

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, GEOCIÊNCIAS E SAÚDE COLETIVA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

GABRIELA CÂNDIDO SILVA

**AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA DAS PESSOAS
COM DEFICIÊNCIA NO BAIRRO RESIDENCIAL PEQUIS NA CIDADE DE
UBERLÂNDIA (MG)**

Uberlândia

2025

GABRIELA CÂNDIDO SILVA

**AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA DAS PESSOAS
COM DEFICIÊNCIA NO BAIRRO RESIDENCIAL PEQUIS NA CIDADE DE
UBERLÂNDIA (MG)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geografia, Geociências e Saúde Coletiva – IGESC da Universidade Federal de Uberlândia como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Dinâmicas Territoriais e Estudos Ambientais

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Territoriais

Orientador: Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho

Uberlândia

2025

GABRIELA CÂNDIDO SILVA

**AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA DAS PESSOAS
COM DEFICIÊNCIA NO BAIRRO RESIDENCIAL PEQUIS NA CIDADE DE
UBERLÂNDIA (MG)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geografia, Geociências e Saúde Coletiva – IGESC da Universidade Federal de Uberlândia como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Dinâmicas Territoriais e Estudos Ambientais

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Territoriais

Uberlândia, 02/09/2025

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho – UFU (Orientador)

Profa. Dra. Adrianly de Ávila Melo Sampaio – UFU

Profa. Dra. Tatiana da Rocha Barbosa – UEA

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

S586c
2025 Silva, Gabriela Cândido, 1996-
 As condições de acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com
 deficiência no Bairro Residencial Pequis na Cidade de Uberlândia (MG)
 [recurso eletrônico] / Gabriela Cândido Silva. - 2025.

Orientador: Vitor Ribeiro Filho.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Instituto de Geografia, Geociências e Saúde Coletiva (IGESC), Programa
de Pós-graduação em Geografia.

Modo de acesso: Internet.

Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2025.5582>

Inclui bibliografia.

Inclui ilustrações.

1. Geografia. 2. Pessoas com deficiência - Orientação e mobilidade.
3. Planejamento urbano. 4. Geografia urbana. I. Ribeiro Filho, Vitor,
1965- (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Instituto de
Geografia, Geociências e Saúde Coletiva (IGESC). Programa de Pós-
graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

Rejâne Maria da Silva
Bibliotecária-Documentalista – CRB6/1925



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia

Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 1H, Sala 1H35 - Bairro Santa Monica, Uberlândia-MG, CEP 38400-902

Telefone: (34) 3239-4381/3291-6304 - www.ppgeo.ig.ufu.br - posgeo@ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	GEOGRAFIA				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico; Número 576, PPGEO				
Data:	02 de setembro de 2025	Hora de início:	09h:00min	Hora de encerramento:	12h:30min
Matrícula do Discente:	12312GEO0004				
Nome do Discente:	GABRIELA CÂNDIDO SILVA				
Título do Trabalho:	As condições de acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência no Bairro Residencial pequis na cidade de Uberlândia (MG)				
Área de concentração:	Dinâmicas Territoriais e Estudos Ambientais				
Linha de pesquisa:	Dinâmicas Territoriais				
Projeto de Pesquisa de vinculação:					

Reuniu-se na Sala [On-line - www.conferenciaweb.rnp.br], no Campus Santa Mônica, da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em GEOGRAFIA, assim composta: Professores Doutores: [Tatiana da Rocha Barbosa - UEA-AM](#); [Adriany de Ávila Melo Sampaio - IGESC-UFU](#) e [Vitor Ribeiro Filho - IGESC/UFU](#) orientador(a) do(a) candidato(a). A Defesa aconteceu de forma remota.

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). [Vitor Ribeiro Filho - IGESC/UFU](#), apresentou a Comissão Examinadora e o(a) candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(as) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovada

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de **Mestre**.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalho. Foi lavrada a presente ata que após lida foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Tatiana da Rocha Barbosa, Usuário Externo**, em 02/09/2025, às 10:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Vitor Ribeiro Filho, Professor(a) do Magistério Superior**, em 02/09/2025, às 12:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriany de Avila Melo Sampaio, Professor(a) do Magistério Superior**, em 03/09/2025, às 12:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6595254** e o código CRC **09D320BA**.

Dedico esta Dissertação às minhas mais velhas:
Sebastiana Messias Cândido (*in memoriam*) e
Benir Rosa da Silva Mário (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Aquele que, um dia pisou aqui nessa baixa terra e nos ensinou que, tudo podemos naquEle que nos fortalece, Jesus Cristo.

A minha vó Sebastiana Messias Candido (*in memoriam*), a qual sem saber o que era coragem, me ensinou a ser na mulher mais corajosa do mundo. A ela que regou e cuidou do jardim do meu coração para que o amor pudesse florescer em mim um dia.

Vó, obrigada por ter sonhado para que hoje eu pudesse realizar os meus sonhos. Obrigada por ter crido em Jesus apesar de qualquer circunstância, para que, hoje, eu tivesse a certeza de que, Porque dEle por Ele para Ele são todas as coisas. Uma vida foi pouco pra te amar, te amarei sempre, em todas as outras que existir.

À minha avó Benir Rosa (*in memoriam*) que me proporcionou muitas reflexões, conversas e muita alegria. Vó, obrigada por me ensinar que, o racismo nos atravessa de diversas maneiras, mas, param além dele, somos muito mais fortes. Obrigada por ter sido essa referência de mulher preta forte, guerreira, amorosa e muito vencedora. Essa escrita aqui também é para você e sobre você.

À minha mãe Telma Messias, que sempre trabalhou muito para que a Gabriela criança, adolescente e adulta tivesse o mínimo de conforto e dignidade na vida. A ela, que foi mãe solo e que me criou de uma forma que eu, como criança preta antes e mulher preta hoje, pudesse ter uma auto estima tão boa que, desistir jamais seria uma opção.

À minha prima/irmã Natália que sempre foi o meu apoio, suporte e incentivo para as mais diversas situações. Aquela que nunca mediu esforços para me ajudar e a ela que sempre esticou os braços para me abraçar em meio as tempestades da vida.

Ao meu bem, Camila Paiva, que, com seu jeitinho doce e suave trouxe paz e aconchego para esse processo que, não foi fácil. Obrigada meu bem, por sempre me ouvir e me aconselhar, por se dispor a me ajudar e a me acompanhar em qualquer situação. Depois que você chegou, tudo ficou mais fácil. A escrita dessa dissertação com você ao meu lado se tornou muito mais leve, a vida com você tem muito mais sentido.

À minha querida amiga Ana Flávia, uma pessoa admirável que sempre me apoiou em absolutamente tudo. Minha amiga de viagens, risos, choros e fofocas. Aquela com quem se viaja o mundo em poucas horas de conversa, aquela na qual você sente o acalanto através do seu olhar meigo e doce. Amiga, se não fosse você, nada disso seria possível. Obrigada por me acompanhar nas inúmeras aventuras da vida.

Ao meu amigo Igor Matos que sempre foi e é uma preciosidade na minha vida, ele que, sempre com uma palavra me tira das neuroses da vida. A ele que sempre trouxe conforto para o meu coração nos dias tempestuosos de escrita.

A minha amiga Joyce, que mesmo distante, sinto o seu amor e o seu aconchego por perto. Obrigada por todos os conselhos, obrigada por sempre me trazer para a realidade.

À minha amiga Stefany que me acompanhou durante essa trajetória, minha querida seus conselhos e suas palavras de fé sempre acalmaram meu coração. Obrigada por tudo.

À minha amiga Luara Oliva e Paulo Amorim que, para além de elaborar os mapas, elaborou também muitos momentos de risadas e paz. Amigos, obrigada por me acompanharem nesse processo.

À minha amada tia Valéria que sempre incentivou a Gabriela criança a estudar e que, depois, mesmo adulta, continua a me incentivar a nunca desistir dos meus sonhos e sempre alçar voos mais altos. Obrigada tia Valéria, por ter me alfabetizado não somente para o mundo educacional, mas, principalmente para a vida.

Aos meus animais de estimação, Cleitinho, Davi, Mel, Serena e Sofia que, nunca em hipótese alguma me atrapalharam, mas sim me ajudaram a vencer diversos episódios de angústia e ansiedade durante a escrita.

Aos meus irmãos Gabriel e Giovanna que sempre trouxeram uma palavra amiga.

Ao meu orientador Professor Doutor Vitor Ribeiro que me auxiliou durante todo esse processo, que sempre se dispôs a me ajudar a solucionar os imprevistos que surgiram durante essa caminhada. Obrigada pelos ensinamentos valiosos e pelo impulso de sempre continuar.

À professora Dra. Adrianly, que para além de uma professora, é uma grande amiga que carrego sempre comigo. Sem os seus conselhos, ensinamentos e orações, eu não teria chegado até aqui.

Agradeço ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação, que foi parte essencial na minha trajetória acadêmica. Em especial, sou grata àqueles que participaram das bancas de defesa de projeto e de qualificação, pois suas contribuições foram fundamentais para a construção deste trabalho.

Agradeço à CAPES, que, por meio do financiamento desta pesquisa, garantiu as condições necessárias para que eu pudesse seguir com o trabalho e me dedicar integralmente.

A todos que de alguma forma contribuíram para que esse sonho se tornasse realidade.

*“Sai indisposta, com vontade de deitar.
Mas, o pobre não repousa.
Não tem o privilegio de gosar descanso.”*
(Carolina Maria de Jesus, 1960, p. 11)

RESUMO

A acessibilidade e a mobilidade urbana configuram dimensões centrais para a efetivação do direito à cidade e para a construção de espaços urbanos mais inclusivos, democráticos e equitativos. No Brasil, entretanto, esses direitos ainda são limitados ou negados a parcelas significativas da população, sobretudo às Pessoas com Deficiência, que enfrentam barreiras estruturais, sociais e simbólicas que restringem sua circulação e dificultam a apropriação dos espaços coletivos em condições de igualdade. No município de Uberlândia, em Minas Gerais, o Residencial Pequis, situado na zona oeste da cidade, constitui um exemplo emblemático dessas contradições. Originado no âmbito do programa federal Minha Casa Minha Vida, o bairro foi concebido com o objetivo de atender famílias de baixa renda, ampliando o acesso à moradia. Contudo, a implantação revelou uma série de desafios relacionados à infraestrutura e à integração urbana, que comprometem diretamente a qualidade de vida dos moradores e, em especial, das Pessoas com Deficiência. Entre os problemas identificados, destacam-se calçadas desniveladas e frequentemente modificadas pelos próprios residentes, ausência de rampas e sinalização adequadas, precariedade no transporte público e insuficiência de equipamentos urbanos acessíveis. Essas condições impactam de forma direta o direito de ir e vir, restringindo a mobilidade cotidiana e acentuando processos de exclusão. O objetivo geral desta pesquisa é analisar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana das Pessoas com Deficiência no Residencial Pequis, tanto no que se refere às habitações entregues pelo programa habitacional quanto aos equipamentos urbanos, escolas, creches, praças, postos de saúde e transporte público, que deveriam assegurar acesso a direitos básicos e promover inclusão social. Para alcançar tal finalidade, adotou-se uma abordagem qualitativa, articulada em três etapas: levantamento bibliográfico, pesquisa documental e investigação de campo. A pesquisa mostra evidência que, de infraestrutura acessível no Residencial Pequis não se resume a uma questão técnica, mas expressa processos de segregação e exclusão social. Ao negligenciar as necessidades das Pessoas com Deficiência, reforçam-se desigualdades históricas e inviabiliza-se a construção de cidades mais justas. Nesse sentido, o estudo contribui para o debate acadêmico e social sobre urbanização, habitação social e direitos das Pessoas com Deficiência, reafirmando a urgência de integrar acessibilidade e mobilidade como eixos estruturantes das políticas urbanas.

Palavras-chave: Acessibilidade; Mobilidade urbana; Pessoas com Deficiência; Residencial Pequis.

ABSTRACT

Accessibility and urban mobility are central dimensions for the realization of the right to the city and for the construction of more inclusive, democratic, and equitable urban spaces. In Brazil, however, these rights are still limited or denied to significant portions of the population, especially to People with Disabilities, who face structural, social, and symbolic barriers that restrict their mobility and hinder their appropriation of public spaces on equal terms. In the municipality of Uberlândia, in Minas Gerais, Residencial Pequis, located in the western zone of the city, constitutes an emblematic example of these contradictions. Originating within the scope of the federal program Minha Casa Minha Vida, the neighborhood was conceived with the aim of serving low-income families, expanding access to housing. However, the implementation revealed a series of challenges related to infrastructure and urban integration, which directly compromise the quality of life of the residents and, in particular, of People with Disabilities. Among the identified problems, uneven sidewalks frequently modified by the residents themselves, lack of ramps and adequate signage, poor public transportation, and insufficient accessible urban facilities stand out. These conditions directly impact the right to go and come, restricting daily mobility and accentuating processes of exclusion. The general objective of this research is to analyze the conditions of accessibility and urban mobility for People with Disabilities in Residencial Pequis, both in terms of the housing provided by the housing program and the urban facilities, schools, daycare centers, parks, health posts, and public transportation, which should ensure access to basic rights and promote social inclusion. To achieve this objective, a qualitative approach was adopted, articulated in three stages: bibliographic survey, documentary research, and field investigation. The research shows evidence that accessible infrastructure in Residencial Pequis is not merely a technical issue, but expresses processes of segregation and social exclusion. By neglecting the needs of People with Disabilities, historical inequalities are reinforced and the construction of fairer cities becomes unfeasible. In this sense, the study contributes to the academic and social debate on urbanization, social housing, and the rights of People with Disabilities, reaffirming the urgency of integrating accessibility and mobility as structural axes of urban policies.

Keywords: Accessibility; Urban mobility; People with disabilities; Residencial Pequis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Conjunto Industrial (Uberlândia/MG), 1968	81
Figura 2 – Planta baixa das residências entregues pelo PMCMV	93
Figura 3 – Unidade Básica de Saúde do Residencial Pequis.....	109
Figura 4 – Centros Educacionais do Residencial Pequis (Uberlândia/MG).....	111
Figura 5 - CRAS e NAICA no Residencial Pequis (Uberlândia/MG)	114
Figura 6 - Casa lotérica do Residencial Pequis - Uberlândia (MG)	119
Figura 7 - Academia aberta do Residencial Pequis	120
Figura 8 - Iluminação pública do Residencial Pequis	123
Figura 9 - Ponto de ônibus no Residencial Pequis.....	126
Figura 10 - Transporte público no Residencial Pequis - Uberlândia (MG)	127
Figura 11 - Linha A - 836 Residencial Pequis - Uberlândia (MG)	129
Figura 12 - Terminal Canaã	130
Figura 13 - Banheiros do Terminal Canaã	131
Figura 14 - Igreja Amar e Servir no Residencial Pequis.....	133
Figura 15 - Terreiro de Umbanda <i>Inzo Inkossi Sinadomylewa Tombeci</i> no Residencial Pequis.....	134

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Periodização do Trabalho de Campo realizado no Residencial Pequís.....	23
Quadro 2 – Definições de acessibilidade.....	36
Quadro 3 – Definições de mobilidade urbana	44
Quadro 4 – Ênfase, perspectivas e implicações da mobilidade urbana	45
Quadro 5 – Marcos históricos relevantes na construção do movimento das pessoas com deficiência ao longo dos anos no contexto brasileiro	54

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Análise da Produção Habitacional do Programa MCMV – FAR em Uberlândia no Período de Cinco Anos	83
Tabela 2 - Estabelecimentos, categorias avaliadas e número de visitas	116
Tabela 3 - Residencial Pequis (MG): análise das moradias entregues para PcDs pelo PMCMV (2014) de acordo com a ABNT NBR 9050 (2020)	148
Tabela 4 - Residencial Pequis (MG): análise do comércio e serviços (2024)	149
Tabela 5 - Residencial Pequis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2024).....	151
Tabela 6 - Residencial Pequis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria órgãos públicos (2024)	153
Tabela 7 - Residencial Pequis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria espaços públicos (2024)	154
Tabela 8 - Transporte público: Linhas A 836 Terminal Canaã - Residencial Pequis e A 839 Terminal Canaã - Residencial Pequis (Via Lago Azul)	155

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Pessoas com Deficiência com Renda Mensal entre $\frac{1}{2}$ e 1 Salário Mínimo	40
Mapa 2 – Localização do município de Uberlândia e dos estado de Minas Gerais/Brasil.....	67
Mapa 3 – Localização dos loteamentos ZEIS I no Residencial Pequís.....	92
Mapa 4 – Equipamentos urbanos do bairro Residencial Pequís.....	107

LISTA DE FLUXOGRAMA

Fluxograma 1 - Marcos históricos relevantes na construção do movimento das Pessoas com Deficiência ao longo dos anos no contexto mundial.....	53
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica

BNH - Banco Nacional de Habitação

BPC – Benefício de Prestação Continuada

CCAU - Centro Educacional Professor Amenaí Matos Neto

CEF- Caixa Econômica Federal

CEP – Código de Endereçamento Postal

CESUR - Comissão Técnica de Estruturação Urbana

CDPD - Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência

COHABs - Companhias Habitacionais

CORDE - Coordenadoria dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência

CONADE – Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência

CRAS - Centro de Referência de Assistência Social

EMEI - Escola Municipal de Educação Infantil

ENAP - Escola Nacional de Administração Pública

EO - Entidade Organizadora

ESF – Estratégia de Saúde da Família

FAR - Fundo de Arrendamento Residencial

FCP – Fundação Casa Popular

FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

LBI - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

LGBTQIA+ - Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transexuais, Queer, Intersexuais, Assexuais e outras identidades de gênero e orientações sexuais

MG – Minas Gerais

NAICA – Núcleo de Apoio Integral à Criança e ao Adolescente

NBR - Norma Brasileira

ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

OMS – Organização Mundial da Saúde

ONU - Organização das Nações Unidas

OPR – Oferta Pública de Recursos

PcDs - Pessoas com Deficiência

PLANMOB – Plano de Mobilidade Urbana

PLANHAB - Plano Nacional de Habitação

PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

PNAS – Política Nacional de Assistência Social

PNHR - Programa Nacional de Habitação Rural

SBPE - Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo

SFH - Sistema Financeiro de Habitação e Urbanismo

SIT – Sistema Integrado de Transporte

SUS – Sistema Único de Saúde

UBS – Unidade Básica de Saúde

UBSF - Unidade Básica de Saúde da Família

ZEIS - Zona Especial de Interesse Social

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1 DINÂMICA URBANA: A CIDADE EM MOVIMENTO.....	29
1.1 Inclusão Social e o Contexto Histórico da Acessibilidade e da Modalidade Urbana...	33
1.2 Impactos das Condições Sociais na Acessibilidade das Pessoas com Deficiência	37
1.3 Os estudos sobre mobilidade urbana e a evolução de seu conceito.....	41
1.4 A importância do Desenho Universal para a sociedade	45
1.5 As Pessoas com Deficiência: os avanços históricos na sociedade	49
1.6 O planejamento urbano e o Programa Minha Casa Minha Vida	54
1.7 O papel do Estado e do Banco Nacional de Habitação (BNH) na garantia da moradia digna para todos	55
2 O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA E A DINÂMICA DE EXPANSÃO URBANA EM UBERLÂNDIA	64
2.1 Uberlândia e a produção do espaço urbano	66
2.2 O papel do plano diretor para a construção de uma cidade para todos.....	68
2.3 A questão habitacional no Brasil: desafios da justiça social e espacial.....	75
2.4 A dinâmica espacial e histórica dos conjuntos habitacionais em Uberlândia	78
2.5 Acessibilidade e Planejamento Urbano no Residencial Pequis: um estudo de caso	83
2.6 A caracterização do Residencial Pequis no contexto da cidade de Uberlândia – MG e do Programa Minha Casa Minha Vida	84
2.7 A Condição da Acessibilidade e Mobilidade Urbana para Pessoas com Deficiência no Residencial Pequis	95
3 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O ACESSO AOS EQUIPAMENTOS URBANOS NO RESIDENCIAL PEQUIS	98
3.1 Precariedade urbana e exclusão social no Residencial Pequis	99
3.1.1 Descrição das etapas	100
3.2 Equipamentos urbanos e espaços públicos no Residencial Pequis: acessibilidade ou exclusão	102
3.3 A Unidade de Saúde do Residencial Pequis	106
3.4 A função social da escola e a realidade educacional no Residencial Pequis.....	110
3.5 CRAS e NAICA como espaços de cuidado, cidadania e promoção de direitos no Residencial Pequis	112
3.6 Condições do comércio e dos serviços no Residencial Pequis.....	114

3.7	Infraestrutura viária e iluminação pública no Residencial Pequis	120
3.8	O transporte público no Residencial Pequis	123
3.4	Instituições religiosas e acessibilidade no Residencial Pequis	131
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	133
	REFERÊNCIAS.....	139
	APÊNDICE A – NÍVEL DE ACESSIBILIDADE DO RESIDENCIAL PEQUIS	
	EM UBERLÂNDIA-MG.....	144

INTRODUÇÃO

Por muitos anos, a acessibilidade e a mobilidade urbana foram questões deixadas à margem nas discussões sobre o planejamento das cidades contemporâneas. A falta de políticas públicas eficazes e de uma abordagem inclusiva na elaboração dos espaços urbanos contribuiu para a invisibilidade das necessidades de grupos vulneráveis, especialmente das Pessoas com Deficiência. O processo de urbanização acelerada, juntado a um planejamento que priorizou quase exclusivamente as demandas econômicas e o fluxo de veículos motorizados, desconsiderou as barreiras enfrentadas diariamente por aqueles que dependem de uma infraestrutura acessível para exercer seus direitos de cidadania de forma plena.

A acessibilidade e a mobilidade urbana são temas que por muitos anos foram invisibilizados pela sociedade nas cidades contemporâneas. Conforme argumenta Gehl (2013), o espaço urbano deve ser projetado para atender às necessidades de todos os cidadãos, independentemente de suas condições físicas, promovendo a interação social e o acesso democrático aos serviços e equipamentos urbanos. No entanto, na realidade das cidades brasileiras, as Pessoas com Deficiência (PcD) enfrentam inúmeras barreiras arquitetônicas e urbanísticas que dificultam sua mobilidade e limitam seu direito de acessar plenamente os espaços públicos.

A acessibilidade, segundo Cambiaghi (2010), refere-se à eliminação de barreiras físicas, comunicacionais e atitudinais que impedem o pleno uso do espaço urbano por Pessoas com Deficiência, garantindo que todos possam circular, utilizar e participar da vida na cidade em condições de igualdade. Nesse sentido, a mobilidade urbana deve ser pensada não apenas como uma questão de infraestrutura, mas como um direito que assegura o acesso a bens e serviços fundamentais, como saúde, educação, lazer e transporte público.

A acessibilidade deve assegurar que todos os indivíduos, independentemente de suas condições físicas ou cognitivas, possam circular, utilizar e participar das atividades diárias no espaço urbano de forma igualitária. Para tanto, é essencial que as cidades sejam planejadas de maneira inclusiva, garantindo que todos tenham acesso aos serviços essenciais, como saúde, educação, lazer e transporte público. Esse planejamento precisa assegurar uma distribuição equitativa e acessível dos serviços a toda a população, evitando que grupos específicos, como as Pessoas com Deficiência, sejam marginalizados ou excluídos das oportunidades proporcionadas pela cidade.

Villaça (2005) aponta que as cidades brasileiras, historicamente, foram construídas com base em modelos de urbanização excludentes, onde a lógica do desenvolvimento urbano

prioriza os interesses de grupos econômicos em detrimento da qualidade de vida da população mais vulnerável, incluindo as Pessoas com Deficiência. Isso se reflete em uma malha urbana que muitas vezes não contempla a diversidade de necessidades e corpos, tornando-se um ambiente hostil para aqueles que dependem de uma infraestrutura acessível para sua mobilidade.

No contexto de bairros periféricos e conjuntos habitacionais, como o Residencial Pequim em Uberlândia (MG), essa problemática se intensifica. Habitações populares, como as do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), apesar de representarem um avanço no acesso à moradia, nem sempre são acompanhadas de uma infraestrutura urbana adequada que atenda às normas de acessibilidade, como a ABNT NBR 9050, que regulam o design de espaços acessíveis em edificações e equipamentos públicos. Assim, a expansão urbana, sem a devida consideração das necessidades das Pessoas com Deficiência, pode ampliar as desigualdades de acesso aos serviços e à mobilidade, conforme destacado por Ribeiro (2017).

A análise da acessibilidade urbana, portanto, demanda uma abordagem geográfica que considere as dinâmicas espaciais e sociais da cidade. Segundo Sposito (2018), o espaço urbano é uma construção social que reflete e reproduz as relações de poder e desigualdade, e a exclusão das Pessoas com Deficiência do uso pleno da cidade é um reflexo dessa estrutura. A falta de acessibilidade nos transportes públicos, calçadas inadequadas, a ausência de sinalização e mobiliário urbano adaptado são exemplos de como as cidades falham em incluir a diversidade de seus habitantes.

Além disso, o debate sobre acessibilidade está intrinsecamente relacionado ao direito à cidade, conceito desenvolvido por Lefebvre (1968), que defende que todos os cidadãos têm o direito de participar ativamente na construção e transformação do espaço urbano. Para as Pessoas com Deficiência, o direito à cidade só se concretiza quando as barreiras que limitam sua mobilidade são removidas, permitindo que usufruam do espaço urbano de maneira plena e independente.

No contexto das Pessoas com Deficiência (PcD), o direito à cidade só pode ser efetivado quando as barreiras físicas, arquitetônicas, comunicacionais e atitudinais que limitam sua mobilidade são removidas.

Sasaki (2006), expande a compreensão do tema ao destacar que a acessibilidade não se limita à remoção de barreiras físicas, mas também envolve ajustes comunicacionais e atitudinais. Para o autor, a acessibilidade plena só é alcançada quando todas as pessoas têm acesso garantido a ambientes, produtos, serviços e informações, independentemente de suas condições físicas, sensoriais ou cognitivas. Dessa forma, a acessibilidade se configura como um direito

fundamental, cuja ausência perpetua desigualdades e exclui as Pessoas com Deficiência (PcD) da vida urbana.

Embora as barreiras físicas e arquitetônicas, como a falta de rampas, calçadas irregulares e a ausência de elevadores, sejam as mais visíveis e frequentemente discutidas no planejamento urbano, Sasaki (2006) aponta que as barreiras comunicacionais e atitudinais são igualmente prejudiciais. Barreiras comunicacionais incluem a falta de sinalização adequada, informações em formatos acessíveis (como braille ou audiodescrição) e a ausência de intérpretes de Libras (Língua Brasileira de Sinais) em espaços públicos. As barreiras atitudinais, por sua vez, referem-se a preconceitos e atitudes discriminatórias que marginalizam as PcD, frequentemente desconsiderando sua autonomia e capacidade de participação ativa na sociedade.

A remoção dessas barreiras, conforme Sasaki (2006), é essencial para a plena realização do direito à cidade pelas PcD. Esse processo exige um esforço coordenado entre governos, sociedade civil e instituições públicas e privadas, que devem adotar políticas e práticas inclusivas. A legislação brasileira, como a Lei Brasileira de Inclusão (LBI) e a ABNT NBR 9050, que regulamenta a acessibilidade em edificações e espaços públicos, fornece uma base legal importante para a promoção da inclusão. No entanto, a efetivação dessas normas enfrenta desafios, especialmente em áreas urbanas periféricas, onde o planejamento urbano frequentemente ignora as necessidades específicas das Pessoas com Deficiência.

Sasaki (2006) também argumenta que a inclusão social das Pessoas com Deficiência só será efetiva quando o conceito de acessibilidade for compreendido e aplicado de maneira abrangente em todas as esferas da vida social e urbana. A mobilidade urbana, por exemplo, não deve ser vista meramente como um meio de deslocamento, mas como um direito que garante a autonomia e a participação das Pessoas com Deficiência na vida da cidade. Assim, a acessibilidade deve ser abordada de forma holística, integrando infraestrutura, comunicação e atitudes inclusivas, para permitir que as Pessoas com Deficiência usufruam do espaço urbano de maneira plena, alinhando-se ao conceito de direito à cidade de Lefebvre (1968).

O interesse por esta temática advém da observação das discrepâncias entre o planejamento urbano e a realidade vivida por Pessoas com Deficiência na cidade de Uberlândia, principalmente no que tange a pessoas de baixa renda, tanto no acesso a serviços essenciais quanto na utilização de espaços públicos. A acessibilidade, frequentemente negligenciada, é um aspecto fundamental para assegurar a equidade e a inclusão social. Assim, a análise das condições de acessibilidade no Residencial Pequis é importante não apenas para identificar as limitações estruturais existentes, mas também para propor soluções que promovam a inclusão.

A justificativa para esta pesquisa reside na necessidade de aprofundar as investigações geográficas sobre a realidade das Pessoas com Deficiência (PcD) no contexto urbano de Uberlândia, particularmente no que concerne às condições de acessibilidade e mobilidade urbana. Embora avanços legislativos em âmbito nacional, como a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), tenham ampliado a garantia de direitos fundamentais para esse grupo, a produção acadêmica na geografia urbana ainda apresenta uma carência de investigações dedicadas às dinâmicas espaciais específicas vivenciadas por essas pessoas em cidades de médio porte como Uberlândia. A ausência de estudos sobre a temática da deficiência no campo do planejamento urbano revela um processo histórico de invisibilização dessas questões. Isso reforça a importância de desenvolver pesquisas que colaborem com a construção de cidades mais justas, inclusivas e acessíveis para todas as pessoas.

O foco no Residencial Pequis é particularmente relevante, pois esse bairro faz parte do processo de expansão urbana de Uberlândia, impulsionado pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Embora o programa tenha ampliado o acesso à moradia para a população de baixa renda, ele também acarretou desafios consideráveis relacionados à integração espacial e à garantia de acessibilidade.

Embora a expansão urbana seja um processo necessário, ela tem gerado impactos que podem resultar na marginalização e exclusão das Pessoas com Deficiência, afastando ainda mais esse grupo do acesso efetivo aos serviços e espaços da cidade. A escassez de estudos que analisem, de forma específica, como essas transformações afetam a mobilidade e a acessibilidade de moradores com deficiência no Residencial Pequis evidencia uma lacuna importante. Esta pesquisa busca justamente contribuir para o enfrentamento dessa desigualdade, ao oferecer subsídios para o aprimoramento das políticas públicas de inclusão e para a construção de uma cidade para todos.

A metodologia dessa pesquisa pautou-se em uma abordagem qualitativa, com enfoque na investigação e análise dos conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana aplicados ao Residencial Pequis, em Uberlândia (MG). O caminho metodológico desenvolvido organizou-se em três etapas: levantamento bibliográfico, pesquisa documental e pesquisa de campo *in loco*, integrando dados teóricos e empíricos para uma análise aprofundada das condições enfrentadas pelas Pessoas com Deficiência deste bairro.

A primeira etapa, levantamento bibliográfico, consistiu na leitura e análise crítica de teses, dissertações, artigos científicos e relatórios oficiais publicados por instituições de pesquisa e órgãos públicos. Ao realizar essa pesquisa bibliográfica adotou-se como principal intuito identificar transformações nas dinâmicas espaciais que impactaram a acessibilidade e a

mobilidade urbana das Pessoas com Deficiência no contexto do Residencial Pequis. Assim, conceitos como espaço urbano, acessibilidade, mobilidade urbana, Pessoas com Deficiência e habitação, foram avaliados à luz de diversos autores da Geografia Urbana, como Villaça (2005), Sposito (2018), e estudos de acessibilidade como Cambiaghi (2010) e Ribeiro (2017).

Na segunda etapa, foi realizada a pesquisa documental, que consistirá na coleta e análise de dados secundários oriundos sites especializados e bases de dados governamentais. Tendo em vista que a presente pesquisa considera a escala intraurbana, volta-se para um bairro de Uberlândia, alguns dados serão extraídos do portal da Prefeitura Municipal de Uberlândia, e também de entidades que atuam na promoção dos direitos das Pessoas com Deficiência. A pesquisa documental é essencial para a obtenção de informações sobre a evolução da infraestrutura urbana na cidade, transformações ocorridas ao longo do tempo e medidas adotadas para melhorar a acessibilidade e a mobilidade locais.

A terceira etapa refere-se à pesquisa de campo *in loco*, fundamental para a avaliação prática da acessibilidade e mobilidade no bairro estudado. A coleta de dados foi realizada por meio de observações diretas, medições e registro iconográfico, buscando identificar as principais barreiras arquitetônicas e urbanísticas enfrentadas pelos moradores com deficiência. Serão averiguados equipamentos urbanos como escolas, postos de saúde, praças, creches e pontos de transporte público. Nesse sentido, espera-se certificar se esses equipamentos estão em conformidade com as normas técnicas, como a ABNT NBR 9050, que regula a acessibilidade nos espaços públicos e edificações.

A metodologia do trabalho de campo no Residencial Pequis foi estruturada ao longo de cinco meses, com visitas realizadas em diferentes períodos do dia, visando abranger uma análise mais completa das condições urbanas e sociais do bairro (Quadro 1).

Quadro 1 - Periodização do Trabalho de Campo realizado no Residencial Pequís

Mês	Período Realizado	Áreas analisadas	Objetivo específico
Agosto	Manhã, tarde e noite	Comercio e serviços. Avenida principal, ruas adjacentes.	Análise da dinâmica socioespacial inicial do bairro e a acessibilidade e mobilidade urbana.
Setembro	Manhã e tarde	Escolas Equipamentos urbanos CRAS NAICA	Análise da acessibilidade e mobilidade urbana de acordo com as diretrizes da ABNT - NBR 9050.
Outubro	Manhã, Tarde e noite	Habitações PMCMV Pontos de ônibus Terminal Canaã Transporte público	Análise das condições das casas entregues a moradores com deficiência. Mapeamento das condições de transporte e iluminação nas vias principais. Análise da acessibilidade e mobilidade urbana de acordo com as diretrizes da ABNT - NBR 9050.
Novembro	Manhã e tarde	Avenida principal e ruas adjacentes. Saúde - UBS (Unidade Básica de Saúde) e órgãos públicos	Mapear as condições de transporte e iluminação nas vias principais.
Dezembro	Manhã e tarde	Equipamentos urbanos	Avaliação das condições e ausência de equipamentos urbanos.

