: características gerais

O Sertão da Farinha Podre, antiga denominação da atual região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, possui sua gênese pautada nas atividades desbravadoras de novas riquezas e terras. A pequena cidade de Estrela do Sul foi consolidada por meio das atividades garimpeiras. Em 1722, durante as incursões territoriais, o Bandeirante João Leite da Silva Ortiz encontrou o primeiro diamante no Rio Bagagem. Nesse sentido, vale destacar que:

A primeira bandeira a passar pela Sertão da Farinha Podre foi a de Bartolomeu Bueno da Silva - o Anhangüera. Em 1722, seu filho, Bartolomeu Bueno da Silva Jr. - o Anhangüera II -, cumprindo ordens do governo colonial para encontrar as minas auríferas, partiu de Piratininga com um grupo composto por brancos, índios e escravos, somando 152 pessoas no total, e iniciou o desbravamento da rota que deu origem aos primeiros povoados da atual região do Triângulo Mineiro (IBGE, 2016).

Após a descoberta do famoso diamante “Estrela do Sul”, o processo de urbanização só foi intensificado a partir de 1852, ano em que foi criado o Distrito de Paz no Arraial da Bagagem, pertencente à comarca de Patrocínio pela Lei nº 575 de 04 de maio. Várias foram as reformas territoriais e denominações até a atual configuração de Estrela do Sul, alterando o nome de Bagagem para Estrela do Sul por intermédio da Lei Estadual nº 319, de 16 de setembro de 1901.

A história do município de Indianópolis é iniciada com a formação da Aldeia de Santana do Rio das Velhas, fundada no ano de 1.750 pelo Coronel Antônio Pires de Campos. Tal fundação ocorreu após a expulsão dos índios caiapós e bororós, nativos da região, os quais denominaram a atual cidade. Em 1840, o povoado foi elevado à categoria de freguesia (Freguesia dos Índios da Aldeia de Santana do Rio das Velhas), tornando-se distrito do município de Araguari em 1822. Somente no ano de 1938 elevou-se à categoria de município, com a atual denominação de Indianópolis (IBGE, 2016).

O município de Romaria foi anteriormente denominado de povoado de Água Suja, em função do córrego que desembocava no Rio Bagagem. Também possui suas raízes nas atividades garimpeiras e com sucesso na exploração dessa preciosidade, convergindo novos moradores para a localidade. Aliado a esse fato, a devoção a Nossa Senhora da Abadia nasceu da necessidade de construção de uma capela mais próxima ao povoado, cujos moradores se deslocavam anteriormente até as terras de Goiás para a realização da festa e honras à mãe de Deus. Com o passar dos anos, as romarias e peregrinações à Água Suja foram intensificando-

se, principalmente no mês de agosto, motivo esse que motivou o vigário Padre Eustáquio Van Lieshout a iniciar a construção do Santuário no ano de 1926. Até os dias de hoje, tal santuário vem recebendo grande número de romeiros. A elevação à categoria de município ocorreu por intermédio da Lei Estadual nº 2.764 de 1962, quando Romaria desmembrou-se de Monte Carmelo (IBGE, 2016).

Além do processo histórico de cada município, cuja área urbana é objeto de estudo, a síntese das informações auxilia na melhor compreensão socioeconômica dos mesmos.

A Tabela 13 apresenta a síntese das principais informações dos municípios, tais como: área da unidade territorial; estabelecimentos de saúde vinculados ao Sistema Único de Saúde - SUS; número de matrículas nos níveis de ensino fundamental e médio; pessoal ocupado total; Produto Interno Bruto - PIB per capita a preços correntes; população residente (homens, mulheres, alfabetizados; pessoas que frequentavam creche ou escola; religião católica apostólica romana; religião espírita; religiões evangélicas e Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM).

Tabela 13 - Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis (MG): síntese das principais informações dos municípios (2016)

Síntese das Informações	Municípios selecionados		
	Estrela do Sul	Romaria	Indianópolis
Área da unidade territorial - 2015 Km ²	822,454	407,557	830,03
Estabelecimentos de Saúde SUS	7	3	8
Matrícula - Ensino fundamental - 2015	779	458	848
Matrícula - Ensino médio - 2015	249	115	159
Pessoal ocupado total	1.105	524	998
PIB per capita a preços correntes - 2013 R\$	63.486,11	64.584,38	73.021,95
População residente	7.446	3.596	6.190
População residente - Homens	3.899	1.867	3.231
População residente - Mulheres	3.547	1.729	2.959
População residente alfabetizada	6.182	3.076	5.122
População residente que frequentava creche ou escola	1.981	997	1.619
População residente, religião católica apostólica romana	5.479	3.141	4.756
População residente, religião espírita	121	7	154
População residente, religião evangélicas	1.482	363	722
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - 2010 (IDHM 2010)	0,696	0,708	0,674

Fontes dos dados: IBGE / Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Observa-se que existem unidades de saúde nas três cidades, bem como pessoas atendidas por unidades de ensino. Os índices de Desenvolvimento Humano Municipal variam de 0,674 a 0,708.

Atualmente, os três municípios possuem como base econômica a atividade agropecuária e de serviços.

3.3.2 - Os trabalhos de campo e os instrumentos de acessibilidade: uma análise qualitativa

Com objetivo de melhor identificar as áreas de estudo, foram realizados trabalhos de campo nas três pequenas cidades selecionadas. Em cada uma delas procurou-se identificar as subcategorias de estudo ligadas às áreas de: a) saúde, compreendendo unidades de urgência e emergência, unidades básicas de saúde, farmácias, academia ao ar livre; b) órgãos públicos, como prefeituras, câmara de vereadores, cartórios e igreja matriz; c) espaços públicos, como praças centrais, vias públicas, calçadas e terminal rodoviário; e d) comércios e serviços, como agência bancária, lotéricas, correios e mercados.

Identificadas as categorias e subcategorias de estudo, foi possível realizar o mapeamento dos locais e a construção de uma base cartográfica de cada pequena cidade analisada, espacializando os objetos selecionados para a pesquisa.

Concomitante a essa etapa, realizou-se um memorial fotográfico dos pontos de coleta de dados, de modo a ilustrar os locais e os instrumentos de acessibilidade, sendo as imagens bastante exploradas na construção dos mapas de cada cidade.

A finalização das etapas de mapeamento e espacialização das categorias e subcategorias de estudo, do memorial fotográfico e das observações em campo permitiram a classificação dos níveis de acessibilidade dos instrumentos escolhidos conforme a NBR 9050. Os instrumentos analisados em cada subcategoria foram: estacionamento; sinalização e informação; rampas; elevadores; corrimão e guarda-corpo; corredores; piso tátil; banheiros e portas. Os níveis de acessibilidade foram organizados em tabelas e classificados como: acessível; parcialmente acessível; não acessível e item inexistente.

Foram atribuídas cores para cada nível, sendo: i) azul para o nível acessível, lembrando a simbologia do desenho universal; ii) amarelo para o nível parcialmente

acessível, contemplando um item restante para o devido acesso; iii) vermelho para o nível não acessível, configurado por inadequações, medidas fora dos padrões, ou por existir o item, mas não ser acessível e; iv) cor cinza para os itens inexistentes.

Ressalta-se que os instrumentos definidos para análise nessa pesquisa podem ser inexistentes em algumas categorias estudadas. Como exemplo, citam-se os elevadores, ausentes nos empreendimentos com disposição estrutural apenas em nível do terreno. Entretanto, para não comprometer a pesquisa, julgou-se necessário manter uma padronização dos instrumentos para todas as subcategorias.

Outro instrumento passível de questionamento são os estacionamentos. Esses só foram considerados acessíveis quando da presença de vagas especiais e condições de acessibilidade, como rampas e áreas de manobras para cadeirantes, paralelas às vagas. Em muitos casos, havia área de estacionamento em vias públicas ou terrenos particulares, mas não apresentavam condições de acessibilidade e não haviam vagas especiais devidamente sinalizadas.

A primeira cidade a ser analisada foi Estrela do Sul. Na sequência, as cidades de Romaria e Indianópolis.

A proposta de apresentação dos estudos consiste no mapeamento das categorias, identificando-as no espaço urbano de cada cidade. Posteriormente, foi feita a análise dos aspectos de acessibilidade observados e vivenciados em campo e a consolidação qualitativa e quantitativa dos níveis de acessibilidade dos instrumentos analisados nas subcategorias.

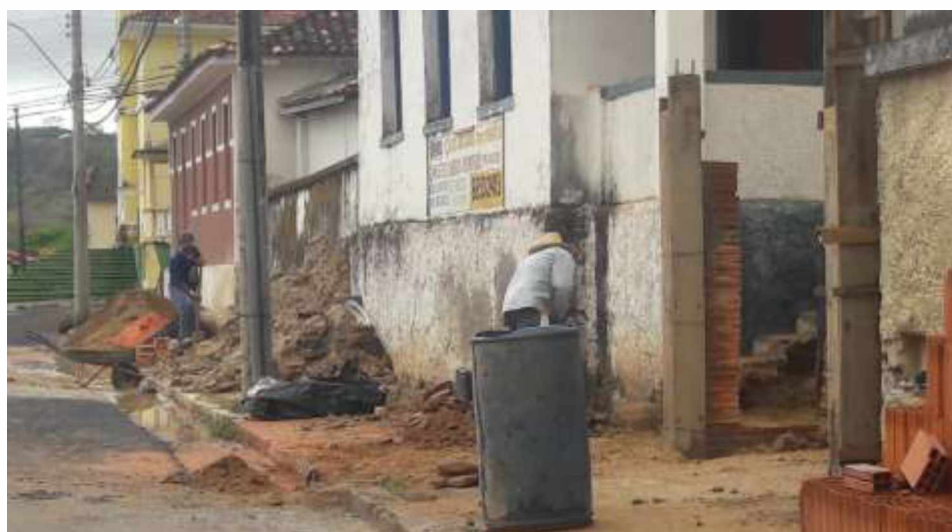
a) Estrela do Sul

O trabalho e as observações de campo na cidade de Estrela do Sul ocorreram em dias úteis, de forma a captar a essência da dinâmica urbana de forma efetiva. Não muito divergente das demais pequenas cidades, foram registrados deslocamentos das pessoas pelo modo a pé e, em sua maioria, por veículos automotores em função do desenho urbano que a cidade apresenta por questões físico-geográficas. A cidade foi moldada historicamente, por sua função econômica da época, baseada na atividade garimpeira ao longo do Rio Bagagem.

Durante o levantamento e mapeamento das categorias e subcategorias de estudo, aspectos ligados à acessibilidade foram identificados, os quais acabam por interferir de forma negativa no cotidiano dos moradores.

As Fotos 1 e 2 revelam a utilização indevida das calçadas com entulhos e obras de construção civil.

Fotos 1 e 2 - Estrela do Sul (MG): entulhos e obras de construção civil utilizando indevidamente as calçadas (2016)

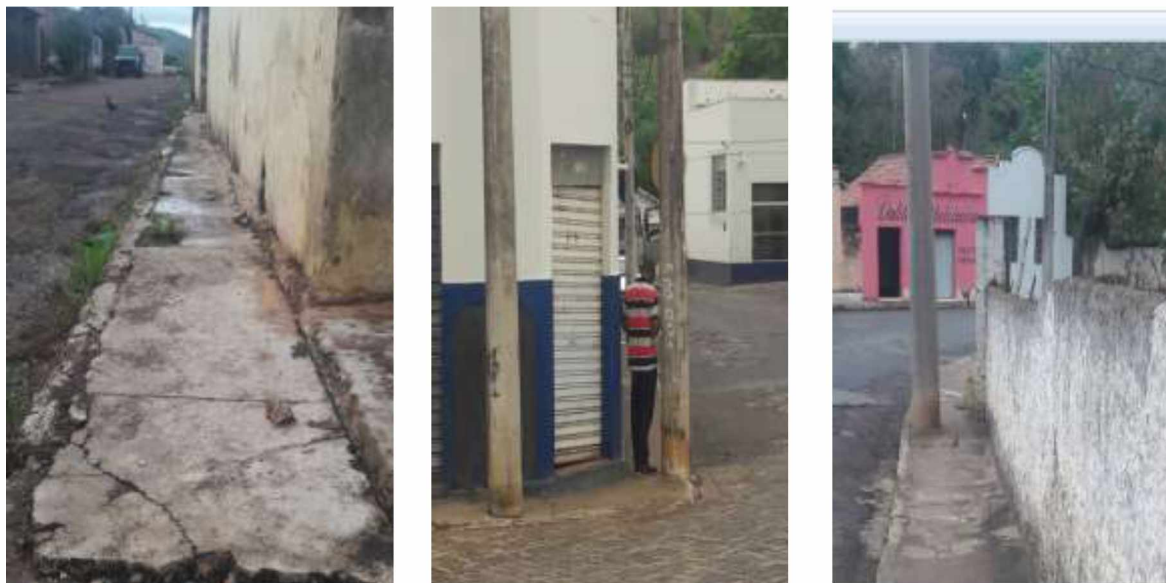


Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Os usos indevidos das calçadas é uma realidade em grande parte das cidades brasileiras, independente do universo populacional e da extensão da malha urbana. Na ausência de calçadas, há o registro do uso da via pública, colocando em risco os pedestres e condutores.

Na cidade de Estrela do Sul observou-se em alguns trechos a largura mínima de 40 centímetros de calçada e trechos onde a mesma é inexistente (Fotos 3, 4 e 5).

Fotos 3, 4 e 5 - Estrela do Sul (MG): calçadas estreitas (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Além de larguras ineficientes das calçadas públicas, obstáculos físicos como lixeiras e “adequações” estruturais para acesso às residências também comprometem os deslocamentos de pedestres nas vias públicas, que precisam compartilhar o espaço com veículos (Fotos 6 e 7).

Fotos 6 e 7 - Estrela do Sul (MG): obstáculos nas calçadas (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

As pontes que fazem a conexão das áreas urbanas sobre o rio Bagagem não contemplam as passagens destinadas aos pedestres dentro das normas técnicas e de segurança, forçando cadeirantes, idosos e pessoas com carrinhos de bebês a se deslocarem na pista de rolamento de automóveis. Essas passagens antigas necessitam ser redimensionadas para contemplar as demandas da população (Fotos 8 e 9).

Fotos 8 e 9 - Estrela do Sul (MG): passagens sobre o Rio Bagagem (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O sistema viário (Foto 10) da pequena cidade de Estrela do Sul requer um estudo e revisão da dinâmica atual de circulação de veículos, principalmente pelo papel histórico e cultural que a cidade desempenha, com objetivo de não degradar os bens públicos e o pavimento.

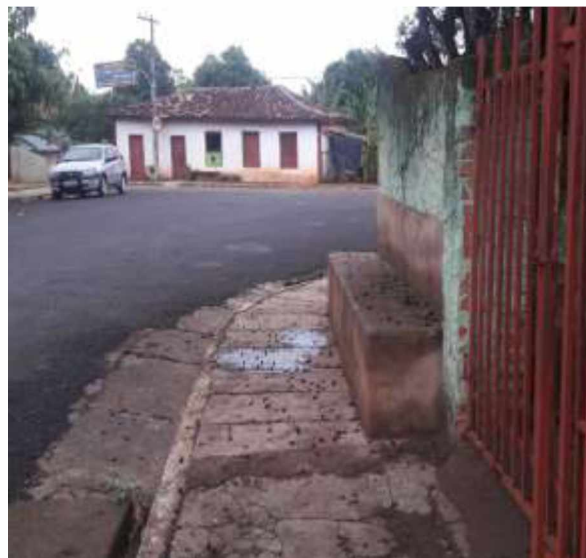
Foto 10 - Estrela do Sul (MG): sistema viário (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

A apropriação do espaço destinado às calçadas públicas é uma realidade local marcante. Em várias residências encontram-se as calçadas como extensão da casa, configurando uma varanda frontal. Em outros casos, a calçada é absorvida como parte da casa, sendo a mesma murada, não sobrando área para os pedestres. Há situações em que a calçada é utilizada para um momento de descontração com a instalação de bancos improvisados ou fixos, onde os moradores desfrutam da calma da cidade e colocam os assuntos em dia (Fotos 11 e 12).

Fotos 11 e 12 - Estrela do Sul (MG): apropriações das calçadas (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Pessoas com mobilidade reduzida foram flagradas em situações complicadas durante o deslocamento por vias com pavimentação degradada, em aclive e sem rampas de acessibilidade nas imediações (Foto 13).

Foto 13 - Estrela do Sul (MG): pessoa com mobilidade reduzida (2016)



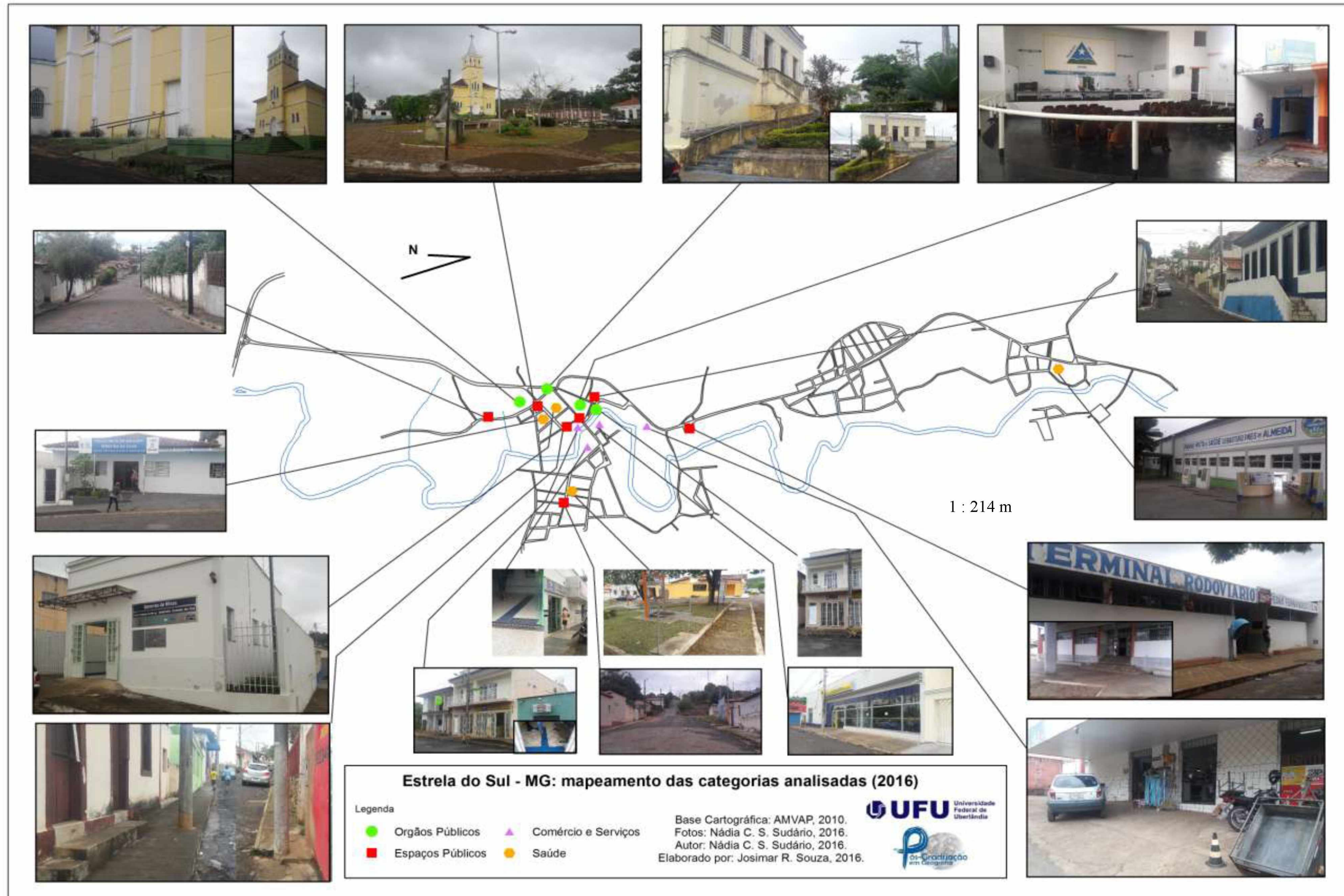
Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O Mapa 10 dimensiona a espacialização geográfica dos locais analisados, segundo as categorias e subcategorias classificadas por simbologias padronizadas para todas as cidades.

Em Estrela do Sul, grande parte dos instrumentos de acessibilidade é “não acessível” ou “item inexistente”, conforme mostram o Mapa 10 e as planilhas de análise qualitativa.

Na análise dos órgãos públicos, a Prefeitura Municipal não oferece a devida acessibilidade, pois o acesso ao prédio é somente por escadas. Na Câmara Municipal foi improvisada uma rampa de acesso à entrada principal do edifício, que possui corredor acessível. Porém, no auditório não há até o momento vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida e não apresenta possibilidade de acesso dessas pessoas ao plenário para eventuais questionamentos. Os banheiros também não são acessíveis. O Cartório não possui qualquer acessibilidade, a não ser a largura da porta principal. Dispõe de área pública para estacionamento, mas não tem regulamentadas as vagas destinadas aos idosos e pessoas com deficiência. Na Igreja Matriz adaptou-se uma rampa na parte lateral da edificação, com a instalação de corrimão, na expectativa de atender a acessibilidade da população local.

Mapa 10 - Estrela do Sul (MG): mapeamento das categorias analisadas (2016)



Na categoria saúde foram observadas a Unidade Mista de Saúde, a sede da Policlínica e da Secretaria Municipal de Saúde, a Farmácia Popular e a Academia ao Ar Livre. Na atual Unidade Mista de Saúde já existiu um hospital municipal com leitos para os devidos atendimentos. O prédio, apesar de antigo, apresentou as melhores condições de acessibilidade dessa categoria. A atual sede da Secretaria Municipal de Saúde e, de forma concomitante, sede da Policlínica não possui vagas de estacionamento destinadas às pessoas com mobilidade reduzida e nenhuma condição de acesso seguro além de uma rampa na testada frontal do empreendimento. O mesmo ocorre com a edificação da Farmácia Popular.

A Academia ao Ar livre (Foto 14), localizada em frente ao Lar dos Idosos (Foto 15), é uma iniciativa municipal relevante para a prática de esportes e socialização dos munícipes, contribuindo para a diminuição do sedentarismo. Porém, a ausência de um profissional adequado para a fiscalização do processo de instalação das academias acaba por inutilizar o equipamento quando da indevida instalação ou negligência dos padrões técnicos para a promoção da acessibilidade. No caso de Estrela do Sul, a academia não possui nenhuma rampa de acessibilidade na praça que a mesma está alocada.

Foto 14 - Estrela do Sul (MG): academia ao ar livre sem acessibilidade, frente ao Lar dos Idosos (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Foto 15 - Estrela do Sul (MG): Lar dos Idosos (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

As áreas de comércio e serviços em Estrela do Sul demonstraram alguns itens acessíveis e parcialmente acessíveis. A agência bancária é dotada de estrutura acessível, porém, não apresenta vagas de estacionamento reservadas aos portadores de deficiência e idosos. A agência lotérica, localizada em frente à igreja Nossa Senhora de Fátima, possui rampa de acessibilidade removível sem corrimão, mas não apresenta piso tátil e corredor acessível. A agência dos Correios apresenta piso tátil e rampa de acesso ao empreendimento, mas não dispõe de corrimão e vagas de estacionamento. O Mercado, com venda de diversos itens, oferece área de estacionamento, mas não regulamenta vagas especiais, não tem instalado corrimão e a rampa de acessibilidade está fora dos padrões técnicos.

Os espaços públicos observados compreendem as vias públicas, as calçadas, a Praça da Igreja Matriz e o Terminal Rodoviário. A Praça da Igreja Matriz dispõe de rampas de acessibilidade, mas sem a devida sinalização com a simbologia do Desenho Universal. Oferece áreas de estacionamentos de veículos, mas ainda não apresenta a devida regulamentação. O Terminal Rodoviário não dispõe de qualquer instrumento de acessibilidade, mesmo com linhas regulares que atendem a região, sendo dotado apenas de escadarias que não possibilitam o acesso aos banheiros de forma autônoma e segura. Sobre as vias públicas, grande parte é pavimentada e necessita de revitalização da camada asfáltica, de modo a garantir o nivelamento do piso. As calçadas são o item mais complexo de análise e construção de uma metodologia de reestruturações, principalmente em cidades antigas e de gênese histórica ligada com uma atividade importante e norteadora como o garimpo.

Historicamente, a população caminhava no leito das vias conjuntamente com os animais e os primeiros veículos, não havendo a distinção dos espaços. Agregado a esse fato está a arquitetura da época, moldada em casas com o alicerce configurado geralmente a 30 centímetros do nível da rua, permitindo o acesso às residências apenas por degraus ou até escadarias. Várias casas ainda permanecem com a arquitetura original.

Na pequena cidade de Estrela do Sul foi possível observar e identificar, em sua maioria, aspectos negativos sobre a acessibilidade. De modo geral, os instrumentos analisados foram classificados como “não acessíveis” e “inexistentes”, sendo considerados itens parcialmente acessíveis as rampas e as portas.

Notou-se a fragmentação da acessibilidade na cidade que dispõe de um Plano Diretor, o qual deveria indicar e nortear as ações de promoção da acessibilidade e mobilidade urbana no processo de expansão da cidade. Entretanto, ações positivas também foram identificadas durante o trabalho de campo, como a Casa da Cidadania e um bicicletário tipo fechado, instalado na Praça Presidente Getúlio Vargas. A ideia e funcionalidade da casa são louváveis, porém, a desatenção com as normas de acessibilidade acabou por comprometer o acesso aos serviços da Casa, conforme foto a seguir.

Foto 16 - Estrela do Sul (MG): Casa da Cidadania (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O bicicletário fechado (Foto 17) não estava em funcionamento no dia do trabalho de campo. Encontrava-se fechado, lacrado e as bicicletas apresentavam aspecto de degradação por exposição ao tempo, ausência de manutenção e gestão do sistema de uso dos veículos.

Foto 17 - Estrela do Sul (MG): bicicletário fechado (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Na sequência estão os quadros de avaliação qualitativa e por cores dos instrumentos de acessibilidade definidos por categorias e subcategorias, conforme as descrições e informações do trabalho de campo realizado em Estrela do Sul (Quadros 4, 5, 6 e 7).

Os resultados qualitativos serão reavaliados no item 3.3.3 desse capítulo, com nova interpretação dos dados.

Quadro 4 – Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Saúde	Policlínica e sede da Secretaria de Saúde	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Unidade Mista de Saúde	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Farmácia	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Academia ao Ar Livre	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 5 – Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria órgãos públicos (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Órgãos Públicos	Prefeitura	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Câmara Vereadores	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Cartórios	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Igreja Matriz	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 6 – Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria espaços públicos (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Espaços Públicos	Praça da Igreja Matriz	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Vias públicas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Calçadas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Terminal Rodoviário	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 7 – Estrela do Sul (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria comércio e serviços (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Comércio e Serviços	Agencia Bancária	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Lotéricas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					Adaptação removível
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Correios	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Mercado	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

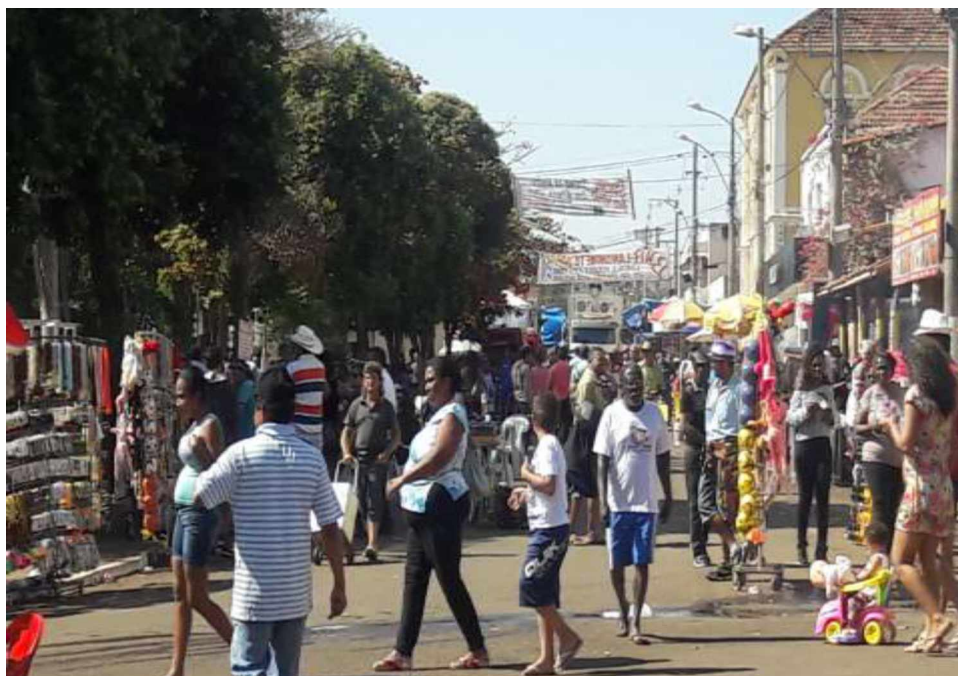
Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

b) Romaria

Na cidade de Romaria, o trabalho e as observações de campo ocorreram durante a tradicional festa do mês de agosto em louvor a Nossa Senhora da Abadia, precisamente no dia 14, véspera do dia considerado como feriado regional e dia oficial da padroeira. A festa sempre se inicia no dia primeiro do mês de agosto e estende-se até o dia 16. Nesse período e também no mês de janeiro, com a festa da Folia de Reis, a cidade desempenha outra função bastante diferente dos demais meses do ano.

A tranquila cidade tem suas vias públicas drasticamente ocupadas por veículos automotores, vendedores ambulantes, barracas, romeiros, visitantes esporádicos e, em menor número, pela população residente. Essa se acostumou a alugar a própria residência ou parte dela para romeiros e festeiros no mês de agosto como forma de obtenção de um recurso financeiro a mais.

Foto 18 - Romaria (MG): via lateral da Praça da Matriz completamente tomada por pedestres (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

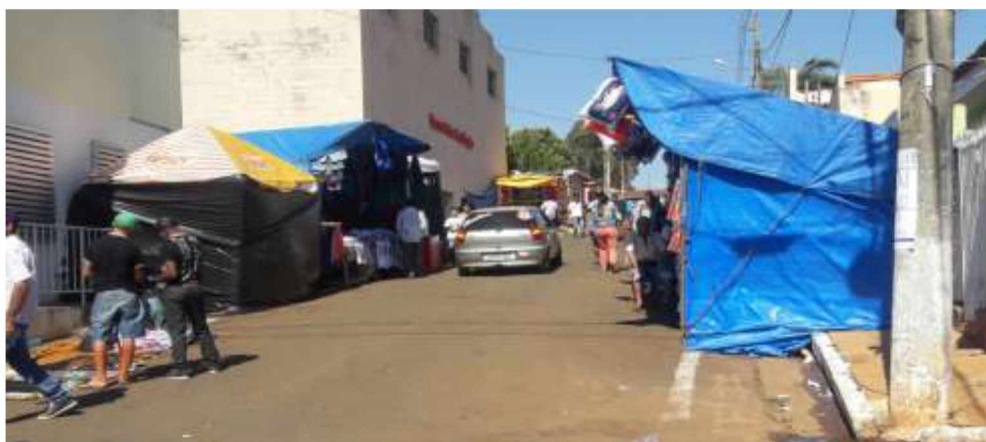
Foto 19 - Romaria (MG): via ocupada por diversos veículos (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Além dos comerciantes de outras localidades, a população residente também oferta a venda de produtos, ocupando indevidamente as calçadas e vias públicas.

Fotos 20, 21 e 22 - Romaria (MG): vias e calçadas com ambulantes, comerciantes e barracas (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

As calçadas públicas são usadas como extensão da área do comércio local, expondo mercadorias, itens de trabalhos e forçando os usuários a consumir alimentos nas mesas alocadas nas calçadas ou vias. Esses correm riscos de segurança, uma vez que o trânsito não é organizado e interditado conforme os padrões do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Outro item observado foi a presença de um número significativo de pessoas com mobilidade reduzida concentradas no entorno da área da festa e na praça principal. Idosos, pessoas em cadeiras de rodas, pessoas com uso de muletas e bengalas, pais e mães com carrinho de bebês e crianças.

Fotos 23 a 33 - Romaria (MG): pessoas com mobilidade reduzida (2016)





Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O Mapa 11 ilustra os pontos de análise e observação de campo, na perspectiva de se mensurar o nível de acessibilidade dos instrumentos presentes na cidade de Romaria. Sobre os órgãos públicos, a Prefeitura dispõe de elevador para acesso ao primeiro andar, porém, a entrada ao prédio principal é realizada por escadaria. O acesso de cadeirantes foi adaptado em corredor lateral à edificação com o apoio de corrimão. A Câmara Municipal não apresenta condições de acessibilidade, mesmo utilizando placa indicativa de banheiro acessível.

Ainda sobre os Espaços Públicos, o Cartório observado não possui estrutura acessível, com ausência de estacionamento especial ausência de rampas nas imediações, piso tátil dentre outros instrumentos.

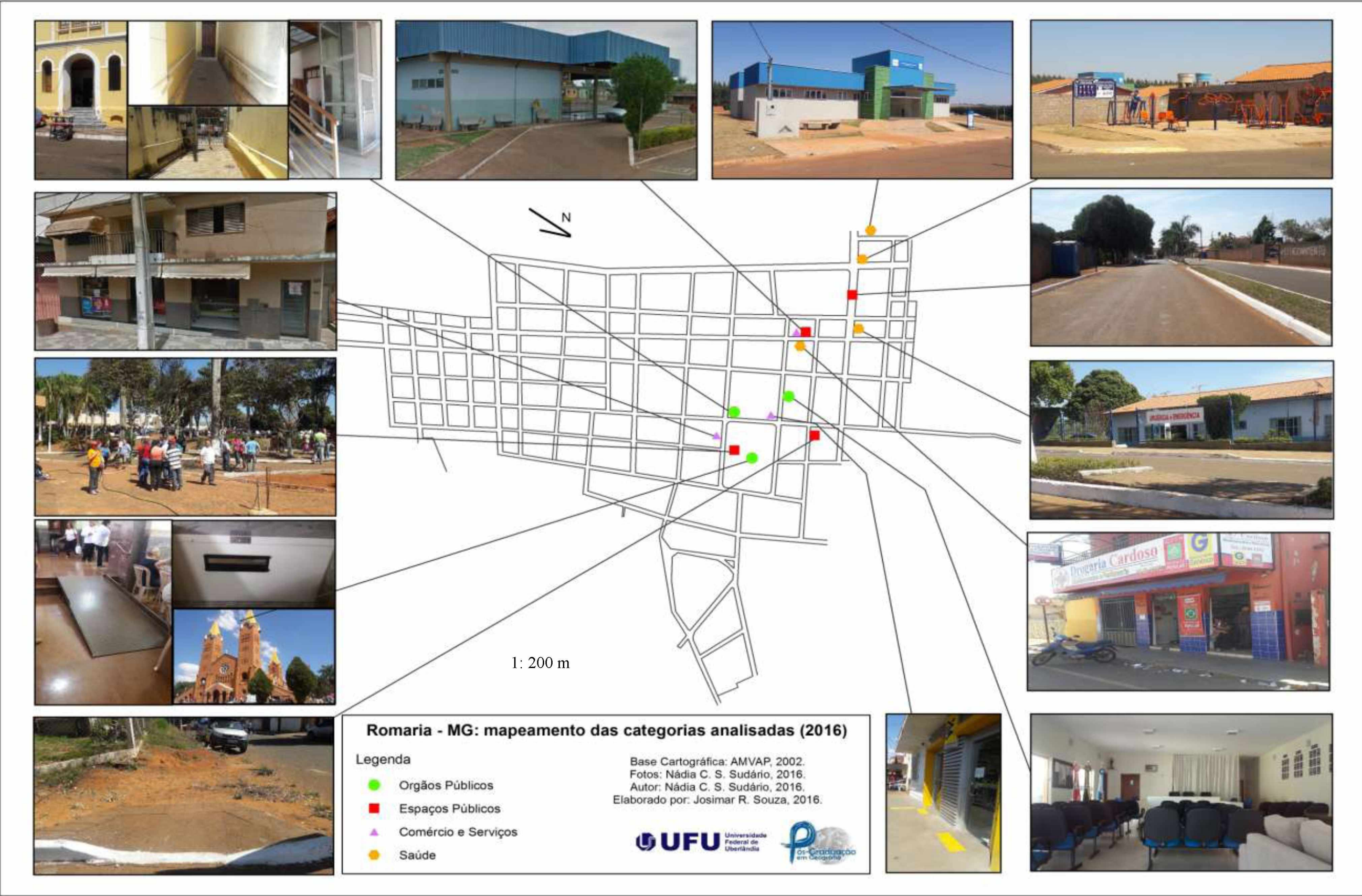
Foto 34 - Romaria (MG): fachada do Cartório de Registro Civil (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

A Igreja Matriz, que recebe inúmeros romeiros, possui em suas instalações um elevador adaptado na parte interna. Esse permite o acesso de idosos e pessoas com mobilidade reduzida ao primeiro andar onde se encontra a imagem principal da Santa. Entretanto, não há qualquer informação aos usuários sobre a existência desse equipamento. Dentro do santuário foram observadas rampas de acessibilidade instaladas de forma provisória e confeccionadas em chapas de ferro. Existem corrimãos nas proximidades dos degraus na parte interna. Mas, para o acesso à igreja, mesmo na parte térrea, não há rampas de acessibilidade. Há apenas degraus e a escadaria para acesso ao primeiro andar.

Mapa 11 - Romaria (MG): mapeamento das categorias analisadas (2016)



Os banheiros públicos também não são dotados de acessibilidade alguma, conforme fotos a seguir.

Foto 35 - Romaria (MG): sanitários públicos, lateral da Praça da Matriz (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Foto 36 - Romaria (MG): escadaria de acesso aos banheiros públicos da Praça da Matriz (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Na área da saúde analisou-se uma unidade de urgência e emergência, uma farmácia, uma Unidade Básica de Saúde (UBS) e uma academia ao ar livre. Para acesso à unidade de urgência e emergência, a rampa não apresenta condições técnicas de uso, oferecendo riscos aos cadeirantes. Ainda não dispõe de corrimão e vagas especiais de estacionamento.

Em contrapartida, a UBS, recentemente inaugurada, dispõe de infraestrutura acessível, mas, até então, não contemplava vagas especiais de estacionamento. A farmácia não apresentou a maioria dos instrumentos de acessibilidade, mesmo sendo um empreendimento bastante utilizado por idosos. A academia ao ar livre possui acesso adequado por meio de rampa na esquina do empreendimento.

Nas áreas de comércio e serviços, somente a agência bancária apresentou um melhor nível de acessibilidade, com piso tátil e corrimão, rampa parcialmente acessível e área para estacionamento, mas sem a devida regulamentação de vagas para idosos e deficientes. Os serviços de lotérica possui um ponto de atendimento na estrutura de um bar na praça da Igreja Matriz, sem a devida condição de acessibilidade (Foto 37).

Foto 37 - Romaria (MG): ponto lotérico (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O serviço de Correios também é oferecido no prédio do Terminal Rodoviário, sem qualquer infraestrutura de acessibilidade. O mercado analisado possui portas com larguras satisfatórias e uma rampa parcialmente acessível.

Os espaços públicos (a Praça Principal, as vias urbanas, as calçadas e o terminal rodoviário de passageiros) também apresentaram baixos níveis de acessibilidade. A Praça da

Igreja Matriz onde se concentram os fiéis não possui rampas de acessibilidade dentro das normas da NBR 9050, não possui piso tátil e vagas especiais de estacionamento.

As vias públicas possuem boas condições de trafegabilidade do ponto de vista da qualidade da pavimentação, com algumas vias apresentando larguras satisfatórias e canteiro central. Tais vias possibilitam futuros rearranjos no sistema de trânsito local, a partir da implantação de ciclovias e sistema binário de circulação veicular.

Foto 38 - Romaria (MG): avenida com canteiro central (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O Terminal Rodoviário não apresenta nenhum instrumento de acessibilidade, mesmo sendo um espaço público (Mapa 11).

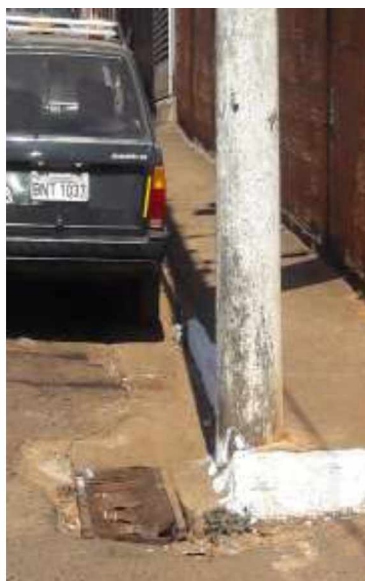
As calçadas apresentam inúmeros obstáculos para os deslocamentos de pedestres, de acordo com os seguintes fatores observados: degraus para acesso às residências com alicerces mais elevados que o nível da rua; apropriação da calçada como extensão da casa, fazendo da mesma uma varanda; ausência de pavimentação das calçadas em alguns trechos contrapondo com a presença de rampas de acessibilidade em calçadas não pavimentadas e obstáculos nas vias públicas.

Foto 39 - Romaria (MG): residência com alicerce elevado (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Fotos 40, 41 e 42 - Romaria (MG): obstáculos nas calçadas (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

A realização do trabalho e observações de campo na cidade de Romaria durante a ocorrência de uma das festas mais tradicionais da região evidenciou de forma mais afirmativa a necessidade das pequenas cidades estarem preparadas para a diversidade humana. Tal preparo não deve se restringir simplesmente em função de algum evento ou atividade, já que a essência é o ser humano e não somente o fato por si só. O momento da festa é importante e fundamental para a promoção e continuidade da tradição regional e popular, mas a vida continua após esses períodos de eventos. E há pessoas com necessidades e demandas por

deslocamentos seguros na cidade, independente da época do ano ou de acontecimentos momentâneos.

Aspectos positivos também foram observados, como os elevadores instalados na Igreja Matriz e na sede da Prefeitura Municipal. Porém, a fragmentação dos acessos a esses instrumentos comprometeu a autonomia nos deslocamentos das pessoas consideradas com mobilidade reduzida. Aliado à fragmentação dos acessos, a ausência de informações ao visitante agrava a condição de deslocamento das pessoas durante a festa.

De modo geral, as calçadas e vias públicas são instrumentos que necessitam de maior atenção, seguido pela construção de rampas de acessibilidade e adequações nos prédios públicos.

Os níveis de acessibilidade através dos instrumentos de acessibilidade também foram qualificados por categorias e subcategorias conforme os quadros a seguir (Quadros 8 a 11).

Quadro 8 - Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Saúde	Unidade de Urgência e Emergência	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Unidade Básica de Saúde	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Farmácia	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Academia ao Ar Livre	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 9 - Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria órgãos públicos (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Órgãos Públicos	Prefeitura	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Câmara Vereadores	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Cartórios	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Igreja Matriz	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 10 - Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria espaços públicos (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Espaços Públicos	Praça da Igreja Matriz	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Vias públicas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Calçadas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Terminal Rodoviário	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 11- Romaria (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria comércio e serviços (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Comércio e Serviços	Agencia Bancária	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Lotéricas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Correios - Ponto de atendimento dentro do Terminal Rodoviário	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Mercadinho	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

c) Indianópolis

Na cidade de Indianópolis também foram observados e analisados os aspectos de acessibilidade. Encontraram-se iniciativas positivas para a promoção da mobilidade urbana, porém, com ações fragmentadas que não possibilitam a total acessibilidade, conforme mostram as fotos a seguir.

Foto 43 - Indianópolis (MG): travessias elevadas com obstáculos para a passagem de pedestres e cadeirantes (2016)

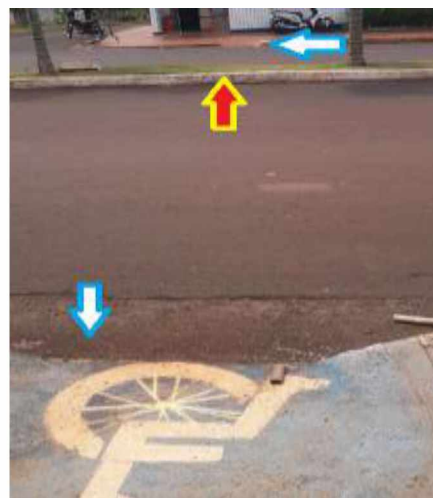


Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

As travessias elevadas são dispositivos que asseguram a travessia de pedestres em nível entre as calçadas. Porém, suas laterais devem manter área livre para a passagem de águas pluviais. Nessas laterais (indicadas pelas setas vermelhas na Foto 43) é necessária a instalação de chapas ou grelhas que proporcionem a passagem de água e que garantam a transposição da travessia de forma segura pelos pedestres e cadeirantes.

Outra situação que configura boas iniciativas, mas com ações fragmentadas, é a presença de rampas de acessibilidade (Fotos 44 e 45) e o não tratamento dos canteiros centrais e vias perpendiculares.

Fotos 44 e 45 - Indianópolis (MG): rampas de acessibilidade e obstáculos (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

De modo geral, o sistema viário da cidade de Indianópolis possui um desenho satisfatório para implantações de qualquer alteração na circulação de veículos. As vias urbanas possuem largura que permitem rearranjos viários, como mostra a Foto 46.

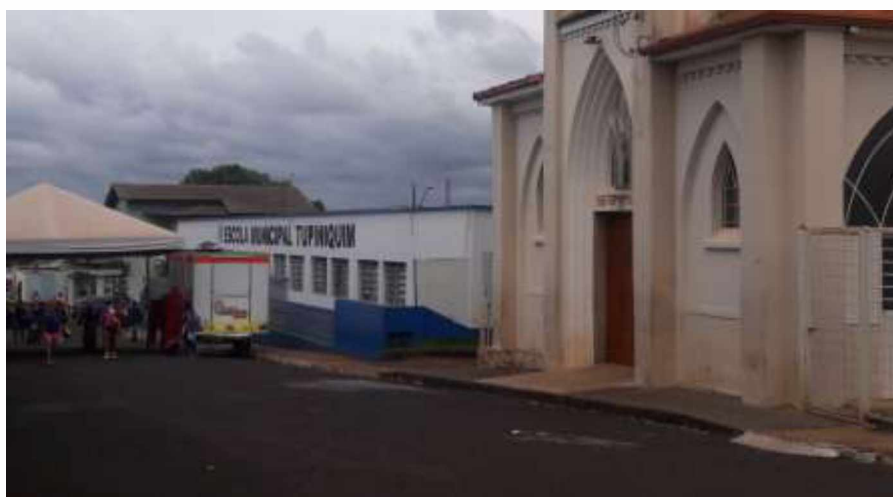
Foto 46 - Indianópolis (MG): sistema viário (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Ainda sobre pontos positivos para a promoção da mobilidade urbana de forma segura e eficaz, a municipalidade adotou o fechamento de via pública em frente a dois importantes Polos Geradores de Viagem (PGV)¹⁰: a Escola Municipal e a Igreja Matriz.

Foto 47 - Indianópolis (MG): polos geradores de viagem (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

As unidades básicas de saúde, ainda em construção na cidade, já apresentam os aspectos de acessibilidade bem definidos e dentro da legislação vigente.

Foto 48 - Indianópolis (MG): Unidade Básica de Saúde (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

¹⁰ Polo Gerador de Viagem (PGV) é uma denominação estabelecida para todo e qualquer empreendimento que, pela atividade que desempenha, gera um grande número de viagens, podendo essas impactarem na dinâmica do trânsito no entorno do empreendimento. Como exemplos têm-se escolas, mercados, shoppings e outros estabelecimentos.

As subcategorias da área de saúde na cidade de Indianópolis apresentaram níveis razoáveis de acessibilidade, com exceção do CRAS (Centro de Referência de Assistência Social). O Centro de Saúde Dona Lica dispõe de rampas, corredores e portas acessíveis, bem como de área para estacionamento, mas sem a devida regulamentação das vagas especiais destinadas aos idosos e deficientes. A farmácia observada possui rampas e portas com acesso, entretanto, não é dotada de piso tátil e vagas especiais. A academia ao ar livre, instalada sobre canteiro central, permite acesso parcial, já que o entorno é fragmentado pela ausência de instrumentos que permitam deslocamento às outras vias.

Os órgãos públicos necessitam de ações integradas para o acesso das pessoas com mobilidade reduzida aos empreendimentos. A prefeitura não apresentou nenhum instrumento de acessibilidade até o momento da realização do trabalho e observações de campo. A mesma situação foi encontrada na Câmara de Vereadores, na qual se observou um tratamento no canteiro central, com pavimentação em concreto da passagem para transposição desse canteiro. Mas, não há o devido rebaixamento da guia da passarela e da calçada oposta à Câmara de Vereadores. A Biblioteca Municipal possui rampa de acessibilidade na testada frontal da instituição, porém não apresentou acessibilidade em outros instrumentos. A Igreja Matriz, mesmo localizada em via interditada para acesso de veículos automotores, ainda não instalou a rampa de acesso para o interior da edificação.

Sobre os locais de comércio e serviços, a agência bancária dispõe de um nível melhor de acessibilidade pela análise dos instrumentos, como vaga de estacionamento regulamentado para deficiente, piso tátil na parte interna e externa da edificação, corrimão, rampa de acesso e portas. A representante lotérica identificada está instalada dentro de um supermercado, desprovida de qualquer instrumento de acessibilidade, com apenas uma rampa com acabamento em pedra, não indicada para essa finalidade. A unidade dos Correios possui rampa readequada sobre a calçada, sem o devido corrimão e sinalização, mas possui largura adequada da porta. O supermercado dispõe de área de estacionamento, entretanto, não há vagas reservadas para idosos e pessoas com deficiência. Os corredores apresentam largura adequada, mas o empreendimento não apresenta os outros instrumentos.

Quanto aos espaços públicos, a cidade de Indianópolis possui vias com larguras satisfatórias para alterações na circulação viária e projetos urbanos. Algumas calçadas necessitam de reformas para nivelar o piso e retirar os obstáculos, outras se encontram desprovidas de pavimentação alguma e com ausência de rampas nas esquinas. Porém, em

comparação às outras cidades selecionadas nesse estudo, as calçadas da cidade de Indianópolis possuem larguras mais apropriadas e passíveis de alargamentos.

Na Praça da Matriz não existem ainda as rampas de acessibilidade. Em relação ao Terminal Rodoviário, esse está em funcionamento ao lado da sede da Secretaria de Educação, com instalações sem a devida acessibilidade. Ressalta-se que, no momento do trabalho de campo, o terminal encontrava-se fechado. O mesmo não dispõe de rampa, piso tátil, corrimão e outros instrumentos, utilizando inclusive a calçada como extensão do terminal. As atividades de embarque e desembarque são realizadas em via pública, pois não há estacionamento exclusivo para ônibus. O Mapa 12 e os Quadros 12, 13, 14 e 15 retratam tais situações.

Foto 49 - Indianópolis (MG): terminal de transporte rodoviário (2016)



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Mapa 12 - Indianópolis (MG): mapeamento das categorias analisadas (2016)



Quadro 12 - Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Saúde	Centro de Saúde	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	CRAS	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Farmácia	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Academia ao Ar Livre	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 13 - Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria órgãos públicos (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Órgãos Públicos	Prefeitura	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Câmara Vereadores	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Biblioteca Municipal	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Igreja Matriz	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 14 - Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria espaços públicos (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Espaços Públicos	Praça da Igreja Matriz	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Vias públicas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Calçadas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Terminal Rodoviário	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Quadro 15 - Indianópolis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria comércio e serviços (2016)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Comércio e Serviços	Agencia Bancária Banco do Brasil	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Lotérica - Ponto dentro do Supermercado	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Correios	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					Em nível
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	Mercado	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Elevadores					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Pela análise qualitativa dos instrumentos de acessibilidade observados nas três pequenas cidades - Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis - foi possível observar a presença de alguns instrumentos classificados como acessíveis, identificados pela cor azul. Outros instrumentos estão presentes nas cidades, mas encontram-se mal dimensionados dentro das normas técnicas e, por consequência, não desempenham a real funcionalidade. Porém, dentro de uma lógica baseada nos princípios da legislação vigente seria considerado totalmente “normal” a inexistência de qualquer instrumento de acessibilidade nas pequenas cidades, uma vez que elas não possuem a obrigação estabelecida em lei para a elaboração dos planos diretores e de mobilidade urbana por possuírem menos de 20.000 habitantes.

Entretanto, as cidades de Indianópolis e Estrela do Sul já elaboraram seus planos diretores e, durante as observações de campo, foi possível identificar muitos aspectos positivos para a promoção da mobilidade urbana nas pequenas cidades, mesmo que de forma incipiente. Em um olhar não muito crítico do ponto de vista extremamente técnico, as iniciativas são louváveis, mas necessitam de acompanhamento mais efetivo de profissionais quando da execução das intervenções, para que as ações sejam conexas e não gere a fragmentação dos deslocamentos. O fazer por fazer, ou o ter por ter não justifica uma realidade mais aparente. Verifica-se que o país está em fase de envelhecimento populacional, com o aumento do número de idosos e diminuição das taxas de natalidade.