Elaborado por Silva (2024)

No mês de agosto os levantamentos ocorreram nos períodos da manhã, tarde e noite, com foco na análise da dinâmica socioespacial inicial do bairro, observando aspectos do comércio, serviços, mobilidade urbana e infraestrutura das vias principais e adjacentes. Esse primeiro contato permitiu um entendimento geral das condições do local.

No mês de setembro, as atividades foram concentradas nos períodos da manhã e tarde, com ênfase na avaliação das condições de acessibilidade e mobilidade urbana, especialmente em equipamentos públicos como escolas, CRAS (Centro de Referência de Assistência Social) e NAICA (Núcleo de Atendimento Integrado à Criança e ao Adolescente). A análise foi realizada com base nas diretrizes da ABNT NBR 9050, que estabelece normas de acessibilidade.

Em outubro, o levantamento foi mais abrangente, ocorrendo nos três períodos do dia (manhã, tarde e noite). O foco principal foi a habitação, incluindo moradias vinculadas a programas como o PMCMV (Programa Minha Casa Minha Vida), além da infraestrutura relacionada ao transporte público, como pontos de ônibus e o terminal do Canaã. Buscou-se mapear as dificuldades de mobilidade dos moradores, identificando a presença de barreiras urbanísticas e analisando o transporte público disponível na região.

No mês de novembro, as visitas voltaram a ser realizadas apenas nos períodos da manhã e tarde. O objetivo foi aprofundar a análise das condições das vias principais e adjacentes, bem como da infraestrutura de saúde, considerando a Unidade Básica de Saúde (UBS) do bairro. Essa etapa possibilitou um mapeamento mais detalhado das condições de circulação e acessibilidade no entorno dessas estruturas essenciais.

Por fim, em dezembro, o trabalho de campo focou na avaliação das condições de acessibilidade dos equipamentos urbanos do bairro. As visitas ocorreram durante a manhã e a tarde, visando identificar possíveis melhorias e apontar problemas estruturais que dificultam o acesso da população a esses espaços.

A integração dessas três etapas possibilitou a articulação entre teoria e prática, revelando não apenas as contradições entre os discursos institucionais e a realidade urbana, mas também as múltiplas barreiras que comprometem o exercício pleno da cidadania pelas Pessoas com Deficiência no Residencial Pequis.

A presente pesquisa tem como objetivo geral analisar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana das Pessoas com deficiência no Residencial Pequis, situado em Uberlândia, MG, com enfoque nas habitações entregues pelo programa Minha Casa Minha Vida e análise dos equipamentos urbanos e como tem se dado a mobilidade dentro do bairro. Este objetivo se insere em uma discussão mais ampla sobre a inclusão social e o direito à cidade, abordando a

acessibilidade como um componente central para garantir a qualidade de vida e a participação plena das pessoas com deficiência no ambiente urbano.

Entre os objetivos específicos da pesquisa, destaca-se a análise das condições de acessibilidade dos equipamentos urbanos do bairro, tais como escolas, creches, praças, calçadas, postos de saúde e o sistema de transporte público. Quando planejados e executados em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade, esses equipamentos desempenham papel essencial na vida das Pessoas com Deficiência, pois garantem o acesso a serviços fundamentais, como educação, saúde e lazer, além de promoverem a inclusão social e a equidade no uso dos espaços coletivos. A relevância da acessibilidade nesses locais ultrapassa a mera adequação física: trata-se de um requisito indispensável para assegurar que as Pessoas com Deficiência exerçam plenamente seus direitos, livres de barreiras que restrinjam sua autonomia e participação na vida comunitária.

As tabelas (Apêndice A) elaboradas para avaliar o nível de acessibilidade no Residencial Pequís, em 2024, propõe uma análise detalhada de aspectos essenciais para compreender as condições de vida das Pessoas com Deficiência que residem no bairro Residencial Pequís em Uberlândia – MG. As tabelas têm como base o trabalho de tese da Nádia Cristina dos Santos Sudário (2017), a referente pesquisa da autora buscou analisar o nível de mobilidade e acessibilidade em pequenas cidades população inferior à 20.000 habitantes, essas cidades foram: Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis.

O presente estudo concentra-se na análise dos equipamentos urbanos presentes no bairro, com destaque para as moradias entregues pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em 2014, a oferta de comércio e serviços, a disponibilidade de unidades de saúde, a atuação de órgãos públicos e organizações religiosas, bem como o acesso a espaços públicos e a qualidade do transporte coletivo. Neste contexto, o Terminal Canaã, principal ponto de conexão do sistema de ônibus local, desempenha um papel central na mobilidade dos moradores.

Esses equipamentos urbanos representam diferentes dimensões que impactam diretamente a qualidade de vida e a acessibilidade urbana, sendo essenciais para uma análise abrangente do espaço urbano. A avaliação das moradias entregues pelo PMCMV não se restringe à quantidade e qualidade das construções, mas inclui também a verificação do atendimento às normas de acessibilidade para Pessoas com Deficiência.

A oferta de comércio, serviços e espaços de convivência em bairros periféricos tem uma função essencial na organização da vida urbana. Esses elementos não apenas promovem melhorias na qualidade de vida, mas também são instrumentos de inclusão social e autonomia

para as comunidades locais. Santos (2008) afirma que, o espaço urbano é o resultado de relações sociais mediadas pelo uso de infraestrutura e serviços que atendem às demandas da população. Ao proporcionar acesso a produtos básicos, atividades de lazer e serviços essenciais, essas iniciativas ajudam a diminuir as desigualdades sociais e econômicas.

O comércio e os serviços desempenham um papel estratégico no cotidiano dos moradores, pois garantem o acesso a bens de consumo, alimentação, lazer e, em muitos casos, oportunidades de emprego. Gehl (2013) destaca que, a organização funcional e acessível desses elementos pode reduzir significativamente a necessidade de deslocamentos longos e onerosos, melhorando a dinâmica urbana local.

A análise da saúde, por sua vez, deve considerar a proximidade e a eficiência de equipamentos como hospitais, unidades básicas de saúde e postos de atendimento. Esses serviços são essenciais para o bem-estar e a qualidade de vida dos moradores, como também reforçam o direito universal à saúde, apontado por Castellanos (1997) como um elemento central no planejamento urbano.

As instituições públicas e organizações religiosas exercem papéis complementares e significativos na promoção da inclusão social e no acesso a direitos fundamentais, especificamente em contextos urbanos periféricos, tal qual o Residencial Pequis. Os órgãos públicos, ao desempenharem funções administrativas e burocráticas, garantem a execução de políticas públicas e a oferta de serviços essenciais, como saúde, educação e assistência social. Esse suporte contribui para a redução de desigualdades e para a promoção da cidadania, assegurando que direitos tais como acesso à saúde, educação e saneamento básico sejam acessíveis a todos os moradores.

Por outro lado, as organizações religiosas frequentemente se destacam como espaços de acolhimento e apoio, funcionando como uma extensão das redes de proteção social. Estas instituições oferecem, além de suporte espiritual, serviços comunitários que vão desde assistência emergencial a ações educativas e culturais. Tal dinâmica reforça a importância das igrejas e outros espaços religiosos como agentes de fortalecimento comunitário e criação de redes de solidariedade.

O transporte público, incluindo seus terminais, é essencial para averiguar o nível de mobilidade urbana em qualquer área. Sua qualidade e acessibilidade são indicadores diretos de como a cidade promove a inclusão e o deslocamento seguro para todos os cidadãos. De acordo com Diniz, Barbosa e Santos (2009), a acessibilidade no transporte público é um componente central de uma abordagem mais ampla para garantir a mobilidade urbana universal. Essa

perspectiva assegura que as necessidades de todos os usuários, independentemente de suas limitações físicas, sejam atendidas, reforçando o princípio de igualdade no direito à cidade.

Entre os elementos obrigatórios de acessibilidade estão itens como cintos de segurança para estabilizar cadeiras de rodas, alças de apoio, rampas e sinalização adequada. Esses recursos não apenas aumentam a segurança, mas também oferecem maior autonomia aos usuários com mobilidade reduzida. Segundo Vasconcellos (2012), a acessibilidade no transporte público é uma condição essencial para a promoção de equidade social, pois permite que todas as pessoas participem ativamente das dinâmicas econômicas, sociais e culturais da cidade.

Além disso, a eficiência e acessibilidade dos sistemas de transporte público refletem a conectividade do local com outras regiões e seu compromisso com metas de inclusão e sustentabilidade. Conforme Gehl (2013), sistemas de transporte bem planejados e acessíveis não apenas facilitam a mobilidade urbana, mas também promovem o desenvolvimento sustentável ao reduzir a dependência de veículos privados e melhorar a qualidade ambiental das cidades.

A acessibilidade e a eficiência do transporte público representam muito mais do que a capacidade técnica de um sistema urbano; elas refletem os valores e as prioridades de uma gestão municipal comprometida com a inclusão social, a sustentabilidade e a cidadania. Em um contexto em que a mobilidade urbana desempenha papel essencial na integração dos indivíduos à vida econômica, social e cultural, a qualidade do transporte público se torna um indicador direto de como a cidade lida com as necessidades da população, especialmente das Pessoas com Deficiência de baixa renda, que, em sua maioria das vezes dependem exclusivamente desse meio de deslocamento.

Dessa forma, a tabela intitulada como “Nível de acessibilidade do Residencial Pequis em Uberlândia – MG” que foi apresentada no 3º capítulo permite identificar o as condições de acessibilidade no Residencial Pequis evidenciando assim a verdadeira realidade do bairro em relação a acessibilidade e mobilidade urbana das Pessoas com Deficiência através dos respectivos seguimentos: moradias das Pessoas com Deficiência entregues pelo PMCMV; comércio e serviços, saúde, órgãos públicos e organizações religiosas, espaços públicos e transporte público.

Outro aspecto importante a ser analisado são as habitações entregues pelo programa Minha Casa Minha Vida. A pesquisa buscará verificar se essas casas foram projetadas e construídas de acordo com as normas técnicas de acessibilidade, o que incluía adaptação de portas e corredores para cadeirantes, a instalação de rampas de acesso e adequação dos banheiros. A conformidade dessas unidades habitacionais com os requisitos de acessibilidade

é fundamental para garantir que as Pessoas com Deficiência possam desfrutar de uma vida independente e segura dentro de suas próprias residências.

As diretrizes da ABNT NBR 9050 estabelecem parâmetros técnicos para a adaptação de portas, corredores, rampas e banheiros, garantindo que essas estruturas atendam às necessidades específicas das Pessoas com Deficiência. A largura das portas e corredores deve ser suficiente para permitir a passagem de cadeiras de rodas, enquanto as rampas de acesso precisam ter inclinações e dimensões adequadas para garantir a segurança e a mobilidade dos usuários. Além disso, os banheiros devem ser projetados com adaptações que permitam o uso seguro e confortável, como barras de apoio e espaço suficiente para manobras (ABNT NBR 9050, 2015).

Cambiaghi (2010) reforça que, a acessibilidade nas habitações é uma questão de direitos humanos e deve ser considerada desde o planejamento até a execução dos projetos habitacionais. Segundo o autor, a ausência de conformidade com as normas de acessibilidade em projetos habitacionais pode resultar em ambientes que não oferecem as condições necessárias para a autonomia e segurança das PcD. Assim, a análise das habitações do PMCMV deve considerar se esses requisitos foram integralmente atendidos para assegurar uma vivência digna e inclusiva.

A Lei Brasileira de Inclusão (LBI), sancionada em 2015, também estabelece diretrizes para a acessibilidade em edificações e habitações, promovendo a inclusão social das PcD (Brasil, 2015). Segundo Sasaki (2006), a implementação dessas diretrizes é fundamental para que as PcD possam usufruir de uma vida plena e independente. A conformidade com as normas de acessibilidade não só facilita a mobilidade dentro da residência, mas também contribui para a autonomia e a segurança dos moradores.

Organizações internacionais, como as Nações Unidas (ONU) e a Organização Mundial da Saúde (OMS), têm desempenhado um papel importante na promoção da acessibilidade e inclusão urbana, enfatizando a necessidade de adaptar os espaços urbanos para garantir a participação plena de todos os indivíduos, independentemente de suas condições físicas. A importância dessas diretrizes se reflete na busca global por uma sociedade mais equitativa e inclusiva, onde as barreiras físicas e sociais são eliminadas para assegurar a igualdade de oportunidades.

Os resultados esperados desta pesquisa têm como objetivo oferecer uma visão abrangente das condições de acessibilidade e mobilidade urbana no Residencial Pequis, em Uberlândia (MG), com o intuito de identificar áreas que necessitam de melhorias para os moradores com deficiência. A análise das condições atuais do bairro deverá destacar as principais barreiras físicas e logísticas enfrentadas por este grupo, fornecendo uma avaliação

crítica sobre a conformidade das infraestruturas habitacionais e dos equipamentos urbanos com as normas de acessibilidade vigentes.

Espera-se que a dissertação mostre não apenas as carências na infraestrutura, como a adequação das calçadas, rampas, sinalização e transporte público, mas também as falhas nas políticas públicas que influenciam a mobilidade e a integração social das Pessoas com Deficiência. Os dados obtidos devem permitir a formulação de recomendações práticas e o desenvolvimento de estratégias de intervenção que busquem melhorar a acessibilidade e a mobilidade dentro do Residencial Pequis.

Logo, a dissertação sobre as condições de acessibilidade e mobilidade urbana para Pessoas com Deficiência no Residencial Pequis, em Uberlândia (MG) é de significativa importância, não apenas pela garantia de direitos fundamentais, mas também pela relevância no contexto do planejamento urbano inclusivo. A análise dessas condições é fundamental para a promoção de uma cidade mais equitativa, que atenda às necessidades de todos os seus habitantes, especialmente os grupos historicamente marginalizados.

CAPÍTULO 1

DINÂMICA URBANA: A CIDADE EM MOVIMENTO

O rápido processo de urbanização, típico das cidades brasileiras, especialmente nas grandes metrópoles, tem gerado uma crescente complexidade na oferta de serviços de transporte para atender às necessidades da população. A cidade está em constante processo de produção e reprodução. A dinâmica urbana é marcada por sua natureza processual e adaptativa, sendo continuamente moldada pelas ações e interações dos agentes sociais no decorrer do tempo.

Esse processo de urbanização causou um rápido crescimento da cidade, impactando em sua infraestrutura, gerando assim uma base inadequada à locomoção de Pessoas com Deficiência física e mobilidade reduzida em muitas regiões da cidade. Isso é resultado da falta de planejamento que busque solucionar os problemas pertinentes a mobilidade e acessibilidade urbana em locais públicos e privados. Apresentando desafios significativos no que diz respeito à disponibilidade de moradia, sistemas de transporte e outras infraestruturas e serviços essenciais.

A cidade desempenha um papel fundamental na geração das interações que ocorrem no espaço urbano, sendo nela que se evidencia de maneira acentuada a concretização do capital, gerando disparidades e segmentos urbanos que moldam as relações sociais dentro do contexto do sistema capitalista. Essas relações estabelecidas não se manifestam de maneira uniforme, uma vez que os sistemas urbanos possuem suas próprias características distintas.

A cidade emerge como um componente fundamental no processo de configuração do espaço urbano, sendo por meio das atividades realizadas nela que se delineiam as formas (estrutura) e as funções presentes nesse estrato espacial.

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo, agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.) com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto (Lefebvre, 1968, p. 51).

Pode-se compreender que, a cidade é um espaço físico e social que está intrinsecamente ligada à sociedade. A cidade constitui uma realidade em constante transformação essas são, sociais, políticas, econômicas e históricas que ocorrem na sociedade. Assim, a cidade é uma entidade dinâmica, moldada por elementos constituintes, como o campo, a agricultura e os poderes políticos e estatais. Logo, a cidade se transforma à medida que a sociedade se modifica.

Por outro lado, o urbano pode ser entendido como o conjunto de relações sociais, culturais e econômicas que ocorrem dentro desse espaço chamado cidade. O urbano vai além

da simples delimitação geográfica, referindo-se ao modo de vida, às interações e às dinâmicas sociais que acontecem na cidade.

Segundo Santos (1979), a cidade não existe isoladamente, essa está interconectada com a sociedade em geral. Isso implica que as dinâmicas sociais, culturais, econômicas e políticas da sociedade influenciam diretamente o desenvolvimento e a evolução da cidade. É afetada por diversos aspectos, como sua estrutura física e organizacional, suas atividades econômicas (como a agricultura), bem como seu papel em questões de poder (tanto ofensivo quanto defensivo), política e administração.

Logo, entende-se, que, se a cidade está intrinsecamente conectada à sociedade e é afetada por suas mudanças, então é razoável esperar que a cidade também mude em resposta a essas transformações sociais. Isso implica que as mudanças na sociedade, sejam elas econômicas, políticas, culturais ou tecnológicas, terão reflexos na forma como a cidade é estruturada, operada e percebida.

De acordo com Santos (1994) é necessário a distinção entre o urbano e a cidade. Segundo o autor o urbano é frequentemente abstrato, externo, e a cidade é o particular, o concreto, o interno. É na cidade onde se expressa os contornos e efeitos da globalização. É nela que se evidencia e se diferencia as escalas globais e locais de tempo e espaço.

Santos (1994) afirma que:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma. (Santos, 1994, p. 51).

O espaço urbano é objeto de estudo de inúmeros autores no campo da Geografia, sendo que cada um oferece uma interpretação própria e distinta acerca de sua definição e características.

Para Corrêa (1989):

[...] o espaço urbano é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos e não um mercado indivisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção e dos conflitos de classe que dela emergem (Corrêa, 1989, p. 11).

Corrêa (2012) propõe uma visão crítica da espacialidade urbana, que transcende a mera noção de um receptáculo passivo das ações humanas. O autor argumenta que o espaço urbano

é uma coprodução dinâmica e contínua entre diversos agentes, que simultaneamente o produzem e consomem.

O espaço urbano não é fruto do acaso nem uma estrutura fixa; trata-se de uma construção social dinâmica, moldada pelas relações, práticas e interesses dos diferentes agentes que o ocupam e transformam. Ele é moldado ao longo do tempo por ações deliberadas de diversos agentes sociais que estão envolvidos na produção e consumo desse espaço. Esses agentes são indivíduos ou grupos concretos, e não simples forças abstratas do mercado ou processos aleatórios que agem sobre um espaço sem características específicas.

O urbano se distingue da cidade precisamente porque ele aparece e se manifesta no curso da explosão da cidade, mas ele permite reconsiderar e mesmo compreender certos aspectos dela que passaram despercebidos durante muito tempo: a centralidade, o espaço como lugar do encontro, a monumentalidade, etc (Lefebvre, 2008, p. 84)

Lefebvre (2008) afirma que, compreender o 'urbano' como forma pressupõe a simultaneidade de múltiplas dimensões, abrangendo pessoas, símbolos e objetos em constante interação. A reunião e a coexistência desses elementos são consideradas essenciais. Assim, o urbano é concebido como um processo dinâmico, constantemente em evolução, representando um estado de transformação contínua. Ele é caracterizado como um tornar-se, um modo de vida em constante mutação, e integra a ideia de que o espaço é tanto um produto quanto um produtor desse fenômeno em constante movimento.

Segundo Milton Santos (1994) a cidade é o particular, o concreto e o interno e ao mesmo tempo, uma região e um lugar, lugar da educação e da reeducação. É essa heterogeneidade de formas, mas subordinada a um movimento global. As formas, de que fala o autor, são os resíduos de estruturas que se fizeram presentes no passado. As cidades são voláteis, se organizam e desorganizam de acordo com suas funções. Portanto, a história de uma cidade se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar.

Lefebvre (1968) destaca que, a cidade é espaço socialmente produzido, resultado da luta de classes e das relações de poder. A cidade é o palco onde se desenrolam as dinâmicas de acessibilidade e mobilidade urbana. A forma como a cidade é planejada, construída e gerida determina as condições de acesso e deslocamento dos cidadãos.

Pode-se entender a cidade pela definição de Carlos (2017):

Se de um lado a cidade é expressão e condição para a reprodução do capitalismo no âmbito social, econômico ou político produzindo o espaço, ela é, ao mesmo tempo, forma de apropriação, modo de pensar e de sentir, constituindo-se enquanto prática socioespacial. Desse modo, a cidade também se constitui enquanto modo de vida; modo como as necessidades da reprodução invadem, conflituosamente, a esfera da reprodução da vida, redefinindo-a. (Carlos, 2017, p. 13)

Entende-se que, a cidade também é um espaço de apropriação simbólica e prática. Não é apenas um local onde ocorrem processos econômicos, mas também uma construção cultural e social, um "modo de pensar e de sentir". A cidade, nesse sentido, se constitui enquanto prática socioespacial, ou seja, as interações sociais, as relações de poder e as formas de apropriação do espaço urbano são moldadas pela maneira como as pessoas vivem e experimentam o espaço.

Chico Science (1994) em sua música denominada de “A cidade”, afirma que,

*“A cidade não para
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce”*

Fazendo uma relação com a música e o que foi apresentado até aqui, é perceptível que as cidades estão em constante crescimento. O crescimento das cidades é impulsionado por diversos fatores, como; como migração rural-urbana, desenvolvimento econômico, e a busca por melhores oportunidades de emprego e serviços. Geograficamente, isso se manifesta na expansão das áreas metropolitanas, a criação de novas infraestruturas, e a transformação de áreas rurais em urbanas.

Quando Science (1994) afirma “o de cima sobe” se refere as classes mais abastadas. Geograficamente falando, as áreas mais abastadas são caracterizadas por uma infraestrutura de qualidade e serviços de qualidade também, tais como: escolas, hospitais e transporte. É necessário observar que, para além da condição econômica, é preciso garantir que esses espaços também sejam acessíveis às Pessoas com Deficiência. Além disso, essas áreas, bairros são arborizados e tem mais opções de lazer. “E o de baixo desce”, reflete a marginalização das pessoas pobres, essas são constantemente empurradas para as periferias e para as margens da cidade. Esse processo de exclusão também tem um impacto sobre as Pessoas com Deficiência, que enfrentam barreiras adicionais devido à falta de acessibilidade nos transportes, edifícios públicos e espaços de lazer. A ausência de políticas inclusivas acentua essa desigualdade.

Além das questões sociais, culturais, raciais, de gênero e de classe, a inclusão das Pessoas com Deficiência é um fator central que influencia como os cidadãos experimentam e interagem com a cidade. Esses aspectos fundamentais vão moldando as experiências, perspectivas e expectativas a respeito da cidade. Logo a cidade para além do que é definida por

diversos autores, ela se torna subjetiva e particular segundo o contexto histórico de cada indivíduo.

1.1 - Inclusão Social e o Contexto Histórico da Acessibilidade e da Mobilidade Urbana

A interseção entre o espaço urbano e a experiência das Pessoas com Deficiência é um tema complexo que merece uma análise aprofundada. Neste contexto, a mobilidade urbana e a acessibilidade surgem para garantir a inclusão e a participação plena dessas pessoas. No entanto, uma abordagem verdadeiramente abrangente vai além da mera consideração da urbanização e da espacialidade, exigindo uma compreensão mais ampla das dinâmicas sociais, políticas e econômicas que moldam o ambiente urbano.

Segundo Geurs e Van Wee (2004), a acessibilidade refere-se à facilidade com que as pessoas conseguem chegar a diferentes partes da cidade e utilizar os serviços disponíveis, como hospitais, escolas, locais de trabalho, áreas de lazer, entre outros. Essa acessibilidade está diretamente relacionada à qualidade da infraestrutura urbana, como o transporte público, calçadas acessíveis, rampas para cadeirantes, e políticas de inclusão que atendam às necessidades de Pessoas com Deficiência (PcD). Garantir uma acessibilidade urbana abrangente é fundamental para promover a equidade e a inclusão social, assegurando que todos os cidadãos, independentemente de suas condições físicas ou cognitivas, tenham acesso aos recursos e oportunidades oferecidos pela cidade. Isso envolve o acesso a habitação, empregos, educação, saúde, lazer e demais serviços, permitindo uma plena participação na vida urbana.

A arquiteta e urbanista Silvana Cambiaghi (2010) afirma que:

[...] a acessibilidade aos ambientes construídos e área urbana surge como atributo imprescindível a uma sociedade que se quer inclusiva, isto é, que planeja que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades. (Cambiaghi, 2010, p. 35).

Nesse contexto, a acessibilidade não se limita apenas à questão física de rampas ou calçadas adaptadas, mas abrange também a adequação de todos os serviços e ambientes urbanos, como transporte público, edificações, sinalização e espaços de lazer. O conceito de inclusão implica a eliminação de barreiras que impedem ou dificultam a participação plena de Pessoas com Deficiência (PcD) e outros grupos vulneráveis, garantindo-lhes igualdade de condições no acesso às oportunidades e recursos da cidade.

A acessibilidade é fundamental para promover a igualdade de participação e a dignidade de todos os cidadãos. Ao remover as barreiras físicas, sociais e atitudinais nos ambientes construídos e urbanos, assegura-se que cada pessoa tenha a liberdade de circular e utilizar os espaços públicos e serviços essenciais.

Sassaki (2010), trata a acessibilidade em seis diferentes dimensões:

- **Arquitetônica:** sem barreiras em ambientes físicos, residenciais, edifícios, espaços urbanos. Inclui questões como rampas de acesso, elevadores, largura das portas, corrimãos, entre outros elementos que possibilitam a locomoção e o uso adequado dos ambientes para Pessoas Com Deficiência
- **Comunicacional:** à acessibilidade que se dá sem barreira na comunicação interpessoal, língua de sinais, escrita incluindo texto em braile. Envolve a garantia de que a comunicação seja acessível a todas as pessoas, independentemente de suas habilidades linguísticas ou sensoriais. Isso inclui a disponibilização de informações em formatos alternativos, como braile, língua de sinais, audiodescrição, entre outros, além da utilização de tecnologias assistivas para facilitar a comunicação e a interação
- **Metodológica:** sem barreiras nos métodos e técnicas de estudos (escolar), de trabalho (profissional) de ação comunitária. Esta dimensão refere-se às práticas e abordagens pedagógicas adotadas nos processos de ensino e aprendizagem.
- **Instrumental:** sem barreiras nos instrumentos utensílios e ferramentas de estudo, de trabalho e recreação. Diz respeito à disponibilidade e adequação de recursos, equipamentos e tecnologias assistivas que possam apoiar as pessoas com deficiência em suas atividades diárias. Isso inclui desde dispositivos simples, como bengalas e óculos, até tecnologias mais avançadas, como softwares de reconhecimento de voz e prótese
- **Programática:** sem barreiras, muitas vezes embutidas em políticas públicas (leis, decretos e portarias). Aborda o papel das políticas públicas, legislação e diretrizes na promoção da acessibilidade e na garantia dos direitos das pessoas com deficiência. Destaca a importância de medidas governamentais e ações afirmativas que visem eliminar barreiras e promover a igualdade de oportunidades em todas as esferas da sociedade.
- **Atitudinal:** acessibilidade sem preconceitos em relação a pessoal em geral. Essa dimensão destaca a importância de promover uma cultura de respeito, empatia e valorização da diversidade, combatendo estereótipos e discriminações que possam impedir a plena participação e inclusão sociedade.

De acordo com Sassaki (2010), a acessibilidade para Pessoas Com Deficiência vai além possibilidade de se deslocar em um determinado espaço. O trabalho do autor constitui uma importante contribuição para a compreensão ampliada da acessibilidade, ao evidenciar que ela

não se limita ao deslocamento em ambientes físicos, mas envolve também o acesso a diferentes dimensões, como a pedagógica e a comunicacional, com o objetivo de promover a plena interação e participação de todos os indivíduos. Assim, é fundamental assegurar acessos múltiplos para efetivar a inclusão em sua totalidade.

É importante destacar que, ao longo dos anos, o conceito de acessibilidade tem se expandido de forma progressiva, sendo evidente que cada autor aborda o tema de maneira distinta (Quadro 2):

Quadro 2- Definições de acessibilidade

Hansen (1959)	Potencial de oportunidades de interação. Medida de distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial. Ênfase: Ampliação do conceito para além da mobilidade física, incluindo acesso a bens, serviços e atividades.
Connell (1989)	Direito de ir e vir, de se locomover e de acessar os bens e serviços da sociedade. Ênfase: Acessibilidade como direito fundamental e como condição para a participação social.
Duarte (2009)	Direito à cidade e à participação plena na vida social, cultural e econômica. Ênfase: Acessibilidade como direito à cidade e como condição para a participação social.
Litman (2016)	Facilidade de atingir bens, serviços, atividades e destinos, que juntos são chamados de oportunidades. Consiste no objetivo final do sistema de transporte.

Elaboração: Silva, G. C. (2024)

Como podemos observar o termo “acessibilidade” foi sendo ressignificado ao longo dos anos. Em 1959, Hansen o definiu como “Potencial de oportunidades de interação. Medida de distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial.” Ou seja, limitava a identificar áreas com alto potencial de desenvolvimento e implementar medidas para fortalecer a coesão social e o crescimento econômico, inviabilizando assim o direito das Pessoas com Deficiência.

É necessário compreender que, essa inviabilização foi sendo impregnada por muitos anos devido aos interesses do sistema capitalista. A criação de políticas públicas disseminação de informação, foi essencial para que as Pessoas Com Deficiência pudessem usufruir da cidade como um todo. Por isso que em 1989, Connell já caracterizava a acessibilidade como “Direito de ir e vir, de se locomover e de acessar os bens e serviços da sociedade”. A Organização das Nações Unidas (ONU) tem desempenhado um papel importante na promoção dos direitos das

Pessoas com Deficiência. A *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*, adotada em 2006, reforça a necessidade de garantir acessibilidade plena, reconhecendo-a como um direito humano fundamental.

Segundo a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência de número 13146 de 2015, a acessibilidade significa: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado, de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por Pessoa com Deficiência ou com mobilidade reduzida.

Um aspecto importante abordado é a relação entre acessibilidade urbana, equidade e inclusão social. Como já dito anteriormente, a acessibilidade não é apenas uma questão de conveniência, mas sim um direito fundamental que deve ser assegurado a todos os cidadãos. Ao promover uma cidade acessível, estamos contribuindo para a construção de uma sociedade mais justa e inclusiva, onde todas as pessoas, independentemente de sua origem, condição socioeconômica, cultura, raça e cor tenham a oportunidade de participar plenamente da vida e o seu direito a cidade.

Dessa forma, a acessibilidade deve ser compreendida como um componente fundamental para promover a equidade e a inclusão social, especialmente para Pessoas com Deficiência, nas áreas urbanas. Assegurar uma acessibilidade adequada não apenas contribui para a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos, mas também reforça os princípios democráticos de igualdade e justiça social, garantindo o pleno exercício dos direitos de todos os indivíduos, independentemente de suas condições físicas ou cognitivas. Assim, políticas públicas e práticas voltadas à ampliação da acessibilidade urbana devem ser consideradas prioritárias no planejamento e desenvolvimento das cidades, a fim de promover a inclusão efetiva de todos os cidadãos.

Entender as dinâmicas dos deslocamentos cotidianos, os padrões de tráfego, as demandas de transporte público e as opções sustentáveis são aspectos fundamentais para desenvolver soluções eficazes para a mobilidade urbana nas cidades. A mobilidade urbana vai além do que o simples ato de “ter condições de acessar a cidade com facilidade”. Para além da simples possibilidade de se deslocar com facilidade, a mobilidade envolve uma série de fatores que precisam ser considerados para garantir os deslocamentos de forma eficiente, segura e inclusiva. Compreender as dinâmicas dos deslocamentos cotidianos, como o comportamento dos usuários no trânsito e os fluxos de pessoas em horários de pico, é essencial para mapear as necessidades reais de uma população.

A garantia da qualidade de vida dos habitantes está diretamente relacionada à capacidade de se locomover de maneira rápida, segura, eficiente e acessível dentro do ambiente urbano. A inclusão das Pessoas com Deficiência nesse contexto é fundamental, uma vez que a acessibilidade plena deve ser um dos pilares na formulação de políticas públicas voltadas à mobilidade. Além disso, a eficiência das cidades como centros de atividades econômicas, sociais e culturais depende da capacidade de gerenciar os fluxos de mobilidade de forma inclusiva, garantindo que todos os cidadãos, independentemente de suas condições físicas ou cognitivas, possam acessar os serviços e oportunidades disponíveis.

1.2 - Impactos das Condições Sociais na Acessibilidade das Pessoas com Deficiência

“Trabalhar com questões inerentes à condição humana é assumir um compromisso, e em especial no caso da pesquisa educacional, estabelece premissas metodológicas claras: a melhoria das condições básicas de vida do sujeito da pesquisa é a finalidade da busca do conhecimento, não só como indivíduo, mas também como partícipe de uma coletividade social.” (Fischmann, 1994, p. 6)

O Brasil carrega em suas raízes históricas profundas marcas de descaso, exploração e exclusão direcionadas às minorias. Durante o período colonial, os grupos mais impactados foram os povos indígenas e os africanos escravizados. Seus descendentes continuam enfrentando os reflexos dessas condições precárias até os dias de hoje (Souza, 2017). Em uma sociedade marcada pela influência do neoliberalismo, que promove uma visão idealizada de humanidade, qualquer indivíduo ou grupo que não se enquadre nesse padrão é frequentemente percebido como um desvio (Amaral, 1995).