Após a configuração qualitativa dos níveis de acessibilidade dos instrumentos de acessibilidade observados nas três cidades objeto de estudo dessa pesquisa, o próximo item explora o universo dos números, de modo a representar os resultados obtidos nas observações de campo, quantificando as análises dos instrumentos e o nível de acessibilidade como proposta.

3.3.3 - Cálculo do nível de acessibilidade dos instrumentos: uma análise quantitativa

Como proposta desse estudo foi desenvolvida uma fórmula para mensurar/quantificar o nível de acessibilidade dos instrumentos, bem como estabelecer uma nota para cada subcategoria.

Cada instrumento analisado foi classificado em quatro níveis, a saber: acessível, parcialmente acessível, não acessível e item inexistente. Para cada nível desses foram atribuídos pesos como notas, distribuídas da seguinte forma:

Quadro 16 - Valores atribuídos para cada nível de acessibilidade

Nível de acessibilidade	Peso
Acessível	1,0
Parcialmente acessível	0,5*
Não acessível	0,1**
Item inexistente	0

* *Peso atribuído aos itens existentes, mas que apresentam alguma despadronização ou não está completamente em condições de uso sem apresentar riscos ao usuário.*

***Peso atribuído aos itens existentes, mas que estão totalmente fora dos padrões e apresenta risco aos usuários. Foi pontuado para registrar que existe no município, porém faltou normatização no processo de instalação.*

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Atribuídos os pesos, para mensurar o nível de acessibilidade em cada subcategoria aplica-se a seguinte fórmula:

Equação 1

$$NA = n^{\circ} \text{ de } A * 1 + n^{\circ} \text{ de } PA * 0,5 + n^{\circ} \text{ de } NAC * 0,1 + n^{\circ} \text{ de } II * 0$$

Onde:

NA=Nível de Acessibilidade

Nº =número (de itens identificados nas planilhas como A, PA, NAC ou II)

A =Acessível (itens classificados com a cor azul)

PA =Parcialmente Acessível (itens classificados com a cor amarela)

NAC =Não Acessível (itens classificados com a cor vermelha)

II =Item inexistente (itens classificados com a cor cinza)

Ressalta-se que para essa pesquisa foram analisados nove instrumentos, quais sejam: i) estacionamento; ii) sinalização e informação; iii) rampas; iv) elevadores; v) corrimão e guarda-corpo; vi) corredores; vii) piso-tátil; viii) banheiros; e ix) portas. O peso máximo atribuído para cada instrumento classificado como acessível é 1,0. Portanto, o índice máximo e ideal de cada subcategoria será, para essa pesquisa, 9,0. Como foram analisadas quatro subcategorias para cada categoria, a nota total para cada categoria será 36,0 e a nota ideal de acessibilidade para cada cidade será de 144,0.

Quadro 17 - Valores totais atribuídos para os Níveis de Acessibilidade

Divisão	Nota Total
Por Subcategoria	9,0
Por Categorias	36,0
Por Cidade	144,0

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

A fórmula aqui desenvolvida poderá ser utilizada em outras pesquisas e estudos levando sempre em consideração o número máximo de instrumentos a serem analisados, pois o índice ideal de acessibilidade será considerado proporcional ao número de instrumentos. Se a análise contemplar oito instrumentos, o índice máximo e ideal aplicando a fórmula será 8,0. Se o número de instrumentos estudados for dez e todos esses forem classificados como acessíveis, o índice máximo e ideal será de 10,0.

De acordo com a explicação já mencionada no item 3.3.2 desse capítulo, evidenciamos, mais uma vez, a questão da presença ou não de alguns itens importantes e sua repercussão no cálculo final da nota no nível de acessibilidade. Como exemplo cita-se o item elevadores. Foi decidido por mantê-lo por três motivos: i) por estar elencado nos itens de acessibilidade da NBR 9050; ii) por ser possível o mesmo estar presente nos locais e cidades pesquisadas e; iii) caso esse item seja inexistente em um empreendimento, a esse será atribuído o peso no valor zero, não interferindo na soma total dos outros itens. Caso o item elevadores esteja presente no estabelecimento, mas apresente algum problema parcial de manutenção, poderá ser classificado como parcialmente acessível ou não acessível, caso exista, mas não esteja em operação por problemas permanentes e que necessitem de troca total do equipamento.

Após observadas todas essas questões elaboramos tabelas para cada cidade. Salientamos que as *Colunas A, PA, NAC, II* correspondem ao número de itens classificados na análise qualitativa dos instrumentos. A *Coluna NA por subcategoria* corresponde ao resultado da aplicação da fórmula desenvolvida para essa pesquisa. A *Coluna NA total por categoria* representa a somatória dos níveis das subcategorias. E a *Coluna NA total da cidade* configura o nível de acessibilidade final, conforme os instrumentos analisados.

Na pequena cidade de Estrela do Sul, os itens não Acessíveis e itens inexistentes predominaram. O número máximo de itens acessíveis foi três, identificado na Unidade Mista de Saúde.

Na análise geral, o maior nível de acessibilidade total por categorias foi identificado na categoria comércios e serviços com 10,9, seguido da área de saúde, com 8,9; pelos órgãos públicos, com índice 7,2 e, por fim, os espaços públicos com 4,2. O nível total de acessibilidade na cidade foi de 31,2 (Tabela 14).

Tabela 14 - Estrela do Sul (MG): nível de acessibilidade dos instrumentos (2016)

Categorias	Subcategorias	A	PA	NAC	II	NA por subcategorias	NA total por categoria	NA total da cidade
Saúde	Policlínica e sede Sec. Saúde	0	3	3	3	1,8	8,9	31,2
	Unidade Mista de Saúde	3	2	1	3	4,1		
	Farmácia	1	2	2	4	2,2		
Órgãos Públicos	Academia ao Ar livre	0	1	3	5	0,8	7,2	
	Prefeitura	0	2	4	3	1,4		
	Câmara de Vereadores	1	2	3	3	2,3		
	Cartórios	0	1	2	6	0,7		
	Igreja Matriz	1	3	3	2	2,8		
Espaços Públicos	Praça	2	0	2	5	2,2	4,2	
	Vias	0	0	3	6	0,3		
	Calçadas	0	0	4	5	0,4		
	Terminal Rodoviário	0	2	3	4	1,3		
Comércio e Serviços	Agencia Bancária	2	2	2	3	3,2	10,9	
	Lotérica	2	2	2	3	3,2		
	Correios	2	2	2	3	3,2		
	Mercado	0	2	3	4	1,3		

Nota da tabela: A= Acessível; PA=Parcialmente Acessível; NAC = Não Acessível; II= Item inexistente; NA= Nível de Acessibilidade

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Em Romaria, o maior nível de acessibilidade total por categorias foi identificado nos órgãos públicos com 8,3, seguido da área de saúde, com 7,2; pelos comércios e serviços com índice 6,0 e, por fim, os espaços públicos com 1,3. O nível total de acessibilidade atribuído à cidade foi de 22,8 (Tabela 15).

Tabela 15 - Romaria (MG): nível de acessibilidade dos instrumentos (2016)

Categorias	Subcategorias	A	PA	NAC	II	NA por subcategorias	NA total por categoria	NA total da cidade
Saúde	Unidade de Emergência	0	1	3	5	0,8	7,2	22,8
	Unidade Básica de Saúde	4	2	1	2	5,1		
	Farmácia	0	0	1	8	0,1		
Órgãos Públicos	Academia ao Ar livre	1	0	2	6	1,2	8,3	
	Prefeitura	1	4	2	2	3,2		
	Câmara de Vereadores	0	1	3	5	0,8		
	Cartórios	0	2	2	5	1,2		
	Igreja Matriz	1	4	1	3	3,1		
Espaços Públicos	Praça	0	0	2	7	0,2	1,3	
	Vias	0	0	2	7	0,2		
	Calçadas	0	0	2	7	0,2		
	Terminal Rodoviário	0	1	2	7	0,7		
Comércio e Serviços	Agencia Bancária	2	3	1	3	3,6	6	
	Lotérica	0	2	2	5	1,2		
	Correios	0	0	1	8	0,1		
	Mercado	0	2	1	6	1,1		

Nota da tabela: A= Acessível; PA=Parcialmente Acessível; NAC = Não Acessível; II= Item inexistente; NA= Nível de Acessibilidade

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

A cidade de Indianópolis também apresentou, em sua maioria, os itens não acessíveis e itens inexistentes. À categoria de comércio e serviços foi atribuído o índice de 12,5, seguido da categoria saúde com 10,8; pela categoria órgãos públicos com 5,4 e, por fim, os espaços públicos com 2,7. Na análise total da cidade, o índice geral foi de 31,4 (Tabela 16).

Tabela 16 - Indianópolis (MG): nível de acessibilidade dos instrumentos (2016)

Categorias	Subcategorias	A	PA	NAC	II	NA por subcategorias	NA total por categoria	NA total da cidade
Saúde	Centro de Saúde	3	1	2	3	3,7	10,8	31,4
	CRAS	0	3	3	3	1,8		
	Farmácia	2	1	2	4	2,7		
	Academia ao Ar livre	2	1	1	5	2,6		
Órgãos Públicos	Prefeitura	0	1	3	5	0,8	5,4	
	Câmara de Vereadores	0	1	2	6	0,7		
	Biblioteca Municipal	1	2	2	4	2,2		
	Igreja Matriz	1	1	2	5	1,7		
Espaços Públicos	Praça	0	1	2	6	0,7	2,7	
	Vias	0	1	2	6	0,7		
	Calçadas	0	1	0	8	0,5		
	Terminal Rodoviário	0	1	3	5	0,8		
Comércio e Serviços	Agencia Bancária	7	0	0	2	7	12,5	
	Lotérica	1	0	3	5	1,3		
	Correios	1	2	1	5	2,1		
	Mercado	1	2	1	5	2,1		

Nota da tabela: A= Acessível; PA=Parcialmente Acessível; NAC = Não Acessível; II= Item inexistente; NA= Nível de Acessibilidade

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Assim, tem-se a seguinte colocação numa ordem classificatória dos melhores índices gerais para as cidades selecionadas nessa pesquisa:

1º) Indianópolis, com 31,4;

2º) Estrela do Sul, com 31,2 e;

3º) Romaria, com 22,8.

Em uma visão mais ampla e por categorias é possível traçar uma discussão das mesmas, mediante os dados obtidos.

Tabela 17 - Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): análise dos níveis de acessibilidade (2016)

Categorias	Romaria			Estrela do Sul			Indianópolis		
	NA por subcategoria	NA total por categoria	NA total da cidade	NA por subcategoria	NA total por categoria	NA total da cidade	NA por subcategoria	NA total por categoria	NA total da cidade
Saúde	0,8			1,8			3,7		
	5,1	7,2		4,1	8,9		1,8	10,8	
	0,1			2,2			2,7		
	1,2			0,8			2,6		
Órgãos Públicos	3,2			1,4			0,8		
	0,8	8,3		2,3	7,2		0,7	5,4	
	1,2			0,7			2,2		
	3,1		22,8	2,8		31,2	1,7		31,4
Espaços Públicos	0,2			2,2			0,7		
	0,2	1,3		0,3	4,2		0,7	2,7	
	0,2			0,4			0,5		
	0,7			1,3			0,8		
Comércio e Serviços	3,6			3,2			7		
	1,2	6		3,2	10,9		1,3	12,5	
	0,1			3,2			2,1		
	1,1			1,3			2,1		

Nota da tabela: A= Acessível; PA=Parcialmente Acessível; NAC = Não Acessível; II= Item inexistente; NA= Nível de Acessibilidade

Fonte: Pesquisa de campo (2016)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Ao compararmos os índices obtidos das três pequenas cidades por categorias, mesmo que esses não atingiram notas próximas do ideal de 36,0 pontos para essa pesquisa, destaca-se na saúde a cidade de Indianópolis com 10,8. Na categoria órgãos públicos, a cidade de Romaria possui a maior atribuição de índice, com 8,3. Para os espaços públicos, Estrela do Sul fica na frente com 4,2. E na categoria comércio e serviços, a cidade de Indianópolis se destaca novamente com 12,5.

Ao analisarmos as áreas de comércio e serviços - compreendidas pelas agências bancárias, Correios, lotéricas e mercado - Estrela do Sul e Indianópolis apresentaram os maiores índices. Porém, são estabelecimentos particulares regidos por legislações específicas para cada atividade, cujo cumprimento das regras dita a liberação ou não do alvará de localização e funcionamento desses empreendimentos. Há uma fiscalização de outros órgãos ligados a esses serviços que não somente a prefeitura municipal. Logo, as instalações físicas serão dotadas de piso tátil, portas especiais, elevadores, corrimãos, sinalização, vagas especiais e outros instrumentos.

Sobre os órgãos públicos, de modo geral, esses deveriam estar sempre dotados de condições acessíveis para atendimento à diversidade populacional, uma vez que são eles os ditadores das leis e regras aos demais estabelecimentos. Caso não sejam dotados de infraestrutura acessível, como ter a credibilidade em fiscalizar os outros órgãos? É importante registrar que muito já se tem feito, mas ainda há muito a fazer.

Se analisarmos somente a categoria espaços públicos, as três pequenas cidades apresentaram as menores notas justamente nessa categoria, que compreende as vias urbanas, as calçadas e as praças. Essa não é apenas a realidade nas pequenas cidades, visto que ruas sem pavimentação e calçadas estreitas também são encontradas nas médias e grandes cidades.

Independente da variável, ter ou não ter Plano Diretor (duas dessas pequenas cidades possuem - Indianópolis e Estrela do Sul), chamamos a atenção principalmente dos órgãos legislativos e executivos ligados ao planejamento urbano para uma mudança de visão e perspectiva sobre as pequenas cidades. Retoma-se aqui, mais uma vez, o questionamento da restrição populacional para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana obrigatórios para cidades com mais de 20.000 habitantes, seguindo os mesmos parâmetros da Constituição Federal, do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores. É evidente que, ao realizarmos um panorama geral pelas cidades brasileiras (consideradas como médias e grandes cidades), até mesmo naquelas que já possuem os planos diretores e outros instrumentos municipais de

gestão urbana, os índices de acessibilidade dos mesmos instrumentos e categorias analisadas nessa pesquisa poderão ser os mesmos ou até menores em comparação aos índices mensurados nas pequenas cidades. Ora, se nas médias e grandes cidades a elaboração dos Planos Diretores não garantiram o direito à cidade, questiona-se se os Planos de Mobilidade terão uma eficiência maior.

É fato que muitas ações já foram realizadas para tornar a cidade mais acessível, porém as ações não podem jamais serem estabelecidas de forma compartimentada e sem o devido acompanhamento. Para tanto, é necessário que as leis não sejam estabelecidas dentro de gabinetes. É fundamental a participação e validação das ações pela população, grande interessada e usuária dos instrumentos de infraestrutura urbana. Aliada a todas essas questões, temos ainda a ausência de uma fiscalização mais efetiva das obras de mobilidade urbana que compreendem desde a instalação correta das rampas de acessibilidade dentro dos padrões técnicos até grandes obras de corredores estruturais de ônibus ou metrô.

Contudo, a pequena cidade deve ser inserida nesse contexto de planejamento urbano e da mobilidade urbana, antes que os problemas cresçam e as soluções possam não ser passíveis de aplicação.

O tópico a seguir retoma o significativo universo populacional de idosos e deficientes nas pequenas cidades e discute a importância de inseri-las na política nacional de mobilidade urbana.

3.3.4 - Das análises quali-quantitativas à realidade nas pequenas cidades

O objetivo das análises quali-quantitativas dos instrumentos de acessibilidade nas pequenas cidades foi quebrar os falsos paradigmas. Dentre os inúmeros existentes podemos elencar alguns: i) *nas pequenas cidades não há nada acessível*; ii) *a pequena cidade não dispõe de recursos*; iii) *não possui pessoal técnico especializado*; iv) *não possui projetos*; v) *não possui demandas por transporte público*; vi) *não há habitantes suficientes para a instalação de grandes obras*; vii) *não apresenta problemas de mobilidade urbana e*; viii) *não necessitam de pavimentação asfáltica por não ter um grande número de veículos*.

Retomando os números do universo populacional dos três municípios de Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis, podemos observar a existência de um contingente significativo na

área rural, bem como um número expressivo de idosos e pessoas com deficiência. Numa análise ideal seria pertinente a obtenção do número de pessoas com mobilidade reduzida nas zonas urbana e rural. Porém, a realização desse levantamento não foi possível devido ao cruzamento de dados disponíveis na plataforma do IBGE.

Durante a realização dos trabalhos de campo nas áreas urbanas foi possível observar a presença de pessoas que representam essas duas categorias. Com certeza, há representatividade dessas categorias também na zona rural.

A Tabela 18 retrata o número total de população segundo a situação do domicílio (urbana e rural) e o número de deficientes e idosos nas três cidades selecionadas nessa pesquisa.

Tabela 18 - Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): população em categorias (2016)

Município	População Total	População Urbana	População Rural	PCD	Idosos
Estrela do Sul	7.446	6.057	1.389	2.846	925
Romaria	3.596	2.715	881	1.146	424
Indianópolis	6.190	4.056	2.134	884	618

Fonte: IBGE (2010)

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Outro fator importante para a justificativa de inserção das pequenas cidades na Política Nacional de Mobilidade Urbana é a frota veicular registrada no município. Na Tabela 19 é possível observar a evolução da frota, ocorrida no intervalo de 5 anos nos três pequenos municípios.

Tabela 19 - Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): evolução da frota veicular (2010-2015)

Ano	Número de veículos nos municípios selecionados		
	Indianópolis	Estrela do Sul	Romaria
2010	1.504	1.665	876
2015	2.387	2.378	1.315

Fonte: BRASIL (2015c).

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

O índice de motorização é um elemento levado em consideração nos estudos de mobilidade urbana. Ele é obtido através da divisão entre o número de habitantes e a frota veicular registrada.

Tabela 20 - Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): índice de motorização (2010-2015)

Município	População (2010)	População (2015)	Frota (2010)	Frota (2015)	Índice de Motorização (2010)	Índice de Motorização (2015)
Estrela do Sul	7.446	7.940	1.665	2.378	4,47	3,33
Romaria	3.596	3.650	876	1.315	4,10	2,77
Indianópolis	6.190	6.751	1.504	2.387	4,11	2,82

Fontes: IBGE (2010; 2015a); BRASIL (2015c).

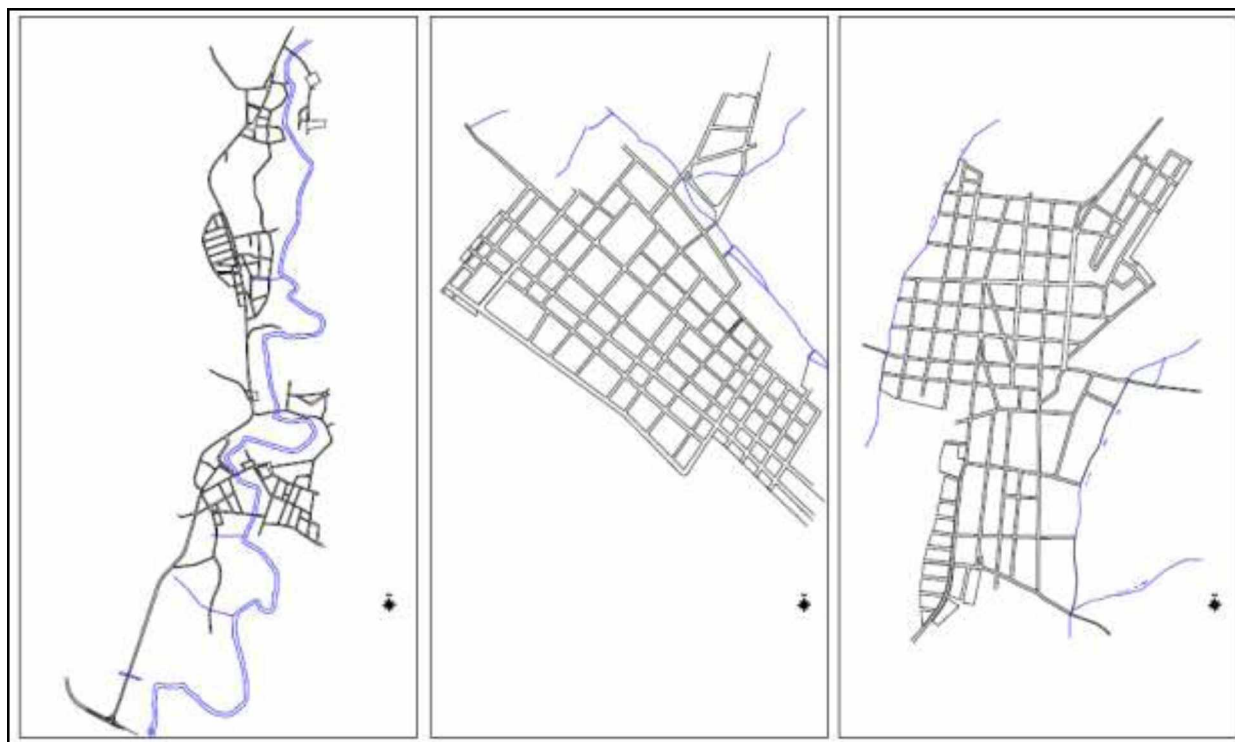
Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Ao observarmos os valores dos índices de motorização (que indicam o número de habitantes por veículos), mesmo havendo um acréscimo no número de habitantes e no número de veículos registrados, os índices sofreram queda. Nesse caso, quanto menor o índice, pior é a situação em termos de mobilidade urbana e deslocamentos, uma vez que o índice ideal seria próximo de 5, indicando o número máximo e ideal de pessoas ocupando um veículo automotor. Ressalta-se que para o cálculo usamos apenas a frota registrada e informada pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (BRASIL, 2015c). Logo, esses índices podem ser menores, já que não é contabilizada a frota chamada de “flutuante”, composta de veículos emplacados em outros municípios e que interagem com o trânsito local.

A ausência dos serviços de transporte coletivo urbano nas três pequenas cidades também foi um fator identificado durante as observações de campo. Isso não significa que o mesmo possa ser ofertado em algum momento nas pequenas cidades, cujos deslocamentos ainda são maiores pelos modos a pé e por veículos individuais automotores.

Na análise do desenho urbano das pequenas cidades, não podemos afirmar que a configuração da malha urbana seja sempre a mesma. Cada cidadezinha tem características peculiares, que oscilam desde o surgimento espontâneo até o planejado, com a participação de engenheiros que vieram de outras localidades com a função de projetar linhas férreas, pontes, edificações e acabaram por participar da construção de um vilarejo.

Figura 5 - Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria (MG): desenho urbano (2016)



Fonte: AMVAP (2016).

Em Estrela do Sul, a cidade foi moldada seguindo as linhas meândricas do Rio Bagagem, respeitando a topografia e os aspectos físicos locais. Por sua vez, Romaria e Indianópolis possuem uma gênese consolidada nas atividades religiosas, onde as cidades foram se desenhando no entorno das igrejas.

Os desenhos urbanos com traçados do tipo “tabuleiro de xadrez” ou com geometrias mais regulares apresentam maiores possibilidades de rearranjos espaciais voltados para a circulação urbana e facilidade nos deslocamentos dos habitantes. A baixa intensidade da dinâmica comercial e social nas pequenas cidades colabora significativamente para a implantação desses rearranjos, diferentemente das médias e grandes cidades, onde qualquer alteração viária gera transtornos para uma parte da população de forma negativa.

A possibilidade de alargamento das calçadas públicas sem afetar o fluxo de veículos é bem maior, sendo pertinente redimensionar a largura da via pública para veículos e pedestres, sem interferir na dinâmica da atividade de carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de pessoas. É possível a aplicação de intervenções como as chamadas “ruas de convivência” e “boulevard” sem grandes transtornos à circulação viária. Ao contrário, essas ações podem estimular o uso correto das calçadas e as novas atividades de lazer e recreação nas pequenas cidades.

Para a implantação dessas ações, o governo municipal necessita de recursos financeiros para a execução de projetos voltados para a retomada da qualidade de vida nas pequenas cidades. Geralmente, a renda interna não é satisfatória para honrar as despesas mensais, contando com a aquisição de recursos da esfera estadual e federal. A pequena cidade possui demandas tão importantes quanto as demais cidades. É importante investir na pequena cidade e tê-la como refúgio dos grandes centros urbanos. Os gestores das políticas públicas urbanas devem entender o importante papel da pequena cidade e inseri-las no contexto da distribuição de recursos e investimentos.

Das análises quali-quantitativas podemos estabelecer para as pequenas cidades que:

- As pequenas cidades podem e devem ser acessíveis;
- As pequenas cidades possuem as mesmas demandas por acessibilidade e deslocamentos seguros em comparação às médias e grandes cidades;
- Nas pequenas cidades existem pessoas com mobilidade reduzida;
- Nas pequenas cidades existem órgãos e espaços públicos importantes que fazem parte do cotidiano dos munícipes;
- Nas pequenas cidades existem locais de comércio e serviços potencialmente utilizados por pessoas com mobilidade reduzida;
- Nas pequenas cidades, mesmo que de modo precário, existem unidades de atendimento de saúde que necessitam de maior atenção por parte dos órgãos gestores dessa área;
- Nas pequenas cidades existem veículos automotores, de propulsão animal e humana;
- Nas pequenas cidades existem ciclistas e pedestres;
- A pequena cidade necessita de gestão do trânsito, com sinalização de trânsito local e indicativa, afinal, as leis e regras de trânsito são de parâmetros nacionais;
- A pequena cidade recebe visitas esporádicas, de antigos moradores ou de familiares que podem ter sua mobilidade reduzida temporariamente ou adquirida ao longo do tempo;
- A pequena cidade, com certeza, possui um papel histórico e atual na rede urbana regional;
- A pequena cidade necessita ser reconhecida no planejamento regional;

- A pequena cidade precisa de planejamento urbano, ambiental e social;
- Na pequena cidade há vida, mesmo que em intensidade menor, mas há;
- Nas pequenas cidades existem simplesmente pessoas, com os mesmos direitos à cidade como os habitantes das médias e grandes cidades;

Com base nos estudos e observações de campo, bem como após todas as discussões sobre as pessoas com mobilidade reduzida, sua representatividade e o nível de acessibilidade dos instrumentos de acessibilidade, o quarto capítulo teve como objetivo definir a cidade inclusiva, indicando parâmetros para a inserção das pequenas cidades na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Capítulo 04

A Cidade inclusiva e incluída



A proposta do quarto capítulo é definir o que seria a cidade inclusiva, identificando quais os aspectos necessários para a minimização dos conflitos nos deslocamentos e na promoção da cidadania com a devida autonomia.

Antes mesmo de tentarmos definir a cidade inclusiva, remetemo-nos novamente às pessoas que vivem nas cidades, independente do universo populacional e do tamanho das áreas urbanas.