A herança do processo de colonização deixou marcas irredutíveis para as pessoas já marginalizadas e invisibilizadas pela sociedade. Durante o período colonial, a exclusão social era estruturada por hierarquias rígidas baseadas em raça, classe e capacidade física. Pessoas que não correspondiam ao ideal produtivo da época eram frequentemente marginalizadas, desumanizadas e excluídas dos sistemas sociais e econômicos. Essa lógica de exclusão, embora transformada ao longo dos séculos, permanece no imaginário social e nas práticas institucionais, contribuindo para a invisibilidade das pessoas com deficiência, especialmente as que pertencem às classes menos favorecidas. Segundo Quijano (2000), o colonialismo deixou um legado de "colonialidade do poder", um sistema de hierarquias que transcende a colonização formal e persiste na organização social contemporânea.

A herança colonial também moldou as políticas públicas e a organização do espaço urbano, favorecendo elites econômicas e negligenciando as Pessoas com Deficiência, pobres, pretas, indígenas e LGBTQIA+. Essa negligência é perceptível não somente na infraestrutura

urbana das cidades, mas também no que diz respeito a cultura e inserção social de muitas cidades brasileiras, que carecem de transporte acessível, espaços públicos adaptados, e políticas efetivas de inclusão e de disseminação de informação.

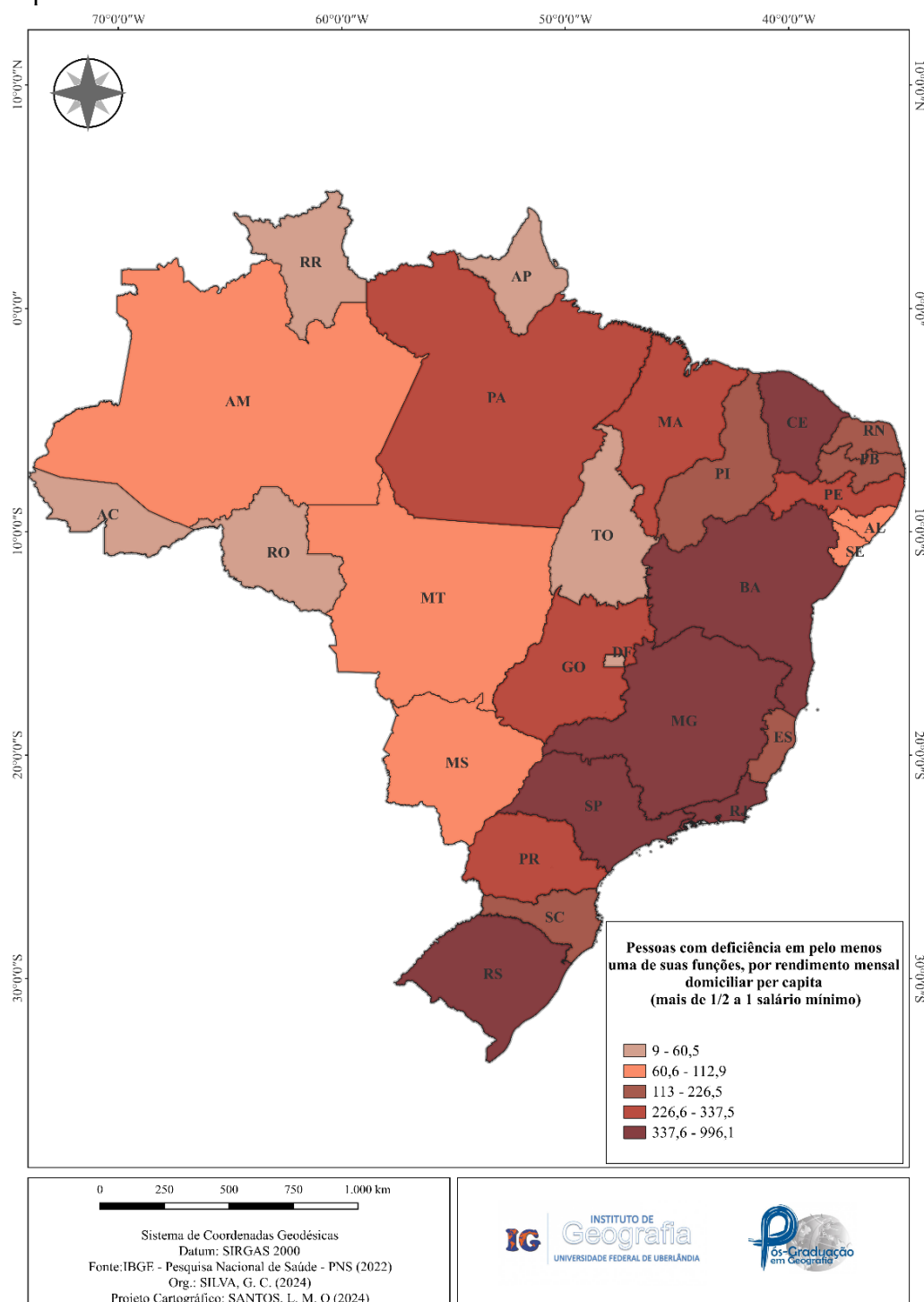
A questão financeira é um fator determinante na mobilidade e acessibilidade das Pessoas com Deficiência, influenciando diretamente suas condições de deslocamento, acesso a serviços e participação plena na vida urbana. Pessoas em situação de vulnerabilidade socioeconômica tendem a enfrentar maiores obstáculos no que diz respeito à utilização de meios de transporte acessíveis, à aquisição de tecnologias assistivas e à adaptação de suas residências ou ambientes de trabalho.

A renda influencia diretamente a maneira como essas pessoas conseguem lidar com as barreiras descritas por Sasaki, que incluem barreiras físicas, de comunicação, de informação, atitudinais, metodológicas, programáticas e tecnológicas. Essas barreiras são enfrentadas de formas diferentes, dependendo da situação econômica de cada pessoa, expondo desigualdades entre Pessoas com Deficiência que possuem maior poder aquisitivo e aquelas em situação de vulnerabilidade financeira. Além disso, a falta de recursos também pode limitar a participação em atividades sociais e culturais, impactando diretamente a qualidade de vida dessas pessoas.

De acordo com Sasaki (1997), barreiras físicas e tecnológicas podem ser atenuadas para indivíduos com maior poder aquisitivo. O acesso a cadeiras de rodas motorizadas, dispositivos de comunicação assistiva e adaptações no ambiente físico torna-se mais viável para indivíduos com melhores condições financeiras. Esse suporte também se estende a serviços de reabilitação especializados e programas de educação e trabalho adaptados, que promovem a independência e a inclusão social. A autonomia e a inserção social de Pessoas com Deficiência são facilitadas para quem pode pagar por serviços e tecnologias adequadas, o que permite que essas pessoas tenham maior participação nas esferas profissional e social.

O mapa a seguir mostra a realidade Brasileira sobre a questão do rendimento domiciliar das Pessoas com Deficiência que ganham de meio salário a 1 salário mínimo (Mapa 1).

Mapa 1 – Pessoas com Deficiência com Renda Mensal entre $\frac{1}{2}$ e 1 Salário Mínimo



Elaboração: Santos, L. M. O. (2024)

O mapa 1 intitulado, ”Pessoas com Deficiência com Renda Mensal entre $\frac{1}{2}$ e 1 Salário Mínimo” que apresenta o rendimento domiciliar das pessoas com deficiência no Brasil, concentrando-se na faixa de meio a um salário mínimo, traz uma visão nítida das dificuldades econômicas que essas pessoas enfrentam. Nas regiões Norte e Nordeste, onde as oportunidades de emprego e geração de renda são mais escassas, observa-se uma alta concentração de Pessoas

com Deficiência vivendo com esse salário. Essa diferença regional reforça a relação entre deficiência, pobreza e localização geográfica, evidenciando que o desenvolvimento econômico local impacta diretamente as possibilidades de inclusão

Mesmo em São Paulo, uma das metrópoles mais desenvolvidas do Brasil, o Mapa Pessoas com Deficiência com Renda Mensal entre $\frac{1}{2}$ e 1 Salário Mínimo”, indica que a renda de Pessoas com Deficiência frequentemente se concentra na faixa entre meio e um salário mínimo — o que corresponde a valores entre R\$ 706,00 e R\$ 1.412,00. Esse dado revela as complexidades enfrentadas por essa população, que, mesmo em contextos urbanos com maior infraestrutura e oferta de serviços, continua sujeita a barreiras que limitam o acesso a oportunidades de trabalho e renda adequadas. Isso evidencia que a vulnerabilidade econômica das Pessoas com Deficiência não está restrita às regiões historicamente menos desenvolvidas, mas também se manifesta em grandes centros urbanos.

Foucault (1969), ao explorar os dispositivos de poder, descreve-os como mecanismos que articulam práticas, discursos e instituições para organizar e controlar a vida social. No contexto das Pessoas com Deficiência, as barreiras enfrentadas podem ser vistas como dispositivos que operam para manter essas pessoas em posição de desvantagem. As barreiras físicas, por exemplo, não são meramente obstáculos técnicos, mas elementos que reforçam um sistema de exclusão, delimitando quem pode participar do espaço público e das oportunidades sociais. A dimensão econômica intensifica esses dispositivos, criando uma hierarquia onde o acesso à mobilidade e à inclusão depende diretamente do poder financeiro.

Pessoas com Deficiência de alta renda possuem mais recursos para mitigar os efeitos dessas barreiras, seja através da aquisição de tecnologias assistivas avançadas, como cadeiras de rodas motorizadas e dispositivos de comunicação, ou pelo acesso a serviços e ambientes acessíveis. Por outro lado, aqueles em situação de vulnerabilidade enfrentam a reprodução de desigualdades estruturais que restringem sua participação em atividades culturais, sociais e educacionais. Essas restrições não são neutras; elas refletem a ação de dispositivos de poder que naturalizam a exclusão de determinados grupos e reforçam a marginalização econômica e social.

Foucault (1969) destaca que, os dispositivos de poder operam de maneira sutil, normalizando práticas e discursos que invisibilizam as desigualdades. No caso das Pessoas com Deficiência, a falta de acessibilidade muitas vezes é vista como uma falha individual ou um problema a ser resolvido por si só, enquanto a questão estrutural permanece ignorada.

As limitações financeiras tornam os desafios do cotidiano ainda mais intensos para essas pessoas, pois dificultam o acesso a serviços essenciais de saúde, educação e tecnologias de

assistência, limitando sua mobilidade e inclusão social. Além disso, a falta de transporte acessível em muitas cidades e a insuficiência de políticas adequadas de inclusão mantêm essas famílias em uma situação de vulnerabilidade constante.

Em contra partida, Pessoas com Deficiência que vivem em contextos de alta renda frequentemente dispõem de recursos e oportunidades que promovem sua inclusão e melhoram sua qualidade de vida. A renda é um fator determinante no acesso a tecnologias assistivas avançadas, como cadeiras de rodas motorizadas, próteses de alta tecnologia e dispositivos de comunicação, que melhoram a qualidade de vida.

Essa disparidade revela como o acesso a direitos fundamentais está intrinsecamente ligado ao poder econômico. Enquanto as famílias de baixa renda enfrentam barreiras estruturais que perpetuam a exclusão, as famílias de alta renda têm os meios para superar essas barreiras, muitas vezes através de soluções privadas que o Estado deveria oferecer de forma universal. O discurso neoliberal que transfere a responsabilidade para o indivíduo favorece, assim, aqueles que possuem os recursos financeiros para suprir as lacunas deixadas pela ausência de políticas públicas eficazes.

A análise de Foucault (1969) nos ajuda a entender que a desigualdade no acesso à acessibilidade não é uma questão meramente técnica, mas um reflexo de dispositivos de poder que organizam a sociedade em termos de privilégios e exclusões. Para transformar essa realidade, é necessário deslocar o foco da responsabilidade individual para uma abordagem coletiva, onde o Estado e a sociedade trabalhem juntos para garantir que a inclusão seja um direito e não um privilégio restrito a poucos.

1.3- Os estudos sobre mobilidade urbana e a evolução de seu conceito

Os estudos sobre mobilidade urbana cresceram consideravelmente na agenda de pesquisas da geografia urbana brasileira, evidenciando-se como objeto de estudo crucial para a compreensão das dinâmicas socioespaciais contemporâneas. Essa relevância se reflete nos trabalhos de autores como Alves (2011), Villaça (2012) e Vasconcellos (2022), que, apesar de apresentarem enfoques específicos, convergem em alguns aspectos fundamentais.

Tanto Alves (2011) quanto Villaça (2012) reconhecem a importância de analisar a mobilidade urbana em uma escala intraurbana, desconsiderando a visão homogênea da cidade e focando nas particularidades e heterogeneidades presentes em seus diversos microcosmos. Essa abordagem permite identificar as diferentes formas de apropriação do espaço urbano pelos

diversos grupos sociais, bem como as desigualdades no acesso à infraestrutura de transporte e aos serviços de mobilidade.

É importante destacar que a mobilidade urbana é baseada em diversos princípios fundamentais. Estes incluem o desenvolvimento sustentável das cidades, considerando tanto as dimensões econômicas quanto sociais; a equidade no acesso de todos os cidadãos ao transporte público coletivo; a eficiência na prestação dos serviços de transporte urbano; a gestão democrática e o controle social do planejamento urbano; a avaliação da política nacional de mobilidade urbana; a segurança nos deslocamentos das pessoas; a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modais e serviços de transporte; a equidade no uso dos espaços públicos, como vias e logradouros; e, principalmente, a acessibilidade universal. Dessa forma, o objetivo é garantir condições adequadas de transporte e mobilidade para toda a população, contemplando tanto Pessoas com Deficiência quanto aquelas sem deficiência (Brasil, 2013).

O Ministério das Cidades (2017) definiu que a mobilidade urbana se refere à capacidade das pessoas se deslocarem dentro de áreas urbanas, seja por meio de transporte público, particular, bicicletas ou a pé. Estudos sobre mobilidade urbana buscam entender os padrões de deslocamento das pessoas, os desafios enfrentados, como congestionamentos de tráfego, poluição, acesso limitado a serviços, entre outros. É um aspecto fundamental para a qualidade de vida dos habitantes das cidades, pois influencia diretamente todas as formas de deslocamento no ambiente urbano.

Com o crescimento das cidades e o aumento do número de veículos, tornou-se essencial entender e melhorar a mobilidade urbana para garantir a qualidade de vida dos habitantes e a eficiência das cidades. Refletir sobre a mobilidade urbana implica em considerar e integrar uma variedade de fatores, incluindo aspectos econômicos, como a renda do indivíduo; aspectos sociais, como idade e sexo; aspectos intelectuais, como a capacidade de compreender e interpretar informações; e até mesmo limitações físicas temporárias ou permanentes que possam afetar a capacidade de usar veículos e equipamentos de transporte.

Assim como a acessibilidade, o conceito de mobilidade também ao longo dos anos tem se expandido de forma progressiva, sendo que cada autor aborda o tema de maneira distinta (Quadro 3):

Quadro 3 - Definições de mobilidade urbana

Bendix (1970)	Capacidade de deslocamento das pessoas na cidade, seja por meio de transporte público, privado ou ativo (caminhadas e ciclismo). Ênfase: abordagem da mobilidade urbana como um problema técnico de deslocamento.
Jacobs (1961)	Qualidade de vida urbana proporcionada pela diversidade de usos e funções da cidade, pela proximidade entre os lugares e pela facilidade de deslocamento a pé. Ênfase: importância da organização espacial da cidade para a mobilidade urbana e para a qualidade de vida.
Cervero (1996)	Sistema integrado de transporte que oferece aos cidadãos diversas opções de deslocamento, de acordo com suas necessidades. Ênfase: importância da integração dos diferentes modos de transporte para a mobilidade urbana.
Gehl (2010)	Qualidade do espaço público e das condições de deslocamento para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público. Ênfase: importância do espaço público para a mobilidade urbana e para a qualidade de vida.
Sennett (2018)	Liberdade de movimento e de acesso às oportunidades da cidade. Ênfase: mobilidade urbana como um direito fundamental e como um fator de desenvolvimento social.
Oliveira (2019)	Direito à cidade e à participação plena na vida social, cultural e econômica. Ênfase: mobilidade urbana como direito à cidade e como condição para a participação social.
Vasconcelos (2022)	Desafio político e social que exige soluções inovadoras e sustentáveis. Ênfase: importância da mobilidade urbana como um tema central para o desenvolvimento das cidades.

Elaboração: Silva, G. C. (2024)

A evolução do conceito de mobilidade ao longo do tempo é evidenciada por diversas definições propostas por estudiosos renomados. Em 1970, Bendix delineou a mobilidade como a "capacidade de deslocamento das pessoas na cidade", abrangendo os meios de transporte público, privado ou ativo. No ano de 2018, Richard Sennett expandiu a concepção de mobilidade ao associá-la diretamente à "liberdade de ir e vir", estendendo-se para além da simples locomoção física. Ele vinculou a mobilidade à capacidade das pessoas aproveitarem as oportunidades oferecidas pela cidade, conectando-a à liberdade de participar plenamente da vida urbana.

Posteriormente, em 2019, Vasconcelos aprofundou ainda mais a perspectiva da mobilidade, destacando-a como um "direito de todos os cidadãos de acessar e participar da vida urbana". Nesta abordagem, a mobilidade transcende a mera movimentação física, sendo

considerada como um direito fundamental que abrange diversas dimensões da vida urbana, incluindo aspectos sociais, culturais e econômicos.

O quadro a seguir (Quadro 4), mostra uma análise baseada em três conceitos fundamentais para a mobilidade urbana, esses são: ênfase, perspectiva e implicações. Esses elementos fornecem uma estrutura para avaliar e interpretar diferentes aspectos relacionados à mobilidade nas cidades.

Quadro 4 - Ênfase, perspectivas e implicações da mobilidade urbana

	Bendix (1970)	Sennet (2018)	Vasconcelos (2019)
Ênfase	Abordagem da Mobilidade urbana como um problema técnico de deslocamento	Mobilidade urbana como um direito fundamental e como um fator de desenvolvimento social.	Importância da mobilidade urbana como um tema central para o desenvolvimento das cidades
Perspectiva	Perspectiva técnica, focada na infraestrutura e nos modos de transporte.	Perspectiva social, focada na experiência Individual e na liberdade.	Perspectiva política, focada nos direitos dos cidadãos e na justiça social.
Implicações	As políticas de mobilidade devem se concentrar em melhorar a eficiência do sistema de transporte.	As políticas de mobilidade devem promover a inclusão social e valorizar a diversidade, assegurando que todas as pessoas tenham acesso ao espaço urbano.	As políticas de mobilidade devem garantir o direito à cidade e promover a inclusão social.

Elaboração: Silva, G. C. (2024)

O primeiro conceito, "ênfase", sugere a identificação e o destaque de elementos específicos dentro do contexto da mobilidade urbana. Isso implica uma atenção especial a determinados aspectos, sejam eles relacionados a infraestrutura, políticas públicas, comportamento do usuário ou outros fatores relevantes. A ênfase permite uma análise mais detalhada e direcionada, proporcionando insights sobre áreas específicas que podem ser importantes para a compreensão da dinâmica da mobilidade urbana.

O segundo conceito, "perspectiva", destaca a importância de considerar diferentes pontos de vista e abordagens ao analisar a mobilidade urbana. Isso implica reconhecer que diferentes partes interessadas, como cidadãos, urbanistas, autoridades municipais e empresas, podem ter perspectivas distintas sobre o que constitui uma mobilidade eficiente e sustentável. A

consideração de múltiplas perspectivas enriquece a análise, permitindo uma compreensão mais abrangente e equilibrada das complexidades envolvidas na mobilidade urbana.

O terceiro conceito, "implicações", sugere a avaliação das consequências e impactos resultantes das abordagens adotadas em relação à mobilidade urbana. Isso inclui considerar tanto os efeitos positivos quanto os negativos, como impactos socioeconômicos, ambientais e culturais. A análise das implicações proporciona uma visão holística, permitindo a tomada de decisões informadas que visem a otimização e a melhoria do sistema de mobilidade urbana.

As três definições de mobilidade urbana apresentam diferentes ênfases, perspectivas e implicações. A definição de Bendix, por ser mais antiga, tem uma visão mais técnica da mobilidade, focando na capacidade física de deslocamento. Já as definições de Sennett e Vasconcelos, mais recentes, refletem uma visão mais abrangente da mobilidade, que incorpora aspectos sociais, políticos e culturais.

Essas diferentes definições ao longo do tempo refletem uma compreensão mais ampla e inclusiva da mobilidade, evoluindo de uma visão inicial centrada na movimentação física para uma perspectiva que enfatiza a liberdade, a participação plena na vida urbana e a consideração dos direitos fundamentais dos cidadãos. Essa evolução conceitual destaca a complexidade e a abrangência da mobilidade em contextos urbanos, proporcionando uma base sólida para políticas e práticas que buscam promover uma mobilidade mais inclusiva e acessível.

A escolha de uma classificação de mobilidade urbana pode ter um impacto significativo nas políticas públicas e na forma como as cidades são planejadas e gerenciadas. A definição de Bendix, por exemplo, pode levar a políticas que priorizam a eficiência do sistema de transporte em detrimento da qualidade de vida dos cidadãos. Já as definições de Sennett e Vasconcelos podem levar a políticas que promovem a inclusão social e a sustentabilidade ambiental.

1.4 - A importância do Desenho Universal para a sociedade

De acordo com Cambiaghi (2008), no Brasil, o debate sobre o tema começou de forma modesta em 1980, com o intuito de sensibilizar os profissionais da construção civil. Em 1981, a Organização das Nações Unidas (ONU) declarou o Ano Internacional das Pessoas com Deficiência, o que deu maior visibilidade ao tema no país, fortalecendo a iniciativa conhecida na época como Eliminação de Barreiras Arquitetônicas para Pessoas com Deficiência.

Compreende-se que o conceito de desenho universal vai além das questões legislativas e normativas, abrangendo múltiplas disciplinas e metodologias. Sua aplicação visa atender à diversidade humana, permitindo que qualquer pessoa desenvolva atividades de maneira

autônoma, independente e confortável. Desenvolvido pelo arquiteto norte-americano Ron Mace nos anos 1980, o conceito de Desenho Universal aborda a concepção de projetos e ambientes de modo a garantir sua usabilidade por uma ampla diversidade de pessoas. Segundo Mace (1980), premissa central do Desenho Universal é criar ambientes acessíveis e usáveis por todos, sem a necessidade de adaptações posteriores. Com o conceito de desenho universal, vieram seus princípios que o norteiam. Esses são:

1. **Uso equitativo:** propor espaços, objetos e produtos que possam ser utilizados por usuários com capacidades diferentes; evitar segregação ou estigmatização de qualquer usuário;
2. **Uso flexível:** criar ambientes ou sistemas construtivos que permitam atender às necessidades de usuários com diferentes habilidades e preferências diversificadas, admitindo adequações e transformações; preferências diversificadas, admitindo adequações e transformações; possibilitar adaptabilidade às necessidades do usuário, de forma que as dimensões dos ambientes das construções possam ser alteradas;
3. **Uso simples e intuitivo:** permitir fácil compreensão e apreensão do espaço, independente da experiência do usuário, de seu grau de conhecimento, habilidade de linguagem ou nível de concentração; eliminar complexidades desnecessárias e ser coerente com as expectativas e intuição do usuário;
4. **Informação de fácil percepção:** utilizar diferentes meios de comunicação, como símbolos, informações sonoras, táteis, entre outras, para compreensão de usuários com dificuldade de audição, visão, cognição ou estrangeiros; disponibilizar objetos de comunicação com contraste adequado;
5. **Tolerância ao erro (segurança):** considerar a segurança na concepção de ambientes e a escolha dos materiais de acabamento e demais produtos - como corrimãos, equipamentos eletromecânicos, entre outros - a serem utilizados nas obras, visando minimizar os riscos de acidentes.
6. **Esforço físico mínimo:** dimensionar elementos e equipamentos para que sejam utilizados de maneira eficiente, segura, confortável e com o mínimo de fadiga; minimizar ações repetitivas e esforços físicos que não podem ser evitados;
7. **Dimensionamento de espaços para acesso e uso abrangente:** permitir acesso e uso confortáveis para os usuários, tanto sentados quanto em pé; possibilitar o alcance visual dos ambientes e produtos a todos os usuários, sentados ou em pé;

Um dos principais benefícios do Desenho Universal é a promoção da acessibilidade equitativa. Ao propor o uso equitativo dos espaços, o Desenho Universal evita a segregação e a estigmatização das Pessoas com Deficiência. Em vez de criar soluções separadas ou específicas, o Desenho Universal propõe que os espaços sejam projetados para atender às necessidades de todos de forma integrada. Um exemplo disso é, as rampas de acesso, elevadores e calçadas acessíveis não são apenas essenciais para Pessoas com Deficiência e mobilidade reduzida, mas também para idosos, grávidas e obesos. Sendo assim, a acessibilidade beneficia a todos, tornando os espaços inclusivos.

De acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência (2015) o desenho universal é a concepção de 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.

Em 1985, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) deu um passo fundamental rumo a uma sociedade mais inclusiva com a criação da NBR 9050, a primeira norma específica para acessibilidade no Brasil. Intitulada originalmente "Acessibilidade a edificações, Terminologia", a norma estabelecia os termos técnicos e conceituais que norteariam a construção de ambientes acessíveis no país.

A NBR 9050 define critérios e parâmetros técnicos para promover a acessibilidade em edifícios, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Ela estabelece diretrizes específicas para a criação de projetos arquitetônicos acessíveis. Isso inclui desde a circulação e comunicação até a adaptação de banheiros, rampas e sinalizações, com características técnicas e medidas que visam facilitar o acesso e a utilização dos espaços sem dificuldades.

Ao longo dos anos, acompanhando a evolução das necessidades da população com deficiência, a NBR 9050 passou por duas revisões: em 1994 e 2004. A versão atual, em vigor desde 2004, define os parâmetros técnicos de acessibilidade que devem ser observados em projetos, construção e reforma de edificações, mobiliário, espaços urbanos e equipamentos públicos.

A primeira revisão significativa da NBR 9050, ocorrida em 1994, teve um impacto considerável sobre a acessibilidade em calçadas. Nessa revisão, a norma começou a propor padrões mais rigorosos para garantir que os espaços públicos fossem projetados com acessibilidade para todos. A norma passou a exigir que calçadas e espaços de circulação públicos fossem planejados de maneira a proporcionar acessibilidade a todos os cidadãos.

Um dos principais pontos da revisão de 2004 foi a superfície das calçadas, que passou a exigir pisos mais uniformes e regulares, a fim de eliminar desníveis e imperfeições que

dificultassem a mobilidade das Pessoas com Deficiência, especificamente Pessoas com Deficiência física e visual. Também se tornou obrigatório o uso de materiais antiderrapantes, visando aumentar a segurança para todos. Foram, ainda, definidos critérios específicos para a instalação de faixas táteis, tanto direcionais quanto de alerta, com o intuito de auxiliar Pessoas com Deficiência visual a se orientarem e a evitarem obstáculos e áreas de risco, como degraus e cruzamentos.

A NBR 9050/2020 estabelece diretrizes para a criação de ambientes físicos que garantam a autonomia, independência, segurança e dignidade das Pessoas com Deficiência. Isso inclui a implementação de elementos como:

- **Rampas e elevadores:** facilitar o acesso a diferentes níveis de um ambiente.
- **Pisos táteis e sinalização em braile:** auxiliar na locomoção de pessoas com deficiência visual.
- **Portas com largura mínima:** garantir a passagem de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida.
- **Banheiros adaptados:** Com barras de apoio, box amplo e espaço para cadeira de rodas.
- **Mobiliário acessível:** Mesas, cadeiras e balcões com altura adequada para pessoas com diferentes tipos de deficiência.

Mais do que uma norma, a NBR 9050 se configura como um instrumento de transformação social, conscientizando a sociedade sobre a importância da inclusão e promovendo a igualdade de oportunidades para todos os cidadãos. A revisão periódica da norma demonstra o compromisso da ABNT com a atualização constante dos parâmetros de acessibilidade, acompanhando as necessidades da população com deficiência e as inovações tecnológicas disponíveis.

1.5 - As Pessoas com Deficiência: os avanços históricos na sociedade

*A deficiência faz parte da condição humana. Quase todas as pessoas terão uma deficiência temporária ou permanente em algum momento de suas vidas, e aqueles que sobreviverem ao envelhecimento enfrentarão dificuldades cada vez maiores com a funcionalidade de seus corpos.
(Convenção da ONU, 2011)*

De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão (LBI) nº 13.146, de julho de 2015, a deficiência é vista como uma consequência da interação entre limitações nas funções e estruturas do corpo e diversas barreiras. Essas barreiras podem ser urbanísticas, arquitetônicas,

relacionadas aos transportes, comunicações, informação, atitudes e tecnologias. Portanto, a deficiência é entendida como a experiência de enfrentar obstáculos que impedem a plena e efetiva participação na sociedade em condições de igualdade.

Segundo o ENAP (Escola Nacional de Administração Pública) as barreiras são definidas como qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros. Essas são 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 tecnológicas:** as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias.

Segundo a Lei de nº 13.146 de 2015, em seu artigo de nº 2 “Considera-se Pessoa com Deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.”

A definição apresentada pelo Estatuto é abrangente e atualizada, pois não se limita apenas à condição de saúde da pessoa, mas também considera o impacto das barreiras sociais e físicas existentes. Essas barreiras podem ser de diversas ordens, como arquitetônicas, comunicacionais, atitudinais ou tecnológicas, e sua presença reforça a necessidade de políticas públicas e ações afirmativas que promovam a acessibilidade e a inclusão.

- **Impedimento de longo prazo:** refere-se a uma condição que dura ou se espera que dure por mais de dois anos.
- **Natureza física, mental, intelectual ou sensorial:** abrange uma ampla gama de

condições, como deficiências visuais, auditivas, motoras, cognitivas, entre outras.

- **Barreiras:** são obstáculos que podem ser físicos, como a falta de rampas de acesso, ou sociais, como o preconceito e a discriminação.
- **Participação plena e efetiva na sociedade:** significa ter acesso a todos os direitos e oportunidades, como educação, trabalho, lazer, cultura e vida política.

A definição de Pessoa com Deficiência estabelecida pela Lei Brasileira de Inclusão (LBI) está em consonância com a Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, ratificada pelo Brasil em 2008. A convergência entre a LBI e a Convenção da ONU não é mera coincidência. Ambas as ferramentas jurídicas reconhecem a centralidade da acessibilidade universal para a efetiva inclusão social das pessoas com deficiência. Essa visão compartilhada impulsiona a criação de políticas públicas e medidas concretas para eliminar barreiras físicas, arquitetônicas, de comunicação e de transporte, garantindo o acesso das Pessoas com Deficiência a bens, serviços e oportunidades em igualdade de condições com as demais pessoas.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) rompe com a visão tradicional da deficiência como uma característica individual e imutável. Ao invés disso, adota uma definição moderna e alinhada à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD), reconhecendo a deficiência como um resultado da interação entre as limitações físicas, sensoriais, intelectuais ou mentais do indivíduo e as barreiras do ambiente e da sociedade.

A LBI assegura o direito à educação inclusiva, garantindo que todas as escolas, públicas e privadas, sejam acessíveis e ofereçam os recursos necessários para atender estudantes com deficiência. Isso inclui a adaptação de currículos, formação de professores e a disponibilização de tecnologias assistivas para todos, garantindo assim uma educação de qualidade.

Busca garantir a plena participação das Pessoas com Deficiência em todos os aspectos da vida. Exigindo a acessibilidade de espaços públicos e privados, transportes e serviços de comunicação para garantir acessibilidade universal. Infraestruturas como rampas, elevadores acessíveis, sinalização tátil e intérpretes de Libras são obrigatórios para promover a mobilidade e independência das pessoas com deficiência. Além disso, a LBI estabelece medidas para promover a inclusão no mercado de trabalho, incluindo a reserva de vagas em concursos públicos.

Ao longo da história, as Pessoas com Deficiência enfrentaram um cenário marcado pela discriminação em suas diversas formas, permeando diferentes esferas da sociedade. A análise histórica é fundamental para compreendermos a complexidade desse problema. Ao longo dos

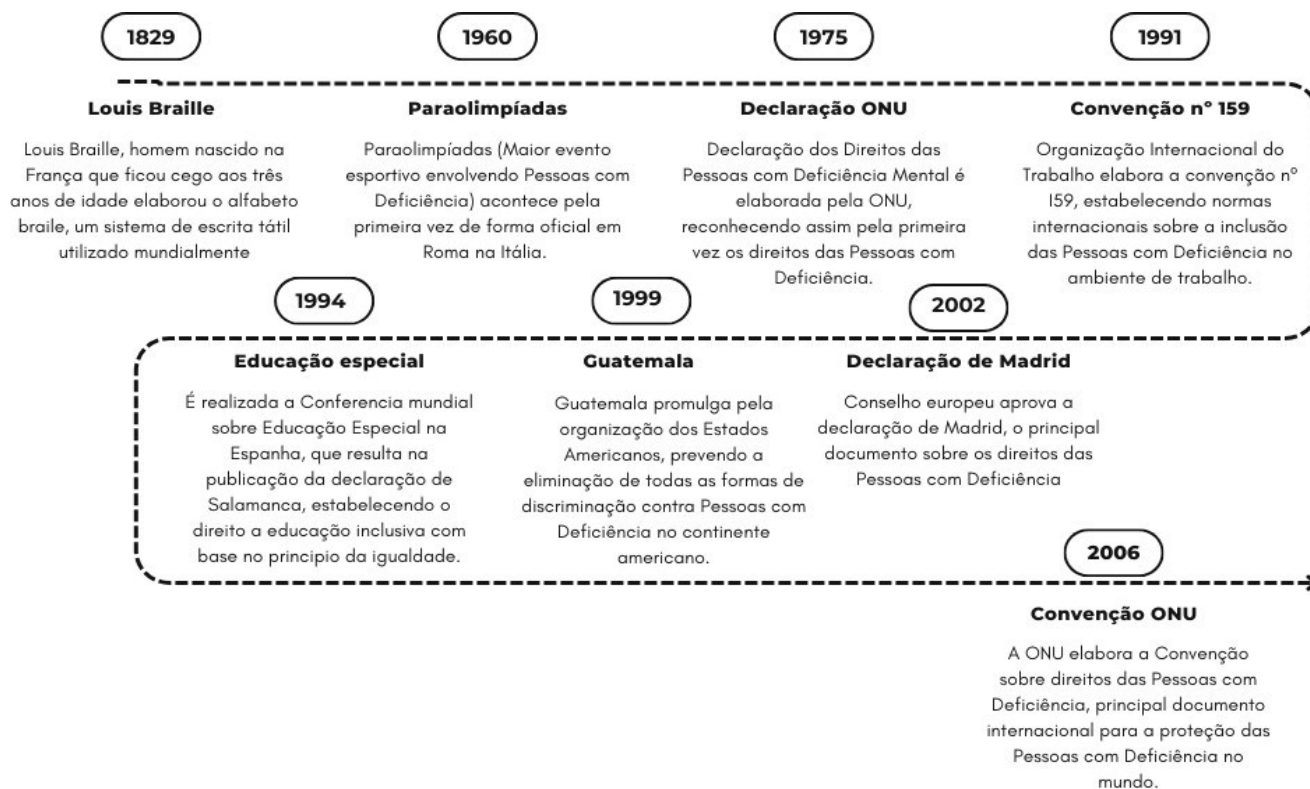
séculos, as pessoas com deficiência têm enfrentado marginalização e exclusão em diversas sociedades. Muitas vezes, foram vistas como incapazes, dependentes e até mesmo como um fardo para a comunidade. Essa visão estigmatizada perpetuou-se ao longo do tempo, infiltrando-se em estruturas sociais e institucionais.