Pensando na diversidade das pessoas, no aspecto da mobilidade e do deslocamento, foi criada a “Rosa-Roda da Inclusão”, ilustrando uma diversidade mais complexa que a apresentada até a presente data.

4.1 A - Rosa/Roda da Inclusão: uma nova visão e possibilidade

Em uma linha de raciocínio envolvendo as categorias de Pessoas com Mobilidade Reduzida aliada a toda a discussão dos conceitos e definições de Desenho Universal, foi desenvolvida a “Rosa/Roda da Inclusão”. Nela é possível visualizar as principais categorias das pessoas com mobilidade reduzida e a possibilidade de algumas conexões entre as categorias, configurando até, subcategorias a partir da análise de questões como:

- 1ª Questão: As crianças são consideradas como uma categoria das pessoas com mobilidade reduzida. Até certo ponto da vida, necessitam de carrinhos de bebê, andadores e do auxílio dos pais até que a “autonomia” no andar ou em se locomover seja estabelecida. Assim, seria possível afirmar que nascemos com mobilidade reduzida?
- 2ª Questão: Passado o auge da adolescência, a mulher pode se casar e desejar ter filhos. A gestante fica com sua mobilidade reduzida nas ultimas semanas de gestação por conta do peso ou em casos específicos, a totalidade do período requer cuidados especiais. A gestante é tratada como deveria principalmente nos meses finais ou, ela não é de fato considerada pessoa com mobilidade reduzida mesmo no intervalo final da gestação?

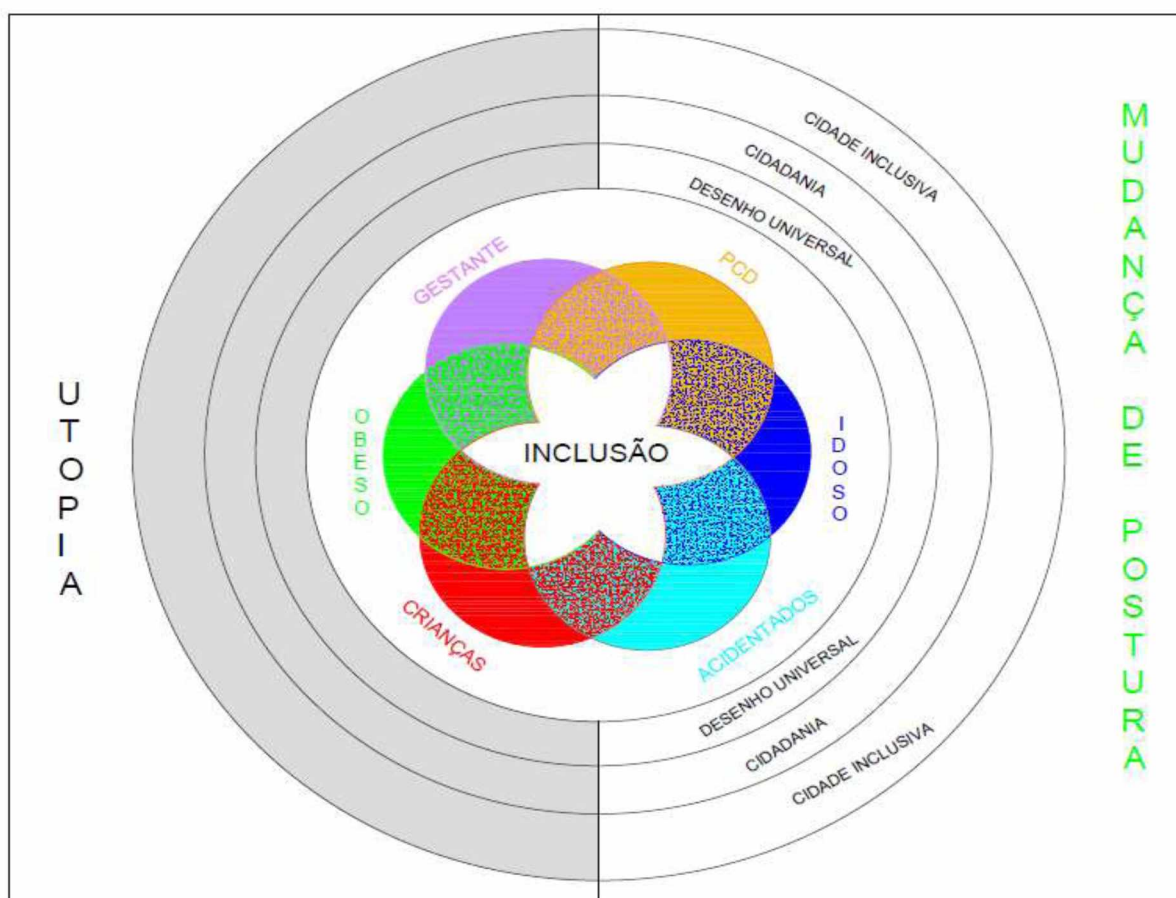
- 3ª Questão: Algumas pessoas ao nascerem, não apresentam deficiência alguma, entretanto, todas são passíveis de sofrerem um acidente automobilístico ou adquirir uma doença que comprometa sua mobilidade?
- 4ª Questão: Após os 60 anos de idade, a mobilidade fica comprometida pelas ações físicas do tempo e outras complicações?
- 5ª Questão: Uma mesma pessoa pode estar enquadrada em uma ou mais categorias de pessoas com mobilidade reduzida? É fato que possa existir uma criança com deficiência, uma gestante com deficiência, um idoso com deficiência, um idoso acidentado, uma criança obesa, uma criança acidentada, enquadrando-se não somente em uma categoria de mobilidade reduzida, mas até duas em uma mesma pessoa.

Independente das diversas respostas, destas e de outras questões, as cidades brasileiras possuem muito mais pessoas com demandas por mobilidade e acessibilidade do que os registros já apresentaram no último censo.

Na perspectiva das questões anteriores e no universo declarado pelo último censo de 2010, elaboramos a ilustração “Rosa – Roda da Inclusão”. Rosa, pela configuração final formada pela a inserção de várias categorias de pessoas com mobilidade reduzida dentro de um mesmo espaço que é a cidade. Roda, pelo sentido natural da vida, onde qualquer ser humano perpassa pela fase infantil, adolescência, adulta e idosa, sendo suscetível de nascer com uma doença congênita ou adquirir uma patologia que possa comprometer sua mobilidade de forma temporária ou para o resto da vida.

Na Rosa-Roda da Inclusão podemos observar as possibilidades de interações entre algumas categorias das pessoas consideradas com mobilidade reduzida. Uma criança pode adquirir a obesidade ou acidentar-se ao longo da vida. Uma mulher com deficiência, dependendo do caso, pode se tornar gestante, ou pode alcançar a velhice. Um idoso que não apresentou nenhuma doença na infância e adolescência poderá se acidentar comprometendo suas funções motoras de modo temporário ou com sequelas para o resto da vida.

A restrição de mobilidade não está somente nas pessoas em que a deficiência é nitidamente visível. Os indivíduos precisam perceber que o contexto é muito mais complexo e que todos nós somos suscetíveis a condições genéticas que afloram com o tempo e às infinitas condições externas do ambiente que indicam riscos.

Figura 6 - Rosa-Roda da Inclusão

Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

Toda e qualquer cidade é passível de se tornar *Inclusiva* a partir do momento em que a mudança de postura, principalmente do ponto de vista da governabilidade e sensibilidade das pessoas em todas as esferas de poder, seja premissa básica, agregadas às ações do Desenho Universal, da promoção da Cidadania e consequentemente, da Inclusão.

O exercício da cidadania das pessoas com deficiência depende em muitas situações da organização espacial da cidade, que precisa ser planejada e administrada a partir de um olhar, de uma percepção que busque e promova a inclusão, sendo indispensável a participação dos governos municipais para que tal mudança ocorra e se efetive concretamente. (FERNANDES; CROSARA, 2006, p.30)

Fernandes e Crosara (2006) defendem a participação do governo municipal na organização da cidade, explicitando de fato os problemas locais que demonstram as reais demandas das cidades.

Do lado oposto, enquanto a “Utopia” permear as cidades estagna-se a possibilidade de inclusão, e as pessoas com mobilidade reduzida, continuarão à margem do direito à cidade. E como fica este direito na pequena cidade? Ou será que o direito à cidade é garantido apenas para as cidades com mais de vinte mil habitantes? Afinal, o que é o Direito à Cidade e quem o detém?

Antes mesmo de tentar entender o Direito à Cidade, definir a cidade é uma tarefa complexa justamente pela complexidade de suas atividades e circunstâncias. Mas a cidade existe, é um lugar de moradias, de vivências, de trabalho, de lazer, de fé, ora de conflitos, ora de união, é resultado de um processo histórico onde há pessoas que respeitam outras e onde há pessoas que desconsideram uma grande maioria.

Para Ribeiro e Junior (2011), a cidade brasileira contemporânea resulta da combinação de dois mecanismos complementares: a liberdade para os agentes capitalistas tratarem e negociarem a cidade (em especial a moradia e o solo urbano) como mercadoria (ou seja, a livre mercantilização) e a perversa política de tolerância com todas as formas de uso e apropriação do solo urbano (o que permitiu não somente as ocupações ilegais das favelas e loteamentos irregulares, mas também as formas ilegais de ocupação de áreas nobres pelas classes médias e pelas elites). Assim, a segregação das diferenças só aumenta e se intensifica. Os autores também enfatizam:

O Brasil urbano foi desenhado pela ação dessa coalizão mercantilizadora da cidade, tendo o Estado como principal maestro, seja protegendo os interesses da acumulação urbana (proveniente da produção da cidade) da concorrência de outros circuitos, seja realizando encomendas de construção de vultosas obras urbanas, ou ainda pela omissão em seu papel de planejador do crescimento urbano. (RIBEIRO; JUNIOR, 2011, p.11)

O Estado e os Municípios deveriam não apenas instituir as leis pelo simples fato de “ter por ter”, e também não aceitar grandes ajustes operacionais nas legislações sem verificar quem serão os atingidos diretamente, ou quem não será contemplado e por qual motivo, mensurando qual o alcance, a projeção e o resultado do ajuste. Tem-se como exemplo as alterações nos Planos Diretores, inúmeras vezes desnecessárias, alterando as áreas de perímetro urbano ou até a direção dos vetores de expansão urbana, motivados pela especulação imobiliária, interesses particulares de um grupo menor, mas que detém recursos. Ações isoladas que acabam por afetar o todo, segregando ainda mais a população. População esta que possui igualdade de direitos, mas, são excluídas do planejamento urbano durante a

elaboração das leis, durante o próprio planejamento e entendimento que esta população faz parte da cidade e necessita estar ou ir à algum lugar, desconsiderando toda ou qualquer possibilidade de inclusão desta parcela da população. E nesta população podem estar e estão inseridas, todas as diversidades humanas apresentadas na Rosa-Roda da Inclusão, que além das dificuldades físicas acabam encontrando novas adversidades no ambiente que vivem e frequentam, ou não frequentam justamente por não ter acesso, mesmo sendo direito de todos.

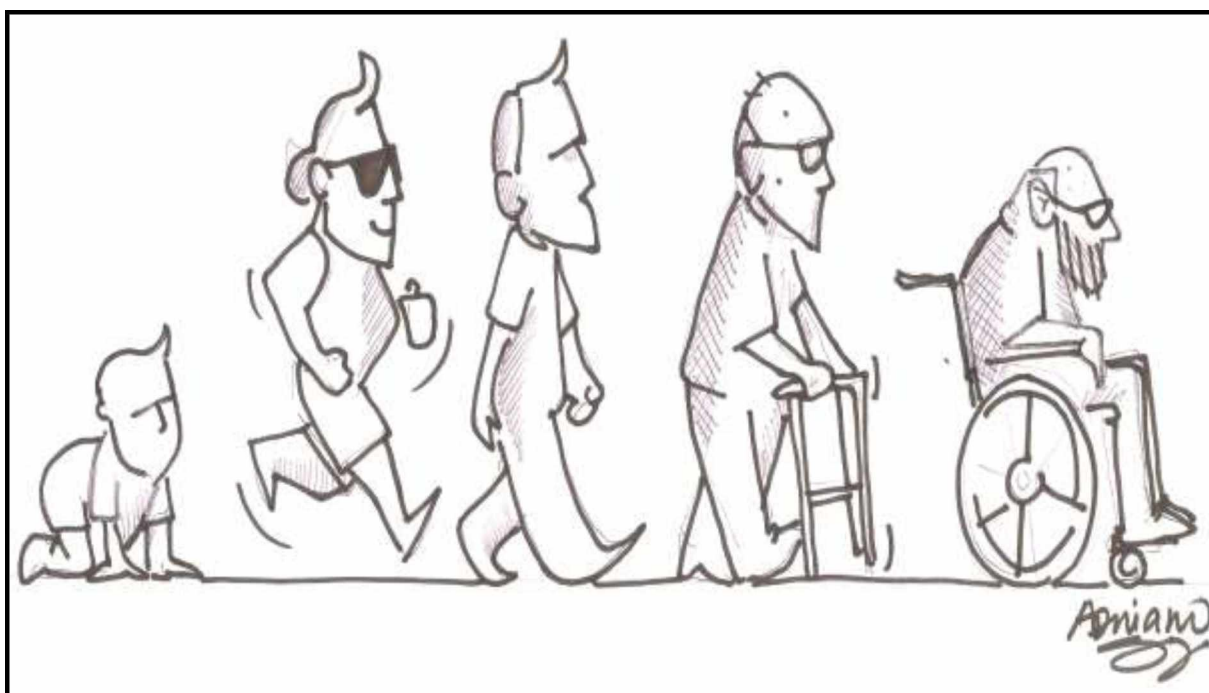
“os direitos são os mesmos para todos; mas, como nem todos se acham em igualdade de condições para exercê-los, é preciso que essas condições sejam criadas ou recriadas através da transformação da vida e das estruturas dentro das quais as pessoas se movem”. (MIRANDA, 1998, p.202)

Nesta perspectiva, retoma-se o questionamento da interface inclusão - exclusão, baseadas na simbologia matemática da análise dos elementos em um conjunto de Contém (\supset) ou Está Contido (\subset) que, em uma analogia: todos têm direito à cidade, mas a cidade não dá direito à diversidade populacional e suas necessidades de habitação, transportes, saúde, educação, lazer e qualidade de vida. Mesmo que todos façam parte de um mesmo universo, alguns grupos são excluídos e privados de elementos básicos e necessários à sua existência.

Independente das análises das categorias de pessoas consideradas com mobilidade reduzida e diante das possibilidades de interações apresentadas na análise da Rosa-Roda da Inclusão, ousamos afirmar que todos nós possuímos sim redução de mobilidade, seja congênita, seja em algum período de tempo ao longo da vida.

A figura 07 foi criada na perspectiva de ilustrar a “evolução” da (i)mobilidade humana, com objetivo de despertar uma análise mais centrada no indivíduo que se considera normal do ponto de vista físico e não percebe que possui as mesmas demandas por mobilidade como as outras categorias de pessoas consideradas com mobilidade reduzida. Ainda que ao nascer não apresentem deficiência física, os indivíduos necessitam de aparatos como o colo das mães, carrinhos de bebê, andadores, brinquedos que estimulem o desenvolvimento da autonomia dos primeiros passos até conseguir andar sem grandes dificuldades. Porém, ao adquirir uma idade mais avançada estes mesmos indivíduos dependem do uso de equipamentos que permitam um deslocamento mais seguro como andadores, muletas e em muitos casos até cadeiras de rodas.

Figura 07 - “Evolução” de (i)mobilidade humana



Concepção: Nádia Cristina dos Santos Sudário, 2017.

Arte: Adriano de Souza, 2017.

Somos todos iguais e dependentes de auxílios diversos, a única diferença é o grau de necessidade que varia de indivíduo para indivíduo.

O próximo tópico vem retomar alguns aspectos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e apresentar recente alteração na Lei.

4.2 - Nova configuração da Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2016

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012 estabelecia que os municípios com mais de 20.000 habitantes, integrantes de regiões metropolitanas e com alguma atividade turística, eram obrigados a elaborarem seus planos de mobilidade até abril de 2015, três anos após a data de publicação da lei.

Passado este intervalo de tempo, o Governo Federal estabeleceu novo prazo para que os municípios pudessem elaborá-los.

Para tanto, o atual secretário do Ministério das Cidades e então deputado federal pelo estado de Pernambuco, Bruno Cavalcanti de Araújo protocolou ofício contendo várias

justificativas para análise do Presidente da República, com objetivo de prorrogar o prazo, conforme trechos abaixo retirados do documento de 15 de setembro de 2016:

- ... *passados mais de 3 anos da vigência da Lei nº 12.587/2012, parcela expressiva dos Municípios brasileiros não lograram aprovar, por via legislativa, os seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana...*
- *Sobre o tema, destaca-se que, nos anos de 2015 e 2016, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades procedeu ao levantamento da situação de 3.341 Municípios e do Distrito Federal, aos quais se dirigem as exigências dos parágrafos 3º e 4º da Lei nº 12.587/2012. Os resultados foram alarmantes: 1) Apenas 171 Municípios, correspondentes a 23% da população brasileira, declararam possuir o Plano de Mobilidade Urbana já elaborado. Deles, 32 possuem mais de 250 mil habitantes, representando 19% da população de todo o País. 2) 142 desses 171 Municípios situam-se nas regiões Sul e Sudeste do País. 3) 650 Municípios declararam possuir Plano de Mobilidade Urbana ou Possuir Plano de Mobilidade Urbana em processo de elaboração. 4) Dos 171 Municípios que declararam possuir o Plano de Mobilidade Urbana elaborado, foi possível conferir que, apenas, 49 disponibilizam, em sítio eletrônico, as leis municipais de aprovação.)*
- *Comparando os resultados obtidos com o mencionado levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana e o atual cenário de liberação de recursos da União, por meio do Ministério das Cidades, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, ao avaliar o caso dos empreendimentos contratados no âmbito do PAC, identificou que: 1) Apenas Municípios de Manaus/AM e do Rio Grande da Serra/SP declaram possuir os seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana aprovados em lei publicada no sítio eletrônico de suas Prefeituras.) 2) Os Municípios de Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS e São Paulo/SP possuem Decretos Municipais aprovando os respectivos Planos de Mobilidade que, assim, não passaram pelo Poder Legislativo local.) 3) Municípios como Belém/PA, Campinas/SP, Goiânia/GO e Guarulhos/SP declaram não possuir Plano de Mobilidade Urbana, mas informaram que estes se encontram em processo de elaboração.) 4) Considerando os contratos mencionados, não se identificou situação de Municípios sem Plano de Mobilidade Urbana aprovado ou em processo de elaboração.) 5) Das capitais brasileiras, apenas Manaus/AM detém Lei Municipal aprovando o Plano de Mobilidade Urbana.)*
- ... *Nos termos acima, ilustrativamente, destacam-se: 1) os transtornos sociais ocasionados por esqueletos de obras paralisadas em meio urbano; 2) o aumento dos custos das obras já em andamento, considerada a desmobilização de equipes de trabalhos e equipamentos e, também, a elevação do preço dos insumos, inicialmente orçados, por motivos inflacionários; 3) o crescimento do número de ações judiciais em função de compromissos não cumpridos em contratos de prestação de serviços; 4) o aumento do desemprego e a queda da renda de milhares de famílias que possuem membros empregados em obras de infraestrutura que, não raras as vezes, movimentam as economias das localidades em que estas são instaladas; 5) a impossibilidade de priorização do transporte coletivo, o que acaba por retardar diversas soluções estruturantes, no que toca aos deslocamentos de pessoas no interior da malha urbana, ampliando as complicações já existentes **nas médias e grandes cidades brasileiras.***

Mediante estas considerações e o parecer jurídico do Ministério das Cidades, o qual não identificou nenhum obstáculo constitucional que desabonasse a proposta, foi apresentada a Medida Provisória nº 748 de 11 de outubro de 2016, que dispunha da alteração da Lei nº

12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o seguinte texto:

Figura 08 - Medida Provisória nº 748/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da
Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da
Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24.

.....
§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal,
existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta
Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de
promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em
vigor, para elaborá-lo.

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber
recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência
estabelecida nesta Lei."

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data da sua publicação.

Brasília, 11 de outubro de 2016.

MICHEL TEMER

Fonte: Brasil, 2016.

Pela análise das justificativas e do próprio texto da medida provisória, pode-se perceber que são argumentos pertinentes, uma vez que grande parte dos municípios não elaborou ou não concluiu a elaboração dos planos de mobilidade. Porém, não é ressaltado nas justificativas por quais motivos os municípios não conseguiram fazê-los dentro do primeiro

prazo que foi até abril de 2015. A falta de recursos financeiros próprios, a ausência de profissionais no quadro técnico dos municípios, a falta de capacitação para a elaboração dos planos poderão ser os mesmos motivos para os próximos 3 anos, quando em abril de 2019 finda-se o novo prazo para cumprimento da lei.

O Estado deve realizar ações de sensibilização e discussão do real objetivo dos planos de mobilidade e não apenas obrigá-los a fazer para a obtenção de recursos da esfera federal. Sabe-se que alguns cursos de capacitação são oferecidos pela internet através do Programa CAPACIDADES (Programa Nacional de Capacitação das Cidades), de domínio do Ministério das Cidades, mas a participação local é fundamental na discussão dos problemas intrínsecos de cada localidade.

É pertinente e importante que o Ministério das Cidades também disponibilize recursos voltados para o desenvolvimento dos planos de mobilidade e, não somente, disponibilize recursos para a execução de projetos e ações. Estes são importantes, mas, o cerne da questão são os estudos mais aprofundados, com participação popular e que levem em consideração todos os aspectos locais e/ou regionais de cada cidade. A eficiência e a eficácia das ações com certeza serão maiores quando da leitura técnica e comunitária em conjunto. Essa disponibilização de recursos para os projetos é necessária, mas precede de zelo e melhores conceituações do que seja mobilidade urbana nesta ou naquela cidade.

Em 14 de dezembro de 2016, o Ministério das Cidades lançou uma Coletânea de Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana sobre o Transporte Ativo, Sistemas de Prioridade ao Ônibus e Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). A Coletânea tem como objetivo detalhar os critérios para a construção de projetos de maior qualidade, alinhados aos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Um ponto positivo nesta fase de transição das ideias sobre a prorrogação dos prazos foi o posicionamento mais claro do Ministério das Cidades sobre a obrigatoriedade de aprovar os planos de mobilidade na forma de Lei, através do Poder Legislativo Municipal. A Lei nº 12.587/2012 não deixava evidente que os Planos deveriam ser aprovados na forma de Lei, fato este que motivou muitos municípios a elaborarem os planos e os consolidarem em forma de Decretos, Cadernos ou Cartilhas. A participação de todos os agentes públicos e políticos, bem como os cidadãos, é premissa básica para o sucesso de todas as etapas de elaboração dos planos, independentemente da posição política, a qual pode ser um impasse quando da aprovação dos mesmos na Câmara de Vereadores se a maioria dos membros for opção ao

governo atual. Situação esta passível de resolução caso todo o processo seja transparente e com a participação de toda a comunidade.

A grande questão é que mais uma vez não se pensou nas pequenas cidades, aumentando os prazos somente para uma parcela dos municípios. Seria pertinente nesta mesma medida provisória, a inserção das pequenas cidades na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ainda não se pensou na pequena cidade como parte integrante de uma rede, sempre em conexão nos deslocamentos, nas quais mesmo com pouco contingente populacional, existem demandas por viagens diárias, mesmo que a pé ou por bicicleta, realizadas por crianças e/ou idosos.

As pequenas cidades apresentam papel fundamental nas interações das redes urbanas e por isso, devem ser mais bem valorizadas e de fato, inseridas no contexto da inclusão urbana e humana. Elas já foram núcleo ou exerceram certa centralidade sobre as outras, ainda representam importantes funções históricas, religiosas, turísticas e recebem visitantes mesmo esporadicamente ou ainda em datas festivas. A pequena cidade tem uma vida, dentro de uma intensidade, mas tem. E se todos são iguais perante a lei e tem direito à cidade, porque não incluir as pequenas cidades na Política de Mobilidade Urbana?

De modo a explorar esta questão, uma entrevista semiestruturada foi realizada com alguns profissionais da área jurídica, da área de geografia, da área de arquitetura, da área de engenharia civil e da área de gestão urbana, com objetivo de verificar, conforme suas atribuições e experiências profissionais, qual a opinião sobre a importância da inclusão das pequenas cidades nas políticas de mobilidade urbana.

4.3 - Entrevista semiestruturada sobre a inclusão da pequena cidade na política nacional de Mobilidade Urbana

Participaram da entrevista semiestruturada 22 profissionais de diversas áreas do conhecimento, como Geografia, Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil, Direito, Biologia, Filosofia, Empresários e pessoas ligadas à segurança pública. As respostas foram transcritas na íntegra conforme Apêndice I.

A entrevista semiestruturada foi composta por três questões:

- Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De abril de 2015 para abril de 2019?

- Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?
- Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?

A entrevista com os diversos profissionais foi satisfatória e indicou ser um tema bastante conhecido, mas que requer novas discussões sobre prazos e conteúdos para a elaboração dos planos de mobilidade. As discussões vão além da frota veicular, dos transportes e do tamanho das cidades.

Foram realizados 40 convites para a participação e concessão de entrevista nesta pesquisa, porém apenas 22 profissionais se dispuseram a participar e a colaborar. Participaram quatro geógrafos, dois arquitetos, sete engenheiros, dois biólogos, um advogado, um filósofo, um vereador, dois empresários e dois profissionais do Corpo de Bombeiros de Minas Gerais.

Dos 22 entrevistados, apenas um não possuía o conhecimento integral da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Sobre a prorrogação do prazo de elaboração, gerou espanto para alguns entrevistados e outros, afirmaram desconhecimento do novo prazo.

Ao serem questionados sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana, 100% dos colaboradores foram unânimes e entendem ser importante a inclusão destas na Política Nacional. Relataram que a inclusão das pequenas cidades é importante e essencial, tornando o crescimento das cidades mais organizado e sustentável. Segundo os entrevistados, as pequenas cidades ficariam mais bem preparadas para futuros problemas, pois haveria planejamento como nas médias e grandes cidades. Outros aspectos relatados que merecem destaque foram:

- A pequena cidade possui problemas como as demais cidades, apresentando problemas de mobilidade e desafios a serem sanados;
- As pequenas cidades, independente do índice populacional, devem possuir metas e diretrizes assim como as demais cidades;
- As pequenas cidades também necessitam de Planos Diretores;
- Os planos de mobilidade devem ser preventivos e não corretivos;

- É fundamental que a pequena cidade também possua um plano de desenvolvimento, inclusive com planejamento regional entre as pequenas cidades;
- Nas pequenas cidades é mais fácil planejar e implementar ações e projetos com grandes sucessos.

Quando questionados sobre a possibilidade da pequena cidade ser inclusiva, 99% dos entrevistados acreditam ser possível, e apenas 1% não opinou sobre a questão. Foi argumentado também sobre o que seria necessário para a pequena cidade ser inclusiva, obtendo as seguintes ponderações:

- É necessário priorizar o transporte coletivo público com qualidade;
- Implementar políticas públicas nos três níveis de governo, municipal, estadual e não somente no nível federal;
- É fundamental a mudança de mentalidade por parte dos gestores municipais, através da qualificação dos mesmos;
- Buscar parcerias público-privadas para a construção e execução de projetos;
- Intensificar a fiscalização das leis e normas das cidades;
- Dar continuidade governamental nas diretrizes estabelecidas em governo anterior;
- Respeitar as leis de acessibilidade e inclusão social já existentes;
- Dar condições financeiras aos pequenos municípios;
- Estabelecer a definição de critérios, prazos e metas, bem como envolver a população das pequenas cidades nas discussões;
- Realizar a redistribuição de recursos financeiros e direcioná-los também às pequenas cidades;
- Realizar audiências públicas que de fato ouçam a população, e que permaneça a concepção da coletividade;
- Dispor de linhas de créditos específicas para as pequenas cidades.

De forma geral, podemos concluir que a inclusão nas pequenas cidades pode ser sim uma realidade, a partir da análise e contribuição dos profissionais de diversas áreas do conhecimento e atuação direta com a sociedade. Foi possível perceber também que há certo interesse e conhecimento sobre a temática da mobilidade urbana, sua importância na vida das pessoas e no cotidiano das cidades. Pode-se ousar a dizer que a inclusão social está mais próxima de se tornar uma realidade nos dias atuais, pela disseminação dos conceitos, das legislações, de uma sociedade mais consciente de seus direitos e deveres e mais ainda pela percepção que todos um dia podem ser pertencentes ao grupo de pessoas com mobilidade reduzida.

Entretanto, muitos aspectos da legislação e da execução de projetos dispõem de revisões e análises contextuais incluindo de fato, essa parcela da população. O tópico 4.4, apresenta uma proposta de inclusão das pequenas cidades na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.4 - Proposições para a pequena cidade inclusiva e incluída: Proposta de Emenda Constitucional, que dispõe da inclusão das pequenas cidades nas políticas nacionais de mobilidade urbana, a partir da análise de demandas locais e do universo populacional de pessoas com mobilidade reduzida.

Como uma das propostas finais deste trabalho, após a análise da legislação vigente e dos resultados das análises de campo realizada nas pequenas cidades, aliada à assessoria jurídica, elaboramos uma Proposta de Emenda Constitucional, denominada PEC DIRMOb¹¹. O objetivo é alertar o legislativo sobre o universo de cidades que ficarão, mais uma vez, fora das políticas urbanas. A pequena cidade pode ser incluída nessas políticas mesmo que de forma gradativa para promover a inclusão social das pessoas em seus deslocamentos.

¹¹ Vale ressaltar que não é função da Academia a elaboração de leis. Contudo, as abordagens recentes sobre a medida provisória que alterou o prazo de elaboração dos planos de mobilidade e atuação da autora como inspetora do Colégio de Representante Institucionais do CREA MG na área de mobilidade urbana me motivaram a ousar e elaborar esta proposta aliando teoria, prática e oportunidade de apresentação da PEC justamente à membros com força e voz na esfera legislativa.

Foi elaborada uma minuta de projeto de Lei com justificativa anexa, embasada em todo o estudo realizado nas pequenas cidades e nos instrumentos de gestão urbana brasileira, abordados no capítulo 2.

Como ação preliminar, esta justificativa e PEC foram apresentadas à assessoria parlamentar do CREA – MG, com sede em Belo Horizonte, Conselho este do qual a autora deste trabalho faz parte como Inspetora do Colégio de Representantes Institucionais na área de Mobilidade Urbana. O objetivo da apresentação da proposta ao Conselho foi discutir e analisar a temática, sendo bem aceita e fundamentada pelo grupo. Na oportunidade, o Sr. José do Carmo, gerente de políticas públicas do CREA-MG, aprovou a proposta e mencionou que a Instituição irá verificar as formas legais para encaminhamentos jurídicos, dando apoio à iniciativa. O CREA- MG tem realizado diversos trabalhos no Estado, com encontros regionais e levantamento de demandas nas áreas de mobilidade urbana, rodovias, alimentos, meio ambiente, impacto das chuvas, urbanicidade, dentre outros.

Pode parecer uma pretensão gigantesca por parte de uma doutoranda, mas lembrem-se da Rosa-Roda da Inclusão? A utopia não pode nortear sempre nossas vidas! Estudamos e apresentamos teorias para justamente implantar ideias e iniciar discussões que podem não parecer próximas às realidades atuais, mas podem um dia nortear uma ação que culminará nas boas práticas, sendo estas aperfeiçoadas a cada etapa e sucessivamente em planos e ações concretas. A semente foi plantada e campo fertilizado! Esperemos e acreditemos numa germinação, mesmo que futura, para que, um dia o fruto seja colhido.

O Projeto de Emenda Constitucional (PEC DIRMOB) tem como objetivo atribuir nova redação ao § 1º do Art. 182, da Constituição Federal de 1988, para tornar obrigatória a elaboração do Plano Diretor a todas as cidades, não mais restringindo a obrigatoriedade apenas para as cidades com mais de 20.000 habitantes (Ver apêndice II)

A justificativa foi baseada em todo o histórico da evolução dos instrumentos de gestão urbana brasileira que perpassam a Constituição Federal, o Estatuto das Cidades, os Planos Diretores e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, sempre mencionando a obrigatoriedade de elaboração para as cidades com mais de 20.000 mil habitantes, desconsiderando os demais municípios, conforme Apêndice III.

Ainda não satisfeita somente com o protocolo junto ao CREA MG, em visita oportuna à cidade de Araguari - MG, em 17 de janeiro de 2017 na sede do Palácio dos Ferroviários, a

proposta também foi apresentada ao deputado federal Tenente Lúcio¹², o qual apoiou a iniciativa colocando seu gabinete e assessores à disposição para maiores esclarecimentos e encaminhamentos. Em dois dias um assessor realizou contato relatando que a proposta é pertinente e já foi encaminhada à assessoria legislativa para apreciação e supostos ajustes.

Mesmo que a iniciativa deste protocolo de proposta não dê frutos num período curto de tempo, a semente para a discussão foi plantada e justificada. Dada a situação atual e econômica do país, acredita-se que ao menos, um remanejo nos recursos destinados somente para as grandes cidades possa ser realizado e contemple também as pequenas cidades, de modo que estas não cresçam sem o devido ordenamento, agravando ainda mais seus problemas.

Sabe-se que a pequena cidade não possui recursos próprios para suas demandas, necessitando sempre de repasses estaduais ou federais. Elas devem ser mais amparadas, já que nas médias e grandes cidades existem empresas privadas que podem fomentar as ações e parcerias voltadas para a mobilidade urbana.

No insucesso da Emenda Parlamentar que se desenvolva, no mínimo, um programa direcionado às pequenas cidades através do Ministério das Cidades. Para tanto, solicitei esclarecimentos por email junto à ouvidoria do Ministério das Cidades (ouvidorias@cgu.gov.br) e junto ao corpo técnico de elaboração dos Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana (cidades@wri.org), questionando se o Ministério irá desenvolver alguma publicação ou desenvolverá algum projeto voltado para as pequenas cidades. A WRI – instituição responsável pelo apoio técnico ao Ministério das Cidades na elaboração do material respondeu:

Prezada Nádia,

Os Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana **contêm critérios e referências que podem ser utilizados** em projetos de todas as magnitudes, bem como **em cidades de todos os portes**. Ficamos felizes que você gostou do material.

Atenciosamente, (TAVARES, 2017, grifo nosso).

¹² Sérgio Lúcio de Almeida é atualmente deputado federal. Já foi vereador por quatro mandatos e três vezes presidente da Câmara Municipal de Uberlândia. Disputou as eleições para a Assembleia Legislativa de Minas Gerais, sendo diplomado e empossado no Cargo de deputado estadual em janeiro de 2009. Em 2010, foi reeleito deputado estadual e exerceu o mandato até o ano de 2014, quando disputou e venceu as eleições para deputado federal. O mesmo mostrou interesse no estudo e apreciação da proposta, que poderá iniciar pela região do Triângulo Mineiro e pelo estado de Minas Gerais.

Discordamos, porém, que os critérios de referência possam ser adotados para todas as cidades de diversos portes. É fato que os fatores locacionais e as características intrínsecas são parâmetros peculiares que devem ser levados em consideração na elaboração de políticas urbanas. Um modelo pronto e acabado não pode nortear o planejamento de forma igualitária para todas as cidades. Ideias e projetos que deram certo em grandes centros urbanos podem não ser o ideal para as pequenas cidades. A adaptação pela adaptação também não pode ser uma premissa maior. Com certeza, casos de sucesso foram precedidos de grandes estudos, e mesmo na fase de execução, ajustes operacionais são realizados, uma vez que na prática, alguns aspectos principalmente ligados ao fator humano, o qual não se consegue mensurar com precisão, não são totalmente dimensionados quando da fase de elaboração dos projetos executivos. A manutenção periódica e o acompanhamento são fundamentais para o sucesso do projeto. Os ajustes são necessários pela própria dinâmica das pessoas e da cidade.

A proposta de Emenda Constitucional e as devidas justificativas também foram enviadas à Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB para o email: gab.semob@cidadess.gov.br, em 17 de janeiro de 2017, às 22:39 hs, com o assunto: mobilidade nas pequenas cidades, questionando:

tendo em vista a ausência de políticas urbanas para a pequena cidade encaminho proposta de inserção das mesmas. O grande questionamento é a restrição populacional que não condiz com o direito à cidade, ou será que a só tem direito à cidade aquelas pessoas que vivem nas cidades com mais de 20.000 habitantes?

Aguardo posicionamento. Desde já agradeço a atenção na resposta de todos os emails. (DOS SANTOS SUDÁRIO, 2017).

Até a presente data não houve o posicionamento formal do email por parte da SEMOB ou do Ministério das Cidades. Entende-se que a instituição possui inúmeras demandas para serem atendidas ou possuem caráter prioritário. Aguarda-se uma resposta positiva ou análise da matéria proposta com possibilidade de atendimento.

Entretanto, as sementes foram lançadas em terrenos férteis e promissores, junto à dois órgãos importantes no processo de discussão das cidades, do papel e conduta do profissional, bem como a um representante do poder legislativo federal ligado à região do Triângulo Mineiro. E por fim, a proposta foi encaminhada ao órgão máximo de análise e parecer da legislação sobre Mobilidade Urbana e da distribuição dos recursos federais.

O tópico 4.5 tem o objetivo de apresentar uma contextualização sobre a possibilidade da pequena cidade ser menos excludente, através de discussões e ilustrações configurando algumas situações reais e a possibilidade de reestruturações urbanas, com ações simples.

4.5 - A pequena cidade inclusiva: uma realidade, várias possibilidades, o caso de Estrela do Sul - MG

Lefebvre (1972) descreve a cidade como a projeção de uma totalidade social sobre um território. Definir a cidade perpassa por vários aspectos, físicos, geográficos, humanos, sociais e econômicos, não podendo ser dimensionada apenas pelo tamanho ou índice populacional.

A pequena, média ou grande cidade ainda é delimitada pela área urbana ou pelo universo populacional por algumas instituições de pesquisa e estudiosos. Porém, com a concepção de cidades compactas¹³, sabe-se que há um grande adensamento em áreas menores atribuindo outra dinâmica às cidades, às suas formas, às suas funções, modificando inclusive as formas de deslocamentos e o comportamento dos munícipes, justificando a necessidade de não definir as cidades apenas por seu tamanho.

Outras características importantes que devem ser levadas em consideração na análise das cidades são os aspectos de acessibilidade e mobilidade. Neste contexto um novo conceito sobre as cidades vem se disseminando na comunidade acadêmica e sociedade civil: As Cidades Inclusivas.

Os conceitos de cidade inclusiva, se analisadas ao pé da letra, subentende-se, num primeiro momento, como cidades acessíveis, mas os conceitos vão além deste aspecto. Sampath (2010) define a cidade inclusiva como aquela que busca solucionar não apenas a igualdade econômica, mas também a igualdade social, política e cultural em todos os segmentos da cidade.

Para Feijó e Pinheiro (2012, p. 407):

¹³ As Cidades Compactas são definidas por PESCATORI (s/d), a partir da revisão bibliográfica de diversos autores como a cidade que sintetiza diretrizes urbanísticas que procuram: (1) ocupar o solo de forma compacta (maiores densidades populacionais e construtivas) para diminuir as distâncias intramunicipais e viabilizar o transporte coletivo e os modos não-motorizado; (2) ocupar vazios urbanos para otimizar os deslocamentos por transporte público; (3) limitar áreas de expansão urbana; (4) promover unidades territoriais autônomas em termos de oferta de equipamentos, serviços, empregos e moradia, como forma de diminuir a demanda por transporte e as distâncias a serem percorridas; (5) fortalecer subcentros e criar novas centralidades para diminuir a convergência de deslocamentos para os centros das cidades. Porém, é uma conceituação que gera muitas críticas e discussões, pois alguns especialistas não concordam com a concentração de serviços e atividades, as quais podem agravar as desigualdades. Esta é outra discussão pertinente, mas não é o foco da presente pesquisa.

Ter e ser uma cidade inclusiva, um ambiente urbano inclusivo, passa necessariamente pela ideia de uma cidade “de” e “para” todos, independentemente do tipo de deficiência, exigindo uma nova concepção de viver socialmente, sem segregação, sem barreiras.

Contudo, a temática sempre está aliada à acessibilidade, e esta só estará presente nas cidades se houver a participação de todos os agentes públicos e políticos. Feijó e Brito (2015), concluem:

Diante do reconhecimento dos direitos fundamentais das pessoas com deficiência, bem como do direito de acessibilidade e de cidade inclusiva, mostra-se necessário que o Poder Público, em todas as suas esferas, utilize os vários instrumentos legais disponíveis no ordenamento jurídico pátrio, sobretudo o planejamento urbano, e efetive o direito à cidade proporcionando, assim, o pleno exercício do direito a um padrão de vida adequado e, em última instância, consagrando o direito à dignidade da pessoa humana. (FEIJO; BRITO, 2015, p. 14)

Ainda na análise da acessibilidade e outros parâmetros para a cidade inclusiva, merece destaque a HABITAT III – Conferência Mundial de Desenvolvimento Sustentável Urbano (2016), na qual foi elaborada a Agenda 30 e os novos objetivos do desenvolvimento sustentável urbano através do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). A Habitat III foi realizada em Outubro de 2016 na cidade de Quito/Equador e estabeleceu o caminho para as cidades inclusivas, que deve ser através da:

- Participação e inovação social no planejamento, implementação e avaliação;
- Efetivação dos direitos de todos ao acesso universal a serviços básicos de qualidade;
- Planejamento espacial para a inclusão;
- Prestação de contas;
- Entendimento dos papéis dos governos nacional e local na criação da urbanização inclusiva.

Espera-se que até 2030 as cidades possam estar mais acessíveis e inclusivas, posto que legislação, metas e objetivos existem e foram estabelecidos. Porém, estas ações devem contemplar também as pequenas cidades.

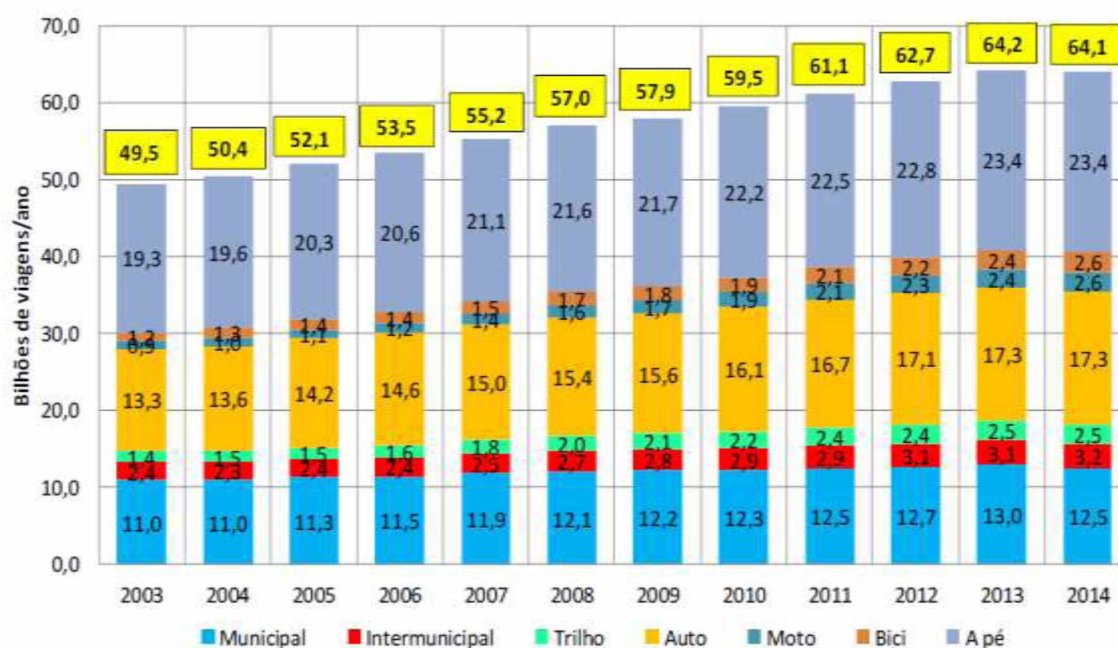
Sobre as cidades com menos de 50.000 habitantes, não existem estudos relevantes que tracem o perfil dos municípios nesta faixa populacional, e com menos frequência, estudos sobre as cidades com menos de 20.000 habitantes.

Resgatando, o número de municípios brasileiros é de 5.570, e o quantitativo de municípios com menos de 20.000 habitantes é igual a 3.842 municípios, tendo uma representação significativa negligenciada dos estudos e pesquisas brasileiras. Parte destes

municípios está em laços metropolitanos ou possuem características histórico-turísticas, necessitando de adequações de infraestrutura e de recursos para o desenvolvimento de ações antecessoras à questão da mobilidade e acessibilidade, como a resolução dos impasses do saneamento local, da coleta de resíduos sólidos, da limpeza urbana, da saúde, da educação, do lazer e qualidade de vida. Justificando novamente a questão da inserção das pequenas cidades/pequenos municípios nas políticas públicas urbanas, já que todos os cidadãos são iguais por natureza e diante da Constituição Federal. O direito à cidade mais uma vez não pode ser medido pelo contingente populacional.

Mesmo ciente de demandas anteriores à acessibilidade e mobilidade urbana nas pequenas cidades, enfatiza-se o desenvolvimento de ações e programas voltados à estas com o objetivo preliminar de minimizar os conflitos locais. As ações de infraestrutura urbana podem ser diretamente ligadas e desenvolvidas paralelamente às ações de mobilidade urbana nas pequenas cidades. Porque nas pequenas cidades não se pode ao menos pavimentar ou construir calçadas, se há pessoas? Se não há um grande número de veículos ou recursos necessários para pavimentação das vias, que ao menos realize ações de melhorias urbanas para aumentar a qualidade de vida dos munícipes. Não se pode continuar negligenciando a inserção das pequenas cidades nas políticas públicas de mobilidade urbana pelo simples fato das mesmas não possuírem até o presente momento vias pavimentadas, calçadas, praças, contingente populacional suficiente ou ideal para ser considerado cidade, grande frota de veículos automotores, transporte coletivo por ônibus, fluxo considerável de pedestres e ciclistas ou pessoas com deficiência em sua comunidade. Não é preciso esperar o caos para se verificar a possibilidade de tomada de decisão ou ação!

Nas pequenas cidades os deslocamentos a pé predominam, sendo importante aliar as técnicas de saneamento e de mobilidade. Segundo a ANTP (2016, b), os deslocamentos a pé também são a maioria no Brasil.

Figura 09 - Evolução das viagens por modo (bilhões de viagens/ano)

Fonte: ANTP (2016, p.5)

Observando a figura 09, temos 23,4 bilhões de viagens por ano a pé, ocorridas pelo país no ano de 2014. O gráfico não indica a distribuição regional dos deslocamentos a pé, mas pela dinâmica das médias e grandes cidades, com certeza há a ocorrência destes deslocamentos nas mesmas. Fundamentando, assim, a não discrepância na concentração de políticas públicas de mobilidade somente em algumas categorias ou classificação de cidades. E se os maiores deslocamentos ocorrem pelo modo a pé, porque não destinar uma ação coletiva e intermodal que possa minimizar os conflitos e estimular ainda mais este modal, considerado saudável, sustentável e mais econômico.

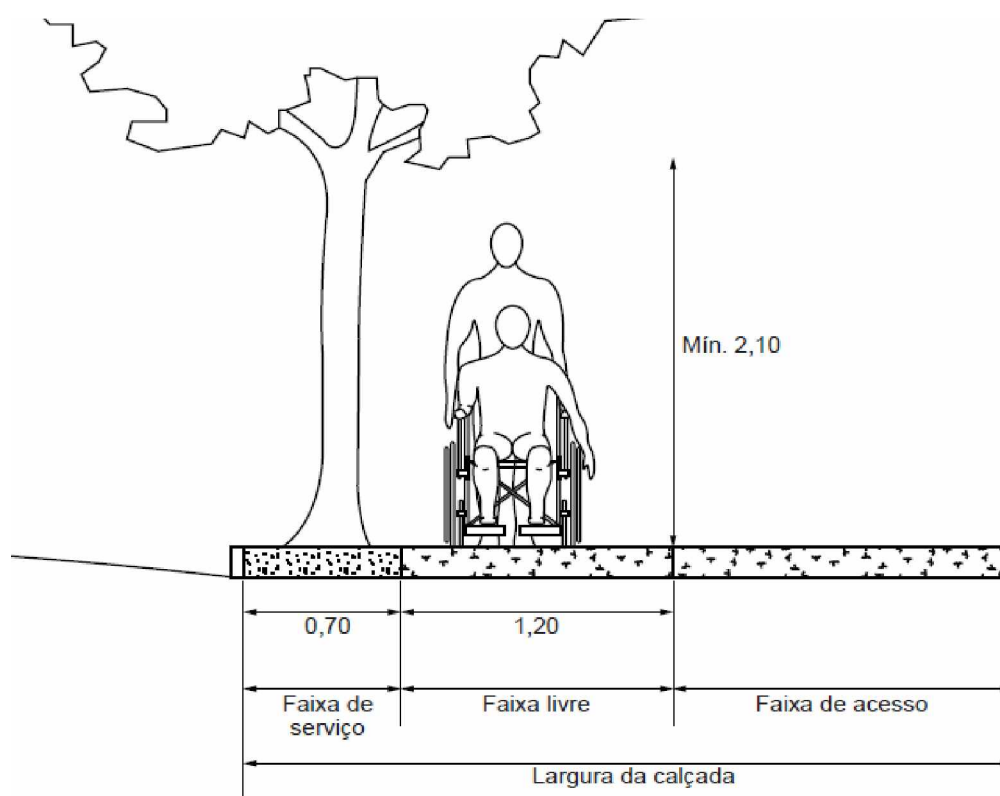
O deslocamento a pé inicia-se pela minha calçada, parte integrante da cidade e da via pública. Porém a minha calçada é de uso público também. Tenho o Direito de usá-la para adentrar o lote, mas tenho o Direito de conservá-la para o uso misto.

A Via Pública é formada pela calçada destinada ao deslocamento exclusivo de pedestres, e pelo leito carroçável, destinado ao uso de veículos automotores. A calçada possui subdivisões que deveriam ser respeitadas no momento das execuções de obras de loteamentos, residências e prédios comerciais. Respeitadas estas subdivisões, as calçadas brasileiras poderiam estar próximas as calçadas consideradas ideais para os deslocamentos a pé.

A calçada ideal é aquela que garante o caminhar livre, seguro e confortável a todos os cidadãos. A calçada é o caminho que nos conduz ao lar, ela é o lugar onde transitam os pedestres na movimentada vida cotidiana, é através dela que as pessoas chegam aos diversos pontos do bairro e da cidade. (SMPDS, 2012, p. 3).

A calçada ideal, conforme a figura 10 é subdividida em: 1) **Faixa de serviço** – Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras. 2) **Faixa livre** – Área do passeio ou calçada destinada exclusivamente à circulação de pedestres. 3) **Faixa de acesso** – Área em frente ao imóvel ou terreno, onde podem estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É, portanto, uma faixa de apoio à sua propriedade.

Figura 10 -Faixas de uma calçada ideal



Fonte: ABNT NBR 9050:2015

A configuração da calçada ideal atende as demandas de deslocamentos a pé em qualquer cidade brasileira. Entretanto, condições intrínsecas de cada localidade como

topografia, condições de drenagem, equipamentos urbanos já instalados e tipo de solo, exigem reestruturações para aproximar-se da calçada ideal.

Na grande cidade de São Paulo, um decreto datado de janeiro de 2012 regulamentou a Lei nº 15.442, que estabeleceu novo padrão de fiscalização para as calçadas da cidade. A lei orienta como construir novas calçadas e como adequar as já existentes, principalmente no que se refere às entradas e saídas de veículos, onde a população erroneamente rebaixa a guia da calçada totalmente para a entrada de veículos, tornando a calçada muito íngreme e desconsiderando a faixa livre, em nível, para o deslocamento de pedestres. A figura 11 ilustra, em perfil, a situação correta para a entrada e saída de veículos mantendo faixa livre e em nível para pedestres.

Figura 11 - Perfil correto para rebaixamento de entradas e saídas de veículos



Fonte: SMPDS, 2012.

Para as condições em que as vias urbanas são íngremes orienta-se manter a faixa livre na mesma inclinação da via facilitando o deslocamento de pedestres e cadeirantes. Para isso, todas as calçadas da via precisam manter um padrão sem criar obstáculos nos limites dos lotes. A figura 12 ilustra a concepção a ser adotada em vias íngremes.

Figura 12 - concepção de calçada em via bastante inclinada



Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2012.

Na pequena cidade a calçada pode ser o ponto de partida para a acessibilidade e mobilidade urbana, já que a maioria dos deslocamentos é a pé, além do índice presente de pessoas com mobilidade reduzida como os idosos e as pessoas com deficiências, conforme comprovado no levantamento dos números populacionais realizados nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Para ilustrar a aplicabilidade das orientações técnicas sobre reestruturações de calçadas e vias nas pequenas cidades, algumas ilustrações e situações de conflitos no deslocamento de pedestres encontradas durante a realização dos trabalhos de campo, foram retomadas, com o objetivo de indicar que diante de muitas técnicas e resoluções pertinentes à temática de acessibilidade e mobilidade urbana é possível sim, reestruturar a pequena cidade e não somente os médios e grandes centros urbanos.