Durante um extenso período histórico, a discriminação e a exclusão das Pessoas com Deficiências não apenas eram toleradas pela sociedade, mas também eram incorporadas nas diversas estruturas e organizações sociais. Ao longo dos séculos, as Pessoas com Deficiência têm enfrentado barreiras para sua plena participação na sociedade. Suas necessidades e experiências muitas vezes foram relegadas a segundo plano, em meio a outras questões consideradas prioritárias. Esta marginalização resultou em uma exclusão sistêmica, dificultando o acesso a oportunidades e recursos essenciais para uma vida digna.

Isso se deve ao fato de que, até a emergência do paradigma social da deficiência na segunda metade do século XX, as abordagens adotadas para a inclusão social das Pessoas com Deficiência não priorizavam a adaptação e a modificação do ambiente para atender às suas necessidades específicas.

Consequentemente, o reconhecimento dos direitos das Pessoas com Deficiência sob a ótica do modelo social é um fenômeno relativamente recente, requerendo um reforço e uma efetiva implementação desses direitos. No fluxograma 1, vemos marcos históricos importantíssimos que foram sendo criados ao longo dos anos:

Fluxograma 1 - Marcos históricos relevantes na construção do movimento das Pessoas com Deficiência ao longo dos anos no contexto mundial



Fonte: IFES. Adaptação: Silva, G. C. (2024)

O reconhecimento dos direitos das Pessoas com Deficiência a partir dessa perspectiva é um fenômeno relativamente recente, que demandou e ainda demanda esforços contínuos para sua implementação eficaz. A criação de legislações, convenções e políticas públicas voltadas à acessibilidade e inclusão, como a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, de 2006, e a Lei Brasileira de Inclusão (LBI) de 2015, são exemplos de marcos históricos fundamentais nesse processo. Eles refletem o compromisso de diversas nações e instituições em promover a igualdade de oportunidades e a eliminação de barreiras que ainda marginalizam as PcD.

Entretanto, apesar dos avanços legais e institucionais, a efetiva implementação desses direitos ainda enfrenta desafios. Muitas vezes, as adaptações ambientais, como a criação de rampas de acesso, banheiros acessíveis e sinalizações táteis, são vistas como soluções superficiais, sem um planejamento urbano inclusivo que abarque todas as esferas de convivência social.

Dessa forma, embora os marcos históricos (Quadro 5) criados ao longo dos anos representem conquistas importantes, é essencial reforçar a aplicação prática dessas normativas

para que as Pessoas com Deficiência possam exercer plenamente seus direitos e participar ativamente de todas as esferas da vida em sociedade.

Quadro 5 - Marcos históricos relevantes na construção do movimento das pessoas com deficiência ao longo dos anos no contexto brasileiro

1979	Movimento das Pessoas com Deficiência no Brasil
1981	Ano Internacional da Pessoa Deficiente
1985	Primeira publicação das normas técnicas NBR 9050
1986	Criação da Coordenadoria dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE)
1988	Constituição Federal Brasileira
1993/1999	Institui e regulamenta a Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
1999	Movimento de Vida Independente Internacional
2000	Apresentado o Estatuto da Pessoa com Deficiência no Congresso Nacional como Lei
2003	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CONADE) passa a ser órgão do Governo
2006/2008	Convenção Internacional sobre Direitos das Pessoas com Deficiência na ONU ratificação no Brasil
2015	Sancionada a Lei Brasileira de Inclusão (LBI)
2015/2020	Revisão e Emenda da Norma Técnica NBR 9050
2019	Agenda 2030 da ONU com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) para Pessoas com Deficiência

Fonte: Pessoas com Deficiência uma abordagem geográfica (2021). Adaptação: Silva, G. C. (2024)

Embora tenham sido estabelecidos avanços significativos por meio de legislações antidiscriminatórias e políticas de inclusão, tais como a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU e leis nacionais de acessibilidade, ainda subsistem desafios consideráveis. A implementação efetiva dessas medidas muitas vezes é obstaculizada por questões como falta de recursos, preconceitos arraigados e falta de conscientização.

Destaca-se a importância da criação de políticas públicas e da disseminação de informações essenciais para reverter essa situação. A implementação de políticas governamentais voltadas para a inclusão e a divulgação de conhecimento sobre as necessidades e direitos das Pessoas com Deficiência desempenharam papéis fundamentais na transformação do cenário. Essas iniciativas contribuíram para proporcionar às Pessoas com Deficiência a oportunidade de desfrutar plenamente do espaço urbano.

A conscientização sobre as necessidades das Pessoas com Deficiência é fundamental para melhorar a percepção da sociedade e fomentar a inclusão. Educação, conscientização e sensibilização são instrumentos eficazes para eliminar estigmas e preconceitos, criando um ambiente mais propício à participação plena e igualitária.

Sobre a importância da educação e da conscientização, Paulo Freire (2006) afirma que,

A conscientização implica, pois, que ultrapássemos a esfera espontânea de apreensão da realidade, para chegarmos a uma esfera crítica na qual a realidade se dá como objeto cognoscível e na qual o homem assume uma posição epistemológica. (Freire, 2006, p. 30)

A importância da conscientização vai além de uma simples compreensão superficial da realidade. Essa implica em transcender a esfera intuitiva e instintiva da percepção da realidade para alcançar uma esfera crítica. Nessa esfera crítica, a realidade se apresenta como um objeto que pode ser conhecido e compreendido cognitivamente, e o indivíduo assume uma posição epistemológica, ou seja, uma posição de conhecimento e reflexão. Logo a realidade deixa de ser apenas um conjunto de eventos e passa a ser um objeto de estudo, sujeito a uma análise mais detalhada e específica, influenciando diretamente na criação e regulamentação de leis para as Pessoas com Deficiência.

É importante ressaltar a relevância das políticas de inclusão na promoção da acessibilidade, as quais envolvem não apenas ações do Estado, mas também o engajamento da sociedade como um todo. Essas políticas abrangem medidas destinadas a eliminar barreiras físicas, sociais e econômicas que possam impedir o acesso equitativo à cidade. Isso inclui desde a implementação de leis e regulamentações que garantam acessibilidade em novas construções até programas de sensibilização e educação voltados para a conscientização das necessidades das Pessoas com Deficiência e de outros grupos marginalizados e invisibilizados. A participação ativa da sociedade é fundamental para fortalecer essas ações e promover uma cultura de inclusão que vá além do cumprimento legal, tornando a acessibilidade uma realidade cotidiana para todos.

A trajetória do movimento das Pessoas com Deficiência (PcD) é caracterizada por uma luta contínua e diversificada pela inclusão, um processo que exige persistência, cooperação e o envolvimento de toda a sociedade. Ao longo das décadas, este movimento tem buscado não apenas a visibilidade e o reconhecimento dos direitos das PcD, mas também a formulação de políticas públicas que promovam a igualdade de oportunidades em várias áreas, como educação, trabalho, saúde e acessibilidade.

1.6 - O planejamento urbano e o programa Minha Casa Minha Vida

Como mencionado anteriormente, acessibilidade refere-se à facilidade de acesso às diferentes partes da cidade e aos serviços disponíveis, enquanto mobilidade urbana refere-se à capacidade das pessoas se deslocarem dentro da cidade. Ambos são aspectos importantes para

garantir que as cidades sejam funcionais, inclusivas e sustentáveis dentro do planejamento urbano.

O planejamento urbano é fundamental para o desenvolvimento das cidades, proporcionando habitação, infraestrutura e serviços públicos adequados. No entanto, a ausência de uma política habitacional efetiva agrava os desafios das cidades. Esse envolve a elaboração de estratégias e políticas para organizar o crescimento e o desenvolvimento das cidades. Isso inclui decisões sobre o uso do solo, transporte, infraestrutura, habitação, entre outros aspectos. Logo, o planejamento urbano envolve a coordenação de diversos elementos como habitação, transporte, infraestrutura, meio ambiente e serviços públicos para criar cidades funcionais e habitáveis. Segundo Jacobs (1961), um bom planejamento urbano deve considerar não apenas a eficiência e a funcionalidade, mas também a qualidade de vida de todos os cidadãos sem distinção e a sustentabilidade a longo prazo.

Em sua essência, o planejamento urbano requer a formulação de estratégias e políticas que abordem diversas áreas, desde a distribuição do uso do solo até a implementação de infraestrutura e serviços públicos. Isso implica em tomar decisões estratégicas sobre como as diferentes partes da cidade serão utilizadas e desenvolvidas, levando em consideração as necessidades presentes e futuras da população.

1.7- O papel do Estado e do Banco Nacional de Habitação (BNH) na garantia da moradia digna para todos

*A intervenção do Estado na habitação popular deve ser entendida no âmbito de questões de ordem política, econômica e social.
Soares, Beatriz Ribeiro (1988)*

A intervenção do Estado na habitação popular deve ser compreendida dentro de um contexto que abrange questões políticas, econômicas e sociais. No campo político, a intervenção estatal é vista como um mecanismo de promoção da cidadania e de reforço do papel do Estado como garantidor de direitos básicos. A Constituição Brasileira de 1988, ao incluir a moradia como um direito social, estabelece que é dever do Estado criar condições para que a população mais vulnerável tenha acesso à habitação adequada. Nesse sentido, a ação estatal não se limita à construção de casas, mas envolve a implementação de políticas públicas abrangentes que englobam o acesso à infraestrutura urbana, saneamento básico e segurança. Quando o Estado intervém para promover a moradia digna, ele cumpre seu papel de agente regulador das desigualdades, promovendo uma distribuição mais justa dos recursos e da qualidade de vida.

Segundo Chaves (2020) a maior parte dos mais de cinco séculos de história do Brasil é contada sem que destaque seja conferido às ações do Estado brasileiro em relação ao confronto

dos problemas ligados à habitação popular. A ausência de uma política habitacional clara e eficaz no Brasil intensifica problemas urbanos como o crescimento desordenado, a segregação espacial e a desigualdade social. Sem diretrizes consistentes, muitas cidades enfrentam um déficit habitacional que força famílias a viverem em condições precárias, sem acesso a serviços básicos garantidos pela constituição de 1988 e infraestrutura adequada.

As duas principais políticas federais de habitação no Brasil, em termos quantitativos, abrangem um período de mais de duas décadas: o Banco Nacional de Habitação - BNH (1964-1986) e o Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV (2009-2020). O BNH organizava suas ações através das Companhias de Habitação (COHAB), focadas no segmento popular, das Cooperativas Habitacionais (para o segmento econômico) e do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), destinado ao segmento médio, operado por agentes privados (Azevedo; Andrade, 1982). Em contraste, o PMCMV abarca desde o segmento de baixa renda (Faixa 1) até a "habitação social de mercado" nas Faixas 1.5, 2 e 3 (Shimbo, 2010).

No contexto político-econômico, essas políticas surgiram em cenários distintos. O BNH foi criado para ordenar a produção habitacional diante do crescimento industrial, especialmente na região centro-sul do país, e do aumento populacional urbano a partir dos anos 1960, consequência da modernização agrícola que expulsou trabalhadores do campo. Estabelecido durante o Regime Militar (1964-1985), caracterizado por um centralismo autoritário e um forte nacional-desenvolvimentismo, o BNH impulsionou o setor da construção civil e dinamizou a economia, gerando empregos em várias áreas produtivas (Azevedo, 1988; Andrade, 1982).

Após mais de duas décadas sem uma política federal de moradia, o PMCMV foi lançado em março de 2009 durante o segundo mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2006 e 2007-2010). A política habitacional no Brasil tem uma longa trajetória de evolução, com marcos significativos que refletem os esforços do governo para lidar com o déficit habitacional e promover a inclusão social. Dois programas fundamentais nessa trajetória são o Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

Harvey (1973), apresenta o conceito de justiça espacial, que investiga como as desigualdades sociais e econômicas se expressam no espaço urbano. Harvey sustenta que a distribuição desigual da habitação não apenas reflete, mas também reforça as desigualdades sociais existentes. Ele argumenta que os programas habitacionais devem ser desenhados para fomentar a justiça espacial, garantindo que todas as áreas urbanas ofereçam moradias adequadas e acesso a serviços públicos. Segundo Harvey, uma política habitacional justa é essencial para a construção de cidades mais equitativas e inclusivas. A falta de habitações populares adequadas é um dos principais obstáculos para a garantia de moradia digna.

Programas como o Minha Casa Minha Vida (PMCMV) tentam suprir essa demanda. Muitas vezes as unidades habitacionais são construídas em áreas periféricas, longe do centro e das possibilidades de empregos. Isso cria uma série de problemas, como a necessidade de longos deslocamentos, aumento de custos com transporte e menor qualidade de vida.

A especulação imobiliária é outro fator que dificulta o acesso à moradia. A valorização excessiva dos terrenos, torna inviável a construção de habitações populares em áreas centrais ou bem localizadas. Isso resulta em um mercado imobiliário excludente, onde apenas aqueles com maior poder aquisitivo conseguem adquirir imóveis em regiões com infraestrutura adequada e com acesso a bens e serviços.

A Constituição de 1988, estabeleceu a moradia digna como um direito fundamental, assegurando que todos os brasileiros deveriam ter acesso a condições adequadas de habitação. O direito à moradia ainda é um direito longínquo de muitas famílias brasileiras.

Em 1964, no contexto do regime militar (1964-1985), foi criado o Plano Nacional de Habitação (PLANHAB) pela lei nº 4380, de 21 de agosto de 1964. Este plano marcou a instituição do Banco Nacional da Habitação (BNH) e do Sistema Financeiro de Habitação e Urbanismo (SFH), com o objetivo central de promover a construção de habitações de interesse social e facilitar o financiamento da casa especificamente, para as classes de baixa renda.

A criação do PLANHAB e do BNH ocorreu em um período de intensas transformações socioeconômicas no Brasil. Durante o regime militar, o governo buscava fortalecer o desenvolvimento econômico e industrial, ao mesmo tempo que tentava mitigar os efeitos da rápida urbanização e da crescente demanda por moradia nas áreas urbanas (Maricato, 1996). Este período foi marcado por uma centralidade autoritária que visava controlar e direcionar o crescimento urbano, utilizando a habitação como uma ferramenta de política social e econômica.

A estrutura do BNH, ao contrário dos outros modelos de produção de moradias - Fundação Casa Popular, Caixas, Institutos - era centralizada, com normas e políticas padronizadas, e seu fortalecimento ocorreu a partir de correção monetária, visto que o país vivia uma situação inflacionária permanente. (Soares, 1988, p.139)

A centralização do BNH permitiu a padronização de normas e políticas, garantindo que as mesmas regras e procedimentos fossem aplicados em todo o território nacional. Isso ajudava a evitar disparidades regionais na execução das políticas de habitação. Um dos fatores que contribuíram para o fortalecimento do BNH foi a implementação da correção monetária. Na época, o Brasil vivia uma situação de inflação permanente, o que corroía o poder de compra da moeda e dificultava os financiamentos de longo prazo. A correção monetária permitiu que os valores dos financiamentos habitacionais fossem ajustados periodicamente de acordo com a

inflação, mantendo o poder de compra dos recursos investidos e garantindo a viabilidade econômica dos projetos habitacionais.

De acordo com Chaves (2020) quando foi criado na forma de um banco, o BNH tinha como objetivo garantir fontes estáveis e permanentes de financiamento, evitando os problemas de descapitalização que haviam afetado seu antecessor, a FCP (Fundação Casa Popular). Para isso, foi instituído o Sistema Financeiro da Habitação (SFH), que utilizava tanto os recursos da poupança compulsória do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) quanto a poupança voluntária por meio do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), operado através das cadernetas de poupança e das letras imobiliárias.

Segundo Soares (1988) na estrutura organizacional do BNH, existiam diversos agentes responsáveis pela promoção pública da construção de moradias. Para o mercado popular, que atendia famílias de menor renda, esses agentes eram as Companhias Habitacionais (Cohabs). As Cohabs eram empresas mistas, sob o controle acionário de estados e municípios. Elas coordenavam e supervisionavam o trabalho de entidades públicas e privadas na construção de casas populares, reduzindo o custo das unidades produzidas. Essa redução de preço era possível porque as Cohabs desempenhavam um papel semelhante ao dos grandes incorporadores imobiliários na produção de moradias para classes mais altas, mas sem visar o lucro do mercado imobiliário. Consequentemente, o preço final das residências era mais acessível, pois as Cohabs eram mantidas apenas por uma taxa de administração.

Segundo Cardoso (1996), o modelo do BNH, devido às suas imperfeições, que se originam principalmente de sua rigidez e do afastamento e desarticulação das realidades locais a serem beneficiadas, o levou a patrocinar projetos padronizados e repetitivos, representados pelos grandes conjuntos habitacionais localizados nas periferias das cidades. Junto a isso, a acentuada fragmentação institucional e a adoção do princípio da privatização contribuíram para que entrasse em crise nos anos 1970, provocando diversas mudanças.

A partir da década de 1970, o processo de urbanização no país atinge um novo nível, caracterizado pela maior verticalização dos edifícios e pela concentração de moradias para as faixas de renda mais baixa em conjuntos habitacionais nas periferias urbanas. Isso resultou em grandes vazios urbanos nas cidades (Maricato, 2008).

Maricato (2000) destaca que a antiga política habitacional brasileira, que priorizava o crescimento do setor de construção civil em detrimento das reais necessidades da população de baixa renda. Esses programas, vistos como meros instrumentos para impulsionar a economia, não se preocupavam em ampliar a cidadania e garantir moradias dignas para todos.

Segundo Santos (2009), existe um círculo vicioso em que os vazios urbanos fomentam a especulação imobiliária, o que, por sua vez, aumenta a dificuldade de acesso à terra e à habitação. Junto com o déficit habitacional, isso intensifica a tendência de periferação da população mais pobre na cidade.

A ênfase na construção massiva de habitações sem considerar plenamente as especificidades locais e as necessidades das comunidades levaram a problemas de infraestrutura e urbanização (Bonduki, 1998). Além disso, a crise econômica dos anos 1980 e a falta de recursos financeiros resultaram na extinção do BNH em 1986, pelo então presidente José Sarney, marcando o fim de uma era de política habitacional centralizada. De acordo com Rolnik (2011), o direito à moradia deve ser assegurado de maneira abrangente, não se limitando apenas à construção de habitações isoladas dos serviços urbanos que compõem a cidade.

Então não é apenas a moradia enquanto um objeto físico de quatro paredes, um teto, mas a moradia como possibilidade de acesso aos meios de vida, à água, a toda infraestrutura, à educação, à saúde. É nesse sentido que a moradia faz parte dos direitos econômicos, sociais e culturais” (Rolnik, 2011, p. 38).

O direito à moradia, enquanto política pública, deve garantir o atendimento das necessidades humanas fundamentais, assegurando que todas as pessoas tenham acesso a condições dignas de habitação. Para alcançar esse objetivo, é imprescindível a implementação de políticas habitacionais que promovam a equidade social, combatendo as desigualdades históricas e estruturais presentes no acesso à moradia. Tais políticas devem priorizar a melhoria das condições de vida da população, especialmente dos grupos mais vulneráveis, contribuindo para a inclusão social e o fortalecimento da cidadania.

Além de ser uma necessidade básica para a sobrevivência humana, a moradia desempenha um papel central na organização socioeconômica, funcionando como um componente essencial para a reprodução da força de trabalho dentro do sistema capitalista. A garantia de moradia adequada não apenas assegura a estabilidade física e psicológica dos indivíduos, mas também sustenta o funcionamento das dinâmicas produtivas e sociais da sociedade. Assim, a moradia transcende sua dimensão individual e assume um caráter estrutural, sendo um elemento-chave para o desenvolvimento sustentável e a justiça social.

O Ministério das Cidades foi criado em 2003, durante o primeiro mandato de Lula, consolidando uma abordagem federal focada na melhoria da infraestrutura urbana, mobilidade e acesso à moradia digna. O ministério desempenhou um papel importante na implementação de políticas públicas que buscavam reduzir as desigualdades sociais e regionais no país. Um dos programas mais marcantes do Ministério das Cidades foi o Minha Casa Minha Vida, lançado

em 2009. Esse programa ganhou destaque por ser uma das maiores iniciativas habitacionais já implementadas no Brasil, voltada a atender a população de baixa renda e reduzir o déficit habitacional histórico no país.

O Minha Casa Minha Vida simboliza o esforço estatal para enfrentar um problema estrutural, ao mobilizar recursos financeiros expressivos e promover a construção de moradias em diversas regiões brasileiras. Sua importância se reflete no alcance social do programa, que beneficiou milhões de famílias, especialmente aquelas que antes viviam em condições precárias ou em ocupações informais.

Além disso, o programa tornou-se referência nas discussões sobre políticas públicas de moradia, por abordar a habitação como um direito social fundamental e por tentar articular a questão urbana com o desenvolvimento econômico e social. Assim, o Minha Casa Minha Vida não apenas entregou casas, mas também buscou contribuir para a melhoria das condições de vida e para a inclusão social.

A regulamentação dos dispositivos da Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que estabelece o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), representa um marco na política habitacional brasileira. Esta legislação, promulgada durante o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, visa enfrentar o déficit habitacional e proporcionar moradia digna a milhões de brasileiros.

Politicamente, o Ministério das Cidades e o MCMV reforçaram o compromisso do governo Lula com políticas públicas inclusivas e voltadas para o desenvolvimento social. A iniciativa foi um exemplo de como a parceria entre governo, setor privado e sociedade civil pode ser eficaz na promoção do bem-estar coletivo e na redução das desigualdades regionais. O programa foi concebido para beneficiar principalmente famílias de baixa renda, aquelas que mais sofrem com a falta de moradia adequada. Segundo dados do Ministério das Cidades, até 2019, mais de 5 milhões de unidades habitacionais foram contratadas, impactando diretamente a vida de milhões de brasileiros.

De acordo com Cardoso (2013), a primeira fase do Programa, realizada entre março de 2009 e maio de 2011, abrangeu a contratação de 4.493 empreendimentos, somando 743.430 unidades habitacionais distribuídas em 983 municípios de todos os Estados da Federação e no Distrito Federal (Caixa Econômica Federal, 2011).

Podemos evidenciar que, o Programa Minha Casa Minha Vida é organizado segundo algumas diretrizes. De acordo com Chaves (2020) o PMCMV abrange algumas modalidades, essas são:

- a) Fundo de Arrendamento Residencial – FAR: atende municípios com população superior a 50 mil habitantes;
- b) PMCMV Entidades: permite que famílias organizadas de forma associativa por uma Entidade Organizadora – EO (Associações, Cooperativas e outros) habilitada pela CEF, produzam suas unidades habitacionais;
- c) Oferta Pública de Recursos – OPR: atua em municípios com população de até 50mil habitantes, facilitando o aporte de recursos financeiros junto às prefeituras locais
- d) PMCMV Rural: regido pelo Programa Nacional de Habitação Rural – PNHR, foicriado com a finalidade de possibilitar ao agricultor familiar, trabalhador rural e comunidades tradicionais o acesso à moradia digna no campo, seja construindo uma nova casa, seja reformando, ampliando ou concluindo uma já existente. Nesse caso, a renda bruta anual das famílias é de no máximo R\$78.000,00¹.

De acordo com o Ministério das Cidades, o enquadramento das famílias se divideem três faixas de renda, faixa 1, 2 e 3. A Faixa 1 é destinada a famílias com renda mensal de até R\$ 1.800,00 um total de aproximadamente U\$ 323,00, que recebem os maiores subsídios, com financiamento facilitado e prestações que não ultrapassam 10% da renda familiar. Essa faixa foi estruturada para atender a população mais vulnerável, em sua maioria composta por trabalhadores informais e beneficiários de programas sociais, como o Bolsa Família. Segundo Rolnik (2015), o MCMV na Faixa 1 é uma das principais ferramentas de combate ao déficit habitacional no Brasil, principalmente em áreas periféricas, onde a escassez de habitações acessíveis é mais crítica.

A Faixa 2 contempla famílias com renda entre R\$ 1.800,00 e R\$ 4.000,00, que recebem subsídios menores, mas ainda contam com condições especiais de financiamento. Ao facilitar o acesso ao crédito e garantir financiamentos com juros reduzidos, o programa busca estabilizar a moradia dessas famílias, promovendo um impacto positivo em sua qualidade de vida e estabilidade social.

A Faixa 3 destina-se às famílias com renda mensal entre R\$ 4.000,00 e R\$ 7.000,00, que recebem subsídios ainda menores, mas também se beneficiam de taxas de juros diferenciadas em relação ao mercado. Embora seja voltada para famílias com melhor condição financeira, essa faixa ainda visa incluir grupos que enfrentam dificuldades para financiar

¹ A renda bruta anual das famílias deve ser de, no máximo, aproximadamente US\$15.600,00 (equivalente a R\$78.000,00).

imóveis no mercado regular, sobretudo nas grandes metrópoles, onde os preços imobiliários são mais elevados.

Um dos aspectos mais debatidos sobre o Minha Casa, Minha Vida é sua eficácia em gerar inclusão social e melhoria nas condições de vida das populações de baixa renda. aponta que, embora o programa tenha contribuído para a construção de milhões de moradias, ele também enfrentou críticas em relação à localização dos empreendimentos, muitas vezes situados em áreas periféricas, afastadas dos centros urbanos e com infraestrutura urbana insuficiente. Essas questões afetam diretamente o acesso a serviços básicos, transporte público e oportunidades de emprego, o que pode, em alguns casos, perpetuar a exclusão social e territorial.

A divisão por faixa de renda no programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) desempenha um papel importante na sua estrutura e eficácia. A segmentação por renda é uma característica central desse programa, cujo objetivo é ampliar o acesso à moradia digna, especialmente para as populações de baixa renda. O raciocínio por trás dessa divisão é justamente o de permitir que os recursos públicos sejam alocados de forma mais eficiente e justa, concentrando-se nas famílias que se encontram em maior vulnerabilidade socioeconômica.

O PMCMV não deu a devida atenção à questão da acessibilidade em suas primeiras fases, o que resultou em um déficit de moradias acessíveis para Pessoas com Deficiência. Embora o programa tenha promovido avanços ao longo do tempo, com a implementação de normas para acessibilidade, essa lacuna inicial revela a importância de uma abordagem mais inclusiva desde o planejamento.

No caso do MCMV, a falta de moradias acessíveis e a ausência de acessibilidade no início do programa mostram uma limitação no planejamento das políticas públicas habitacionais. Embora o programa tenha promovido avanços ao longo do tempo, como a implementação de normas de acessibilidade. Essas mudanças ocorreram de forma reativa, após críticas e revisões. Em um contexto de políticas habitacionais, a acessibilidade deve ser vista como um requisito, e não como uma correção posterior. A falta de moradias adaptadas nas primeiras fases do MCMV resultou na exclusão de um grupo já vulnerável, reforçando as barreiras de acesso à moradia e à inclusão social.

A dispensa de prestações no Programa Minha Casa Minha Vida para os beneficiários do Benefício de Prestação Continuada (BPC) e do Bolsa Família constitui uma ação de grande relevância social, aliviando a carga financeira e garantindo a inclusão dos setores mais vulneráveis da sociedade. Ao fornecer moradias completamente gratuitas, o programa não apenas resolve a necessidade habitacional de forma imediata, mas também ajuda a diminuir as

desigualdades e a fortalecer a política habitacional no país. Esta inovação demonstra um compromisso persistente com a justiça social e a promoção da dignidade para todas as famílias brasileiras, especialmente aquelas em maior situação de vulnerabilidade.

Ao atender à necessidade de habitação como direito, os programas habitacionais, elevam a qualidade de vida das pessoas, e fortalecem o tecido social e econômico das cidades. Portanto, o investimento contínuo e a inovação nesses programas são essenciais para enfrentar os desafios habitacionais contemporâneos e promover um desenvolvimento urbano inclusivo para todos os cidadãos sem distinção alguma. Assim, a integração da mobilidade urbana e da acessibilidade dentro de um programa habitacional não é apenas uma questão técnica, mas um compromisso com a sociedade como um todo.

CAPÍTULO 2

O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA E A DINÂMICA DE EXPANSÃO URBANA EM UBERLÂNDIA

O objetivo deste capítulo é caracterizar a área de estudo, o Residencial Pequis. Para compreender esse contexto, torna-se necessário apresentar, inicialmente, o município de Uberlândia, destacando alguns polos fundamentais para a manutenção de sua estrutura urbana, como saúde, indústria e educação. Também é relevante analisar o processo de formação da cidade, o surgimento dos primeiros conjuntos habitacionais e as transições ocorridas entre o extinto Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Programa Minha Casa Minha Vida, observando de que maneira a acessibilidade foi incorporada, ou negligenciada, nesses contextos de moradia popular. O Residencial Pequis, situado na zona oeste de Uberlândia, é fruto dessas políticas habitacionais recentes e representa um exemplo emblemático das contradições do urbanismo voltado à população de baixa renda. De acordo com o último Censo do IBGE (2022) e dados da Prefeitura de Uberlândia, o bairro possui uma população de 11.654 pessoas, número que evidencia sua expressiva relevância dentro da dinâmica urbana do município.

A caracterização de uma área urbana exige uma análise que contemple não apenas seus aspectos geográficos, mas também os elementos históricos, econômicos e sociais que moldam seu desenvolvimento. No caso do Residencial Pequis, localizado em Uberlândia, a compreensão de sua dinâmica envolve inicialmente a contextualização da própria cidade, com destaque para seus principais polos: saúde, indústria, educação e comércio atacadista. De acordo com Corrêa (2004), o processo de urbanização no Brasil está profundamente relacionado à centralidade de determinados setores econômicos, os quais atuam como eixos estruturantes do crescimento urbano. Em Uberlândia, esses polos desempenham um papel essencial na manutenção da infraestrutura urbana e na viabilização da expansão da cidade.

Para entender o desenvolvimento urbano de Uberlândia, é preciso olhar além dos conjuntos habitacionais. Embora eles sejam importantes, outros fatores também influenciaram o crescimento da cidade, como a presença da indústria, os investimentos em infraestrutura, a localização de escolas e postos de saúde, além das mudanças sociais e econômicas ao longo do tempo. Analisar a urbanização de Uberlândia envolve considerar todos esses elementos que ajudaram a construir a cidade.

De acordo com Maricato (2013), as políticas habitacionais no Brasil têm sido marcadas por períodos de transformação significativos, especialmente no que tange à transição de programas como o Banco Nacional de Habitação (BNH) para o Programa Minha Casa Minha

Vida (PMCMV). Essa transição reflete uma mudança de paradigma nas políticas públicas, com o foco na inclusão social e no aumento da acessibilidade à moradia popular. A inclusão da acessibilidade dentro desses projetos habitacionais é fundamental para garantir não apenas a disponibilidade de moradias, mas também sua integração com as necessidades sociais e econômicas da população.

Nas últimas décadas, Uberlândia passou por um processo de transformação industrial que, conforme destaca Castells (1999), representa um dos principais motores do crescimento urbano em cidades emergentes. Essa expansão industrial impulsionou a demanda por novas áreas residenciais, dando origem a empreendimentos habitacionais como o Residencial Pequís, voltado especialmente para atender à população de baixa renda em um contexto de rápida urbanização. Nesse cenário, o Programa Minha Casa Minha Vida se destaca como uma política pública fundamental, ao mesmo tempo em que responde à crescente necessidade por moradia, contribui também para a ocupação e o desenvolvimento de novas áreas urbanas.

A acessibilidade nos projetos habitacionais, como no caso do Residencial Pequís, é um aspecto fundamental a ser analisado. Mais do que garantir o acesso à moradia, é essencial que esses empreendimentos proporcionem acesso a serviços, infraestrutura e condições adequadas de mobilidade. A presença de políticas públicas que assegurem esses direitos é indispensável para promover a qualidade de vida dos moradores e integrar esses espaços ao tecido urbano da cidade como um todo.