Tomamos como exemplos três situações de conflitos nos deslocamentos a pé na cidade de Estrela do Sul - MG, na qual foi realizado o trabalho de campo mensurando os níveis de acessibilidade. Denominamos em Situação A, Situação B e Situação C. Para cada situação de conflito, ilustramos o cenário atual e propomos uma reestruturação das calçadas utilizando os critérios e normas de acessibilidade. Enfatizamos que o objetivo foi ilustrar as diversas possibilidades de reestruturação físico-geométricas na pequena cidade, não trabalhando com as reais escalas locais das três situações analisadas. Portanto, não se trata de projetos

executivos, nesta pesquisa, e sim de concepções passíveis de aplicação e em nível de projetos básicos.

A situação A consiste em uma edificação antiga com acesso através de poucos degraus construídos sobre a calçada bastante estrangulada e sem condições de trafegabilidade por pedestres. Consta a presença de uma mureta para proteção dos degraus e um poste de iluminação pública nas esquinas, (ver figura 13). Nesta situação propõem-se a reestruturação do acesso à edificação por rampas e não mais por degraus.

O alargamento da calçada é fundamental para a promoção do deslocamento seguro dos pedestres, sendo possível neste caso, o avanço de 1,20 metros sobre o leito carroçável (ou faixa de rolamento), não sendo necessária a remoção dos postes de iluminação e outros equipamentos urbanos já instalados.

Nas pequenas cidades, as vias públicas possuem geralmente larguras médias de 7,50 metros, entretanto há casos com larguras bem inferiores a esta e casos com larguras satisfatórias para um sistema viário que permita a circulação dos veículos no sentido duplo de direção, permitindo o estacionamento nos dois lados da via. Aliada a esta questão, nas pequenas cidades, os índices de veículos são baixos não havendo a necessidade de circulação dupla de direção e estacionamento permitido em ambos os lados, sendo possível redimensionar cada situação conforme a dinâmica local. No caso extremo de uma via com 7,50 metros de largura, é possível estabelecer a mão única de direção com faixa de rolamento de 3,50 metros de largura e uma faixa de estacionamento com 2,40 metros de largura atendendo as normas do Código de Trânsito Brasileiro. Em outras cidades a largura do leito carroçável é exatamente o espaço necessário para um veículo automotor trafegar, não havendo como estabelecer calçamento para os pedestres, como é o caso de algumas vias da cidade de Ouro Preto – MG. Nestas condições, é fundamental verificar qual deslocamento é o essencial, podendo retirar o fluxo veicular e estabelecer calçadas destinados somente à circulação de pedestres.

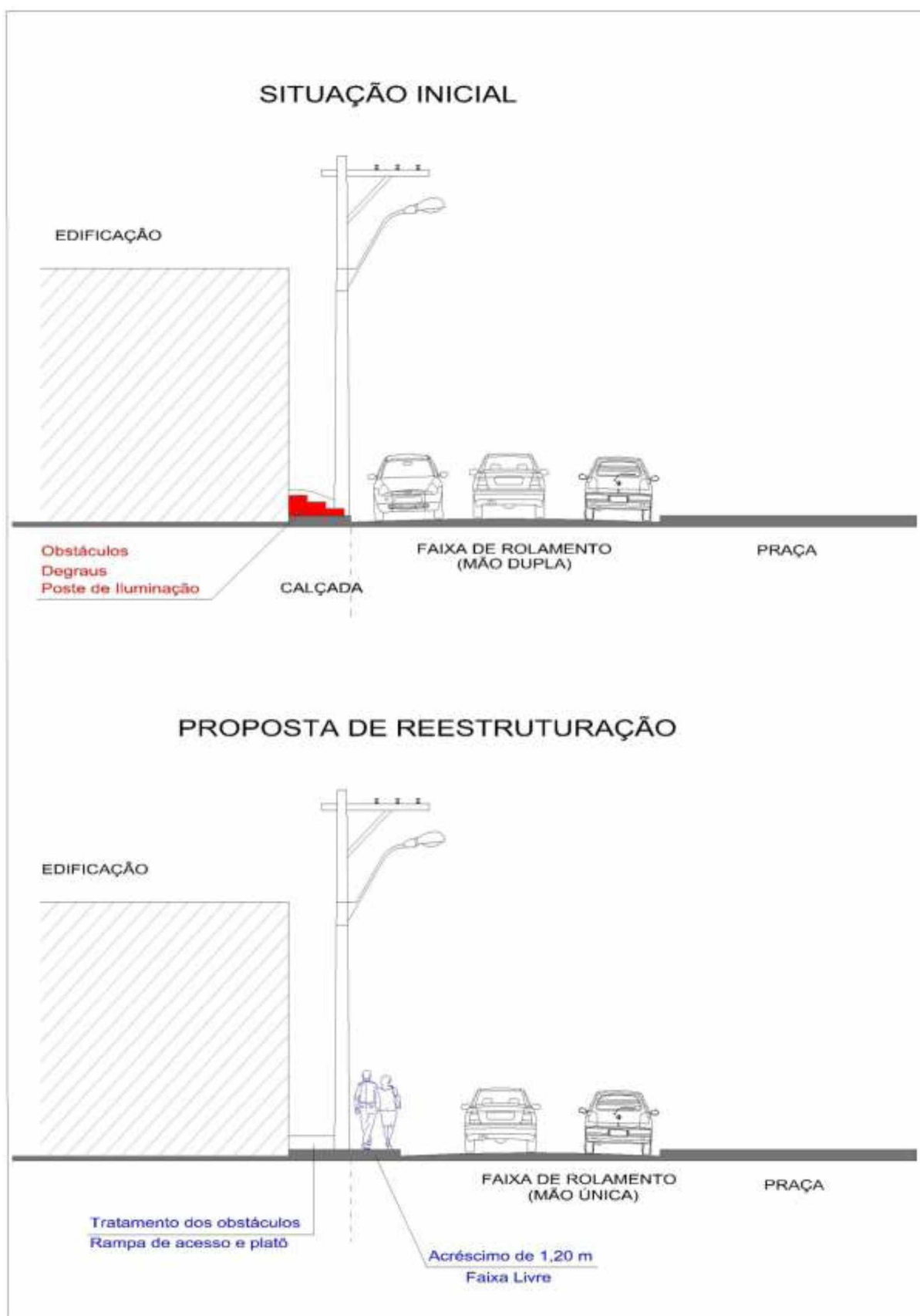
Levando-se em consideração todas as possibilidades descritas anteriormente e as normas de acessibilidade, as figuras 13 e 14 ilustram um cenário passível de consolidação na pequena cidade, com alargamento da calçada, estreitamento do leito carroçável, implantação de rampa de acessibilidade para a edificação e faixa de pedestre no entorno do empreendimento.

Figura 13 - Mosaico antes e depois – situação A



Autora: Nádía Cristina dos Santos Sudário (2017).

Figura 14 - Situação Inicial e Proposta A



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2017).

Na situação B temos uma edificação mais recente porém sem as devidas condições de acessibilidade conforme normas vigentes. A crítica construtiva é justamente contraditória ao nome da casa e sua verdadeira funcionalidade, pois, a Casa da Cidadania não dá condições para a promoção efetiva da mesma.

O entorno não dispõem de sinalizações destinadas aos estacionamentos garantidos por lei aos idosos e deficientes.

Obstáculos avançam sobre calçada quase inexistente, como um bloco de concreto do hidrômetro e a rampa de acessibilidade totalmente irregular, fora dos padrões técnicos e avançando pela via.

O poste de iluminação encontra-se no momento, alocado na via pública representando risco aos usuários da via e da calçada, se é possível considerá-la como sendo.

As condições do pavimento asfáltico necessitam de manutenção e são risco potencial de queda.

Como proposta para a situação deste local, aplicou-se o alargamento da calçada para composição de faixa livre de 1,20 metros. Consequentemente, houve o estrangulamento da caixa de rolamento com a necessidade de implantação de mão única de direção para maior segurança dos usuários da via. Houve o tratamento do acesso à edificação dentro dos padrões da acessibilidade readequando a rampa anterior e mantendo o poste de iluminação pública no mesmo posicionamento.

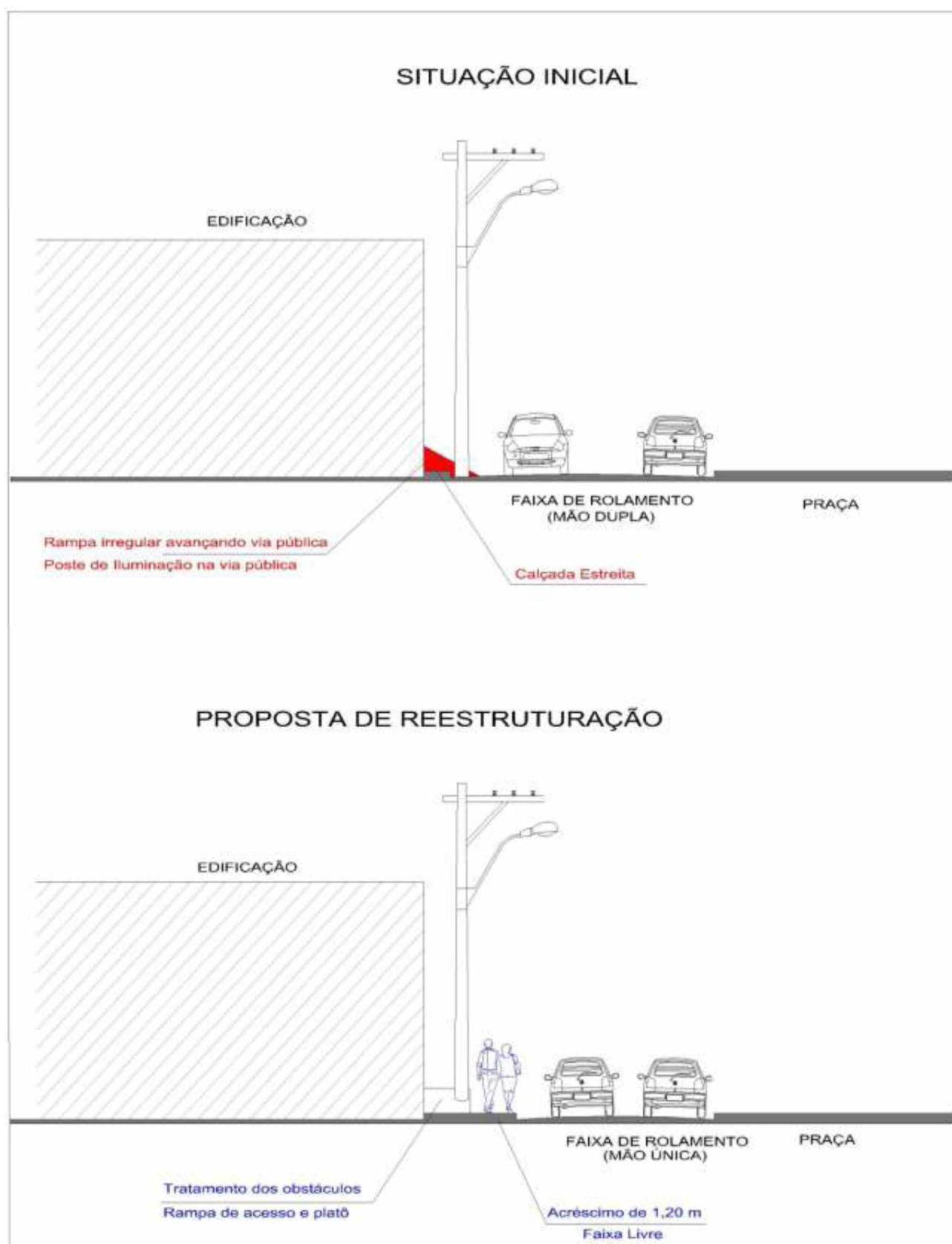
Outra situação passível de reestruturação e promoção da acessibilidade e mobilidade urbana na pequena cidade está ilustrada pelas figuras 15 e 16.

Figura 15 - Mosaico antes e depois – situação B



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2017).

Figura 16 - Situação Inicial e Proposta B



Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2017).

A situação C caracteriza uma realidade bastante comum nas pequenas e antigas cidades, o ponto alto, ou alicerce das residências apresentam-se bem elevados se comparados com o nível da via pública. Em épocas passadas, as construções possuíam esta característica em função do esgotamento sanitário ser lançado direto na via, sem deixar de mencionar os espaços inferiores denominados como porão, obrigando necessariamente o acesso às residências por degraus. Existem edificações com o nível bastante elevado ao ponto de aparentemente, não haver solução como é o caso ilustrado na figura 17, sendo necessárias adaptações grosseiras e fora de padrões, criando grandes obstáculos e forçando os pedestres a se deslocarem pelas vias de rolamento.

Porém, é possível também nesta terceira situação, realizar reestruturações urbanas que possam garantir o deslocamento de pessoas e veículos. A metodologia indicada na cartilha elaborada pela Prefeitura de São Paulo estabelece 0,75 metros de largura para faixa de serviços a partir do alinhamento da guia da calçada sentido ao lote e, paralelo a esta faixa, 1,20 metros de largura para a faixa livre destinada aos pedestres. Na pequena cidade como os postes de iluminação pública e eventuais lixeiras ou outros equipamentos urbanos quase sempre estão alocados praticamente do lado das edificações, torna-se impraticável alterar toda a rede de iluminação para manter um padrão. Contudo, é possível manter os equipamentos existentes e a partir do alinhamento deles, estabelecer a faixa livre de 1,20 metros para o deslocamento das pessoas. Sendo possível realizar tal medida de ambos os lados, há a valorização do modo a pé, com condições de acessibilidade para toda a diversidade.

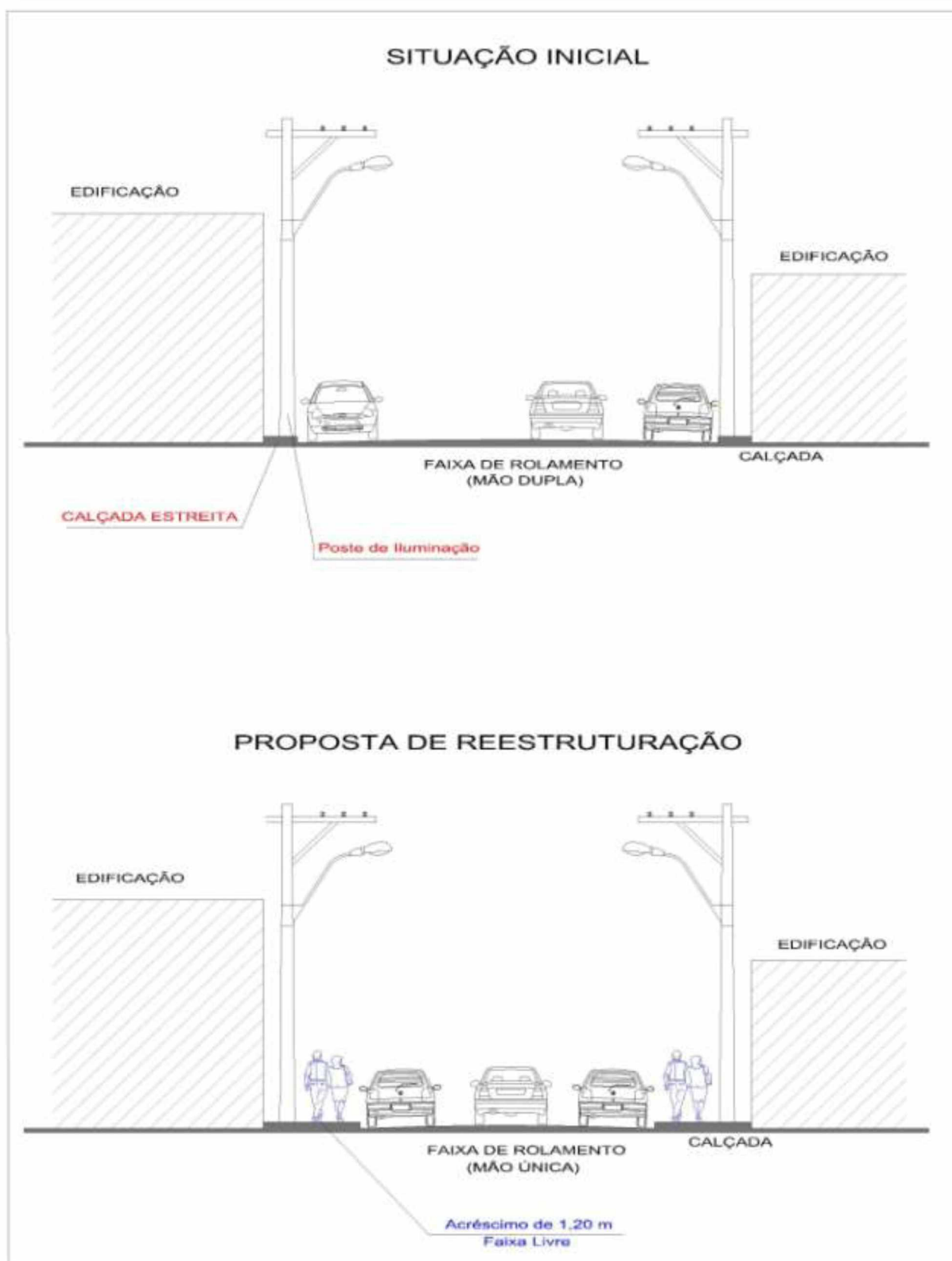
Uma questão em evidência na situação C é a edificação com acesso por uma “rampa” improvisada sem qualquer segurança além de um obstáculo, o que se tornou uma ameaça com risco potencial de queda por não possui um guarda corpo. A proposta de reestruturação manteve a “rampa” de acesso à residência e implantou a faixa de deslocamento livre, entretanto, o guarda corpo deverá ser instalado para a devida segurança dos próprios residentes.

Ressaltamos que nas situações em que as vias são íngremes em aclives e declives, as entradas e saídas de veículos deverão ser construídas respeitando a faixa livre de 1,20 metros, a qual deverá estar no mesmo nível e inclinação da via com o objetivo de garantir um deslocamento melhor e minimizando os conflitos em situações que a topografia não é um fator favorável para a mobilidade, principalmente de pessoas consideradas com mobilidade reduzida.

Figura 17 - Mosaico antes e depois – situação C



Autora: Nádía Cristina dos Santos Sudário (2017).

Figura 18 - Situação Inicial e Proposta C

Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2017).

O município de Estrela do Sul - MG, dada à gênese urbana fundamentada no processo histórico-desbravador em busca de riquezas e novas terras, preserva raízes regionais que sustentam uma atividade turística, mesmo em escala menor se comparada a outras cidades. Consequentemente, necessitam estar redimensionadas para o recebimento da diversidade populacional durante todo o ano e não somente nos dias festivos ou de eventos, pois essa diversidade também está presente na população local e regional. Há idosos, crianças, gestantes, pessoas com dificuldades de locomoção congênita ou temporária, mães com carrinhos de bebê, pessoas apoiadas em muletas, cadeirantes, ciclistas, pedestres, e toda imensurável diversidade humana.

A pequena cidade apresentou possibilidades estruturais de reformulação urbana como as médias e grandes cidades. Dispõe de demandas particulares e comuns se comparadas aos grandes centros urbanos, pois existem vidas com necessidades de deslocamentos diários mesmo que em intensidade menor, mas existem. Com certeza, uma parcela da população com mobilidade reduzida não realiza atividades simples como caminhar ou visitar um amigo, por não haver condições seguras logo ao sair de casa, na “sua” calçada, na calçada do vizinho, na praça, no armazém e na via pública.

Incluir a pequena cidade nas políticas públicas de mobilidade urbana é muito mais que receber recursos para a instalação de rampas nas esquinas, perpassa pelo alargamento de calçadas e tratamento de obstáculos. A pequena cidade inclusiva e incluída (nas políticas públicas) oferta cidadania e direito aos cidadãos, a partir do momento que os deslocamentos passam a ser realizados com autonomia, com poucas limitações, devolvendo a integridade e a percepção que todos são capazes sim, dadas as devidas condições, de serem iguais perante a lei e ao próximo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através dos estudos sobre a legislação urbana vigente, levantamentos do número das duas mais expressivas categorias de pessoas consideradas com mobilidade reduzida (idosos e pessoas com deficiência) nos municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, seguido da realização dos trabalhos de campo em três pequenas cidades com objetivo de verificar os índices de acessibilidade através dos instrumentos de acessibilidade contidos na NBR 9050 analisando os principais estabelecimentos e locais públicos, realização de entrevistas com diversos profissionais sobre o conhecimento da legislação de mobilidade urbana com objetivo de verificar a possibilidade das pequenas cidades serem inclusivas, esta pesquisa apresenta como proposta, mesmo que dependente de vários fatores, mas não impossível, a inclusão das pequenas cidades nas políticas de mobilidade urbana.

Para iniciarmos a discussão junto às esferas governamentais é fundamental quebrarmos o paradigma e o discurso pronto e acabado, ora da academia, ora da sociedade civil, que os pequenos municípios não dispõem de profissionais técnicos, capacitados para elaborar projetos, que os pequenos municípios não têm recursos financeiros próprios e não sabem gerenciar ou requerer verbas oriundas de emendas parlamentares ou a fundo perdido. Essas e demais afirmações consistem em “verdades” fundamentadas em uma realidade imposta aos pequenos municípios, baseada justamente no grave fato dos mesmos sempre estarem fora das políticas e planos urbanos. É uma situação, consequência da não inclusão destes pequenos municípios. Com certeza, havendo a inclusão destes nas políticas públicas ou ao menos no desenvolvimento de ações direcionadas às pequenas cidades, a configuração do cenário modifica-se. Gradativamente, modifica-se também o cenário brasileiro, o qual possuiu em suas estatísticas urbanas a pequena cidade como uma maioria predominante. Estas pequenas cidades representam papéis fundamentais na composição da rede urbana, mesmo com suas características peculiares, econômicas, regionais, culturais, históricas, religiosas, físicas e humanas. As pequenas cidades movimentam a dinâmica cotidiana de cidades vizinhas que exercem centralidade, dando vida e fluxo aos sistemas urbanos, mas nem por isso uma cidade é mais ou menos importante que a outra. Pode haver variação nas condições de infraestrutura e fornecimento de serviços, porém as interações sempre ocorrerão em menor

ou maior grau ao longo dos anos, pela própria construção e reconstrução das formas e funções das cidades.

Na atual conjuntura não dá mais para negligenciar as demandas das pequenas cidades, que são as mesmas ou maiores que as das grandes cidades. Temos pequenas cidades que não possuem ainda a pavimentação das vias urbanas e outras, se quer, dispõe de estrutura de esgotamento sanitário, canalização de água potável, hospitais, sem deixar de mencionar a ausência de iluminação pública adequada. Entretanto, não se pode deixar de lado os aspectos de mobilidade urbana não sendo premissa básica se o município não tem infraestrutura para determinada área, ser uma justificativa para não ter investimentos em outras áreas. Se não as tem até o presente momento com certeza é fruto da concepção nacional de cidades baseadas na restrição do universo populacional de 20.000 habitantes. As demandas básicas de saúde, educação, moradia e lazer são essenciais, mas o direito ao deslocamento seguro também faz parte do direito à cidade, sendo tão importante como os demais. Deslocamento este que começa dentro de casa e perpassa para a calçada. Mesmo que a pequena cidade não possua grande frota veicular e o índice populacional for baixo, os moradores destas pequenas cidades possuem o mesmo direito dos moradores das médias e grandes cidades sem qualquer distinção. Talvez o diferencial seja apenas as características locais e a dinâmica urbana, mas o direito de ir e vir de forma segura é igual para todos.

O fato de não haver veículos e população significativa não justifica a ausência de calçadas ou de pavimentos destinados ao acesso e deslocamento dos moradores, principalmente aos moradores com mobilidade reduzida que com certeza encontram-se privados em suas residências justamente por não haver acessos adequados. Mesmo que a cidade não ofereça lugares de lazer, serviços ou comércio, sabe-se que a caminhada é um bom exercício para as pessoas. Não se pode negligenciar as demandas por deslocamentos nas pequenas cidades, as quais só agravam a violência contra as pessoas com mobilidade reduzida. Violência porque vai contra o outro, contra o direito do próximo. Realidade esta, ignorada por muitos gestores de gabinete que não conhecem a realidade das pequenas cidades e erroneamente entendem que somente as médias e grandes cidades possuem problemas. Pressupõem-se ainda que nas grandes cidades a infraestrutura e os serviços disponibilizados são mais desenvolvidos, contudo, num mesmo espaço delimitado existem disparidades que apresentam acentuadas desigualdades sociais pela descontinuidade de ações e projetos, fragmentando a cidade e a população.

Muito já foi planejado, pensado, executado e proposto, porém, muito necessita ser feito, repensado e analisado, baseado na concepção de que o universo populacional não pode ser fator limitante para a promoção das condições de mobilidade urbana e da própria cidadania.

As visitas técnicas realizadas nas pequenas cidades de Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis com população registrada de 7.446, 3.596 e 6.190 habitantes, respectivamente, configuraram um universo próximo às médias e grandes cidades, com demandas idênticas na área de acessibilidade e mobilidade urbana. Não esquecendo o contingente significativo de pessoas com deficiência e idosos segundo dados do último censo de 2010, além da presença das demais categorias de pessoas com mobilidade reduzida percebida durante a realização das pesquisas de campo. Nas áreas da saúde, órgãos públicos, espaços públicos, comércio e serviços foram identificados instrumentos de acessibilidade que variaram de acessível, parcialmente acessível, não acessível e item inexistente, surpreendendo pela presença de itens supostamente passíveis de não serem encontrados nas pequenas cidades. Independente da gênese de cada uma delas, a dinâmica urbana destas existe e para garantir os deslocamentos seguros de seus munícipes e usuários das vias públicas é fundamental a gestão do trânsito local e a adoção de medidas de reestruturação das calçadas e vias, dentro das normas técnicas. Adaptações indevidas dos acessos às entradas e saída de veículos só agravaram as condições das calçadas.

Como proposta de mensuração no nível de acessibilidade nas pequenas cidades propôs-se uma metodologia aplicável em cidades maiores que podem apresentar também baixos índices em função da não reestruturação urbana e respeito às normas técnicas. Das três cidades estudadas, Indianópolis e Estrela do Sul apresentaram índices de 31,4 e 31,2 respectivamente, sendo que o ideal seria 144. A cidade de Romaria, mesmo com uma dinâmica diferenciada com a recepção de uma população maior principalmente nos meses de janeiro e agosto pelas festas tradicionais, atingiu um índice menor, com 28,2. Dada a sua particularidade, subentende-se que a mesma deveria possuir um índice maior, já que recebe uma grande e diversificada população.

Sabe-se que incluir os pequenos municípios nas políticas públicas urbanas envolve custos à União que particularmente, entendo ser possível e pertinente a partir da redistribuição das verbas e financiamentos para as ações, planos e projetos destinados às pequenas cidades. Como a maioria dos deslocamentos nelas é realizado por modo a pé, que seja investido no desenvolvimento de um programa de pedestrianização para as pequenas cidades brasileiras,

levando-se em conta os aspectos e a diversidade local, não deixando de mencionar o uso das bicicletas, outra forma de deslocamento nas cidadezinhas. Paralelamente às ações de mobilidade urbana, investimentos para a promoção da qualidade de vida dos munícipes é medida essencial, com investimentos destinados à construção de praças, parques, academias ao ar livre, calçadas, dentre outros.

A inclusão das pequenas cidades será essencial para fundamentar as poucas ações já concretizadas, contudo a maioria apresentou problemas nas formas de instalação. Como exemplo, retirados das visitas técnicas nas cidades objeto deste estudo, tem-se a instalação de academias ao ar livre, rampas de acessibilidade, elevadores, piso podotátil e corrimão. Sem dúvidas, houve boa iniciativa e vontade em adquirir e instalar os instrumentos de acessibilidade, no entanto, faltou a qualificação ou orientação técnica quando da disposição dos equipamentos, tornando-os ineficientes ou com algum grau de risco ao usuário em muitos casos. As rampas de acessos às esquinas são os instrumentos mais comuns encontrados nas cidades, e ao mesmo tempo os mais fora do padrão. O objetivo real das rampas não pode configurar o ter pelo ter, mas sim o ser pelo ser. Ter as rampas sem tê-las acessíveis não representa dar as efetivas condições de acessibilidade às cidades. A realidade das despadronizações das rampas e certas irregularidades de instalação nos equipamentos de acessibilidade não é uma realidade apenas das pequenas cidades, situações como estas estão presentes nas médias e grandes cidades, não justificando a premissa errônea que somente as pequenas cidades não possuem técnicos e funcionários gabaritados, apesar de possuírem melhores condições de contratação especializada suprimindo as demandas. A apropriação das calçadas públicas, quando existentes e com condições de trafegabilidade por pedestres, não é exclusividade das pequenas cidades como diagnosticado nas visitas técnicas, as estreitas calçadas são aglutinadas como varandas das casas ou lembradas pelas residências. Outra premissa não peculiar dos demais aglomerados urbanos. Tanto nas médias e grandes cidades, quanto nas pequenas, o mau uso das calçadas é uma questão cultural, de normatização e de ausência de fiscalização, mesmo havendo legislações e recursos para o ordenamento destes espaços públicos. A funcionalidade só será garantida se todos os agentes se sentirem responsáveis pelo correto uso e pelo entendimento da coletividade do espaço, respeitando toda a diversidade de uso e de direito.

Os prédios públicos demandam maiores investimentos na promoção da mobilidade, mesmo com toda a legislação que garante a acessibilidade obrigatória nas dependências, várias edificações, independente do tipo de cidade, não dispõem de informações e de

equipamentos básicos para a inclusão social. A divergência neste caso é complexa, pois justamente os órgãos que ditam as regras ou fiscalizam as ações municipais não possuem as condições exigidas por outros órgãos, gerando conflitos e questionamentos.

Os locais de comércio e serviços dispuseram de melhores condições de acessibilidade justamente por não dependerem exclusivamente dos recursos financeiros da municipalidade ou até por serem gerenciados por centrais- matrizes, como é o caso dos bancos, agências de correios e casas lotéricas. Contudo, é fundamental e necessária a participação do município na fiscalização e gerenciamento das obras e instalações de novos empreendimentos na área urbana, com objetivo de manter a acessibilidade integral e evitar a fragmentação dos espaços.

O desenho universal deve ser aplicado na pequena cidade, objetivando o ordenamento do espaço e um potencial crescimento urbano direcionado e adequado às diversidades humanas, não necessitando atingir a cota de 20.000 habitantes para se tornar uma “verdadeira cidade” e ter a mera obrigação de elaborar um arsenal de planos sem a devida funcionalidade. Ressalta-se mais uma vez que a eficiência dos planos depende da participação popular, com uma leitura técnica especializada filtrando os anseios comunitários com a circunstância de atendimento coletivo e de todos os atores urbanos.

A pequena cidade não pode continuar a ser privada de toda e qualquer legislação de ordenamento do território, do direito à cidade, do direito de ir e vir de forma segura, da calçada acessível, de melhores condições de pavimentação, do desenho universal, da acessibilidade e mobilidade humana, justamente por não fazer parte de um contexto numérico determinado por um indivíduo ou grupo de pessoas alheias à realidade local e desconhecedores de um universo que demanda por direitos e deveres iguais aos demais munícipes. O respeito às diversidades não pode ter limites ou ser restritivo, sujeitando-se a condições impostas por um grupo isolado que também são humanos passíveis de adquirir uma patologia, sofrer um trauma e ter sua mobilidade reduzida temporariamente ou quando atingirem a velhice. Neste sentido, por mais que seja ímpar ou difícil, mas, não impossível, a presente pesquisa acredita ter despertado ao menos, o repensar sobre as pequenas cidades à margem de mais um instrumento de gestão urbana, o qual evidencia os aspectos de acessibilidade e o deslocamento das pessoas e mercadorias no território: Os Planos de Mobilidade Urbana. Buscamos dar visibilidade e encaminhar a ideia de inclusão das pequenas cidades nas políticas urbanas numa análise desde a Constituição Federal Brasileira. Espera-se que, mesmo num intervalo médio, o poder legislativo possa repensar suas ações e incluir as

cidadezinhas no desenvolvimento de programas e projetos, já que todos nós somos pessoas que demandam por necessidades distintas, porém com os mesmos direitos.

Independente do universo populacional das cidades, nascemos com mobilidade reduzida, ganhamos autonomia e nesse intervalo todos somos suscetíveis a ter a mobilidade reduzida, mesmo que de forma temporária, e mesmo não adquirindo uma patologia que afetasse a autonomia no deslocamento, todos nós voltaremos a ter a mobilidade reduzida na velhice. Neste contexto, as pequenas cidades devem ser inclusivas com o desenho universal e incluídas nas políticas públicas urbanas. Evidenciamos que somente a inserção dos pequenos municípios nos programas urbanos não resolve toda a problemática. É necessário apoio, capacitação, conscientização, planejamento, discussão e disponibilização de recursos humanos e financeiros para a elaboração de planos e construção de cidades acessíveis. Pensar a cidade é uma constante justamente pela dinâmica que estas apresentam ao longo dos anos, levando sempre em consideração as funções e as formas que as cidades apresentam desde sua gênese até a atualidade.

A cidade ideal, mesmo com todos os óbices e paradigmas é possível se todos os aspectos do Desenho Universal forem aplicados e respeitados, bem como todos os agentes e atores da sociedade entenderem e realizarem o seu papel em nome da coletividade.

REFERÊNCIAS

ABCP – Associação Brasileira do Cimento Portland. **Guia prático de construção de calçadas**. s/d. 25 p.

ALVES, P. et al. O planejamento urbano e sua aplicabilidade em pequenas cidades: o estudo de caso do município de Santa Vitória - MG. In: SEMANA DO SERVIDOR, 4.; SEMANA ACADÊMICA DOS 30 ANOS DA UFU, 5., 2008, Uberlândia. **Anais...** Uberlândia: UFU, 2008. p. 01-09.

ANTP – Agência Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Comparativo 2003-2014**. Sistema de Informação da Mobilidade Urbana, Julho de 2016.

ARAÚJO, F. A. V. de. **Aglomeración urbana descontínua: o exemplo de Araguari e Uberlândia/MG**. 2016. 411f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA MICRORREGIÃO DO VALE DO PARANAÍBA (AMVAP). **Revista Comemorativa dos 30 anos**. Uberlândia: AMVAP, 2011.

_____. Arquivos digitais em DWG da malha urbana dos municípios de Romaria, Indianópolis e Estrela do Sul, 2016.

AZEVEDO, A. **Brasil a terra e o homem: a vida humana**. 2. Ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1970.

BACELAR, W. K. de A. As pequenas cidades no Brasil e no Triângulo Mineiro. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005. p. 1391-1411.

_____. Pequena cidade: uma caracterização. In: ENCONTRO DE GRUPOS DE PESQUISA: AGRICULTURA, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS, 5., 2009, Santa Maria. **Anais...** Santa Maria: UFSM, 2009. p. 01-19.

BERTOLUCCI JÚNIOR, L. **As migrações na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: quinquênios 1975/80 e 1986/91**. 2001. 109f. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.

BRASIL. Medida Provisória Nº 748, De 11 De Outubro De 2016. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ofício nº 00015/2016 MCidades. Brasília, DF, 15 de Setembro de 2016. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2016/medidaprovisoria-748-11-outubro-2016-783745-norma-pe.html>> Acesso em: 10 out. 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Informações sobre o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e Programa para a Mobilidade Urbana.** 2016. Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/transporte-e-mobilidade/programas-e-acoes-semob>>. Acesso em: jun. 2016a.

_____. Ministério das Cidades. **Informações sobre Planos de Mobilidade Urbana.**

[mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <nadiacssudario@gmail.com> em 25 ago.. 2016b.

_____. Ministério das Cidades. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser aprovado por lei.

2016. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/component/content/article/138-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/4275-o-plano-de-mobilidade-urbana-deve-ser-aprovado-por-lei>>. Acesso em: set. 2016c.

_____. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2015.

_____. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2015a.

_____. Ministério das Cidades. **Informações sobre Planos de Mobilidade Urbana.**

[mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <nadiacssudario@gmail.com> em 30 abr.. 2015b.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. Frota de veículos: 2010, 2011, 2012, 2013,

2014, 2015c. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: set. 2016.

_____. **Atlas do Censo Demográfico 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em:

<<http://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/>>. Acesso em dez. 2015.

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

_____. Subsecretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Comitê de Ajudas Técnicas. **Tecnologia Assistiva.** Brasília: CORDE, 2009.

_____. Decreto Legislativo nº 186, de 2008. Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2008.

_____. **Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** SEMOB: Brasília, 2007.

_____. Ministério das Cidades. **Cadernos Brasil Acessível.** SEMOB: Brasília, 2007.

_____. Decreto n. 5.296, 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 acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2004.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia pra assuntos Jurídicos. . **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2001.

_____. Lei nº 10.098, 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. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2000.

_____. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 1999.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Juarez de Oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p. (Série Legislação Brasileira).

BREMAEKER, F. E. J. de. **Evolução do quadro municipal brasileiro no período entre 1980 e 2001.** Rio de Janeiro: IBAM/APMC/NAPI/IBAMCO, 2001. (Estudos Especiais nº 20).

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades Brasileiras:** seu controle ou o caos. 4. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CARLETTTO, A. C.; CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal:** um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli. 2008.

CARLOS, A. F. A. **Espaço e Indústria.** São Paulo: Contexto, 1994.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS (CNM). **Trânsito e Mobilidade:** os desafios da organização urbana. Brasília: CNM, 2012.

CORREIA, R. L. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **Espaço e Tempo:** São Paulo, n. 30, p. 5-12, 2011.

_____. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n. 6, p. 43-53, jan./jun. 1999.

_____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, L. **Lúcio Costa**: registros de uma vivência. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995.

DELLANI, M; P.; MORAES, D. N. M. Inclusão: caminhos, encontros e descobertas. **Revista de Educação do Instituto de Desenvolvimento Educacional do Alto Uruguai**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 15, p. 01-13, jan./jun. 2012.

DOS SANTOS SUDARIO, N. C.; HERNANDEZ, I. R. S. O. Planos de Mobilidade Urbana, seus princípios e desafios: relatos da experiência de elaboração do PlanMob de São Sebastião do Paraíso-MG. **Cadernos da Fucamp**, Monte Carmelo - MG, v. 13, n. 19, p. 1-17, 2014.

DOS SANTOS SUDÁRIO, N. C. **Mobilidade nas Pequenas Cidades** [mensagem pessoal]. Mensagem encaminha por <nadiacssudario@gmail.com> para <gab.semob@ciudades.gov.br> em 17 jan. 2017.

FALEIROS, V. de P. Inclusão social e cidadania. In: INTERNACIONAL CONFERENCE ON SOCIAL WELFARE, 32., 2006, Brasília, p. 01-15. **Anais...** Disponível em: <http://www.icsw.org/images/docs/Events/2006_Brazil/17_07_PDF/vicente_faleiros.pdf>. Acesso em: ago. 2016.

FEIJO, A. R. A.; BRITO, V. G. Planejamento Urbano e Acessibilidade: o direito a uma cidade inclusiva. **Revista do CEDS - Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB**. São Luís, n.2, v.1, março/jul., 2015. p.17. Disponível em: <<http://www.undb.edu.br/ceds/revistadodecs>> Acesso em: 16 nov. 2016.

FEIJO, A. R. A.; PINHEIRO, T. S. P. M. Cidades Inclusivas: Acessibilidade como Instrumento da Sustentabilidade. In: I Congresso Internacional de Direito, Democracia e Inclusão, 2012, Curitiba. **Anais...** Curitiba, 2012, p. 403-420.

FERNANDES, C. I.; CROSARA, A. P. de R. A cidade e as pessoas com deficiência: barreiras e caminhos. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 18, n. 35, p. 23-34, dez. 2006.

FERREIRA, E. W. **Trocas Migratórias Internas na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**. Uberlândia, 2000. Disponível em <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/Todos/Poster/Trocas%20Migrat%C3%B3rias%20Internas%20na%20Mesorregi%C2%A6o%20do%20Tri%C3%A2ngulo%20Minei.pdf>>. Acesso em: ago. 2016.

FRESCA, T. M. Centros locais e pequenas cidades: distinções necessárias. In: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS, 16., 2010, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: UFRGS, 2010. p. 01-11.

GEORGE, P. Pour une étude systématique des petites villes. **Annales de Géographie**, PARIS, v. 77, n. 424, p. 743- 747, Novembre-Décembre, 1968.

GORCZEWSKI, C.; MARTIN, N. B. **A necessária revisão do conceito de cidadania [recurso eletrônico]:** movimentos sociais e novos protagonistas na esfera pública democrática. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2011.

GUERRA, A. E. Breve histórico da configuração político-administrativa brasileira. In: IBGE. **Evolução da divisão territorial do Brasil: 1872-2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2011. p. 11-14.

GUIMARÃES, E. N. **Formação e desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro:** integração nacional e consolidação regional. Uberlândia: EDUFU, 2010. 254p.

GUIMARÃES, G. S. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei nº12.587/2012:** essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades@. **Informações sobre os municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.** 2015. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em: set. 2016.

_____. Cidades@. **Estimativa populacional de Estrela do Sul, Indianópolis e Romaria.** 2015a. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: out. 2016.

_____. **Relatório MUNIC: Perfil dos Municípios Brasileiros 2012.** Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

_____. **Censo demográfico 2010:** características da população. Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Regiões de influência das cidades 2007.** Rio de Janeiro, 2008.

_____. Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas. vol. I, II, III. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

_____. **Estatísticas do século XX.** Número de municípios e população por grupos de habitantes no Brasil. 1980. Disponível em: <<http://seculoxx.ibge.gov.br/populacionais-sociais-politicas-e-culturais/busca-por-palavra-chave/populacao.html>>. Acesso em: fev. 2016.

INÁCIO, J. L. Histórias de uma cidade: algumas considerações iniciais. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 26., 2011, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2011. p. 01-09.

JARDIM, Z. L. da T. Regulamentação da política urbana e garantia do direito à cidade. In: COUTINHO, R.; BONIZZATO, L. **Direito da cidade:** novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011. p. 119-140.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **De lo rural a lo urbano.** Barcelona: Península, 1972.

LIRA, R. P. Direito Urbanístico, Estatuto da Cidade e Regularização Fundiária. In: COUTINHO, R.; BONIZZATO, L. **Direito da cidade:** novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011. p. 3-16.

LUFT, R. M. **Políticas públicas urbanas**: premissas e condições para a efetivação do direito à cidade. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

MARQUES, L. P. Artigo 02 – Definições. In: RESENDE, A. P. C.; VITAL, F. M. de P. (Org.). **A Convenção sobre direitos das pessoas com deficiência comentada**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008. p. 28-30.

MELO, G. C. Evolução histórica do conceito de cidadania e a Declaração Universal dos Direitos do Homem. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, v. 16, n. 119, dez. 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13959>. Acesso em: ago 2016.

MELO, N. A. de. **Pequenas Cidades da Microrregião Geográfica de Catalão (GO)**: análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas. 2008. 527 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

MELO, N. A. de; SOARES, B. R. **Pequena cidade, um desafio metodológico**: os instrumentos e os recursos para a pesquisa em Geografia. In: RAMIRES, J. C. de L.; PESSOA, V. L. S. (Orgs). **Geografia e Pesquisa Qualitativa**: nas trilhas da investigação. Uberlândia: Editora Assis, 2009. p. 395-420.

MELO, R. F. de. **Análise do desenvolvimento rural na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**: caracterização dos municípios com base em indicadores populacionais, econômicos, ambientais e de bem-estar social. 2005. 138f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

MIRANDA, J. **Manual de direito constitucional**. 2. Ed. Coimbra: Coimbra, 1998.

MOREIRA, D. H.; RIBEIRO FILHO, V. Os instrumentos de acessibilidade na cidade de Araguari-MG. In: RIBEIRO FILHO, V; ALVES, L. A. (Orgs). **Reflexões Geográficas**: Diferentes Leituras sobre o Urbano. Uberlândia: Edibrás, 2012. p. 189-199.

NALINI, J. R. **Direitos que a cidade esqueceu**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

NORONHA, R. de. Criação de novos municípios: o processo ameaçado. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 43, n. 219, p. 110-117, abr./dez. 1996.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **A inclusão social e os direitos das pessoas com deficiência no Brasil**: uma agenda de desenvolvimento pós-2015. Brasília, 2013. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2015/07/UN_Position_Paper-People_with_Disabilities.pdf>. Acesso em: ago 2016.

_____. **A Carta Internacional dos Direitos Humanos**. Ficha Informativa Sobre Direitos Humanos n.º 2. 2004. Disponível em:
<http://direitoshumanos.gddc.pt/pdf/Ficha_Informativa_2.pdf>. Acesso em: jul. 2014.

OMS – Organização Mundial da Saúde. **RELATORIO MUNDIAL SOBRE A DEFICIENCIA/ World Health Organization, The World Bank**; tradução Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo: SEDPcD, 2012.

PESCATORI, C. **O paradigma da cidade compacta no debate urbanístico contemporâneo**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ Universidade de Brasília. Arquivo eletrônico. Disponível em:
<http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15978/068_BCN_Pescatori_Carolina.pdf?sequence=1> Acesso em: 20 dez. 2016.

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Documentos Temáticos da Habitat III – Cidades Inclusivas**. QUITO: PNUD. Outubro de 2016. Arquivo eletrônico disponível em: < http://camarastecnicascaupr.org/wp-content/uploads/2016/10/Cidades-Inclusivas_final.pdf > Acesso em: 12 dez. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Conheça as regras para arrumar a sua calçada. **Coordenação de Subprefeituras**, 2012. Cartilha orientativa. Disponível em:
<www.prefeitura.sp.gov.br> Acesso em: 10 jan. 2017.

RESENDE, A. P. C.; Vital, F. M. de P. (Coord). **A Convenção sobre direitos das pessoas com deficiência comentada**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

RIBEIRO, L. C. de Q.; JUNIOR, O. A. dos S. Desafios da Questão Urbana na Perspectiva do Direito à Cidade. In: JUNIOR, O. A. dos S.; CHRISTOVÃO, A. C.; NOVAES, P. R. (Org.) **Políticas públicas e direito à cidade**: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais e conselheiros municipais. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles: IPPUR/UFRJ, 2011, p. 11-16.

SALOOJEE, A. **Inclusão social, anti-racismo e cidadania democrática**. Fundação Aragão Pinto, 2003. Disponível em:
<<http://www.fundacaoaragaopinto.com/private/admin/ficheiros/uploads/fe83862e947b707138b01c1184fe9955.pdf>>. Acesso em: ago. 2016.

SAMPATH, P. G. Cidades Inclusivas: uma perspectiva asiática. Fórum Urbano Mundial. **IPEA**: Revista Desafios do Desenvolvimento. Ano 7. Edição 59, 2010. Arquivo eletrônico. Disponível em: <
http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1080:catid=28&Itemid=23> Acesso em: 26 dez. 2016.

SANTOS, M. Estrutura, processo, função e forma como categorias do método geográfico. In: _____. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2008a. p. 69-79.

_____. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: EDUSP, 2008b.

SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA (SEFA). **Fundo de Participação dos Municípios**. Disponível em:

<http://www.fazenda.mg.gov.br/governo/assuntos_municipais/repasse_receita/informacoes/fpm.htm>. Acesso em: dez. 2015.

SHIKIDA, C. D. **A Economia Política da Emancipação de Municípios em Minas Gerais**. Brasília: ESAF, 1998. Disponível em:

<http://www3.tesouro.fazenda.gov.br/Premio_TN/iiipremio/financas/2lugar_topicos_III_PTN/SHIKIDA_Claudio_Djissey.pdf>. Acesso em: mai. 2015.

SILVA, J. K. T.; LIMA, M. H. P. Evolução do marco de criação de municípios no Brasil. In: IBGE. **Evolução da Divisão territorial do Brasil: 1872 – 2010**. Rio de Janeiro, 2011.

SMPDS – Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável. **Projeto Calçada Acessível**: Guia para projetos de espaços públicos. Rio de Janeiro: FIRJAN – ABCP, 2012.

SOARES, B. R. **Uberlândia**: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro. 1995. 366f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

SPOSATI, A. **Cidade, Território, Exclusão/Inclusão Social**. São Paulo, 2000. Disponível em: <<http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/cidade.pdf>>. Acesso em: ago. 2016.

TAVARES, V. B. **Caderno técnico para projetos de Mobilidade Urbana**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <nadiacssudario@gmail.com> em 23 jan. 2017.

VASCONCELOS, E. A. de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VITAL, F. M. de P.; QUEIROZ, M. A.. Artigo 09 – Acessibilidade. In: RESENDE, A. P. C.; VITAL, F. M. de P. (Org.). **A Convenção sobre direitos das pessoas com deficiência comentada**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008. p. 45-48.

Entrevistados:

Grazielle Carvalho

Flávia Aparecida Vieira de Araújo

Juliano Antonio Carvalho

Helaine Maria Naves dos Santos

Rogério Borges Marques

Sérgio Temer

Walquíria Caetano Pádua

Tereza Cristina de Faria Krauss

Frederico Rodrigues

Jobson Andrade

Cláudio Jorge Cançado
Eduardo José da Silva
Marcus Vinícius Leite Gomes
Riberto de Sousa Junior
Maria Cristina da Silva
Wanderley Barroso de Faria
Mauro Sérgio dos Santos da Silva
Luís Cláudio Cunha
Júlio César
Márcio Henrique Soares
José do Carmo Dias
Leonardo Nascimento Moreira

APÊNDICES

Apêndice I

Opinião dos Entrevistados sobre a inclusão da pequena cidade na política nacional de mobilidade urbana

Apêndice II

Proposta de Projeto de Emenda Constitucional

Apêndice III

Justificativa da Proposta de Projeto de Emenda Constitucional

Apêndice I - Opinião dos Entrevistados sobre a inclusão da pequena cidade na política nacional de mobilidade urbana

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Geografia	Geógrafa, Presidente da Associação dos profissionais geógrafos de Minas Gerais – Belo Horizonte	Não	Acredito que quando a mobilidade é planejada já nas cidades pequenas permite que o crescimento desta (tanto em tamanho quanto em demanda) se torna mais sustentável.	Sim. Prioridade em transporte público de qualidade.
	Geógrafa, Doutora em Geografia pela UFU, Técnica-administrativa em Educação na Universidade Federal de Uberlândia	Conheço a política nacional de mobilidade urbana, mas não sabia do prorrogamento do prazo.	Acredito que as pequenas cidades devam ser incluídas na política urbana, pois é significativa a quantidade de pequenos municípios no Brasil e, particularmente, no estado de Minas Gerais. Independente do porte populacional de uma cidade, ela abriga pessoas que precisam se deslocar por diversos motivos cotidianamente (trabalho, escola, comércio e serviços etc) . Assim, as cidades precisam estar preparadas para possibilitar a mobilidade urbana e incluir, principalmente, as pessoas que possuem mobilidade reduzida.	Acredito que a pequena cidade possa ser inclusiva, de forma a permitir a mobilidade urbana a todos os cidadãos que nela vive. Para que isso ocorra, acredito que é necessário a elaboração e implementação de políticas públicas adequadas por parte dos governos em todas as instâncias (federal, estadual e municipal). Tanto a elaboração quanto a implementação dessas políticas precisam contar com a participação e colaboração de toda a comunidade, pois é ela que possui as demandas, as quais precisam ser atendidas e respeitadas. É necessário ainda uma mudança de mentalidade por parte dos gestores, de forma a dar visibilidade às demandas de pessoas que possuem mobilidade reduzida (crianças, idosos, deficientes - temporários ou permanentes). As pequenas cidades precisam estar preparadas, pois, a título de exemplo, com o aumento da expectativa de vida, há um consequente aumento do número de idosos, que também precisam se deslocar e não devem ficar presos em suas residências. As estruturas urbanas (rampas, calçadas regulares, elevadores) devem estar presentes, de forma a permitir um deslocamento seguro e autônomo.

	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
	Geógrafo	Sim, conheço a política nacional de mobilidade urbana e o seu prorrogamento de 2015 para 2018. A maioria dos municípios não cumpriu o prazo de colocar em prática as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com diversos argumentos dentre eles financeiros, porém acredito que a falta de interesse político neste tipo de planejamento tenha um sido um dos principais motivos para não realização de suas diretrizes.	A inclusão de pequenas cidades é de grande importância, pois o plano de mobilidade pode moldar a continuidade do crescimento da área urbana de forma inclusiva, ou seja, a cidade ao longo do seu desenvolvimento seguirá diretrizes já definidas. Sendo assim, cito dois fatores: 1 - Com o planejamento iniciado desde cedo, impedirá maiores gastos com adaptações de áreas públicas, ou seja as novas áreas (vias, loteamentos, bairros) já seguirão as diretrizes de mobilidade. 2 - O tamanho das cidade não deve ser considerado um fator exclusivo para implantação da PNMU, uma vez que o direito de ir e vir do cidadão é constitucional e deve ser respeitado também para aquelas pessoas com mobilidade reduzida em cidades com menos de 20 mil habitantes.	Sim, a pequena cidade pode ser inclusiva, para isso ocorrer, a princípio é necessário um interesse político mais abrangente que busque parcerias público e privadas, assim sendo: 1 - Parcerias com Universidades Federais para elaboração de Planos de Mobilidade; 2 - Parcerias com Empresas Privadas através de licitações; 3 - Conscientização da população quanto a importância da implantação de planos de mobilidade; 4 - Apresentação de diretrizes de mobilidade que estejam diretamente ligadas com todos os planos de planejamento municipal como o Plano Diretor. 5 - Fiscalização contínua 6 - Fidelidade as diretrizes impostas independente da troca de governos municipais.
	Geógrafa, Doutora em Planejamento, análise e gestão ambiental.	Sim conheço e o prazo também.	Sobre a inclusão das pequenas cidades na política nacional de mobilidade urbana, penso ser essencial no planejamento urbano e para uma boa qualidade de vida, já que permite deslocamento de pessoas e cargas com o mínimo de gestão, garantido ao cidadão o uso de direito e a organização dos deveres, bem como a inclusão.	Sim, penso que depende do interesse e vontade dos administradores e da sociedade civil organizada em planejar, implantar e manter, buscando melhoria e sustentabilidade também para as pequenas cidades.