No caso específico do Programa Minha Casa Minha Vida, a implementação de diretrizes de acessibilidade é fundamental para garantir que os conjuntos habitacionais atendam não apenas à necessidade de moradia, mas também à integração social dos seus moradores. Isso inclui a adequação das calçadas, áreas comuns e equipamentos urbanos, como escolas, postos de saúde e transporte público, conforme observado por Marques (2016). Além disso, é necessário verificar se as unidades habitacionais do Residencial Pequís foram entregues com as acessibilidades necessárias, como portas mais largas, banheiros acessíveis e rampas adequadas, para garantir uma moradia digna e acessível a todos. A caracterização do Residencial Pequís é importante para que possamos analisar posteriormente no trabalho de campo os resultados obtidos, fazendo assim um comparativo sobre o bairro.

2.1 - Uberlândia e a produção do espaço urbano

O município de Uberlândia encontra-se localizado na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, numa área estratégica de ligação entre as regiões Sudeste e Centro-Oeste (incluindo o Distrito Federal). Seu território abrange uma área de 4.115,206 Km²

estaduais, além de uma ferrovia, o que contribui para a reorganização do espaço urbano e para a intensificação dos fluxos interurbanos. A dinâmica urbana também é marcada por um movimento pendular significativo, como demonstram Silva e Ribeiro Filho (2012), revelando a existência de uma relação funcional entre Uberlândia e os municípios vizinhos, reforçando sua capacidade de polarização e influência regional. Além disso, estudos como o de Martins, Bertolucci e Oliveira (2005) evidenciam que cidades médias com crescimento populacional acelerado e diversificação econômica, como Uberlândia, apresentam elevada capacidade de polarização, o que impacta diretamente na expansão territorial, na produção de novos bairros e no adensamento das redes de mobilidade. Essas transformações, por sua vez, exigem políticas públicas que considerem os desafios da integração espacial e da acessibilidade urbana, especialmente nas regiões periféricas.

Uberlândia possui uma posição estratégica, situada a uma distância inferior a 600km dos principais centros urbanos do Brasil, como São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e Goiânia. Sua economia se baseia por meio das atividades industriais e do comércio atacadista, que distribui produtos em todo o território nacional. Sendo reconhecida em toda a sua área de influência regional devido a diversas atividades que o correm na cidade. Essa posição é um fator decisivo para sua relevância econômica. A cidade está localizada ao longo da BR-050, uma rodovia de intenso fluxo que conecta São Paulo, a maior cidade do país, à capital, Brasília. Segundo Soares (1995) Uberlândia cresceu e desenvolveu-se sob o signo das estradas de rodagem. As estradas são essenciais para o transporte de bens e pessoas. A eficiência de uma economia depende, em grande parte, de sua infraestrutura rodoviária.

Silva e Ferreira (2018) destacam que, o rápido desenvolvimento da cidade está intrinsecamente ligado à polarização dos fluxos de transporte em seu interior e entorno, facilitados pelas rodovias federais e estaduais que a atravessam. A acessibilidade e a conectividade são fatores cruciais para o crescimento econômico e a urbanização. Essa infraestrutura viária facilita o transporte de cargas e mercadorias, promovendo o desenvolvimento do comércio atacadista e da logística de transportes, setores que são pilares da economia local.

Segundo Lefebvre (1996), a infraestrutura de transporte é um dos aspectos fundamentais que influenciam a organização e o consumo do espaço urbano. Ele afirma que, as rodovias não apenas facilitam o transporte, mas também moldam a expansão urbana e a localização de atividades econômicas. A infraestrutura rodoviária não apenas facilita o transporte de mercadorias e pessoas, mas também atrai investimentos e promove o crescimento econômico. O papel das estradas de rodagem em Uberlândia pode ser entendido em um contexto mais

amplo, onde a conectividade e a acessibilidade são fundamentais para o desenvolvimento do município.

2.2 - O papel do plano diretor para a construção de uma cidade para todos

A rede urbana brasileira passou por transformações significativas desde a década de 1970, impulsionadas por mudanças na organização socioespacial do país. De acordo com Corrêa (2001), essas mudanças incluem a desconcentração industrial, a modernização do campo e a capitalização da produção agrícola, que resultaram no surgimento de complicações agroindustriais. A evolução do setor de transportes e comunicações também desempenhou um papel importante, permitindo maior diversificação e interação espacial. Além disso, houve um aumento na urbanização e na estratificação social, com a expansão das classes médias e do consumo.

Antes desse período, a rede urbana brasileira era caracterizada por uma baixa complexidade funcional dos centros urbanos e por interações espaciais predominantemente regionais. Corrêa (2001) destaca que, a partir da década de 1970, novos núcleos urbanos emergiram, os centros urbanos se intensificaram mais complexas e as articulações entre diferentes regiões.

Milton Santos (1994), ao descrever as mudanças espaciais na "nova geografia", traz importantes contribuições para a compreensão do planejamento urbano, especificamente no que se refere à acessibilidade e mobilidade urbana de Pessoas com Deficiência. O autor argumenta que o contexto, o conteúdo e as formas de uso do espaço são redefinidos em função das inovações tecnológicas e de uma reorganização socioespacial, aspectos essenciais para a promoção de cidades acessíveis.

No contexto do planejamento urbano, a acessibilidade para Pessoas com Deficiência deve ser vista como um dos elementos centrais na construção de espaços democráticos e equitativos. A transformação das cidades brasileiras descrita por Santos (1994), com a ascensão de metrópoles, grandes cidades e centros urbanos de médio e pequeno porte, revela a necessidade de uma integração mais eficiente entre as diferentes áreas do território. Essa integração deve incluir, necessariamente, a criação de infraestruturas acessíveis que permitam a mobilidade de todos os cidadãos e o direito a cidade.

A “nova geografia” proposta por Milton Santos (1994) é um conceito que reflete as transformações espaciais, tecnológicas e sociais que ocorrem no mundo contemporâneo, especialmente em relação ao Brasil. Segundo Santos (1994), a nova geografia surge como uma resposta à complexidade crescente das relações espaciais, marcada pela interdependência entre

a técnica, o espaço e a sociedade. Assim, a nova geografia de Milton Santos (1994) possibilita a articulação sobre o planejamento urbano contemporâneo, evidenciando que as transformações técnicas e espaciais devem incluir estratégias que promovam a mobilidade urbana para Pessoas com Deficiência.

O processo de produção do espaço urbano em Uberlândia é marcado por uma série de transformações econômicas, sociais e espaciais, que refletem as dinâmicas mais amplas do desenvolvimento brasileiro ao longo do século XX e início do século XXI. Segundo Martins (2000), no início do século XX, o crescimento urbano de Uberlândia foi principal motor de sua indústria, impulsionado pela contínua incorporação de terras agrícolas. Na segunda metade da década de 1920, conforme Soares (1988), a economia de Uberlândia seguia a tendência nacional. Embora outras atividades industriais tenham surgido no início do século XX, a produção alimentícia, especificamente a indústria de carnes, foi a principal responsável pela inserção de Uberlândia na divisão nacional do trabalho.

Atualmente, o setor industrial de Uberlândia é diversificado, englobando desde a agroindústria até a fabricação de produtos de alta tecnologia. A cidade atrai empresas de grande porte graças à sua infraestrutura logística e ao ambiente favorável aos negócios. Este crescimento industrial é complementado por um setor de serviços robusto, que inclui serviços financeiros, de saúde, educação e tecnologia da informação. De acordo com Santos (2018), a combinação de uma indústria diversificada com um setor de serviços dinâmico cria uma economia resiliente, capaz de absorver choques econômicos e sustentar um crescimento contínuo.

Segundo Mesquita (2008) Uberlândia emergiu como um centro econômico no Triângulo Mineiro, especialmente após a construção do eixo São Paulo-Brasília. Esse desenvolvimento foi impulsionado pela posição estratégica da cidade e sua conexão com importantes rodovias, como a BR-050 e a BR-365, que melhoraram a logística e o acesso aos mercados nacionais. Ao longo das décadas, a cidade se tornou o principal núcleo urbano-industrial da microrregião, contribuindo com uma parcela significativa da população e da atividade econômica regional. Segundo dados do IBGE (2010), Uberlândia representava 73,5% da população total da microrregião, destacando-se como um centro de crescimento demográfico e econômico.

O processo de segregação socioespacial é intensificado por essas ocupações irregulares, que frequentemente se localizam em áreas periféricas ou de risco, longe dos centros urbanos e dos serviços essenciais. Conforme apontado por Rolnik (2015), a concentração da pobreza nas periferias urbanas cria uma geografia da desigualdade, onde os mais pobres são excluídos dos benefícios e oportunidades oferecidos pelas áreas centrais da cidade.

A verticalização é um indicador de desenvolvimento urbano que, no entanto, também pode ser um vetor de exclusão social. Conforme Harvey (2008), a dinâmica de valorização imobiliária em áreas centrais pode intensificar a segregação socioespacial, deslocando as populações de menor renda para as periferias e concentrando a riqueza em determinados pontos da cidade. Em Uberlândia, este processo se traduz em uma polarização socioespacial, onde a elite econômica ocupa as áreas nobres verticalizadas, enquanto as classes menos favorecidas são empurradas para a periferia, exacerbando as disparidades sociais.

O Plano Diretor, conforme previsto no Estatuto da Cidade (Lei Federal n.º 10.257/2001), constitui um instrumento estratégico de planejamento urbano que deve ser construído com ampla participação popular e com o compromisso de garantir o direito à cidade para todos. Entre suas diretrizes, destaca-se a obrigação de assegurar a acessibilidade e a mobilidade urbana, com atenção especial às necessidades das Pessoas com Deficiência (PcD). Para isso, o Plano Diretor deve contemplar ações que promovam a integração física e social dos territórios urbanos, em especial das áreas periféricas, buscando garantir que todos os cidadãos, independentemente de suas condições físicas, possam acessar serviços, equipamentos e oportunidades de desenvolvimento.

Como ressalta Silva (2018), esse instrumento tem o potencial de reduzir as desigualdades socioespaciais ao integrar bairros marginalizados ao tecido urbano, por meio de infraestrutura inclusiva e planejamento participativo. A importância do Plano Diretor também se manifesta na definição de diretrizes para a ocupação do solo, no estímulo ao desenvolvimento econômico local e na promoção do bem-estar social de forma equitativa. No contexto da acessibilidade, isso significa orientar políticas públicas voltadas para a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que dificultam ou impedem a circulação das Pessoas com Deficiência. Nesse sentido, torna-se essencial prever, desde a fase de planejamento, medidas como calçadas acessíveis, com rampas e piso tátil, transporte coletivo adaptado, sinalização visual e sonora adequada, além da criação de espaços públicos inclusivos. Essas ações não apenas beneficiam diretamente as Pessoas com Deficiência, mas também contribuem para a construção de cidades mais humanas, seguras e democráticas.

A elaboração dos Planos Diretores no Brasil remonta à década de 1930, consolidando-se como uma prática fundamental no enfrentamento dos desafios da urbanização. Conforme apontam Villaça (2005) e Souza (2006), embora inicialmente esses instrumentos tivessem um caráter mais técnico e normativo, centrado na organização e controle do uso do solo, ao longo do tempo passaram a incorporar aspectos sociais e participativos. Essa evolução reflete a ampliação do conceito de planejamento urbano, que passou a considerar a inclusão social e a

promoção da equidade como eixos centrais. No entanto, Villaça (2005) destaca que a efetividade dos Planos Diretores ainda varia conforme a realidade local, dependendo de fatores como a capacidade técnica das administrações públicas, a articulação política e a mobilização da sociedade civil. Assim, para que esses instrumentos cumpram seu papel transformador, é necessário que assumam de forma concreta o compromisso com a acessibilidade e a mobilidade urbana inclusiva, especialmente para as Pessoas com Deficiência, historicamente invisibilizadas nos processos de produção do espaço urbano.

A obrigatoriedade do Plano diretor está estabelecida no artigo 41 do Estatuto da Cidade:

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; VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos (Brasil, 2012 - Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012).

O Plano Diretor de Uberlândia objetivo geral enfatiza a necessidade de não apenas promover a expansão urbana, mas fazê-lo de maneira ordenada e inclusiva, com especial atenção à acessibilidade e à mobilidade urbana. O plano propõe que os investimentos sejam proporcionais ao crescimento populacional dos bairros periféricos, como o Residencial Pequiss, visando prevenir a formação de áreas negligenciadas que careçam de infraestrutura adequada.

Segundo Costa (2019), a função primordial da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, essa que desenvolve e organiza o Plano diretor da cidade, é planejar as atividades de desenvolvimento urbano de forma integrada e eficiente. Isto envolve não apenas a concepção de políticas e planos de ação, mas também a sua implementação prática e o monitoramento contínuo de seus impactos. Esse processo abrange desde a urbanização de novas áreas até a revitalização de espaços urbanos já estabelecidos, sempre buscando equilibrar o crescimento urbano com a preservação ambiental.

Costa (2019) ressalta que a secretaria deve concentrar-se na concepção e na implementação de políticas que garantam a acessibilidade e a mobilidade. Este ponto é corroborado por autores como Lefebvre (2001) e Maricato (2013), que defendem que a acessibilidade é um direito fundamental e uma condição essencial para a inclusão social. O município de Uberlândia possui a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, essa se estrutura de forma a garantir que todos os aspectos do planejamento urbano sejam

devidamente atendidos. No organograma, destaca-se a Comissão Técnica de Estruturação Urbana (CESUR), que desempenha diversas funções essenciais, essas são:

- **Subsidiar as Diretorias de Urbanismo, Aprovação de Projetos Arquitetônicos e de Parcelamento do Solo nos casos omissos das legislações urbanísticas municipais.** A CESUR atua como um suporte técnico especializado, fornecendo orientações e esclarecimentos quando surgem questões que não estão claramente definidas nas legislações existentes.
- **Elaborar estudos e diagnósticos, planos e programas relativos ao planejamento viário e urbano do Município, em consonância com o Plano Diretor.** A comissão é responsável por realizar pesquisas detalhadas e criar programas que promovam o desenvolvimento ordenado e sustentável da infraestrutura viária e urbana. Estes estudos são essenciais para identificar necessidades e oportunidades, além de orientar futuras intervenções.
- **Analisar e orientar a localização das áreas institucionais e de recreação e lazer dos novos projetos de loteamentos, com base em dados da Diretoria de Urbanismo.** A CESUR garante que novas áreas de desenvolvimento contemplem espaços destinados a instituições públicas e lazer, assegurando que os moradores tenham acesso a serviços essenciais e áreas de recreação. Isso é fundamental para a qualidade de vida e bem-estar da população.
- **Rever e atualizar as legislações urbanísticas em consonância com o Plano Diretor.** A constante revisão e atualização das legislações garantem que o desenvolvimento urbano acompanhe as mudanças e necessidades da sociedade. Essa adaptação contínua é vital para a eficácia das políticas urbanas.

A integração e eficiência no planejamento urbano é importante para criar cidades que, para além do consumo capital, essa também seja consumida pelos seus cidadãos, sem distinção de raça, de classe e de gênero. De acordo com Lefebvre (1968), o espaço urbano não é apenas um cenário passivo onde as atividades econômicas ocorrem, mas sim um produto social. O espaço urbano é produzido e reproduzido por meio das práticas sociais e das relações de poder, e o capital tem um papel central nesse processo. As cidades são moldadas pelas necessidades e interesses do capital, que se manifestam na organização do espaço, na infraestrutura urbana e nas políticas de desenvolvimento.

A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Uberlândia desempenha um papel fundamental na coordenação e execução do desenvolvimento urbano da cidade. Este órgão é responsável por assegurar que todas as etapas do planejamento urbano sejam conduzidas de maneira integrada e eficiente, com a devida atenção a acessibilidade e mobilidade urbana, especificamente para Pessoas com Deficiência.

Atualmente, o Plano Diretor de Uberlândia está passando por revisões técnicas, uma necessidade premente, considerando que o plano vigente, implementado em 2006, não sofreu nenhuma alteração até o momento. Esse processo é fundamental para garantir que as diretrizes urbanas se mantenham atualizadas e respondam às novas demandas da cidade e de seus habitantes, garantindo que as Pessoas com Deficiência tenham acesso a cidade de forma acessível.

O planejamento urbano no Brasil, conforme preconizado pelo *Estatuto da Cidade* (Lei Federal n.º 10.257/2001), tem como um de seus objetivos principais promover o direito à cidade, o que implica garantir o acesso ao espaço urbano a todos os cidadãos, independentemente de suas capacidades físicas, sensoriais ou cognitivas. Nesse contexto, a acessibilidade torna-se um eixo central no desenvolvimento de políticas urbanas inclusivas. Segundo Maricato (2013), o planejamento urbano no Brasil historicamente desconsiderou as necessidades de grupos vulneráveis, resultando em cidades excludentes, marcadas por profundas desigualdades socioespaciais.

A participação popular organizada constitui um elemento essencial no planejamento e gestão territorial democrática local. Nesse contexto, a elaboração de políticas públicas urbanas, como o Plano Diretor, requer uma lógica que transcenda os interesses econômicos e privilegie a vida e o bem-estar da população. Esta perspectiva envolve um confronto direto com as estruturas de acumulação e apropriação econômica que geram desigualdades e grandes vazios urbanos. A participação ativa da comunidade no processo de planejamento municipal incentiva a inclusão e a consideração das necessidades reais da população.

O planejamento participativo é um tema amplamente discutido na literatura urbanística. Harvey (1973), argumenta que "a justiça social e a cidade" não podem ser alcançadas sem a participação ativa dos cidadãos no processo de tomada de decisão. Segundo ele, a democratização do planejamento urbano é essencial para combater as injustiças espaciais e promover uma cidade mais equitativa.

A participação social no processo de revisão do Plano Diretor é essencial para garantir que as diretrizes urbanas estejam alinhadas às demandas reais da população. No contexto da acessibilidade e da mobilidade urbana, essa participação torna-se ainda mais relevante,

especialmente para Pessoas com Deficiência, que historicamente enfrentam exclusões no planejamento e uso dos espaços urbanos. A escuta ativa da população permite incorporar experiências diversas e identificar obstáculos que dificultam a circulação autônoma e segura das pessoas.

Ao integrar aspectos técnicos às vivências da comunidade, o planejamento urbano se torna mais eficaz, inclusivo e sensível às desigualdades socioespaciais. A construção coletiva do Plano Diretor, portanto, não apenas fortalece a legitimidade democrática do processo, mas também assegura que os princípios da acessibilidade universal sejam considerados desde a formulação das políticas públicas até sua implementação prática, contribuindo para uma cidade que seja de fato acessível para todos.

O direito à cidade, conforme defendido por Lefebvre (1968) e ampliado por Harvey (2008), é um direito coletivo de participação e apropriação do espaço urbano. Para as Pessoas com Deficiência, o direito à cidade é frequentemente negado pela falta de acessibilidade e pela exclusão dos processos de planejamento urbano. O Plano Diretor, ao atender as demandas das Pessoas com Deficiência, atua como um instrumento de democratização do espaço urbano, promovendo uma cidade para todos.

A questão da acessibilidade no planejamento urbano é uma temática fundamental no debate sobre inclusão social e justiça espacial nas cidades contemporâneas. A inserção de políticas públicas voltadas para garantir a acessibilidade universal, especialmente para Pessoas com Deficiência (PcD), reflete o compromisso de um urbanismo que visa a equidade e a integração de todos os cidadãos no espaço urbano.

Uma cidade que implementa medidas de acessibilidade universal se torna mais inclusiva, resiliente e adaptada às mudanças demográficas. Estudos de Castells (1999) apontam que cidades mais acessíveis apresentam melhor integração social, menores índices de segregação e exclusão, além de maior coesão comunitária. As intervenções urbanas que promovem a acessibilidade também geram impactos econômicos positivos, uma vez que facilitam o acesso de Pessoas com Deficiência ao mercado de trabalho, aos serviços de saúde e educação, e ao lazer, promovendo sua inserção plena na vida urbana.

Saber para quem as revisões estão sendo feitas implica garantir que as mudanças no Plano Diretor beneficiem toda a população de Uberlândia, especialmente aqueles que mais necessitam de melhorias nas condições urbanas. A revisão deve buscar equilibrar os interesses de todos os cidadãos, promovendo a inclusão social e a equidade. Áreas periféricas e populações vulneráveis devem ser prioritárias, assegurando que tenham acesso a infraestrutura adequada, serviços básicos e o direito a cidade através do que é garantido legalmente.

2.3 - A questão habitacional no Brasil: desafios da justiça social e espacial

A moradia digna é um direito fundamental garantido pela Constituição Federal e por tratados internacionais ratificados pelo Brasil, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, cujo artigo XXV reconhece a habitação adequada como condição essencial para a dignidade humana. No entanto, a realidade urbana brasileira evidencia a persistência de desigualdades no acesso à moradia, agravadas por fatores históricos, pela ausência de políticas públicas eficazes e pela prevalência de práticas que colocam os interesses do mercado acima das necessidades sociais. Essa lógica excludente impacta diretamente populações em situação de vulnerabilidade, entre elas as Pessoas com Deficiência (PcD), que enfrentam múltiplas barreiras para exercer plenamente seu direito à cidade.

De acordo com Bonduki (1998), o tratamento da moradia como mercadoria, voltado à lógica do lucro imobiliário, desconsidera o caráter social e inclusivo que esse direito deve ter. O acesso à moradia não pode ser reduzido à posse de um imóvel, mas deve contemplar a inserção plena no espaço urbano, o que envolve infraestrutura adequada, transporte acessível, saneamento básico e equipamentos públicos funcionais. Para as Pessoas com Deficiência, esses aspectos são ainda mais determinantes, uma vez que a falta de acessibilidade arquitetônica e urbanística compromete diretamente sua autonomia e participação social.

Neste contexto, Harvey (1973) chama atenção para o modo desigual como o espaço urbano é produzido e apropriado, perpetuando exclusões baseadas em classe, condição física, gênero e outros marcadores sociais. Assim, a luta pelo direito à moradia deve ser articulada ao direito à mobilidade urbana e à acessibilidade universal, reconhecendo que viver com dignidade implica circular, acessar e usufruir a cidade em sua totalidade. A ausência de calçadas acessíveis, transporte público acessível e equipamentos urbanos inclusivos configura uma violação dos direitos das Pessoas com Deficiência, demandando uma reestruturação profunda nas políticas habitacionais e de planejamento urbano.

Contudo, embora a moradia seja garantida tanto em nível internacional quanto nacional, a realidade vivenciada por milhões de brasileiros revela uma lacuna significativa entre o direito formal e a prática. O direito à moradia é reconhecido pela Organização das Nações Unidas (ONU) como um dos direitos humanos e é classificado como um direito social fundamental no Brasil, garantido pelo artigo 6º da Constituição Federal de 1988;

∞ São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

O acesso à moradia digna configura-se como um direito humano fundamental, consagrado em diversos instrumentos internacionais e na Constituição Federal Brasileira. No entanto, a realidade vivenciada no Brasil revela um cenário de profundas contradições e desafios, onde milhões de pessoas ainda se encontram à margem desse direito essencial.

O direito à moradia digna, quando garantido de forma efetiva, integra o conceito mais amplo do direito à cidade. Isso inclui o acesso a outros direitos fundamentais, como saneamento básico, educação, cultura, esporte, saúde e lazer, promovendo a inclusão social e o direito a cidade.

Logo, entende-se que, uma moradia adequada é aquela que oferece condições salubres, segurança, um tamanho mínimo necessário para habitabilidade, instalações sanitárias adequadas, acesso aos serviços públicos essenciais e acessibilidade para a locomoção dentro da casa.

Morar é uma necessidade fundamental para se viver e um direito que integra outro, o direito à cidade, que é mais amplo e constitui outra forma de produzir e consumir a cidade. Ter a moradia como direito é reconhecer que a produção e na cidade tem que considerar que sem um teto não há possibilidade de se viver. Inserido no direito à cidade, a moradia como direito representa que o lugar de morar deve ser considerado valor para a vida, valor de usar e usufruir o espaço urbano. (Rodrigues, 2022, p.3)

A moradia é um direito fundamental para compreender a dinâmica interna das cidades. Essa é uma necessidade humana fundamental que assume contornos complexos no ambiente urbano, influenciando significativamente o arranjo espacial das cidades.

Nesse contexto, a questão da moradia assume grande importância e valor. Na produção do espaço urbano, é necessário analisar os aspectos relacionados ao acesso à moradia e sua integração na cidade. Além disso, é essencial discutir e formular políticas públicas que visem resolver, ou pelo menos mitigar, os problemas urbanos.

[...] se para os mais ricos a casa própria pode ser importante por aspectos simbólicos e subjetivos, como satisfação própria, garantia de estabilidade e criação de um ambiente doméstico compatível com o gosto, status social e cultural da família, para os pobres, além desses elementos, a opção pela casa própria torna-se refúgio seguro contra as incertezas que o mercado de trabalho e as condições de vida urbana reservam ao trabalhador que envelhece (Bonduki, 1998, p. 310).

Historicamente, a casa própria tem ocupado um papel central na vida das pessoas, tanto por sua função prática quanto por seu valor simbólico. Conforme Bonduki (1988), há uma clara dualidade na importância atribuída à moradia entre diferentes classes sociais: enquanto para as camadas mais abastadas o imóvel representa status, segurança patrimonial e expressão cultural, para as populações de baixa renda ele assume um papel vital de proteção diante das incertezas impostas pela precarização do trabalho e pela ausência de seguridade social. Para esses grupos, sobretudo os trabalhadores mais velhos, a posse da casa própria é uma forma de resistir às

adversidades socioeconômicas, funcionando como um alicerce mínimo de estabilidade frente às dificuldades do envelhecimento, da perda de renda e da exclusão.

Nesse contexto, o programa "Minha Casa, Minha Vida" (MCMV), instituído pelo governo federal em 2009, representou um marco na política habitacional brasileira. Seu objetivo central foi a ampliação do acesso à moradia para as faixas de baixa renda da população, oferecendo subsídios e financiamentos facilitados. Além de contribuir para a redução do déficit habitacional, o programa fomentou o crescimento econômico por meio da geração de empregos no setor da construção civil. No entanto, um ponto crítico que se destaca é a limitada consideração das dimensões de acessibilidade e mobilidade urbana nos projetos habitacionais vinculados ao programa.

A ausência de infraestrutura urbana adequada no entorno dos conjuntos habitacionais do MCMV, como transporte público acessível, calçadas padronizadas, sinalização tátil e rampas, compromete a mobilidade das Pessoas com Deficiência (PcD) e limita o exercício pleno do direito à cidade. Dados do Censo Demográfico de 2010 indicam que cerca de 24% da população brasileira possui algum tipo de deficiência, o que torna urgente a incorporação do desenho universal nos projetos habitacionais, tanto nas unidades quanto nos espaços coletivos e no território urbano ao redor

A Lei Brasileira de Inclusão (LBI) e a Norma Brasileira (NBR) 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) estipulam diretrizes para garantir que os espaços públicos e privados sejam acessíveis. No contexto habitacional, isso significa que o desenho das residências deve contemplar a mobilidade de cadeirantes, deficientes visuais e outros grupos, com a instalação de pisos antiderrapantes, barras de apoio nos banheiros, elevadores adequados, entre outras adaptações necessárias.

A inclusão da acessibilidade no programa "Minha Casa Minha Vida" tem sido uma questão de crescente relevância. Em algumas etapas do programa, houve a tentativa de incorporar esses critérios, mas ainda é necessário avançar para que todas as moradias construídas respeitem as normas de acessibilidade. Essa questão torna-se ainda mais urgente, considerando que muitas famílias com baixa renda convivem com pessoas que apresentam algum tipo de deficiência e enfrentam enormes desafios para adaptar suas residências.

Em síntese, a casa própria é mais do que um simples espaço físico; é uma expressão de identidade, segurança e resistência. Para os ricos, simboliza status, realização pessoal e cultural. Para os pobres, é uma âncora que oferece estabilidade e proteção contra as incertezas da vida urbana e do mercado de trabalho. Assim, a moradia revela-se como uma necessidade

fundamental e multifacetada, refletindo diferentes dimensões de segurança e pertencimento para distintas classes sociais.

2.4 - A dinâmica espacial e histórica dos conjuntos habitacionais em Uberlândia

A urbanização das cidades é um fenômeno que está diretamente associado ao crescimento populacional, resultando em uma necessidade urgente de construir habitações em larga escala. À medida que as cidades se expandem e se tornam mais densamente povoadas, a demanda por moradias acessíveis e de qualidade também aumenta significativamente.

Este processo de urbanização é impulsionado por diversos fatores, incluindo a migração de pessoas das áreas rurais para os centros urbanos em busca de melhores oportunidades de emprego, educação e serviços. Com isso, as cidades enfrentam o desafio de acomodar um número crescente de habitantes, o que requer um planejamento cuidadoso e investimentos substanciais em infraestrutura habitacional.

Castells (1972) afirma que, as dinâmicas que levam ao crescimento urbano, sublinhando a migração rural-urbana como uma força motriz desse processo. O autor enfatiza que, a urbanização não é apenas uma transformação espacial, mas também um reflexo das desigualdades socioeconômicas que impulsionam as pessoas a deixarem as áreas rurais em busca de melhores condições de vida nas cidades. Ele alerta para a necessidade de um planejamento urbano que leve em conta essas dinâmicas, a fim de evitar a segregação e a marginalização das populações mais vulneráveis.

A construção de habitações em grandes quantidades não é apenas uma resposta à necessidade imediata de abrigar a população crescente, mas também uma medida essencial para garantir a sustentabilidade das cidades a longo prazo. Sem um planejamento urbano adequado e a provisão de moradias suficientes e de qualidade, as cidades podem enfrentar problemas sérios, como a marginalização de certos grupos sociais e a intensificação da periferização.

De acordo com Soares (1988), a produção de moradias em Uberlândia, para as classes trabalhadoras, sempre esteve vinculada a programas institucionais, fossem eles municipais, estaduais ou federais. Em nível local, os planos habitacionais têm servido para atender determinados interesses político partidários, bem como propiciar novos empregos na construção civil e incrementar a indústria de materiais de construção.

Soares (1988) argumenta que, no contexto local, os planos habitacionais frequentemente transcendem seu propósito primário de fornecer moradia para as classes trabalhadoras, sendo utilizados como ferramentas para atender a interesses políticos específicos. Isso pode incluir a consolidação de bases eleitorais, o fortalecimento de alianças partidárias ou o atendimento de

demandas de grupos influentes na esfera política. Dessa forma, as políticas habitacionais em Uberlândia tornam-se um meio de articular poder e influência, com implicações que vão além da simples provisão de moradias.

No nível municipal, os planos habitacionais frequentemente servem para atender a interesses político-partidários específicos. A implementação de projetos de moradias populares pode ser uma ferramenta estratégica para os governantes locais consolidarem seu apoio eleitoral, demonstrando comprometimento com o bem-estar das camadas mais necessitadas da população. Esses programas tornam-se, assim, um campo fértil para a política, onde a promessa de moradias dignas e acessíveis é utilizada como moeda de troca em campanhas e mandatos.

A Fundação Casa Popular-FCH, as Caixas Econômicas Estadual/Federal, o Banco Nacional de Habitação, os Institutos de Previdência e Aposentadorias, a Prefeitura Municipal de Uberlândia construiu e financiou, desde os anos 50, aproximadamente 30 mil casas para a população assalariada. Os anos 40 marcaram o início da participação do Estado na produção e comercialização de habitação popular no Brasil, com a criação a nível federal da FCP. Por seu intermédio foram construídos dois conjuntos habitacionais, com 130 casas em Uberlândia, 3 nos anos 50, implantados em áreas ainda não habitadas, aumentando os custos públicos e contribuindo para a expansão da cidade nas direções norte sul. (Soares, 1988, p. 7)

A construção de habitações populares atendeu a população de baixa renda, proporcionando condições de vida mais dignas e contribuindo para a redução do déficit habitacional. Além disso, a localização dos novos conjuntos habitacionais em áreas periféricas incentivou o desenvolvimento urbano e a expansão de Uberlândia, transformando regiões anteriormente não habitadas em novos bairros residenciais.

Essas políticas habitacionais também refletiram a atuação coordenada entre diferentes níveis de governo e instituições financeiras, evidenciando um esforço conjunto para enfrentar os desafios habitacionais. Através do financiamento e da construção de habitações populares, essas entidades desempenharam um papel crucial no desenvolvimento urbano e na melhoria das condições de vida da população assalariada de Uberlândia. Em suma, a ação da Fundação Casa Popular e das demais instituições envolvidas foi determinante para o avanço das políticas habitacionais e para o crescimento ordenado da cidade, deixando um legado duradouro na estrutura urbana e social de Uberlândia.

A presença do BNH em Uberlândia (1968/86) foi significativa para financiamento de moradias a trabalhadores assalariados, por seu intermédio, foram construídas aproximadamente 10 mil casas em conjuntos habitacionais com mais de 60 unidades residenciais, pelas COHAB's, INOCOOP, SBPE. O BNH começou a financiar/produzir moradias a partir de 1968, quando a COHAB construiu 300 casas no Bairro Industrial. Ali foi implantado um novo padrão de habitação, com casas unifamiliares, em 200 mil m² com segregação das atividades educacionais, religiosas, comercial, lazer e serviços. (Soares, 1988, p. 4)

O BNH, criado em 1964, desempenhou um papel importante na promoção e financiamento de habitações populares em todo o Brasil, incluindo Uberlândia. Este, não apenas disponibilizou recursos financeiros, mas também implementou programas e políticas que facilitaram o acesso à moradia digna para a população assalariada. Através de sua atuação, foi possível financiar a construção de milhares de casas, atendendo a uma demanda crescente e contribuindo para a redução do déficit habitacional na cidade. Esse, contribuiu para a expansão urbana de Uberlândia. Ao financiar a construção de novos conjuntos habitacionais na cidade, o banco não apenas ofereceu soluções habitacionais imediatas, mas também impulsionou o desenvolvimento dessas regiões, transformando áreas não habitadas em bairros residenciais.

A COHAB financiou os terrenos nos quais as residências foram construídas. Segundo Soares (1988) foram construídos os seguintes conjuntos habitacionais: Industrial (1968), com 300 casas; Luizote de Freitas (1980), com 4.032 casas; Segismundo Pereira (1980), com 1.055 casas; e Santa Luzia (1981), com 799 casas. Esses conjuntos foram erguidos em áreas afastadas da malha urbana existente, deixando grandes vazios urbanos ao redor e contribuindo para a especulação imobiliária. No entanto, foram criadas novas áreas com espaços específicos para lazer, educação, consumo e saúde. Como um número significativo da força de trabalho passou a residir nesses locais, um novo núcleo urbano se estabeleceu na cidade.

Abaixo a foto do primeiro conjunto habitacional de Uberlândia (Figura 1), o conjunto Industrial no qual foi inaugurado com 300 casas no ano de 1968.

Figura 1 - Conjunto Industrial (Uberlândia/MG), 1968



Fonte: IBGE, 1968

A partir de 1968 onde se inaugurou o primeiro conjunto habitacional da cidade de Uberlândia, a cidade veio se expandindo demograficamente, necessitando assim da expansão da malha urbana, demandando a construção de moradias para a supressão do déficit habitacional. De acordo com Bernardo (2018) o conceito de déficit habitacional refere-se à insuficiência de moradias, tanto em termos qualitativos quanto quantitativos, para um determinado grupo populacional.

Maricato (2000) e Rolnik (2009) destacam que o déficit habitacional é um reflexo das desigualdades socioeconômicas e da falta de políticas públicas eficazes. Maricato (2000) argumenta que a produção habitacional no Brasil historicamente favoreceu as classes mais altas, enquanto a população de baixa renda foi relegada a áreas periféricas e desprovidas de infraestrutura adequada. Rolnik (2009) acrescenta que a especulação imobiliária e a ausência de regulamentação eficaz agravam o problema, tornando o acesso à moradia digna ainda mais difícil para os segmentos mais vulneráveis da população.

A tabela abaixo (Tabela 1) retrata a construção de habitações no município de Uberlândia entre os anos de 2009 e 2014, financiadas pelo programa "Minha Casa, Minha Vida", evidencia um impacto profundo na malha urbana da cidade. Durante esse período, o aumento significativo de novas unidades habitacionais resultou na expansão das áreas periféricas e na criação de novos bairros, promovendo a redistribuição populacional e influenciando diretamente a dinâmica do crescimento urbano. Essa expansão, ao mesmo tempo que atendeu à demanda habitacional de populações de baixa renda, também trouxe desafios relacionados à acessibilidade, conectividade e integração dos novos bairros ao tecido urbano consolidado.

Tabela 1- Análise da Produção Habitacional do Programa MCMV – FAR em Uberlândia no Período de Cinco Anos

<i>Ano</i>	<i>Setor</i>	<i>Local</i>	<i>Quantidade</i>
2009	Leste	Jardim Residencial Sucupira	270
2009	Sul	Residencial Sucesso Brasil – Shopping Park	141
2009	Sul	Residencial Vitória Brasil – Shopping Park	500
2009	Sul	Residencial Xingu – Shopping Park	493
2009	Sul	Residencial VillaNueva – Shopping Park	500
2009	Sul	Residencial VillaReal – Shopping Park	500
2009	Sul	Park dos Jacarandas I – Shopping Park	500
2009	Sul	Park dos Jacarandas II – ShoppingPark	498
2009	Sul	Residencial Tapajos – Shopping Park	500
2009	Oeste	Jardim Celia	1139
2010	Oeste	Residencial Baltimore	64
2012	Oeste	Residencial Jardim Maanaim	2006
2014	Oeste	Residencial Pequis	3200
TOTAL			10311

Fonte: Prefeitura de Uberlândia

No ano de 2009, houve uma grande concentração de construções no setor sul da cidade, especialmente na região conhecida como Shopping Park. Essa área recebeu vários projetos habitacionais, totalizando 3.632 moradias. Essa concentração de novos projetos habitacionais indica um foco significativo no desenvolvimento do setor sul de Uberlândia nesse período, obviamente essa concentração no setor Sul é voltada para a periferização, para as classes marginalizadas que residem nesse setor.

O ano de 2009, em particular, viu um desenvolvimento intensivo no setor sul, enquanto 2012 destacou-se pela grande adição de moradias no setor oeste. Esses dados refletem uma estratégia de expansão urbana e desenvolvimento habitacional para diferentes regiões de Uberlândia, promovendo o crescimento ordenado e atendendo às necessidades habitacionais da população. Esse, inaugurado em 2014, é o último grande conjunto habitacional construído no município de Uberlândia. Localizado no setor oeste da cidade, este projeto adicionou 3.200 novas moradias ao estoque habitacional, representando uma das maiores iniciativas de habitação popular da região.

O Residencial Pequis foi projetado para atender a população assalariada, oferecendo unidades habitacionais acessíveis. A escolha do local no setor oeste não só expandiu a malha urbana da cidade, mas também promoveu o desenvolvimento de infraestrutura em uma área que precisava de novos investimentos.

A periferização é um fenômeno urbano que frequentemente afeta as classes mais pobres, resultando na construção de moradias populares em áreas afastadas do centro urbano. Jacobs (2011), em sua obra "Morte e Vida de Grandes Cidades", critica a criação de bairros monofuncionais e a segregação espacial, defendendo a importância de comunidades diversificadas e integradas. A concentração de moradias no setor sul de Uberlândia pode ser vista como uma manifestação dessa periferização, onde as populações marginalizadas são deslocadas para áreas distantes, com acesso limitado a serviços e oportunidades.

Lefebvre (1968) argumenta que, todos os cidadãos devem ter acesso igualitário aos benefícios e oportunidades oferecidos pela vida urbana. Isso inclui não apenas a habitação, mas também a infraestrutura e os serviços essenciais. A implementação de projetos como o Residencial Pequis deve ser acompanhada por políticas que garantam essa integração e acessibilidade, promovendo um desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo. Além disso, a construção de casas deve seguir as normas da NBR, assegurando acessibilidade para Pessoas com Deficiência ou mobilidade reduzida. Logo a expansão urbana em Uberlândia nos últimos anos mostra uma clara tendência de periferização das classes marginalizadas, com significativas concentrações de moradias populares em áreas distantes do centro urbano.

2.5- Acessibilidade e Planejamento Urbano no Residencial Pequis: um estudo de caso

A análise do Residencial Pequis é relevante por englobar múltiplas dimensões do planejamento urbano, especialmente no que se refere à habitação social, mobilidade urbana e acessibilidade. Localizado na zona oeste de Uberlândia, o bairro foi implantado no contexto do programa federal Minha Casa, Minha Vida, representando um importante exemplo de aplicação das políticas públicas habitacionais. Entretanto, a eficácia desse planejamento deve ser continuamente avaliada, sobretudo quanto à sua capacidade de promover inclusão e qualidade de vida para todos os moradores.

Nesse sentido, a mobilidade urbana constitui um eixo fundamental da pesquisa, ao permitir compreender como os moradores se deslocam dentro e fora do bairro, quais os meios de transporte disponíveis, e se há infraestrutura adequada para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público. Um sistema de mobilidade acessível e eficiente é essencial para garantir o acesso universal a serviços básicos como saúde, educação, lazer e trabalho.

A acessibilidade, em particular para Pessoas com Deficiência, é um ponto central na análise do Residencial Pequis. Avaliar se calçadas, rampas, travessias, paradas de ônibus e edifícios públicos estão de acordo com as normas técnicas e legais é fundamental para verificar o grau de inclusão urbana efetiva no local. Embora a legislação brasileira estabeleça diretrizes

para a acessibilidade em novos empreendimentos, a aplicação prática dessas normas ainda apresenta desafios, especialmente nas periferias urbanas.

Assim, este estudo contribui para identificar avanços e lacunas na promoção de um ambiente urbano acessível, podendo orientar a formulação de políticas mais sensíveis às necessidades das pessoas com deficiência. Além da infraestrutura física, a acessibilidade está vinculada à inclusão social, pois garante o direito de todos à cidade, à mobilidade e à participação cidadã.

Dessa forma, a análise do Residencial Pequis torna-se estratégica para refletir sobre os impactos das políticas urbanas no cotidiano da população e oferece subsídios importantes para o aprimoramento das ações públicas voltadas à habitação, mobilidade e acessibilidade em Uberlândia e em outras cidades brasileiras.

2.6 - A caracterização do Residencial Pequis no contexto da cidade de Uberlândia – MG e do Programa Minha Casa Minha Vida

A acessibilidade em conjuntos habitacionais populares, como o Residencial Pequis em Uberlândia (MG), no âmbito do programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), evidencia a necessidade de uma abordagem mais inclusiva no planejamento urbano brasileiro. Embora essas políticas habitacionais representem um avanço significativo na garantia do direito à moradia para famílias de baixa renda, ainda persistem importantes lacunas no que se refere à efetivação dos direitos das Pessoas com Deficiência (PcD).

Garantir a acessibilidade nesses espaços não se limita apenas a adaptações estruturais, mas envolve o reconhecimento do direito pleno à cidade, que pressupõe o acesso igualitário a bens, serviços e oportunidades urbanas. A ausência de calçadas acessíveis, rampas, transporte acessível e sinalização apropriada compromete diretamente esse direito, violando os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, da igualdade e da inclusão social.

Portanto, é fundamental que os conjuntos habitacionais sejam planejados e executados com base nos marcos legais que asseguram os direitos das Pessoas com Deficiência, como a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015). A construção de uma cidade acessível é, antes de tudo, uma exigência de justiça social e de respeito aos direitos humanos, e deve ser prioridade em toda política pública de habitação e mobilidade urbana.

O Residencial Pequis, desenvolvido no âmbito do Minha Casa, Minha Vida, é um dos maiores conjuntos habitacionais de Uberlândia e foi projetado para atender a crescente demanda por moradia na cidade. Embora o programa tenha alcançado grandes avanços na oferta de habitação, sua implementação tem sido criticada pela ausência de uma abordagem mais

inclusiva, particularmente no que diz respeito à acessibilidade. Como destaca Santos (2006), o planejamento urbano no Brasil, muitas vezes, falha em integrar de forma adequada as necessidades da população resultando em um espaço urbano excludente e pouco acessível.

O bairro foi oficialmente criado em 2014 com a promulgação da Lei Municipal nº 12.065, em 19 de dezembro daquele ano. Para sua implementação, foi necessária a ampliação do perímetro urbano de Uberlândia, o que possibilitou a incorporação de terrenos rurais antigos, mais acessíveis em termos de custo. A base legal para essa expansão foi a Lei Municipal nº 11.412, de 19 de junho de 2013, que redefiniu os limites urbanos da cidade. Além do Pequis, outros cinco loteamentos voltados para atender à demanda do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) também foram aprovados dentro dessa nova área urbana. Esse, localizado na Zona Oeste de Uberlândia, MG, reflete as dinâmicas socioespaciais contemporâneas na cidade de Uberlândia. Criado no contexto do programa Minha Casa, Minha Vida, o bairro apresenta características semelhantes que o assemelha com outros bairros da cidade, como a homogeneidade social e a rápida expansão populacional, tais como Jardim Célia e Shopping Park.

O conjunto residencial Pequis, localiza-se na extremidade do Setor Oeste da cidade de Uberlândia, as margens da rodovia BR 497. O Conjunto Residencial Pequis surgiu em 2014 por meio da aprovação da Lei Municipal nº 12.065, datada de 19 de dezembro do mesmo ano. A criação desse conjunto exigiu a expansão do perímetro urbano da cidade de Uberlândia, localizada em Minas Gerais, e consequentemente incorporar terrenos rurais pré-existentes à cidade, os quais possuíam um custo mais acessível.

De acordo com Santos (2019), sistema viário da área de influência direta do Residencial Pequis é organizado e estruturado por meio de importantes vias arteriais, que desempenham um papel fundamental na conexão do bairro com o restante da malha urbana de Uberlândia. Essas vias arteriais são:

- Rodovia MG-497 (Uberlândia/Prata), que no trecho urbano possui função arterial;
- Via Marginal da Rodovia MG-497, denominada de Rua do Motorista;
- Anel Viário Ayrton Senna;
- Rodovia MG-455 (Uberlândia/Campo Florido), que no trecho urbano possui função de via arterial;
- Avenida Aldo Borges Leão/Avenida Paulo Firmino/Getúlio Vargas;
- Rua Eduardo Luiz Vieira/Avenida Babel/ Alameda Jardim Holanda;
- Avenida Olímpio de Freitas.

A base legal que sustentou a expansão da malha urbana foi fornecida pela Lei Municipal nº 11.412, datada de 19 de junho de 2013, a qual definiu o novo limite para a área urbana do município. A Lei Municipal nº 12.065/2014 foi fundamental para a viabilização do Conjunto Residencial Pequis. Ela estabeleceu as normas urbanísticas e ambientais para o empreendimento, definindo aspectos como zoneamento, infraestrutura e mecanismos de aprovação de projetos. A lei também contemplou mecanismos de mitigação de impactos ambientais e sociais, buscando garantir o desenvolvimento sustentável do local.

[...]Residencial Pequis no Setor Oeste da cidade de Uberlândia-MG, no limitado novo perímetro urbano. [...] torna -se fundamental para melhor compreendermos que sob a égide do atendimento à sociedade e a suas necessidades, foram adotadas ações habitacionais que acabam por ser consideradas segregadoras, discriminatórias e pouco adequadas. (Chaves, 2020, p. 83-84)

O Bairro Residencial Pequis foi idealizado e construído no âmbito do programa Minha Casa, Minha Vida, inaugurado em 2013. Localizado na Zona Oeste de Uberlândia, o bairro se distancia cerca de 16 km do centro da cidade e 22 km do Parque do Sabiá, um dos principais pontos turísticos da região. A área do Pequis se estende por 1,4 km², com um total de 2.436 lotes residenciais (Chaves, 2020).

A distância do Bairro Residencial Pequis em relação ao centro da cidade de Uberlândia e ao Parque do Sabiá tem impactos na vida dos moradores, especialmente considerando o contexto socioeconômico da população local. Além disso, o custo do transporte público para o deslocamento diário pode pesar significativamente no orçamento familiar, reduzindo ainda mais a renda disponível para outras necessidades. O acesso ao parque é uma forma de integração social e melhoria da qualidade de vida, oferecendo um espaço seguro e saudável para a prática de esportes e atividades recreativas. No entanto, a distância geográfica, aliada às dificuldades financeiras, limita a frequência com que os moradores do Pequis podem usufruir desse espaço.

Segundo Chaves (2020), no Residencial Pequis há inúmeros vazios urbanos, frutos da especulação imobiliária, no interior do antigo perímetro urbano que poderiam ser utilizados para implantação desse e de outros residenciais sem que houvesse a necessidade da expansão da cidade.

Por se enquadrarem na Faixa 1 de financiamento do programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), os candidatos interessados na aquisição de imóveis no Residencial Pequis tiveram que realizar a inscrição no processo seletivo organizado pela Prefeitura de Uberlândia-MG. Conforme o Decreto Municipal nº 16.071, de 5 de outubro de 2015, em consonância com a Portaria nº 412 do Ministério das Cidades, a seleção dos beneficiários seria baseada no atendimento a pelo menos um dos critérios estabelecidos.

De acordo com a Prefeitura de Uberlândia esses critérios são:

- I - Famílias residentes em áreas de risco ou insalubres ou que tenham sido desabrigadas, o que deve ser comprovado por declaração do ente público;
- II – Famílias com mulheres responsáveis pela unidade familiar, o que deve ser comprovado por autodeclaração;
- III – Famílias de que faça parte pessoa com deficiência, o que deve ser comprovado com apresentação de laudo médico;
- IV – Famílias residentes no Município de Uberlândia há, no mínimo, 10 (dez) anos, o que deve ser comprovado com a apresentação de comprovante de residência;
- V – Famílias beneficiadas por Bolsa Família, no âmbito da Política de Assistência Social, o que deve ser comprovado por declaração do ente público;
- VI – Famílias com filhos em idade inferior a 18 (dezoito) anos, o que deve ser comprovado por documento de filiação;

Essa seleção foi baseada no atendimento a esses critérios específicos acima, garantindo que as unidades habitacionais fossem direcionadas àqueles que mais necessitavam. O estabelecimento desses critérios é uma medida de equidade, uma vez que prioriza o atendimento às famílias em situação de vulnerabilidade social. Além disso, a regulamentação detalhada por decretos e portarias proporciona transparência e segurança ao processo, minimizando o risco de injustiças e fraudes.

O PMCMV, nesse contexto, vai além da simples entrega de moradias. Ele representa uma política pública voltada à inclusão social e à redução das desigualdades no acesso à habitação. Em locais como Uberlândia, a implementação de processos rigorosos, como no caso do Residencial Pequis, evidencia o esforço das administrações municipais em alinhar-se às diretrizes nacionais e garantir que as famílias mais carentes sejam contempladas com a casa própria.

Contudo, a continuidade e efetividade de tais programas depende não apenas da criação de moradias, mas também de um acompanhamento constante da execução desses projetos, incluindo a qualidade das obras e o suporte oferecido aos moradores após aquisição de seus imóveis. A moradia digna é um direito fundamental e o PMCMV, por meio de processos seletivos criteriosos como o do Residencial Pequis, se coloca como um instrumento eficaz para assegurar que esse direito seja garantido às famílias que precisam.

De acordo com Chaves (2020):

O bairro Residencial Pequis foi entregue com toda a infraestrutura de pavimentação asfáltica nas ruas e avenidas, linhas de transporte público coletivo, calçadas padronizadas com 87 espaço para plantio de árvores e rampa de acesso de cadeirantes nas esquinas, além de redes de fornecimento de água e de captação de esgoto, bem como todo sistema de cabos de eletricidade e de comunicação (telefonia e internet) (Chaves, 2020, p. 88)

Segundo Lefebvre (2000), a organização do espaço urbano reflete as prioridades sociais e políticas de uma sociedade. Nesse sentido, o Residencial Pequis destaca-se por oferecer uma infraestrutura de pavimentação das vias até a instalação de redes de serviços são importantes para a mobilidade urbana. Entretanto, a acessibilidade plena, que vai além da pavimentação e inclui a mobilidade urbana adequada, como transporte acessível e vias adaptadas para todos os cidadãos, ainda enfrenta grandes desafios em conjuntos habitacionais como o Residencial Pequis.

Gehl (2010) argumenta que a infraestrutura urbana deve promover a mobilidade eficiente e segura dentro das cidades. Gehl (2010) enfatiza que uma boa pavimentação não apenas facilita a circulação de veículos, mas também cria um ambiente acessível e agradável para pedestres e ciclistas. No Residencial Pequis, é possível perceber a falta de planejamento relacionada a pavimentação.

Uma infraestrutura adequada não só melhora a mobilidade das Pessoas com Deficiência, no geral, essa tem um impacto significativo na mobilidade ativa, incluindo pedestres e ciclistas. Calçadas padronizadas e bem mantidas, junto com rampas de acesso para pessoas que utilizam cadeira de rodas, são importantes pois garantem a acessibilidade para todos. Essas infraestruturas incentivam a caminhada e o uso de bicicletas.

O Residencial Pequis, por ser um bairro planejado dentro do Programa Minha Casa Minha Vida, conta com uma ciclovia destinada aos ciclistas. No entanto, essa ciclovia não foi devidamente planejada. Embora a ciclovia do bairro seja uma iniciativa com potencial para melhorar a mobilidade e a qualidade de vida, ela enfrenta desafios devido à falta de planejamento integrado com o restante da cidade e a carência de uma infraestrutura adequada.

A ausência de infraestrutura adequada representa um dos principais entraves à efetivação de uma mobilidade urbana segura e inclusiva. No caso das ciclovias, a falta de sinalização, de manutenção periódica e de pavimentação de qualidade compromete significativamente seu uso. Buracos, obstáculos físicos e trechos degradados tornam o deslocamento por bicicleta não apenas desconfortável, mas também perigoso, especialmente para grupos mais vulneráveis, como idosos, crianças e Pessoas com Deficiência.

Essa realidade mostra uma falha recorrente no planejamento urbano brasileiro: a tendência de tratar a infraestrutura cicloviária como elemento periférico, e não como parte

integrante da malha urbana. A implementação de ciclovias desconectadas, mal sinalizadas e inseridas de forma isolada no território urbano revela uma lógica excludente que desconsidera a bicicleta como um meio de transporte legítimo, sustentável e acessível.

Além disso, quando esses espaços não são integrados a outros modais de transporte público e às centralidades urbanas (como escolas, unidades de saúde, comércios e serviços), acabam por não cumprir sua função social. Tal desconexão limita o potencial das ciclovias como instrumentos de democratização do espaço urbano e de promoção do direito à cidade, reforçando desigualdades territoriais e restringindo o acesso de parte significativa da população à mobilidade ativa e sustentável.

Logo, é fundamental que o planejamento urbano adote uma abordagem mais inclusiva, considerando a mobilidade por bicicleta como meio estratégico para a promoção da equidade urbana, da saúde pública e da preservação ambiental. Isso implica investimentos contínuos em infraestrutura de qualidade, conectividade intermodal e políticas públicas que incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte seguro, eficiente e acessível a todos.

Jacobs (1961) também argumenta que a vitalidade de um bairro está diretamente ligada à qualidade de suas ruas e espaços públicos, os quais devem ser integrados de forma a permitir o fluxo contínuo de pessoas e bicicletas. A ausência dessa integração no Residencial Pequis não só restringe o uso da ciclovia como também reflete uma lacuna na pavimentação asfáltica do bairro, que, ao não ser devidamente conectada, compromete o acesso e a segurança dos ciclistas.

A pavimentação de todas as ruas do Residencial Pequis é fundamental para a integração do bairro com o restante da cidade. A qualidade das vias favorece o funcionamento das linhas de transporte público que circulam pelo bairro e pela cidade, possibilitando um serviço mais eficiente, seguro e pontual. Essa infraestrutura adequada contribui para a mobilidade urbana, facilitando o deslocamento dos moradores e ampliando o acesso a oportunidades de trabalho, educação e serviços de saúde em outras partes de Uberlândia. A conectividade urbana, nesse contexto, é um fator central para a promoção do direito à cidade e para a inclusão social dos habitantes do bairro.

Segundo Chaves (2020), o plano do bairro inclui a implantação de equipamentos urbanos, como três escolas de Educação Infantil (EMEIs), duas escolas de Ensino Fundamental, além de uma Unidade Básica de Saúde da Família (UBSF). O desenvolvimento de bairros planejados envolve, além da construção de moradias, a implementação de infraestruturas que garantam o bem-estar da comunidade. No caso do Residencial Pequis, o projeto final do bairro contempla a instalação de importantes equipamentos urbanos, como três escolas de Educação Infantil (EMEIs), duas escolas de Ensino Fundamental e uma Unidade Básica de Saúde da

Família (UBSF), todos já em funcionamento. Esses serviços são fundamentais para promover a qualidade de vida dos moradores, facilitando o acesso à educação e saúde, pilares essenciais para o desenvolvimento social.

Conforme Villaça (2001), a presença de equipamentos públicos é importante para a integração social e a diminuição das desigualdades. Quando bairros populares, como os contemplados pelo programa Minha Casa Minha Vida, recebem estruturas educacionais e de saúde, eles se tornam espaços mais habitáveis e propícios ao desenvolvimento humano. Além disso, a instalação de equipamentos urbanos contribui para a valorização do bairro e para a criação de uma rede de serviços que facilita a vida dos moradores, diminuindo o deslocamento para áreas mais centrais. Segundo Harvey (2008), a acessibilidade a serviços básicos é um dos fatores que promovem a justiça espacial nas cidades, garantindo que as pessoas de todas as classes sociais tenham acesso aos mesmos direitos urbanos.

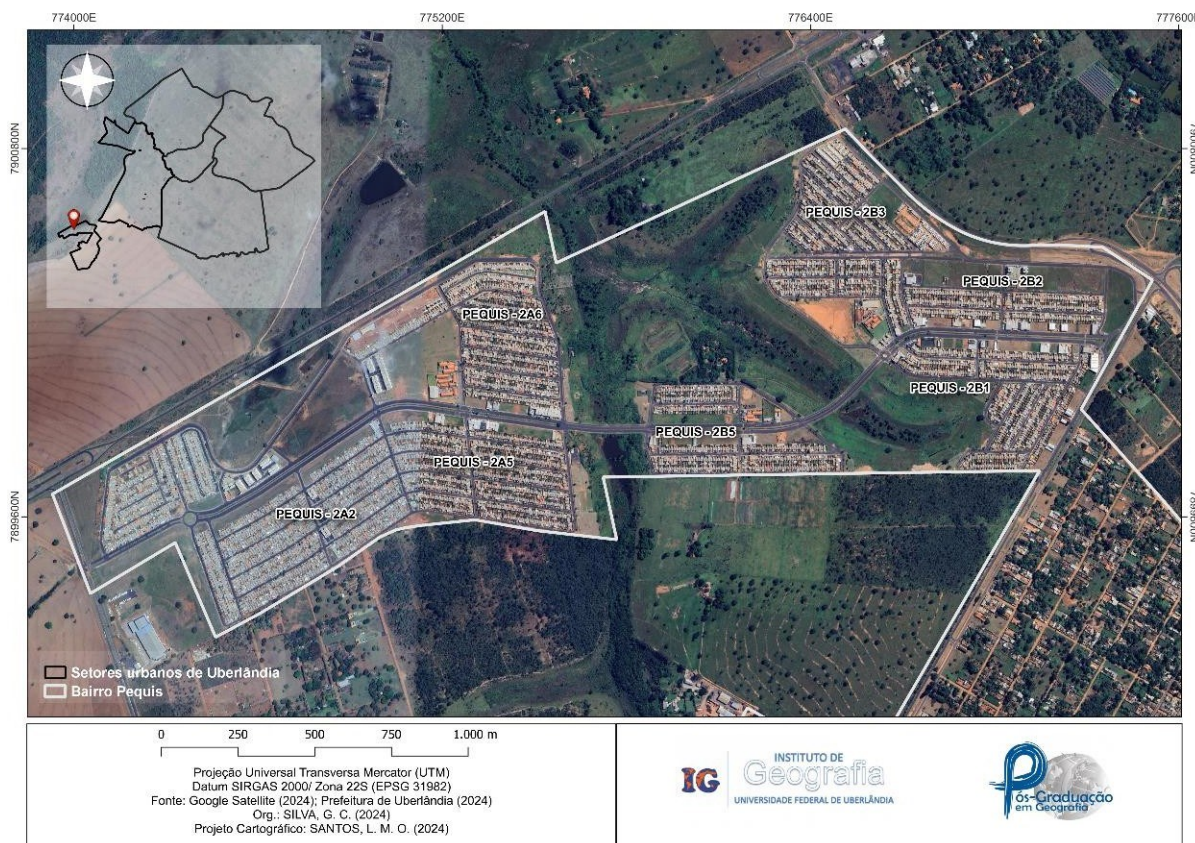
Segundo a Prefeitura de Uberlândia, foram construídas no Residencial Pequim um total de 3.200 moradias. De acordo com Bonfim (2022), o bairro possui área total de 199,842 hectares que foram divididos em nove loteamentos e está inserido na ZEIS III (Zona Especial de Interesse Social III) de acordo com a Lei Complementar número 525, de 14 de abril de 2011 sobre Zoneamento, Uso e Ocupação do solo. A estratégia de construir loteamentos separados é utilizada pelos Programas Habitacionais para lograr a Portaria número 660 do Ministério das Cidades, que delimita o máximo de 500 unidades habitacionais para cada loteamento, a fim de tentar minimizar a criação de conjuntos residenciais enormes apenas com moradores de baixa renda.

A construção e entrega de 3,2 mil residências em nove glebas distintas, no período de 2016 a 2017, reflete uma tendência presente em grandes empreendimentos habitacionais como os do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Essa segmentação dos loteamentos em várias glebas, embora pareça apenas uma questão técnica de planejamento, tem sido criticada por sua utilização estratégica para driblar a legislação vigente prevista nos planos diretores do município das cidades. De acordo com Fernandes (2008), essa prática, muitas vezes, resulta de uma parceria entre empreiteiras e o poder público local, que, juntos, encontram formas de flexibilizar ou mesmo contornar certas exigências legais que regulam o programa.

Maricato (2017), destaca a vulnerabilidade do planejamento urbano quando há interesses privados em jogo. A divisão do loteamento (Mapa 3) em múltiplas etapas tem como um dos objetivos aparentes facilitar a gestão e a entrega das unidades habitacionais. Contudo, essas ações podem ser vistas como uma forma de minimizar o rigor das leis aplicadas, uma vez

que projetos menores, subdivididos em glebas, podem estar sujeitos a uma fiscalização menos rigorosa ou a regras diferentes de empreendimentos maiores.

Mapa 3 – Uberlândia (MG) - Localização dos loteamentos ZEIS I no Residencial Pequis



Elaboração: Santos, L. M. O (2024)

Cerca de 3.200 unidades foram construídas no loteamento, destinadas a pessoas com faixa de renda tipo 1 (até R\$1.800,00). Além disso, foram demarcados mais de 700 lotes adicionais, distribuídos em 57 quadras. Esses lotes foram entregues juntamente com a infraestrutura básica necessária para o acesso dos moradores às residências, incluindo pavimentação asfáltica de ruas e avenidas, calçamento e áreas designadas para o plantio de árvores.

As casas construídas pelo PMCMV no Residencial Pequis seguem o mesmo projeto arquitetônico, com uma área construída de 45 metros quadrados em terrenos de 200 metros quadrados (Figura 2). Cada casa inclui uma sala de estar/jantar, cozinha, dois quartos, um banheiro compartilhado e uma área de serviço externa. As casas são entregues sem muros, cabendo aos moradores a tarefa de construí-los. Essa escolha por parte dos gestores do programa implica que, embora as moradias ofereçam um abrigo básico, aspectos como a segurança e a privacidade dependem de investimentos adicionais feitos pelos próprios beneficiários.

Figura 2 - Planta baixa das residências entregues pelo PMCMV



Fonte: Construtora Marca Registrada

A padronização das unidades habitacionais é comum nos projetos de moradia popular. Embora possa oferecer benefícios como a redução de custos e a eficiência na construção, a padronização das moradias não é vantajosa para as famílias que ocuparão essas residências.

A padronização, tanto do tamanho das unidades, como dos arranjos internos dos conjuntos, tem como consequência a inadequação ao tamanho das famílias e, sobretudo, a não flexibilidade da moradia ao longo do ciclo familiar, não permitindo incorporar atividades econômicas ou acomodar parentes através de “puxadinhos”. (Rolnik, 2015, p.128)

No contexto de moradia popular, a possibilidade de construir “puxadinhos” – extensões informais das casas, é uma solução comum para superar a rigidez dos projetos habitacionais. Esses puxadinhos permitem que as famílias ampliem suas casas de acordo com suas necessidades emergentes, acomodando novos membros da família ou criando espaços para atividades econômicas. A impossibilidade de realizar essas expansões nas unidades padronizadas resulta em uma acomodação inadequada e na falta de um espaço de vida adaptável.

O Residencial Pequis, concebido para atender as necessidades habitacionais das pessoas de baixa renda através do Programa Minha Casa Minha Vida, exemplifica as características da periferia urbana no contexto brasileiro. Sua construção visou proporcionar moradia digna para uma população em situação de vulnerabilidade econômica, porém, inseriu-se em um contexto que evidencia as dinâmicas socioespaciais da periferia. Segundo Domingues (1994) a periferia

é o lugar da exclusão, da marginalidade e da segregação social, da ausência de uma noção de pertença a um lugar, do déficit de cidadania.

A periferia, no entanto, não se constitui como algo que se encerra em si mesma enquanto categoria de análise. Ela é, principalmente, formada por moradores que enfrentam, entre outras coisas, sérias dificuldades financeiras e de infraestrutura, a violência e o preconceito por morarem nos bairros mais “malfalados” da cidade. Essas pessoas são, muitas vezes, os mais pobres da cidade e, por isso mesmo, habitam as regiões periféricas. (Ávila, 2006, p.13)

De acordo com Santos e Serpa (2001), observa-se que é na periferia que ocorre a reprodução socioespacial da população pobre. Esse grupo tende a ocupar áreas desprovidas de infraestrutura e serviços básicos, que podem estar próximas ao centro da cidade ou afastadas dele, caracterizando-se pela precariedade das condições socioespaciais em comparação com outras áreas urbanas. Segundo Santos (1999), a periferia também se manifesta como uma "justaposição" de tempos modernos e tradicionais, refletindo as mudanças temporais que o espaço periférico sofreu ao longo do tempo.

Conforme afirma Correa (1995),

A demanda de terras e habitações depende do aparecimento de novas camadas sociais, que tenham rendas capacitadas a participar do mercado de terras e habitações. Depende ainda da política que o Estado adota para permitir a reprodução do capital, como reforço do aparelho estatal pelo aumento do número de funcionários e através da ideologia da casa própria. Os diferenciais das formas que a ocupação urbana na periferia assume são, em relação ao uso residencial, o seguinte: urbanização de status e urbanização popular variando de acordo com a localidade da área. (Correa, 1995, p.3)

Por outro lado, a urbanização popular diz respeito às áreas ocupadas por camadas sociais de menor renda. Nessas áreas, a ocupação ocorre de maneira mais desordenada e com infraestrutura muitas vezes precária, sem acesso ao básico que se é garantido pela constituição de 1988. A qualidade dos serviços públicos, como saneamento, educação e saúde, também tende a ser inferior. A variação entre urbanização de status e urbanização popular depende muito da localização e das condições socioeconômicas dos habitantes dessas áreas.

Portanto, a demanda por terras e habitações está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento econômico e social das camadas sociais emergentes, bem como às políticas do Estado que incentivam a possibilidade de se ter um imóvel. As formas de ocupação nas periferias refletem essas dinâmicas, resultando em diferentes padrões de urbanização que variam conforme a localização e a situação socioeconômica dos residentes.