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Arquitetura	Arquiteto e Urbanista, Analista de Infraestrutura no Ministério das Cidades / Secretaria Nacional de Habitação. Responsável pelo monitoramento de Termos de Compromisso do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no âmbito do Programa de Urbanização de Assentamentos Precários (UAP).	Desconheço.	Com relação à inclusão das cidades de pequeno porte na política urbana, acredito que seja válida, uma vez que, todas as cidades, independentemente do porte, precisam ter definidas metas e diretrizes de política urbana de curto, médio e longo prazo, com o objetivo de dotar a cidade de infraestrutura e prover de forma adequada os serviços essenciais a seus cidadãos. É necessário ter um crescimento urbano ordenado, com uma legislação edilícia capaz de definir usos compatíveis para cada zona, em consonância com a infraestrutura disponível e em harmonia com o meio ambiente. Além disso, garantir a mobilidade dos cidadãos na malha urbana e o acesso aos serviços essenciais como saúde, educação e lazer.	Sim. A cidade de pequeno porte pode ser inclusiva a partir da adoção de uma política de inclusão que envolva os setores público e privado. Para isso, é necessário que o Poder Público Municipal garanta, por exemplo, a mobilidade às pessoas com mobilidade reduzida, através de um transporte público adaptado e eficiente. Além disso, deve ser acessível financeiramente, como forma de garantir que a população de menor renda, que vive distante do centro da cidade, tenha condições de se deslocar e usufruir de todos os serviços disponíveis, mesmo quando aqueles mais especializados encontram-se na região central da cidade. Com relação à acessibilidade dos edifícios, trata-se de esforço de ambos os setores, público e privado, em observância às legislações já existentes que versam sobre o tema. Um outro aspecto, no que se refere à cidade inclusiva, é a garantia do acesso, a toda a população, a equipamentos de lazer, entretenimento, cultura e esportes, os quais, comprovadamente, auxiliam na redução dos índices de violência.
	Arquiteto; coordenador do curso de Arquitetura e Urbanismo Uni-ANHANGUERA em Goiânia.	Conheço a política nacional mas, não a prorrogação de prazo.	Defendo a inclusão das pequenas cidades na política nacional.	Acredito. Dar condições realistas para que todos se adequem às exigências da política nacional

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Engenharia	Engenheira Civil com MBA em trânsito e mobilidade; especialização em administração pública. Gerente de trânsito e transporte / prefeitura de São Sebastião do Paraíso MG.	Sim conheço a legislação e sua prorrogação.	Acredito que seja de suma importância a contemplação dos pequenos municípios na política de mobilidade visto que estes também apresentam desafios urbanos ligados à mobilidade e começando a trabalhar com planejamento antes de sua expansão se evitará problemas no futuro.	Acredito que para as pequenas cidades a e até mais fácil ser inclusiva, pois ainda não apresentam desafios de grandes dimensões, porém para que isso ocorra deve se implantar políticas públicas voltadas para tal objetivo e os gestores devem colocar em prática as ações planejadas. Ainda vejo que o motivo principal da dificuldade em colocar em prática tais políticas é a má qualificação dos gestores públicos.
	Engenheira Civil, mestrado em Engenharia Urbana. Professora Universitária da UEMG.	Sim.	Toda cidade, pequena ou grande, tem que possuir seu Plano Diretor, pois é o instrumento urbano mais importante de planejamento e que deve ser elaborado com muito critério e com a participação da comunidade. A partir desse entendimento, embora não seja um processo rápido, os seus desdobramentos tenderão a perpetuar em práticas de políticas públicas pertinentes, onde todos os cidadãos serão beneficiados.	Sim. A evolução crescente da conscientização sobre planejamento urbano vem acontecendo. No entanto, o desafio está na estruturação das prefeituras que nem sempre possuem departamentos ou profissionais especializados na área de planejamento urbano. Por outro lado, já há também a percepção de que os municípios podem se “adiantar aos problemas e evitar as correções, que são muito caras”... Outra fundamentação diz respeito às alterações já ocorridas, por exemplo, na obrigatoriedade de cidades acima de 500 mil habitantes para acima de 20 mil e a dilatação do prazo para 2018, relativas à elaboração do plano de mobilidade urbana... que corroboram para a inclusão de maior número de municípios com essa visão de cidade... o que conduz a extensão da discussão às cidades menores que 20 mil habitantes
	Doutor em engenharia de transportes e diretor de empresa de consultoria	Sim.	Excelente, pois o planejamento deve ser preventivo, não corretivo.	Não opinou.

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Engenharia	Engenheiro, Presidente do CREA MG	Sim, tenho conhecimento do principal marco na questão da mobilidade urbana no Brasil, que ocorreu com a publicação da Lei Federal 12.581/2012, ou Lei da Mobilidade Urbana, que institui as diretrizes da política federal de mobilidade urbana. Esta Lei determinou os municípios como os responsáveis pela elaboração dos planos municipais de Mobilidade Urbana. Como muitos municípios não entregaram o plano, o prazo foi prorrogado de 2015 para abril de 2019.	Eu penso que a legislação é muito adequada e o país tem um grande investimento a ser feito a respeito disso. Se nós temos uma política nacional, ela deve abranger todas as cidades, conforme especifica a Lei. As mudanças exigidas para os grandes centros também devem ser feitas pelas cidades pequenas, guardadas as devidas proporções. Todas têm que estar amparadas pela legislação, se não estaríamos promovendo uma segregação. Por exemplo, o cidadão metropolitano, as pessoas com necessidades especiais, estariam atendidas em cidades como Belo Horizonte e não estariam em Pedra Azul, no Vale do Jequitinhonha. Agora, quando a legislação vem e impõe tarefas e metas a cumprir, ela tem que vir também indicando as fontes de financiamento, de manutenção, não apenas ordenar, mas também indicar os caminhos para realizar a execução.	Para uma cidade ser inclusiva ela precisa ter uma estrutura técnica, econômica e capacidade de atendimento.

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Engenharia	Engenheiro Civil, com especialização em Transportes, Gerente de Políticas Públicas do CREA-MG	<p>Sim, No dia 13 de Abril de 2012 entrou em vigor a Lei nº 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana. Ficou definido que municípios com mais de 20.000 habitantes, devem constituir planos de mobilidade urbana. Mobilidade urbana é a condição em que as pessoas e cargas realizam seus deslocamentos nas regiões urbanizadas. A mobilidade é influenciada pela qualidade das vias, dos serviços de transporte coletivo, taxi, caminhões, como também pelo planejamento e gestão do tráfego. É um resumo de cada região que representa a facilidade de deslocamento do cidadão e das cargas. Entre as principais conquistas da nova legislação estão:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo • o estabelecimento de padrões de emissão de poluentes • a gestão democrática e o controle social do planejamento e da avaliação da política de mobilidade • uma nova gestão sobre as tarifas de transporte e a integração de políticas de desenvolvimento urbano. <p>A sociedade brasileira já reconhece a necessidade de se pensar uma nova forma de viver na cidade - com mais qualidade de vida, mais áreas verdes, menos emissões, e menos automóveis principalmente nos grandes centros onde a velocidade média de deslocamentos caiu abruptamente, com o aumento de automóveis em vias que não sofreram mudanças na sua infra estrutura. A política de transportes no BRASIL relativa a transportes de massa (cargas e passageiros) regrediu. Para se ter uma idéia em 1922 quando a população do Brasil era em torno de 30</p>	<p>As cidades brasileiras, não devem ficar presas as condicionantes da lei de obrigatoriedade para elaboração de Planos, ou seja, esperar que as populações atinjam 20.000 habitantes para elaboração de seus planos. Devemos ter um grande plano de aglutinação de pequenas cidades, para que as políticas públicas possam atingir também os pequenos municípios e gerar qualidade de vida para suas populações. As pequenas cidades por ter uma população ainda administrável, devem realizar todos os planos, para crescerem de forma planejada e tendo acesso as políticas de Saneamento, mobilidade urbana, habitação, organização dos seus territórios (Plano Diretor) e demais instrumentos de inclusão social. Os serviços de Educação e Saúde podem ser regionalizados de forma a atender um grande numero de municípios e os serviços serem socializados com qualidade através da criação de consórcios específicos, onde o agrupamento possa ser benéficos sob o ponto de vista econômico e o custo operacional ser proporcional para o numero de habitantes de cada município participante do</p>	<p>A Constituição prevê que todos os cidadãos possuem o mesmo direito, independente da sua posição territorial, raça e etnia. A inclusão social a deficientes físicos é a mesma do cidadão normal. Portanto as cidades pequenas devem ser inclusiva para atendimento a todos os seus cidadãos. É preciso definir as diretrizes e definir prazos para a elaboração de planos específicos para habitação, saneamento ambiental (água, esgoto, drenagem e resíduos sólidos), mobilidade urbana e transporte coletivo, dando especial atenção para a integração desses temas, principalmente o uso do solo e transportes, também é importante prever a preservação do patrimônio Cultural, histórico e ambiental dos municípios, para que todos possam ter registro da formação social e ambiental de suas populações.</p> <p>Uma das formas mais práticas de chegar as políticas publicas a pequenos municípios, é a criação de consórcios municipais. Principalmente a setores que demandam esforços comuns de serviços públicos, tais como limpeza urbana, aterro sanitário, hospitais regionais, escolas regionais, transportes, etc., dentre outros serviços de impacto local e regional.</p>

		<p>Milhões de Habitantes, existia-se 29.000 km de ferrovias, sendo que o transporte de cargas era feito em conjunto com o transporte de passageiros (subúrbios) utilizando as mesmas linhas. Hoje passados quase 100 anos e a população multiplicou por 10 vezes, em torno dos 200 Milhões de Habitantes temos os mesmos 29.100 km de ferrovias e os famosos subúrbios (passageiros) foram subtraídos existindo apenas uma linha em operação (Vitória – Belo Horizonte) , sendo priorizado o transporte de cargas.</p> <p>Os municípios precisam fazer seus planos, a sociedade civil participar e os operadores de direito fiscalizar o processo. Hoje tem conhecimento que 80% da população Brasileira vivem nas cidades, ou seja: 160 Milhões de Brasileiros, sendo que o Brasil possui 5570 municípios, deste total 3842 com população inferior a 20.000 Habitantes, representando 69% do total de municípios brasileiros. Portanto pela legislação atual apenas 1728 municípios estão obrigados a apresentarem o Plano de Mobilidade. O bom senso exige-se que os planos de mobilidade devem ser participativos, dessa maneira teremos a construção de Planos de Mobilidade Urbana consistentes e legitimados pela população, capazes de promover uma mudança de paradigma na direção de cidades justas e com qualidade de vida para todos. A lei nº 12.587/12 determinava que municípios com mais de 20 mil habitantes deviam elaborar os planos de mobilidade urbana, até 2015. Esta data em função de poucas cidades terem concluídos seus estudos, foi adiada para Abril de 2018. Com a crise econômica instalada a partir de 2015, nova data deve ser apresentada no próximo ano. Como forma de penalidade, as cidades que não os apresentarem os planos de mobilidade no prazo determinado, ficarão impedidas de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana.</p>
--	--	--

<p>consórcio. Este modelo é sabiamente aplicado nos Estados Unidos, onde o grandes serviços são regionalizados para atendimento a pequenos municípios, principalmente na área de educação.</p>	
--	--

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Engenharia	Engenheiro, Professor e Pesquisador em políticas públicas e sustentabilidade (Fundação João Pinheiro)	Sim.	As pequenas cidades, na minha opinião devem ser incluídas, visto que as mesmas carecem de maiores cuidados e maior apoio do Poder Público por terem menor capacidade de recursos e de profissionais qualificados. São a grande maioria dos municípios brasileiros e possuem problemas estruturais graves. Acredito que se deve buscar um novo modelo de gestão municipal, estadual e federal que viabilize o cumprimento das políticas públicas pra que estas cheguem aonde precisam.	Sim, acredito. É necessário políticas públicas sérias, as quais consigam distribuir os recursos de maneira a atender a todos. Além disso, levando-se em consideração o fato de recursos escassos, deve-se buscar soluções viáveis do ponto de vista técnico e financeiro, as quais favoreçam a mobilidade e, ao mesmo tempo, incentivem ao cidadão o reconhecimento da necessidade de mobilidade e de sua importância.
	Engenheiro, pós em gestão de políticas públicas. Mba gestão empresarial e financeira. Técnico de empresa de gerenciamento de controle de tráfego.	Conheço parcialmente a lei 12.587 / 2012 alguma coisa sobre princípios, diretrizes e política nacional. Direito dos usuários e atribuições. Mas não estava a par desta prorrogação até 2019.	Para cidades pequenas penso: que a inclusão nestes requisitos ira propiciar um crescimento planejado tanto para área de trânsito transporte como circulação comum de todos os modais. Levando em consideração a acessibilidade universal democrática e sustentável. E dando também rumo e regulamentação para que os gestores futuros possam dar continuidade é obrigação na eficácia dos serviços disponíveis ao cidadão.	Eu acredito que a pequena cidade deve aproveitar a oportunidade de um melhor planejamento agora é hoje, evitando todos os conflitos existentes nos grandes centros. Assim agindo, planejando e divulgando hoje evitará inúmeros problemas em sua gestão de recursos e benefícios diretos aos usuários.

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Outras áreas	Biólogo/Analista Socioambiental (atua em usinas hidrelétricas, acompanhando indicadores de desenvolvimento urbano e impacto social).	Sim, passei a acompanhar mais as questões referentes a Mobilidade Urbana, por conta da minha atuação em usinas hidrelétricas (que dentre várias medidas mitigatórias de impactos deve acompanhar e analisar vários indicadores de desenvolvimento urbano para aferir o grau de impacto que gera no município e em quais setores).	Entendo que os pequenos municípios não possuem mão de obra qualificada para dar início aos trabalhos participativos conforme determina o Estatuto da Cidade ou, quando possuem servidores com conhecimento, estes são subjugados e discriminados, ficando toda a elaboração dos estudos técnicos geralmente sob a coordenação de alguém que nada entende e em pouco contribui para a elaboração de um PlanMob efetivo, inclusivo e de qualidade para o município.	A necessidade básica para que uma pequena cidade se transforme em um espaço inclusivo é a promoção da ampla participação popular, seja de motoristas, ciclistas, pedestres, carroceiros, portadores de deficiências, representantes de ONG's, Universidades, Indústria e Comércio de uma cidade, pois só assim as necessidades específicas serão analisadas e de suas sinergias poderá sair um PlanMob de qualidade, que possa caminhar lado a lado com Planos de Arborização Urbana, Plano Diretor de Desenvolvimento, Plano de Saneamento Básico e enfim, toda essa somatória contribuir para o estabelecimento de espaços inclusivos e democráticos.
	Empresário.	Conheço e fiquei sabendo da prorrogação devido a baixa adesão pelas prefeituras que não realizaram seus processos para enviar os projetos para o governo federal.	Acho tremendamente necessário incluir as pequenas cidades, e além disso, acho muito mais fácil implantar políticas de mobilidade em cidades pequenas para que as estruturas de mobilidade cresçam junto com a cidade no futuro, do que em cidades grandes onde a implantação de qualquer sistema público requer intervenções em espaços já existentes e geralmente destinados aos automóveis individuais.	Acredito. E para isso é necessário ouvir a população através de audiências públicas SÉRIAS, e setorizadas por zonas ou bairros, com moradores e usuários dos diferentes modais de transporte in loco. Não é possível se fazer uma cidade inclusiva no ponto de vista da mobilidade com políticas verticalizadas e impostas de cima para baixo, por gestores que de modo geral, sequer conhecem o trânsito e as dificuldades de locomoção de grupos especiais e específicos, como os ciclistas, portadores de deficiências, usuários do transporte público, etc. Espero que dessa vez, com o prazo estendido, tenhamos capacidade e vontade de fazer um plano mais abrangente das reais necessidades dos cidadãos e que siga os cronogramas impostos pelo governo federal de maneira pontual e séria, com ampla convocação da sociedade civil.

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Outras áreas	Biológa e graduanda de Engenharia de produção. Gerente dos Colégios do Crea Minas	Sim, de forma genérica.	Importante, pois as pequenas cidades vão crescer e necessitam de planejamento urbano e da política pública Mobilidade urbana.	Sim. Com austeridade na aplicação de legislação específica.
	Advogado, ex-secretário de Trânsito e Transportes.	Sim.	É interessante proceder a inclusão das cidades de pequeno porte, sobretudo àquelas com potencial de desenvolvimento.	Sim, desde que os governos federais e estaduais ofereçam condições com abertura de linhas de créditos, além de uma política urbana em todos os níveis. Toda urbe independente de porte deve desenvolver sua mobilidade urbana. A Matéria deve ser inserida na grade curricular do ensino fundamental e médio.
Outras áreas	Filósofo, mestre em Filosofia e professor	Lamentavelmente não conheço a política de mobilidade urbana, tampouco sua prorrogação. Percebo que prédios públicos e outras construções tem sido adequadas a algumas necessidades de pessoas com deficiência, por exemplo.	Sim. Penso que todas as cidades, grandes ou pequenas, precisam ser contempladas pela PMU: transportes de qualidade, vias e prédios com acessibilidade, etc.	Sim. Acredito que as pequenas cidades podem ser inclusivas, com acessibilidade, etc. Penso que isso depende vontade política e planejamento por parte dos municípios e as contrapartidas necessárias dos governos estaduais e do governo Federal.
	Empresário Mototaxista	Conheço em partes essa política de mobilidade, só não sabia dessa prorrogação! Tenho dúvidas quando começa dar prazos,	Acredito que com toda certeza municípios pequenos ter que ser incluso pois, bicicletas e pedestres tem em todo lugar, até em estrada rural!	Acredito sim! Mesmo que fosse na responsabilidade do Estado ou de Brasília.

Área do conhecimento/ atuação	Perfil do Entrevistado	Questão 01: Conhece a política nacional de mobilidade urbana e sua prorrogação de prazo? De 2015 para abril de 2019?	Questão 02: Qual sua opinião sobre a inclusão das pequenas cidades na política urbana?	Questão 03: Você acredita que a pequena cidade pode ser inclusiva? O que é necessário para isto ocorrer?
Outras áreas	Sargento do Corpo de Bombeiros	Não conheço bem a política de mobilidade urbana. Só algumas que li a respeito. Não sabia desta prorrogação de prazo	Sobre as pequenas cidades acho que tem ser inclusivas sim, pois as cidades devem se adequar ao longo do seu desenvolvimento ou crescimento se organizando dentro das medidas de mobilidade urbana.	Para que isso ocorra devemos ter pessoas engajadas nas políticas de mobilidade urbana que sejam a favor de incluir as pequenas cidades e demonstrar através de palestras e workshop a importância da inclusão das pequenas cidades e colocar isso em prática.
	Subtenente do Corpo de Bombeiros	Conheço e não sabia dessa prorrogação.	A questão principal no meu modo de ver é o aumento da frota em todas as cidades.	As cidades, independente do seu tamanho, população, devem se ater para um desenvolvimento e a mobilidade urbana já tem que estar planejada, daí a conscientização das lideranças políticas e da comunidade.
	Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Ponte Nova MG	Conheço, fiz um curso sobre o assunto e sei da prorrogação do prazo.	Considero muito importante do ponto de vista que se encontram hoje as pequenas cidades com grande volume de veículos e também por entender que a engenharia de mobilidade é uma demanda extremamente necessária no crescimento das cidades e também para a melhoria da qualidade de vida das pessoas.	Considero sim que as pequenas cidades podem ser inclusivas partindo do princípio que, por exemplo, o Estado de Minas Gerais, são mais de 850 municípios e muito deles são cortados aí por rodovia se também por veículos de grande porte que acabam trazendo uma grande problemática para as áreas centrais destes municípios sejam nas cidades pequenas e de médio porte, e entendo que também seja extremamente necessário que elas busquem a efetivação dos planos.

Organização: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2015)

Apêndice II: Proposta de Projeto de Emenda Constitucional

PROJETO DE EMENDA CONSTITUCIONAL Nº _____/2016

“PEC DIRMOB”

Atribui nova redação ao § 1º do Art. 182¹⁴, para tornar a elaboração do Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana, obrigatórios a todas as cidades.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O § 1º do Art. 182 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 182 (...)

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para todas as cidades, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.”

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor a partir da publicação.

Brasília, _____ de _____ de _____

Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).

¹⁴ Será necessária a alteração preliminar da Constituição Federal relativo ao art.182 que limita a obrigatoriedade de elaboração dos planos diretores apenas para as cidades com mais de 20.000 habitantes, passando a contemplar as demais cidades.

Alterado este artigo, as leis subsequentes vinculadas ao artigo, passam a abranger também todas as cidades.

Apêndice III: Justificativa da Proposta de Projeto de Emenda Constitucional

JUSTIFICATIVA

A obrigatoriedade constitucional de elaboração dos Planos Diretores para os municípios acima de 20 (vinte) mil habitantes exclui uma parte significativa dos municípios brasileiros de importantes instrumentos de planejamento urbano. A iniciar pela Constituição Federal de 1988, perpassando pelo Estatuto das Cidades e por fim na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Capítulo II, da Constituição Federal de 1988, estabelece em seu Capítulo II -Da Política Urbana:

*Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais, fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e **garantir o bem-estar de seus habitantes.***

*§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, **obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes**, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.*

A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto das Cidades, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. O Art.41 do Estatuto das Cidades também estabelece:

Art. 41.

O plano diretor é obrigatório para cidades:

*I – **com mais de vinte mil habitantes;***

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no 4º§ do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cuja proposição originária é do projeto de Lei nº694 do ano de 1995, destacando novamente no Art. 24:

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

Observa-se que os três instrumentos citados anteriormente restringem a elaboração de planos diretores e planos de mobilidade para cidades com certa faixa populacional. Temos atualmente 5570 municípios brasileiros, e desse universo somente aqueles que se encontram nos casos previstos nos instrumentos de gestão urbana brasileira são obrigados a elaborar. Medidas estas consideradas excludentes e repetitivas, uma vez que as pequenas cidades sempre estão à margem do direito à cidade.

De modo geral, no Brasil a elaboração de instrumentos de caráter de planejamento somente se concretiza quando é obrigatória e vinculada a liberação de recursos públicos. A elaboração dos planos deve ser realizada com outra concepção, e não fazer por fazer, mas sim construí-lo pensando em sua importância para o município e o ordenamento das cidades.

Como o Plano de Mobilidade Urbana seguiu o mesmo critério de obrigatoriedade para os planos diretores, qual seja, é obrigatório somente para os municípios com mais de 20 (vinte) mil habitantes, os municípios pequenos ficam excluídos de outro importante instrumento de planejamento que é Plano de Mobilidade Urbana.

Entretanto, os municípios pequenos também demandam planejamento para o seu desenvolvimento. Excluí-los dessa exigência significa deixá-los crescer desordenadamente. Ora, se legalmente eles tiveram capacidade administrativa e política para se tornarem municípios e hoje seguem várias regras legais que são idênticas para todos os municípios como a execução orçamentária, as despesas com saúde e educação, porque o planejamento urbano passa a ser dispensável?

Novamente, os parlamentares não se atentaram para este fato. A publicação da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, altera a Lei 12.587/2012 que dispõe da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prorrogando apenas o prazo que os municípios possuíam para elaborar seus planos, de abril de 2015 para abril de 2019, não ampliando qualquer outra observação.

É evidente que nos pequenos municípios existam demandas por deslocamentos a pé, por bicicletas, por transportes intra e interurbanos, por infraestrutura urbana, por qualidade de vida, por saneamento, por respeito! No pequeno município há idosos e deficientes físicos que possuem os mesmos direitos que as pessoas com mobilidade reduzida nas médias e grandes

idades.

As políticas públicas de mobilidade devem incluir os pequenos municípios e as ações de remanejo de recursos destinados a eles, vão gradativamente minimizar os conflitos nos deslocamentos, seja por qual modal for, também na pequena cidade.

A engenharia possui recurso para todas as situações com objetivo de garantir uma cidade inclusiva e mais humana, principalmente voltada para as pessoas com restrição de mobilidade. Se analisarmos fielmente a trajetória natural da vida de qualquer ser humano, pode-se afirmar que todos possuem mobilidade reduzida. Ao nascermos, necessitamos de carrinhos de bebê, de andadores, dos braços da mãe para nos deslocarmos; crescemos e caso não haja nenhuma doença congênita, na adolescência somos considerados autônomos para os deslocamentos, porém estaremos suscetíveis às quedas provocadas por calçadas irregulares e fora dos padrões, suscetíveis a acidentes e passíveis de contrairmos uma doença que possa diminuir nossa mobilidade. Chegada a idade avançada, também voltamos a ter a mobilidade reduzida por sermos considerados idosos a partir dos 60 anos de idade. Logo, a cidade, independente do seu tamanho deve ser inclusiva e norteada pelo Desenho Universal.

É evidente que para todos estes ajustes e repasses de recursos financeiros, a União pode realizar um redimensionamento dos mesmos, com parte voltada para os pequenos municípios, uma vez que as médias e grandes cidades possuem empresas e indústrias que podem realizar parcerias público-privadas para a realização de obras e ações de mobilidade urbana, diferentemente dos pequenos municípios que contam sempre com repasses do Estado ou da União, e não possuem grandes empreendimentos que possam fomentar planos e ações de mobilidade.

A finalidade dessa PEC é obrigar todos os municípios a elaborarem seus planos diretores e planos de mobilidade urbana como forma de dar eficácia ao princípio constitucional da dignidade da pessoa humana, porque a cidade deve ser pensada e planejada em benefício de seus diferentes cidadãos independente do contingente populacional.

Referências

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Juarez de Oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p. (Série Legislação Brasileira).

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para assuntos Jurídicos. **Lex**: Coletânea de

Legislação e Jurisprudência, Brasília/DF, 2001.

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2016/medidaprovisoria-748-11-outubro-2016-783745-norma-pe.html>> Acesso em 25/11/2016.

Autora: Nádia Cristina dos Santos Sudário (2016).