O Residencial Pequis mostra os desafios enfrentados por conjuntos habitacionais voltados à população de baixa renda. Apesar de ser fruto de uma política pública que busca

ampliar o acesso à moradia digna, o local ainda apresenta fragilidades estruturais e limitações no acesso a serviços públicos essenciais. Essas condições evidenciam as desigualdades no espaço urbano e reforçam a importância de políticas integradas que considerem não apenas o acesso à moradia, mas também à infraestrutura urbana, mobilidade e qualidade de vida.

Essa situação demonstra que a simples entrega de moradias não resolve os problemas enfrentados pela população de baixa renda. A qualidade de vida nos bairros populares depende de uma série de fatores interligados, como a presença de serviços públicos eficientes e o acesso a oportunidades de emprego e lazer. Segundo Maricato (2011), a política habitacional no Brasil tende a focar apenas na quantidade de moradias, negligenciando aspectos fundamentais, como a infraestrutura urbana e a inclusão social.

A destinação de moradias adaptadas para Pessoas com Deficiência (PcD) apresenta limitações no que diz respeito à promoção da equidade nas políticas públicas de habitação. No Residencial Pequis, por exemplo, foram entregues 3.200 unidades habitacionais, mas apenas 96 foram destinadas a pessoas com deficiência. Esse número representa cerca de 3% do total, o que indica uma oferta insuficiente diante das necessidades reais dessa população.

Embora o número de moradias destinadas às Pessoas com Deficiência ainda seja reduzido, é importante reconhecer que houve, de fato, uma reserva de unidades para esse público. No entanto, essa quantidade limitada evidencia que a inclusão ainda ocorre de forma insuficiente dentro dos programas habitacionais. A presença de algumas unidades adaptadas não elimina a necessidade urgente de ampliar e fortalecer as políticas públicas voltadas à acessibilidade e ao direito à moradia digna.

Esse dado mostra que, apesar dos avanços das leis e dos discursos sobre inclusão, ainda existe uma distância entre o que está previsto nas políticas e a realidade de sua aplicação. A equidade, nesse contexto, exige mais do que uma distribuição igualitária de moradias, ela requer o reconhecimento das desigualdades históricas e a implementação de medidas específicas que garantam o acesso justo e digno à habitação para todos, especificamente para Pessoas com Deficiência.

O Programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), criado pelo governo federal como uma política habitacional de interesse social, tem desempenhado um papel central na ampliação do acesso à moradia para milhões de brasileiros, especialmente aqueles pertencentes às faixas de baixa renda. Em empreendimentos como o Residencial Pequis, em Uberlândia (MG), observa-se a materialização dessa política, voltada majoritariamente para atender famílias em situação de vulnerabilidade social. No entanto, apesar dos avanços em termos de quantidade de unidades habitacionais produzidas, persiste um importante desafio: assegurar que essas moradias não

sejam apenas estruturas físicas, mas que efetivamente promovam o direito à cidade com dignidade, acessibilidade e inclusão.

A análise do Residencial Pequis permite evidenciar que, mesmo inserido em um programa de grande alcance e impacto social, ainda há limitações no cumprimento dos critérios de acessibilidade universal, como estabelecido pela Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015) e pelas diretrizes da NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). A adequação das moradias às necessidades das Pessoas com Deficiência (PcD) continua sendo tratada como exceção, e não como parte integrante e fundamental do planejamento urbano inclusivo.

Embora o Minha Casa, Minha Vida tenha contribuído significativamente para a democratização do acesso à moradia, a ausência de critérios mais rígidos relacionados à qualidade urbanística, ao acesso a serviços e, especialmente, à acessibilidade, compromete a efetividade da política como promotora de inclusão social. Isso se agrava quando se observa que grande parte dos empreendimentos ainda reproduz padrões excludentes, distantes do centro urbano, com infraestrutura precária e com um número reduzido de unidades adaptadas às necessidades específicas das Pessoas com Deficiência.

Assim, é fundamental compreender que políticas habitacionais como o MCMV, embora sejam avanços importantes em termos de acesso à moradia, ainda precisam incorporar de forma mais profunda os princípios da equidade, da justiça espacial e da inclusão. O Residencial Pequis, enquanto exemplo concreto da implementação dessa política, revela tanto os méritos quanto as fragilidades do programa. Seu estudo convida à reflexão crítica sobre a necessidade de transformar a moradia em um espaço de cidadania plena acessível, integrado à cidade e capaz de reconhecer e respeitar as diversidades de todas as pessoas.

2.7 - A Condição da Acessibilidade e Mobilidade Urbana para Pessoas com Deficiência no Residencial Pequis

A acessibilidade e a mobilidade urbana são temas centrais no debate sobre a inclusão social, especificamente em relação às Pessoas com Deficiência. No contexto da pesquisa sobre as condições de acessibilidade no residencial Pequis, o terceiro capítulo assume papel fundamental ao abordar a pesquisa de campo, com o objetivo de realizar um trabalho de campo que permita investigar como se dá a acessibilidade no conjunto habitacional para as Pessoas com Deficiência. Esse tipo de análise é essencial para verificar se as casas entregues respeitam as normas de acessibilidade preconizadas pelas legislações brasileiras, como o Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta a acessibilidade em edificações e serviços.

A ABNT NBR 9050 estabelece diretrizes técnicas para garantir a acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Essa norma tem como objetivo identificar a realidade vivenciada pelos moradores e avaliar se os ambientes construídos e seu entorno estão em conformidade com os padrões que asseguram o uso pleno, seguro e autônomo por todas as pessoas, especificamente aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida. A acessibilidade, portanto, não se restringe apenas à presença de rampas ou portas largas, mas envolve um conjunto de condições que possibilitam a circulação e o usufruto integral dos espaços públicos e privados.

A pesquisa de campo foi realizada em diversos pontos do residencial Pequis, com foco na análise dos seguintes equipamentos urbanos:

- **Praças:** foi verificado se os espaços de lazer e convivência pública possuem rampas de acesso, sinalizações táteis, bancos adaptados, e se o piso é adequado para o trânsito de cadeiras de rodas.
- **Escolas e creches:** a acessibilidade será analisada tanto nas áreas externas quanto internas, verificando a existência de banheiros adaptados, portas largas, rampas de acesso e pisos antiderrapantes.
- **Postos de saúde:** foi avaliado as condições de acessibilidade para as Pessoas com Deficiência, verificando a existência de banheiros adaptados, portas largas e rampas de acesso.
- **Calçadas:** foram verificadas as condições de manutenção e adaptação, incluindo a presença de rampas, sinalizações adequadas e pisos nivelados para garantir a segurança de Pessoas com Deficiência.

Embora o transporte público não seja classificado tecnicamente como um equipamento urbano, ele foi incluído na análise por desempenhar um papel fundamental na locomoção dos moradores do bairro e no acesso aos demais serviços da cidade. Nesse sentido, serão observadas as condições de acessibilidade nas paradas de ônibus, verificando-se a presença de rampas, plataformas de embarque adequadas e sinalização acessível. Além disso, foi avaliado se os veículos utilizados nas linhas que atendem a região são adaptados para Pessoas com Deficiência, considerando dispositivos como elevadores, espaços reservados e avisos sonoros e visuais, conforme preconiza a legislação vigente.

A acessibilidade nesses equipamentos urbanos é essencial para assegurar o direito à cidade, conceito discutido por autores como Raquel Rolnik (2015), que defende que o acesso a

esses espaços deve ser garantido de maneira equitativa para todos os cidadãos. No caso das Pessoas com Deficiência, a ausência de acessibilidade nesses equipamentos compromete sua participação plena na sociedade, marginalizando-as em seus próprios territórios.

Dessa forma, o levantamento de dados no campo permitirá um estudo comparativo entre o que foi planejado e o que de fato foi implementado. Isso é de fundamental importância para uma análise crítica e para a proposição de melhorias que estejam em conformidade com as políticas públicas voltadas à inclusão. O Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015) reforça que a acessibilidade deve ser garantida em todos os níveis, e pesquisas como essa são ferramentas fundamentais para identificar lacunas e buscar soluções.

O levantamento de dados foi realizado por meio de visitas ao local e observações diretas, utilizando ferramentas como fotografias e relatórios escritos para documentar as condições encontradas. Espera-se que os resultados desta pesquisa in loco revelem as reais condições de acessibilidade no residencial Pequis, oferecendo um panorama detalhado sobre a adequação dos espaços à legislação brasileira.

Logo, o terceiro capítulo dessa pesquisa buscou se aprofundar na realidade da acessibilidade no residencial Pequis, avaliando tanto o cumprimento das normas nas habitações quanto a efetividade dos equipamentos urbanos. Essa investigação empírica, respaldada por uma análise comparativa com os referenciais teóricos discutidos nos capítulos anteriores, contribuirá de maneira significativa para a mobilidade urbana da cidade de Uberlândia como um todo.

CAPÍTULO 3

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O ACESSO AOS EQUIPAMENTOS URBANOS NO RESIDENCIAL PEQUIS

Neste capítulo, propõe-se uma análise das condições de acessibilidade e mobilidade urbana no Residencial Pequis, com ênfase na experiência das Pessoas com Deficiência. O objetivo é compreender em que medida os espaços públicos, os equipamentos urbanos e as infraestruturas existentes garantem o direito à cidade a esse segmento da população, considerando as diretrizes legais e normativas vigentes.

Trata-se de uma área urbanizada de forma relativamente recente, o que demanda atenção especial quanto à efetivação de padrões mínimos de acessibilidade, conforme estabelecido pela legislação brasileira. A análise busca identificar tanto os avanços quanto os desafios relacionados à inclusão de Pessoas com Deficiência no uso e na apropriação do espaço urbano local.

A pesquisa fundamenta-se em trabalho de campo desenvolvido entre agosto e dezembro de 2024, totalizando quatro meses de observações e registros sistemáticos. Nesse período, foram identificadas e avaliadas as condições de acessibilidade em diferentes pontos do bairro, com especial atenção aos equipamentos urbanos, como praças, calçadas, áreas de lazer, vias públicas e espaços institucionais. Utilizou-se, para tanto, uma tabela de verificação baseada na norma ABNT NBR 9050, que classifica os itens observados nas categorias: acessível, parcialmente acessível, não acessível e inexistente.

A análise teve como foco a forma como a infraestrutura urbana atende às necessidades das Pessoas com Deficiência, considerando aspectos como mobilidade, segurança, autonomia e participação social. Além da observação direta, foram realizados registros fotográficos que auxiliaram na documentação das condições encontradas, permitindo identificar situações de ausência ou inadequação de elementos fundamentais à acessibilidade, como rampas, sinalizações táteis, calçadas regulares, faixas de travessia e mobiliário urbano adaptado.

Gehl (2013) destaca que a configuração do espaço urbano deve considerar não apenas sua funcionalidade projetada, mas também as adaptações e usos cotidianos que nele ocorrem. No Residencial Pequis, essas transformações revelam a complexa relação entre a população e o ambiente construído, especialmente no que diz respeito às barreiras físicas e simbólicas que dificultam o acesso pleno à cidade por parte das pessoas com deficiência.

Embora a legislação brasileira, como o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) estabeleça princípios nítidos de inclusão e acessibilidade, a efetivação desses

direitos nos territórios urbanos ainda enfrenta obstáculos. A pesquisa revela que, apesar da existência de alguns equipamentos urbanos com estrutura adequada, muitos apresentam ausência de manutenção, dimensionamento inadequado ou mesmo inexistência de adaptações mínimas.

Além disso, o estudo reforça a importância da atuação do poder público na implementação de políticas urbanas que contemplem as especificidades das pessoas com deficiência, sobretudo em áreas de crescimento urbano recente. Como aponta Vasconcellos (2012), a mobilidade urbana e a acessibilidade são dimensões centrais da justiça social, sendo imprescindíveis para assegurar a equidade no acesso aos bens, serviços e oportunidades oferecidos pela cidade.

Nesse sentido, o Residencial Pequis constitui um campo de análise relevante para compreender como a acessibilidade se materializa, ou se ausenta nos processos de urbanização contemporâneos. A investigação evidencia que a acessibilidade urbana, quando negligenciada, compromete não apenas o deslocamento físico, mas também a cidadania, o pertencimento e a qualidade de vida das Pessoas com Deficiência.

3.1 - Precariedade urbana e exclusão social no Residencial Pequis

O Residencial Pequis, localizado na zona oeste de Uberlândia (MG), é fruto do programa habitacional Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e constitui um exemplo paradigmático das contradições das políticas habitacionais voltadas para populações de baixa renda. A precariedade urbana e a exclusão social são fatos interligados que refletem a desigualdade socioespacial nas cidades. O Residencial Pequis, como outros conjuntos habitacionais de interesse social, evidencia a segregação urbana, resultantes de políticas públicas insuficientes e da lógica de urbanização desigual.

O conceito de exclusão social, sob uma perspectiva geográfica, refere-se ao processo em que determinados grupos são invisibilizados do espaço urbano devido à falta de acesso a serviços, infraestrutura e oportunidades, criando uma fragmentação dentro da cidade (Santos, 1996; Castells, 1999).

Estudos como a dissertação de mestrado de Gabriel Chaves (2020) destacam que, embora o bairro tenha atendido à demanda por moradia, ele enfrenta desafios estruturais que comprometem a qualidade de vida dos seus moradores, principalmente no que tange à acessibilidade e à mobilidade urbana. Esses aspectos tornam-se ainda críticos quando

analisados sob a perspectiva das Pessoas com Deficiência (PcD), um grupo historicamente marginalizado no planejamento urbano.

O trabalho de campo no residencial Pequis foi realizado em etapas. Esse foi realizado em dias e turnos (manhã, tarde e noite) distintos para que se chegasse a uma conclusão a respeito da acessibilidade e da mobilidade urbana especificamente das Pessoas com Deficiência do bairro.

3.1.1 - Descrição das etapas

- Etapa 1 – agosto (2024)

Nesta primeira fase, o intuito foi compreender a dinâmica socioespacial do bairro, com a avaliação das condições de acessibilidade em estabelecimentos comerciais, serviços, na avenida principal e nas ruas adjacentes. As visitas de campo foram realizadas nos turnos da manhã, tarde e noite, com o objetivo de captar as variações no uso dos espaços públicos ao longo do dia.

- Etapa 2 – setembro (2024)

A segunda etapa concentrou-se nos equipamentos públicos voltados para a educação e assistência social, como escolas, CRAS (Centro de Referência de Assistência Social) e NAICA (Núcleo de Apoio Integral à Criança e ao Adolescente). A avaliação foi baseada nos parâmetros de acessibilidade estabelecidos pela ABNT NBR 9050.

- Etapa 3 – outubro (2024)

Embora nesta etapa estivesse prevista a análise das residências de moradores com deficiência, não foi possível realizar visitas internas às unidades habitacionais. Assim, a avaliação concentrou-se nas habitações populares do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em seu entorno, nos pontos de ônibus, no Terminal Canaã e no transporte público, com ênfase nas condições de acesso e deslocamento das Pessoas com Deficiência.

- Etapa 4 – novembro (2024)

A quarta etapa focou na infraestrutura urbana, como iluminação pública e condições de transporte, além do acesso aos serviços de saúde (UBS) e órgãos públicos.

- Etapa 5 – dezembro (2024)

A última etapa foi dedicada à avaliação das condições gerais de acessibilidade e da existência (ou não) de equipamentos urbanos em diversas regiões do bairro.

Essa metodologia permitiu compreender as dinâmicas socioespaciais do bairro e as barreiras enfrentadas pelas Pessoas com Deficiência em seu cotidiano. A pesquisa mostrou que a infraestrutura do bairro é amplamente inadequada para garantir o direito à cidade para todos, conforme discutido por Harvey (2008) e por Gehl (2013) que, destacam a importância de um planejamento urbano centrado nas pessoas. Durante o trabalho, foi possível observar uma realidade que contradiz os objetivos iniciais do projeto, que buscava promover habitação digna e inclusão social.

A precariedade de infraestrutura urbana em muitos bairros distante do centro da cidade é um problema recorrente em diversas cidades brasileiras, refletindo uma gestão pública que muitas vezes prioriza as áreas nobres em detrimento das regiões mais afastadas. O bairro Pequis é um exemplo emblemático dessa realidade. situado em uma região que necessitou da expansão do perímetro urbano para sua construção, o bairro enfrenta desafios significativos relacionados à falta de equipamentos urbanos, acessibilidade e mobilidade urbana, especificamente para Pessoas com Deficiência.

A constituição e a organização do espaço urbano refletem, de maneira direta, as estruturas sociais que moldam a sociedade. A cidade, nesse contexto, manifesta as relações econômicas, sociais e culturais, desenvolvidas ao longo do tempo sob a influência de fatores como o crescimento demográfico e as intervenções do Estado. Tais interações, dinâmicas e contínuas, transformam incessantemente a configuração urbana, onde processos de segregação socioespacial emergem de forma recorrente, conforme aponta Villaça (1998).

No caso do Residencial Pequis, a segregação pode ser compreendida como predominantemente involuntária, uma vez que muitas famílias foram direcionadas ao local em função de restrições econômicas e da indisponibilidade de alternativas habitacionais acessíveis. Essa imposição territorial resulta em barreiras à integração social, sobretudo no que se refere à mobilidade urbana, fator diretamente relacionado à qualidade de vida dos moradores.

A precariedade da infraestrutura urbana compromete diretamente o acesso a direitos fundamentais, como mobilidade, educação, saúde e lazer. No caso do Residencial Pequis, localizado em uma região de expansão urbana do município de Uberlândia, cidade frequentemente destacada pela mídia como uma das melhores do país em qualidade de vida, observa-se a persistência de desigualdades na distribuição dos equipamentos urbanos e na oferta de serviços públicos. Entre as principais barreiras identificadas, destacam-se: ausência de acessibilidade em diversos pontos do bairro, calçadas irregulares e não acessíveis para Pessoas

com Deficiência, inexistência ou inadequação de rampas de acesso, sinalizações de trânsito apagadas ou inexistentes, pontos de ônibus sem estrutura acessível e estabelecimentos comerciais desprovidos de adaptações que garantam atendimento universal. Essas condições não apenas dificultam o deslocamento seguro e autônomo das pessoas com deficiência, como também restringem o pleno acesso aos bens e serviços urbanos, aprofundando processos de segregação socioespacial e exclusão social.

3.2 - Equipamentos urbanos e espaços públicos no Residencial Pequis: acessibilidade ou exclusão?

“As características do Brasil urbano impõem tarefas desafiadoras, e os arquitetos e planejadores urbanos não têm conhecimento acumulado nem experiência para lidar com elas. A dimensão da tragédia urbana brasileira está a exigir o desenvolvimento de respostas que devem partir do conhecimento da realidade empírica para evitar a formulação das “ideias fora do lugar” tão características do planejamento urbano no Brasil.” (Maricato, 2000, p.1)

A configuração das cidades brasileiras está fortemente relacionada ao processo histórico de urbanização, que se intensificou de forma acelerada e desordenada a partir do século XX. Nesse contexto, a industrialização atraiu um expressivo contingente populacional oriundo do meio rural para os centros urbanos, sem que houvesse um planejamento adequado capaz de absorver essa migração. Como resultado, as populações de baixa renda passaram a se instalar majoritariamente em áreas afastadas dos centros, marcadas pela escassez de infraestrutura básica e por condições habitacionais precárias.

O planejamento urbano desempenha um papel importante na organização do espaço urbano e na qualidade de vida nas cidades. Equipamentos urbanos, como calçadas, praças, transporte público, escolas e hospitais, são elementos fundamentais para garantir o funcionamento da cidade e a qualidade de vida de seus moradores. Contudo, a distribuição e manutenção desses equipamentos muitas vezes refletem desigualdades socioeconômicas e prioridades distorcidas no processo de urbanização, que privilegiam interesses do comércio em detrimento das demandas sociais. Villaça (2001) e Lefebvre (1968) apontam que, o espaço urbano não é neutro, mas um reflexo das relações de poder e da dinâmica econômica que moldam a cidade.

De acordo com Ferrari (1977), denomina-se equipamentos urbanos às obras e serviços, sejam públicos ou de utilidade pública, que permitam a plena realização da vida de uma população. A Lei Federal nº 6.766, de 1979, que regula o parcelamento do solo urbano, define os equipamentos urbanos comunitários como “os equipamentos públicos de educação, cultura,

saúde, lazer e similares” (art. 4º, §2º). Essa conceituação é complementada pela norma técnica NBR 9284, que conceitua os equipamentos como:

Todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados. (NBR 9284, 1986, p. 1)

A norma técnica NBR 9284 não apenas define os equipamentos urbanos comunitários, mas também os categoriza em diversas áreas, incluindo circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, sistema de comunicação, sistema de energia, iluminação pública, saneamento, segurança pública e proteção, saneamento básico, assistência social, educação e saúde.

Os equipamentos urbanos como transporte público, escolas, hospitais, praças e espaços de lazer desempenham um papel fundamental na garantia dos direitos básicos e na promoção da qualidade de vida da população. Entretanto, sua distribuição e qualidade mostram desigualdades, refletindo as disparidades socioespaciais presentes no contexto urbano.

Segundo Villaça (2001), as disparidades no espaço urbano são diretamente influenciadas pela lógica de mercado, que tende a privilegiar a valorização de determinadas áreas em detrimento das necessidades das populações mais vulneráveis. Como consequência, regiões localizadas fora dos centros urbanos, majoritariamente ocupadas por grupos de menor renda, frequentemente enfrentam a precariedade da infraestrutura e a insuficiência de equipamentos públicos. Nesse contexto, os equipamentos urbanos assumem uma função estratégica, não apenas enquanto componentes materiais da infraestrutura das cidades, mas também como indicadores das desigualdades socioespaciais que estruturam o território urbano.

Os equipamentos urbanos influencia diretamente o planejamento das cidades, pois está ligada à qualidade de vida da população e ao acesso aos serviços básicos. Carlos Nelson F. dos Santos (1988) propõe uma reflexão relevante sobre essa temática ao destacar a importância da escala territorial como fator determinante para a localização e o alcance dos equipamentos urbanos. O autor classifica essa distribuição em três escalas principais: a vizinhança, o bairro e a cidade, sugerindo que a alocação desses recursos deve atender às especificidades e demandas de cada uma dessas escalas.

Na escala da vizinhança, Santos (1988) destaca a importância de equipamentos que atendam às necessidades imediatas da comunidade, como creches, pré-escolas e escolas de ensino fundamental. A proximidade desses serviços em relação às áreas residenciais é essencial para assegurar acessibilidade, minimizar deslocamentos e promover uma maior integração entre a população e os serviços básicos. Essa disposição contribui para o bem-estar das famílias e a

criação de espaços urbanos mais inclusivos e acolhedores. Contudo, Maricato (2000) ressalta que, frequentemente, a lógica de mercado ignora essas necessidades, o que resulta na ausência ou precariedade desses equipamentos em áreas periféricas e de baixa renda.

No contexto dos bairros, a presença de equipamentos que atendam a um público mais amplo, como escolas de ensino médio, é fundamental para garantir o acesso da população a serviços essenciais. Esses espaços, que precisam dar conta de uma demanda maior, devem ser planejados de forma que conciliem a proximidade com a boa gestão dos recursos públicos. A organização do território, nesse sentido, deve levar em conta tanto as necessidades locais quanto regionais, respeitando as dinâmicas e especificidades de cada comunidade. No entanto, como aponta Rolnik (1997), essa distribuição ainda é marcada por desigualdades: bairros mais favorecidos costumam concentrar equipamentos de melhor qualidade, enquanto bairros mais afastados, como o Residencial Pequis, seguem enfrentando a falta de infraestrutura adequada, evidenciando um cotidiano de dificuldades que impacta diretamente a vida de seus moradores.

Na escala da cidade, são alocados equipamentos de maior complexidade e abrangência, como hospitais, universidades e centros administrativos, que devem atender a um número mais elevado de pessoas. Para Santos (1988), a localização estratégica desses equipamentos deve garantir acessibilidade para evitar a ampliação das desigualdades socioespaciais. Maricato (2000) observa que, nas cidades brasileiras, a concentração desses serviços em áreas centrais reflete um modelo urbano que privilegia interesses econômicos em detrimento das necessidades das populações periféricas. Essa dinâmica aprofunda as barreiras ao acesso a direitos básicos e acentua as desigualdades estruturais.

De acordo com Maricato (2000), esse processo reflete a lógica do mercado imobiliário, que valoriza as regiões centrais devido à proximidade com polos de emprego, comércio e serviços. Essa valorização, por sua vez, torna essas áreas inacessíveis para a maior parte da população, consolidando a segregação socioespacial. A ausência de políticas públicas eficazes para reverter esse quadro reforça a exclusão das populações periféricas, que enfrentam longos deslocamentos diários para acessar serviços básicos e oportunidades de trabalho.

A desigualdade no acesso aos direitos básicos também se expressa de maneira evidente no campo da mobilidade urbana no Residencial Pequis. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019) revelam que grande parte dos trabalhadores dos bairros mais afastados da área central das cidades brasileiras gasta, em média, mais de duas horas diárias no deslocamento entre casa e trabalho.

Referente a média de tempo gasta na cidade de Uberlândia, especificamente no caso do Residencial Pequis, essa foi realizada a partir do aplicativo Moovit, plataforma amplamente

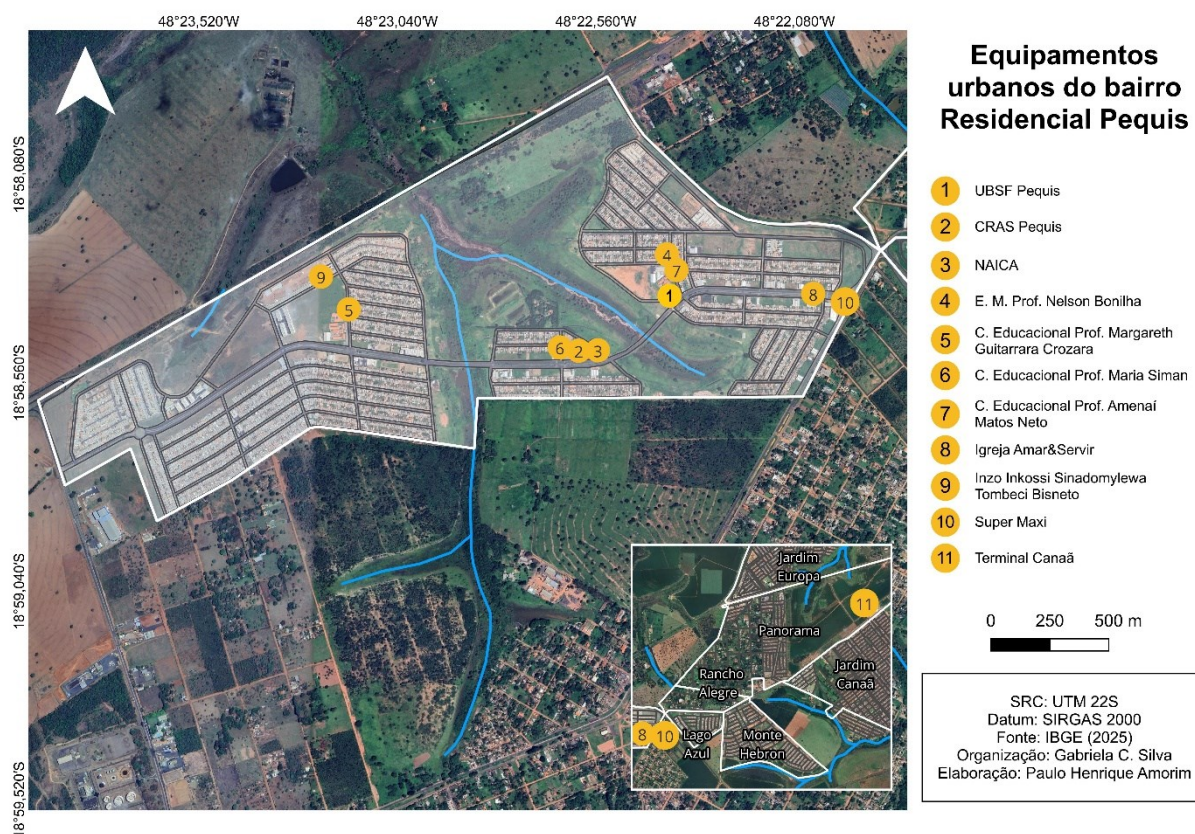
utilizada para planejamento de viagens por transporte público urbano. De acordo com os dados fornecidos pela ferramenta, o tempo estimado de trajeto pode variar entre 36 e 76 minutos, a depender da origem e do horário de saída. Contudo, a média mais recorrente situa-se entre 50 e 70 minutos por percurso. Esses valores foram obtidos com base na simulação de rotas realizadas nos turnos da manhã, tarde e noite, considerando variações nos fluxos de trânsito e no tempo de espera entre os ônibus.

Cabe destacar que o uso de aplicativos como o Moovit tem se consolidado como uma estratégia metodológica complementar para estudos de mobilidade urbana, especialmente em áreas onde há carência de dados sistematizados por órgãos públicos (Pereira et al., 2017). Ainda que se trate de uma ferramenta privada, sua base de dados é alimentada por informações das operadoras locais de transporte e por dados colaborativos, o que confere confiabilidade aos resultados apresentados (Moovit, 2024).

No caso das Pessoas com Deficiência que residem no Pequis, essas dificuldades são ainda mais acentuadas, impondo barreiras constantes à sua locomoção segura e autônoma. Esse cenário não apenas restringe o tempo disponível para atividades de lazer, estudo ou cuidado pessoal, mas também compromete de forma profunda a qualidade de vida desses moradores.

O Mapa 4 apresenta a localização dos equipamentos urbanos identificados e analisados durante a realização do trabalho de campo no Residencial Pequis, em Uberlândia (MG). Esses pontos foram selecionados com o objetivo de compreender a distribuição espacial e as condições de acessibilidade oferecidas à população, permitindo avaliar como esses equipamentos contribuem ou limitam a acessibilidade e a mobilidade urbana das Pessoas com Deficiência.

Mapa 4 – Uberlândia (MG) - Equipamentos urbanos do bairro Residencial Pequís



Elaboração: Amorim, P H. (2025)

O descaso histórico do Estado em investir de maneira equitativa na infraestrutura dos bairros afastados do centro da cidade contribui para a reprodução da pobreza, da exclusão social e da marginalização das Pessoas com Deficiência. Conforme destaca a Organização das Nações Unidas (ONU, 2021), a oferta de serviços básicos de qualidade é indispensável para a redução das desigualdades e para a construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis. Contudo, no Brasil, a lógica de priorização dos interesses econômicos na gestão urbana ainda prevalece, dificultando a implementação de políticas públicas que considerem, de forma efetiva, as múltiplas dimensões da cidadania, respeitando a diversidade de deficiência, classe, raça e gênero.

3.3 - A Unidade de Saúde do Residencial Pequís

As unidades de saúde têm como principal função garantir o acesso à atenção básica. O modelo da Estratégia de Saúde da Família (ESF), implementado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) no Brasil, é um exemplo bem-sucedido de atenção primária que tem demonstrado melhorias na qualidade de vida da população. As Unidades Básicas de Saúde (UBS) muitas

vezes oferecem atendimento médico, odontológico, vacinas, exames laboratoriais e serviços de prevenção, além de programas voltados para a saúde da mulher, do idoso e da criança.

O Residencial Pequis conta com uma UBSF (Unidade Básica de Saúde da Família) que fica localizada na Avenida Principal Wilson, com funcionamento de segunda a sexta-feira, das 07h às 17h, garantindo acesso a uma série de atendimentos médicos e assistenciais.

De acordo com a Prefeitura, a unidade oferece consultas com médicos da família e enfermagem, além de serviços como curativos, vacinação e fornecimento de medicamentos por meio da farmácia local. Esses serviços são fundamentais para garantir a promoção da saúde e a prevenção de doenças, especialmente em bairros que houve a necessidade da expansão do perímetro urbano da cidade onde o acesso a unidades hospitalares pode ser mais limitado.

Durante o trabalho de campo, foi observado que a UBSF (Figura 3) alguns elementos de acessibilidade, como piso tátil para auxiliar pessoas com deficiência visual, cadeiras para os pacientes na área de espera, portas com a largura mínima exigida para a passagem de cadeiras de rodas e banheiros equipados com suportes de apoio. Além disso, há uma rampa de acesso, permitindo que pessoas com mobilidade reduzida consigam entrar na unidade sem grandes dificuldades.

As Figuras 3 ilustram as condições estruturais da Unidade Básica de Saúde (UBS) do Residencial Pequis:

Figura 3 – Unidade Básica de Saúde do Residencial Pequís



Foto: Silva (2024)

Embora a Unidade Básica de Saúde da Família (UBSF) siga as diretrizes da Norma Brasileira (NBR) 9050, com corredores amplos (Figura 3-A) e banheiros equipados com barras de apoio (Figura 3-B), a existência de condições estruturais adequadas não garante, por si só, a efetividade no atendimento à população. Em muitos casos, a infraestrutura física não supre a carência de profissionais e a elevada demanda, resultando em longos períodos de espera e em um atendimento que não atende plenamente às necessidades dos moradores do bairro.

A Unidade Básica de Saúde do Residencial Pequís, responsável por atender às necessidades básicas de saúde da comunidade, enfrenta limitações que impactam diretamente a acessibilidade aos serviços. A ausência de serviços de maior complexidade, como o pronto

atendimento, evidencia uma infraestrutura de saúde que não dialoga com as demandas da população local. A UBSF oferece apenas atendimentos básicos e funciona em horário comercial, o que deixa os moradores, especialmente aqueles com deficiência, em situação de vulnerabilidade diante de emergências médicas.

A falta de uma Unidade de Pronto Atendimento acessível e próximo intensifica os problemas de mobilidade urbana enfrentados pela população do Residencial Pequis. Para Pessoas com Deficiência, que já lidam com barreiras físicas como calçadas inadequadas, ausência de rampas e transporte público não adaptado, o deslocamento até unidades de saúde mais distantes se torna ainda mais difícil e, muitas vezes, inviável. O pronto atendimento mais próximo localiza-se no bairro Planalto a cerca de 9,2 km via BR - 497 km de distância, e o trajeto, realizado por transporte público, pode levar aproximadamente uma hora.

Esse cenário revela a insuficiência da infraestrutura urbana e a ausência de um planejamento inclusivo que considere as necessidades de acessibilidade, fatores que comprometem o pleno exercício do direito fundamental à saúde. A falta de adequações específicas para garantir o acesso das pessoas com deficiência aos serviços de saúde contribui para a ampliação das desigualdades sociais e espaciais já presentes na rotina dos moradores do Residencial Pequis. Assim, o déficit na oferta e qualidade dos equipamentos urbanos afeta diretamente a efetivação dos direitos básicos, refletindo em barreiras que dificultam o atendimento adequado, a continuidade do cuidado e a promoção do bem-estar da população local. A articulação entre infraestrutura precária e políticas públicas insuficientes evidencia, portanto, a persistência de exclusões que impactam negativamente a equidade no acesso aos serviços essenciais.

O atendimento restrito ao horário comercial também dificulta o acesso para trabalhadores que não podem se ausentar do serviço para buscar assistência médica. Além disso, a carência de especialistas e exames complementares obriga muitos pacientes a procurar atendimento em outras unidades, sobrecarregando o sistema e tornando o acesso à saúde um desafio constante.

A ausência de um pronto atendimento no Residencial Pequis compromete significativamente o direito à saúde da população, evidenciando um problema estrutural nas políticas de atenção primária. A Organização Mundial da Saúde (OMS) destaca que o acesso rápido aos serviços de urgência é um dos fatores determinantes para a redução da morbimortalidade, especialmente em casos de emergências médicas como infartos, acidentes vasculares cerebrais e traumas. No entanto, a dependência de uma unidade de saúde básica com

funcionamento restrito e a distância considerável até o pronto atendimento mais próximo configuram um grave déficit no atendimento emergencial da comunidade.

Além disso, estudos apontam que a infraestrutura de transporte público inadequada afeta diretamente a equidade no acesso à saúde, pois populações em situação de vulnerabilidade dependem desses meios para buscar assistência médica. O tempo prolongado de deslocamento e os atrasos frequentes no transporte comprometem a eficácia dos atendimentos, podendo levar a óbitos evitáveis.

3.4 - A função social da escola e a realidade educacional no Residencial Pequis

A escola exerce uma função social essencial tanto na cidade quanto na sociedade como um todo, sendo um espaço de formação cidadã, inclusão e desenvolvimento humano. Garantida pela Constituição Federal de 1988 como um direito de todos e dever do Estado e dos municípios, a educação é uma ferramenta de transformação social. No contexto urbano, especificamente como o Residencial Pequis fruto da expansão do perímetro urbano a presença de escolas públicas municipais é fundamental para garantir o acesso à educação básica, desde a infância até o ensino fundamental.

Entre as escolas localizadas no bairro (Figura 4), destacam-se o Centro Evangélico de Integração e Aprendizado Professora Rosa Maria Melo, a Escola Nelson Bonilha, o Centro Educacional Professora Maria Siman, o Centro Educacional Professora Margareth Guitarrara Crozara (Figura 4-B), mantido pela Missão Sal da Terra, e o Centro Educacional Professor Amenaí Matos Neto (CCAU) (Figura 4-A). Essas unidades atendem, prioritariamente, à educação infantil e ao ensino fundamental, sendo referências no cotidiano de crianças, adolescentes e famílias da comunidade local.

Figura 4 – Centros Educacionais do Residencial Pequis (Uberlândia/MG)



Foto: Silva (2025)

Como destaca Paulo Freire (1996), a escola não se restringe à transmissão de conteúdos, mas se estende à formação crítica dos sujeitos e à construção de uma consciência transformadora. Para o autor, "a escola é um espaço de formação ética, política e cidadã, onde os sujeitos devem ser estimulados a ler o mundo e a intervir nele". Nessa perspectiva, as escolas presentes no Residencial Pequis são mais do que espaços de ensino: constituem-se como territórios de proteção, convivência, identidade e resistência frente às desigualdades sociais que marcam a periferia urbana.

Entretanto, destaca-se como fator limitante à garantia plena do direito à educação a ausência de escolas estaduais de ensino médio no bairro. Após a conclusão do ensino fundamental, os adolescentes precisam se deslocar para bairros vizinhos, sendo a escola estadual mais próxima localizada no bairro Canaã. Essa realidade mostra que os obstáculos são significativos à continuidade dos estudos, especialmente para Pessoas com Deficiência, o que pode resultar em evasão escolar, baixos índices de rendimento e ruptura dos vínculos com a trajetória educacional.

Essa situação, que para alguns pode parecer apenas uma questão logística, revela-se, na prática, uma barreira significativa, sobretudo para indivíduos que enfrentam limitações econômicas e dificuldades no acesso a recursos essenciais. A insuficiência de recursos para transporte, os riscos inerentes ao deslocamento e o desgaste físico e emocional contribuem para a desmotivação de muitos jovens. Progressivamente, esse distanciamento da escola reflete também um afastamento dos projetos de vida, culminando em evasão escolar, queda no desempenho acadêmico e, em diversos casos, no abandono definitivo dos estudos.

Esse abandono tem impactos que vão além da educação: reflete diretamente na empregabilidade. Muitos adolescentes, especialmente entre 15 e 16 anos, acabam ingressando precocemente no mundo do trabalho em busca de melhores condições de vida e para contribuir com a renda familiar. Como aponta Bernard Charlot (2001), para muitos jovens pobres, a escola deixa de ser vista como um caminho viável para a mobilidade social, pois o presente se impõe com urgências que não podem ser adiadas.

Abramovay (2002) afirma que, a evasão escolar entre adolescentes está intimamente ligada à falta de perspectivas dentro da escola, à ausência de políticas públicas eficazes e ao peso das responsabilidades precoces assumidas por jovens em situação de vulnerabilidade. Complementando essa discussão, Candau (2000) reforça que o direito à educação de qualidade está diretamente relacionado às condições concretas de vida dos estudantes e que ignorar essas condições é contribuir para a reprodução das desigualdades.

É preciso entender que a presença de uma escola próxima de casa vai muito além da comodidade. Ela representa pertencimento, segurança, continuidade e um incentivo direto para que adolescentes possam sonhar e construir um futuro melhor. Quando o Estado se faz ausente nesses espaços, ele contribui — mesmo que de forma silenciosa — para a interrupção de trajetórias que poderiam ser potentes. E isso tem consequências profundas, tanto individuais quanto coletivas.

Durante a realização do trabalho de campo, não foi possível realizar visitas internas às instituições de ensino localizadas no Residencial Pequis, o que constitui uma limitação significativa para a pesquisa. Essa restrição impediu a verificação direta das condições de acessibilidade no interior das unidades escolares, conforme os parâmetros técnicos estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em especial a NBR 9050, bem como pelas diretrizes da educação inclusiva.

Apesar dessa limitação, foi possível observar as escolas a partir do lado externo, analisando suas fachadas e áreas de acesso. Além disso, em diálogo com alguns profissionais da educação que atuam em escolas da região, estes relataram que as instituições possuem elementos básicos de acessibilidade, como corrimãos e banheiros adaptados. Contudo, a ausência de uma observação sistemática e *in loco* das estruturas internas inviabiliza uma análise mais aprofundada quanto à efetivação do direito à educação inclusiva e acessível para estudantes com deficiência ou com mobilidade reduzida no território estudado.

3.5 - CRAS e NAICA como espaços de cuidado, cidadania e promoção de direitos no Residencial Pequis

O acesso a equipamentos públicos de assistência social constitui um dos pilares para a efetivação dos direitos sociais e para a promoção da cidadania, especialmente em territórios marcados por desigualdades socioespaciais, como é o caso do Residencial Pequis, em Uberlândia (MG). Nesses contextos, a presença de instituições como o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) e o Núcleo de Apoio Integral à Criança e ao Adolescente (NAICA) é fundamental para garantir suporte às famílias em situação de vulnerabilidade, assegurando, ainda, a articulação de ações voltadas à proteção social básica.

O Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) desempenha papel fundamental na articulação da rede de proteção social básica, sendo o primeiro ponto de apoio para as famílias que necessitam de acompanhamento e orientação diante de situações de vulnerabilidade. Entre suas principais funções estão o mapeamento de contextos de risco social, o acompanhamento de famílias atendidas por programas de transferência de renda e a promoção

de ações coletivas que visam o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários. Conforme estabelece a Política Nacional de Assistência Social (PNAS), o CRAS deve atuar de forma preventiva e protetiva, promovendo intervenções que contribuam para a garantia de direitos e para a superação de desigualdades (Brasil, 2004).

Em complemento a essa atuação, o Núcleo de Apoio Integral à Criança e ao Adolescente (NAICA) desenvolve ações voltadas ao atendimento de crianças e adolescentes, com foco na proteção integral e na garantia de seus direitos. No Residencial Pequis, o NAICA se destaca como um espaço de acolhimento e formação, oferecendo atividades pedagógicas, culturais, esportivas e de apoio psicossocial. Essas iniciativas buscam prevenir situações de negligência, violência ou abandono, ao mesmo tempo em que fortalecem os vínculos familiares e estimulam a participação ativa da comunidade na construção de um ambiente mais seguro e inclusivo para os jovens.

Durante o desenvolvimento desta pesquisa, foi possível realizar uma visita técnica interna ao CRAS e ao NAICA do Residencial Pequis (Figura 5). Embora não tenha sido autorizada a produção de registros fotográficos no interior da unidade, a observação direta permitiu verificar que o espaço se encontra em conformidade com os princípios de acessibilidade previstos nas normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especialmente a NBR 9050. O local dispõe de rampas de acesso com inclinação adequada, guarda-corpos nas áreas de circulação e portas com largura mínima recomendada, garantindo condições de deslocamento seguro e autônomo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Tais aspectos são fundamentais para assegurar o pleno acesso aos serviços ofertados e demonstram um esforço institucional em promover inclusão e equidade no atendimento à população.

Figura 5 – CRAS e NAICA no Residencial Pequis (Uberlândia/MG)



Foto: Silva (2024)

A acessibilidade física observada nas unidades é um indicativo do esforço institucional em garantir que todos os cidadãos, independentemente de suas limitações, possam acessar os serviços oferecidos. Esse cuidado com a estrutura reflete um compromisso com a equidade no atendimento, essencial para que a política de assistência social cumpra seu papel de proteger e incluir.

Dessa forma, conclui-se que o CRAS e o NAICA são equipamentos fundamentais para a promoção da dignidade humana no Residencial Pequis, funcionando como pilares da política de assistência social no território. Sua atuação integrada e o cuidado com a acessibilidade demonstram que, mesmo diante de limitações orçamentárias e estruturais, é possível construir espaços públicos que acolham, respeitem e transformem realidades.

3.6 Condições do comércio e dos serviços no Residencial Pequis

A análise dos níveis de acessibilidade no comércio e serviços do Residencial Pequis (MG) em 2024 mostrou desafios significativos relacionados à inclusão e adaptação de estabelecimentos para atender às diretrizes de acessibilidade. Através do trabalho de campo foi possível avaliar supermercados, açougues, sacolões, lojas de vestuário, barbearias, salões de beleza, bares, distribuidoras de bebidas e farmácias, utilizando categorias como estacionamento, sinalização, rampas, corrimãos, corredores, piso tátil, banheiros, caixas acessíveis e portas. Os estabelecimentos foram classificados nos níveis "acessível", "parcialmente acessível", "não acessível" e "item inexistente", permitindo uma análise abrangente das condições encontradas.

A Tabela 2 mostra os tipos de estabelecimentos visitados, os critérios utilizados na avaliação de acessibilidade e a quantidade de locais analisados no Residencial Pequis.

Tabela 2 – Estabelecimentos, categorias avaliadas e número de visitas

Tipos de Estabelecimentos	Categorias Avaliadas	Número de Estabelecimentos Visitados
Supermercados	Estacionamento, sinalização, rampas, corrimãos, corredores, piso tátil, banheiros, caixas acessíveis, portas	2
Açougues	Estacionamento, rampas, corredores, caixas acessíveis, portas	1
Sacolões	Estacionamento, rampas, corredores, caixas acessíveis, portas	1
Lojas de vestuário	Rampas, corredores, portas	3
Barbearias e salões de beleza	Rampas, corredores, portas, banheiros	2
Bares e distribuidoras de bebidas	Estacionamento, rampas, corredores, portas	2
Farmácias	Estacionamento, rampas, corredores, piso tátil, caixas acessíveis, portas	2

Fonte: Silva (2025)

Os supermercados, açougues e demais estabelecimentos avaliados apresentaram condições de acessibilidade bastante variadas. Embora alguns elementos, como rampas de acesso e corredores, tenham sido identificados como parcialmente acessíveis, outros, como o piso tátil e os caixas adaptados para pagamento, foram, em sua maioria, classificados como não acessíveis ou inexistentes. A ausência de piso tátil, essencial para pessoas com deficiência visual, e de caixas adaptados, que permitem o atendimento adequado a cadeirantes e pessoas de baixa estatura, limita significativamente a autonomia dos clientes. Além disso, a maioria dos supermercados não dispunha de banheiros destinados aos clientes ou aos comerciantes; e, nos poucos casos em que os banheiros estavam presentes, todos foram considerados totalmente inadequados, sem barras de apoio, portas largas ou espaço suficiente para manobra de cadeiras de rodas.

As rampas de acesso e corredores, foram classificados como parcialmente acessíveis, o que indica que há tentativas de adaptação, ainda que insuficientes. As rampas muitas vezes não seguem os padrões estabelecidos pela ABNT NBR 9050, apresentando inclinações inadequadas ou ausência de corrimãos, o que compromete a segurança e a autonomia dos usuários. Da mesma forma, corredores com largura limitada dificultam a circulação de cadeirantes, evidenciando a falta de planejamento do espaço interno.

Foram identificadas diversas inadequações relacionadas à acessibilidade, como o piso tátil, essencial para garantir a orientação segura de Pessoas com Deficiência visual, e os caixas adaptados para pagamento, fundamentais para assegurar a autonomia de Pessoas com Deficiência física que fazem a utilização de cadeira de rodas ou de baixa estatura. A ausência da acessibilidade não apenas descumpre os padrões previstos em norma, mas também restringe o acesso de uma parcela significativa da população a serviços básicos, comprometendo o direito à igualdade de condições nas atividades de comércio e serviços.

Os supermercados, enquanto espaços essenciais para a garantia do acesso a alimentos e produtos básicos, desempenham um papel fundamental na vida cotidiana das pessoas. No entanto, a análise realizada no Residencial Pequis revelou que a maioria dos supermercados visitados não dispunha sequer de banheiros disponíveis para clientes e comerciantes. Nos poucos estabelecimentos que ofereciam sanitários, todos apresentavam condições inadequadas de acessibilidade, com a ausência de barras de apoio, portas estreitas e falta de espaço interno suficiente para permitir a circulação segura de pessoas que utilizam dispositivos de apoio à mobilidade, como cadeiras de rodas ou andadores.

A função social dos supermercados, de atender a toda a população de forma acessível, é comprometida quando barreiras arquitetônicas impedem o uso pleno de seus espaços. Apesar do Residencial Pequis ser considerado um bairro recente, com comércios igualmente novos, observa-se que muitos estabelecimentos ainda não contam com adaptações adequadas às normas de acessibilidade previstas na legislação brasileira. Essa ausência de adequações compromete a autonomia e o direito de escolha de consumidores com deficiência ou mobilidade reduzida, violando princípios fundamentais da inclusão e da equidade. A precariedade observada nas instalações dos supermercados da região não apenas dificulta o acesso a bens essenciais, como também revela a necessidade urgente de uma reestruturação que garanta ambientes verdadeiramente inclusivos, capazes de acolher a diversidade de seus usuários de forma digna, segura e igualitária.

As farmácias exercem um papel essencial no atendimento às necessidades básicas de saúde da população, funcionando como pontos de acesso rápido a medicamentos e orientações farmacêuticas. No contexto do Residencial Pequis, a presença de farmácias, considerando-se a distância em relação aos centros de saúde especializados e a carência de serviços médicos na região. No entanto, a análise realizada mostra que, as farmácias do bairro apresentam deficiências significativas em termos de acessibilidade. Das unidades visitadas, apenas uma contava com rampa de acesso e vaga de estacionamento reservada para pessoas com deficiência,

o que evidencia a limitação dos espaços para acolher, de forma adequada, a diversidade dos moradores.

As condições de acessibilidade impacta diretamente a autonomia e a independência das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, dificultando o acesso a serviços de saúde essenciais. Além disso, todas as farmácias analisadas não dispunham de caixas de pagamento acessíveis. De acordo com a ABNT NBR 9050 (2015), os balcões de atendimento devem apresentar altura e espaço que permitam o uso confortável por pessoas que utilizam cadeiras de rodas ou que tenham baixa estatura. A ausência de acessibilidade compromete a interação entre clientes e atendentes, podendo gerar constrangimentos e dificultar a aquisição de medicamentos e produtos de saúde.

Outro aspecto preocupante identificado foi a inadequação dos corredores internos. Em todas as farmácias observadas, os corredores eram extremamente estreitos, impedindo a circulação segura e confortável de pessoas que utilizam dispositivos de apoio à mobilidade, como cadeiras de rodas, andadores ou carrinhos de bebê. Conforme estabelecido pela ABNT NBR 9050:2015, a largura mínima dos corredores deve permitir não apenas a passagem, mas também a realização de manobras seguras, requisito essencial para garantir a autonomia dos usuários. A falta de acessibilidade nas farmácias do Residencial Pequis compromete a função social desses estabelecimentos e reforça as barreiras enfrentadas pela população no acesso a serviços de saúde de forma plena e igualitária.

A função social de salões de beleza e barbearias ultrapassa a mera prestação de serviços estéticos, pois tais espaços contribuem para o bem-estar individual e para a integração social dos usuários. Segundo Bourdieu (1983), práticas associadas ao cuidado pessoal podem ser compreendidas como formas de capital simbólico, fundamentais para o reconhecimento social e a construção da identidade dos sujeitos.

No contexto do Residencial Pequis, a análise realizada evidenciou limitações significativas relacionadas à acessibilidade desses estabelecimentos para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Em todas as unidades visitadas, constatou-se a ausência de rampas de acesso, recurso básico estabelecido pela norma ABNT NBR 9050:2015. Essa carência compromete a mobilidade urbana e o pleno exercício do direito de acesso a serviços cotidianos, revelando a necessidade de adequações que assegurem condições equânimes de circulação e atendimento à diversidade da população local.

A ausência de condições adequadas de acessibilidade em salões de beleza e barbearias restringe a participação de pessoas com deficiência em atividades que contribuem para o fortalecimento da autoestima e para a construção de vínculos sociais. A inexistência de

estruturas acessíveis nesses espaços reforça barreiras presentes no cotidiano urbano e contribui para a ampliação das desigualdades no acesso a serviços básicos.

O Residencial Pequis conta com apenas uma casa lotérica (Figura 6), o que evidencia a limitação de acesso a serviços financeiros formais no bairro. As casas lotéricas desempenham um papel fundamental para a dinamização do comércio local e para o acesso da população a operações bancárias básicas, especialmente em regiões onde a infraestrutura bancária é restrita. Esses estabelecimentos funcionam como intermediários essenciais para a realização de pagamentos, recebimento de benefícios sociais, quitação de contas e outras transações financeiras do dia a dia.

Figura 6 - Casa lotérica do Residencial Pequis - Uberlândia (MG)



Fonte: Silva (2024)

Além disso, observa-se que o bairro conta com apenas um caixa eletrônico, localizado nas dependências do supermercado Super Maxi, situado no início da Avenida Wilson Rodrigues da Silva, nº 71. A oferta desse serviço em um único ponto do território limita o acesso, especialmente para os moradores que residem no final do bairro.

Apesar dessas limitações, observou-se que a casa lotérica do Residencial Pequis dispõe de rampa de acesso e piso tátil, garantindo condições mínimas de acessibilidade para pessoas com deficiência. A existência desses é positiva, mas, diante da escassez de serviços financeiros distribuídos de forma equitativa pelo bairro, ainda são necessários avanços que ampliem o acesso e assegurem a inclusão de todos os moradores.

Os resultados evidenciam uma falta de planejamento e fiscalização para garantir que o comércio e os serviços locais atendam às normas de acessibilidade, como preconizado pela ABNT NBR 9050. Segundo Marques e Oliveira (2016), a ausência de acessibilidade nos

estabelecimentos compromete a inclusão e o acesso ao espaço público. Além disso, Santos e Ferreira (2019) destacam que a acessibilidade é um requisito não apenas técnico, mas também ético, essencial para promover a equidade em contextos urbanos.

A falta de acessibilidade em estruturas básicas, como banheiros, rampas e sinalização, compromete a mobilidade e a autonomia de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Esse problema não afeta apenas o público diretamente impactado, mas também a percepção de qualidade do comércio e dos serviços por parte da população em geral.

O bairro dispõe de apenas uma academia privada e duas academias ao ar livre (Figura 7-A-B), o que já mostra a limitação de espaços destinados à prática de atividades físicas no bairro. A oferta restrita compromete o direito da população ao acesso regular a atividades é de fundamental importância para a promoção da saúde, a melhoria da qualidade de vida e o fortalecimento do convívio social. A prática de exercícios físicos não apenas promove o bem-estar, mas também contribui para a autonomia e a inclusão de pessoas com deficiência, reforçando sua participação ativa na vida comunitária.

Figura 7 – Academia aberta do Residencial Pequís



Fonte: Silva (2024)

Entretanto, o problema no Residencial Pequis vai além da quantidade de opções disponíveis. Todas as academias avaliadas, tanto a privada quanto as públicas, apresentaram problemas estruturais em relação à acessibilidade e à conservação dos equipamentos, o que perpetua a exclusão de pessoas com deficiência do direito ao esporte e ao lazer. A única academia privada do bairro não possui equipamentos adaptados para Pessoas com Deficiência, impossibilitando que esses moradores tenham acesso adequado às atividades físicas. Além disso, elementos básicos de infraestrutura acessível, como rampas, corrimãos e banheiros adaptados, estão ausentes, em descumprimento às diretrizes da ABNT NBR 9050:2015. Essa realidade reflete a falta de sensibilização, de planejamento adequado e de conscientização sobre a importância de garantir a inclusão em espaços de saúde e bem-estar.

As duas academias ao ar livre implantadas pela Prefeitura de Uberlândia em 2024 com o objetivo de proporcionar acesso gratuito à prática de atividades físicas, apresentam deficiências significativas. Apesar do curto período de funcionamento, os equipamentos já demonstram sinais de desgaste e deterioração, comprometendo tanto a segurança quanto a funcionalidade dos espaços. Observa-se, ainda, que os aparelhos instalados não possuem adaptações destinadas ao uso por pessoas com deficiência (PcD), o que evidencia a ausência de planejamento voltado à acessibilidade desde a etapa de concepção dos equipamentos. A combinação entre a falta de manutenção e a inexistência de recursos acessíveis compromete a utilização desses espaços por parte de um número expressivo de moradores, negando o direito à prática de atividade física como instrumento de promoção da saúde, da inclusão e da cidadania.

3.7 Infraestrutura viária e iluminação pública no Residencial Pequis

A presente investigação buscou quantificar o número de logradouros no Residencial Pequis, em Uberlândia (MG), visando aprofundar a compreensão da sua organização espacial e da extensão da infraestrutura urbana. Contudo, durante a fase de levantamento de dados, verificou-se a inexistência de informações precisas sobre o traçado urbano e a quantidade exata de ruas nos canais oficiais, como os da Prefeitura Municipal de Uberlândia e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Essa lacuna evidenciou uma limitação no acesso a dados geoespaciais oficiais e atualizados.

Diante da ausência de fontes governamentais diretas, recorreu-se ao Busca CEP Rua (<https://buscaceprua.com.br>), uma plataforma pública que agrega dados de endereçamento provenientes dos registros dos Correios. Conforme essa ferramenta, o Residencial Pequis apresenta 51 logradouros cadastrados, incluindo ruas, avenidas e travessas. É crucial salientar

que, embora essa fonte tenha sido instrumental para obter uma estimativa preliminar, o Busca CEP Rua não constitui um canal oficial governamental. Sua utilização nesta pesquisa foi de natureza complementar, e os dados foram empregados com a devida ressalva metodológica quanto à sua oficialidade e precisão.

Consequentemente, esta pesquisa reconhece a restrição no acesso a informações oficiais relativas à quantidade de logradouros no Residencial Pequis. A estimativa fornecida pelo Busca CEP Rua foi adotada como referência provisória, sem que isso comprometesse a integridade da análise. Este cenário ressalta a necessidade premente de maior transparência e disponibilidade de dados geoespaciais por parte das entidades do poder público, a fim de subsidiar futuras pesquisas e o planejamento urbano.

O sistema viário do Residencial Pequis é composto, majoritariamente, por ruas asfaltadas, o que representa um avanço em relação a outros bairros que ainda enfrentam dificuldades quanto à pavimentação. No entanto, apesar do asfalto estar presente em praticamente todas as vias, observa-se a ausência ou degradação de sinalizações horizontais, como faixas de pedestres, e verticais, como placas de trânsito, o que compromete a segurança de pedestres e motoristas, especialmente em áreas de maior fluxo.

Essa carência se torna ainda mais sensível em pontos de maior fluxo de veículos e pessoas, onde a organização do trânsito deveria ser prioritária para a proteção da vida. A falta de sinalização acessível revela um desafio que vai além da simples manutenção urbana: expõe a necessidade de políticas públicas que pensem a mobilidade de forma mais humana e inclusiva, considerando a diversidade dos corpos que atravessam esses espaços — crianças a caminho da escola, idosos que se deslocam com mais dificuldade, trabalhadores que utilizam as ruas como parte do trajeto diário. Garantir sinalização adequada é garantir o direito à cidade segura e acessível e acolhedora para todos.

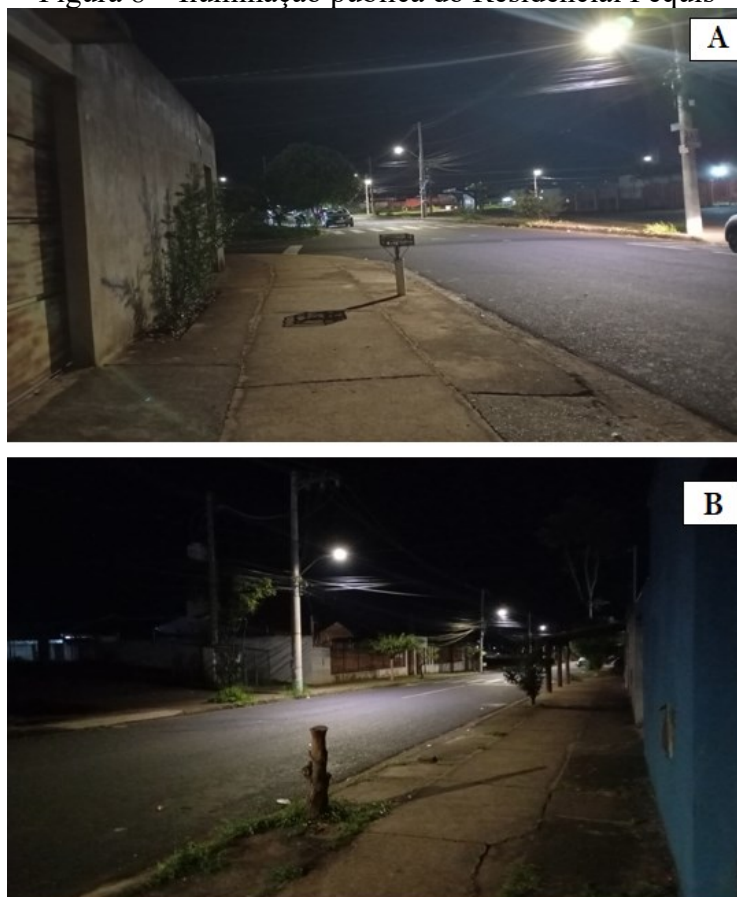
A falta de sinalização acessível mostra um problema que vai além da simples manutenção urbana: expõe a necessidade de políticas públicas que pensem a mobilidade de forma mais humana e inclusiva, considerando a diversidade dos corpos que atravessam esses espaços crianças a caminho da escola, idosos que se deslocam com mais dificuldade, trabalhadores que utilizam as ruas como parte do trajeto diário. Garantir sinalização adequada é garantir o direito à cidade segura, acessível e acolhedora para todos.

A iluminação pública é um dos elementos mais relevantes para a segurança dos cidadãos, a mobilidade e a qualidade de vida da população. Trata-se de um serviço essencial, especialmente em áreas residenciais, onde a circulação de pedestres e veículos durante o período noturno é intensa e contínua. No caso do Residencial Pequis, localizado em Uberlândia

(MG), observa-se que a infraestrutura de iluminação pública apresenta condições satisfatórias, sendo um aspecto positivo no conjunto da infraestrutura urbana do bairro.

Durante a pesquisa de campo, foi possível verificar que as vias principais do Residencial Pequis contam com iluminação pública (Figura 8) funcional e eficiente. Os postes encontram-se, em sua maioria, em bom estado de conservação e com lâmpadas de boa intensidade, proporcionando visibilidade adequada para motoristas e pedestres. Essa estrutura tem se mostrado pertinente para a realidade local, contribuindo para a circulação segura no período noturno e reduzindo a sensação de insegurança nas principais rotas de deslocamento diário. A presença de iluminação contínua e bem distribuída ao longo dessas vias reforça o compromisso com o direito à cidade e à segurança pública.

Figura 8 – Iluminação pública do Residencial Pequis



Fonte: Silva (2024)

A análise da iluminação pública no bairro revela uma conformidade geral com as diretrizes da Resolução n.º 414/2010 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), que estabelece a responsabilidade do poder público municipal em assegurar a oferta e a manutenção eficiente desse serviço. O padrão de iluminação implementado favorece a utilização do espaço urbano por toda a população, com especial relevância para Pessoas com Deficiência (PcD), que

dependem de condições adequadas para a locomoção segura e autônoma. Logo, pode-se afirmar que a iluminação pública no Residencial Pequís constitui uma infraestrutura pertinente e funcional, que contribui positivamente para a dinâmica urbana do bairro.

Entretanto, observam-se relatos informais de falhas pontuais em algumas ruas secundárias, predominantemente nas ruas no final do bairro. Tais informações foram coletadas por meio de conversas não-estruturadas com moradores, configurando-se como dados qualitativos que, embora não permitam uma generalização estatística, sugerem a necessidade de atenção a essas microáreas. Ressalta-se que, apesar desses relatos, a avaliação geral do serviço indica que tais ocorrências não comprometem o desempenho sistêmico da iluminação pública na maior parte do bairro.

3.8 - O transporte público no Residencial Pequís

O transporte público constitui um componente fundamental da mobilidade urbana, especialmente em contextos marcados por desigualdades socioespaciais, como o brasileiro. Em Uberlândia, esse papel é desempenhado pelo Sistema Integrado de Transporte (SIT), que visa à articulação eficiente entre diferentes regiões da cidade por meio de terminais de integração e linhas alimentadoras. O SIT é fundamental para assegurar o acesso da população a serviços públicos essenciais, como saúde, educação e trabalho, promovendo, assim, o exercício do direito à cidade de forma equitativa, segura e contínua.

Segundo Ferreira, 2009:

O transporte público de forma geral é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade. Seu desenvolvimento em anos recentes, as perspectivas abertas ao desenvolvimento tecnológico neste setor, fazem do transporte um elemento ativo e progressista, com aperfeiçoamento sistemático (Ferreira, 2009, p.3)

Além de viabilizar o acesso a serviços essenciais, o transporte público promove a mobilidade social ao reduzir o tempo e o custo associados ao deslocamento. Um sistema eficiente e acessível possibilita que trabalhadores cheguem a empregos formais, estudantes frequentem instituições de ensino e famílias desfrutem de atividades culturais e de lazer, promovendo assim uma participação mais plena na vida urbana.

Conforme descrito no Caderno de Referência para a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana (2007):

A consolidação de sistemas de transportes inclusivos, sustentáveis e de qualidade do ponto de vista econômico e ambiental passa necessariamente pelo planejamento urbano e regional integrado, pela priorização do transporte coletivo, do pedestre e dos

modos não motorizados, pela restrição ao uso do automóvel e pela participação e conscientização da sociedade. A prioridade para o transporte público e os modos não motorizados devem ser encarados como elementos fundamentais da preservação ambiental, inclusão social, desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda (PLANMOB, 2007, p. 67).

A construção de sistemas de transporte inclusivos, sustentáveis e de alta qualidade, tanto no âmbito econômico quanto ambiental, exige um planejamento urbano e regional. Esse processo deve priorizar o transporte público, o pedestre e os modos não motorizados, como bicicletas. Essa mudança não é apenas técnica e sistêmica, mas também cultural, que necessita da participação ativa não somente das pessoas que dependem exclusivamente do transporte público, mas também da gestão municipal das cidades.

Ferreira (2009) afirma que o serviço público de transporte por ônibus abrange os meios nos quais os passageiros não são proprietários dos veículos, sendo atendidos por prestadores terceirizados. Trata-se de um sistema planejado para atender a grandes volumes de usuários, conectando diferentes áreas urbanas ou regionais de maneira mais acessível e econômica.

Esse tipo de deslocamento coletivo é parte fundamental da vida urbana. Ele não apenas integra bairros e regiões, como também assegura que todas as pessoas possam se locomover com dignidade, especialmente aquelas que não dispõem de veículo próprio. Garantir o acesso a um sistema eficiente e inclusivo de mobilidade amplia as oportunidades de acesso ao trabalho, à educação, à saúde e a outros serviços essenciais à participação plena na sociedade.

No Residencial Pequis, o transporte público é a principal forma de locomoção de grande parte dos moradores. As linhas de ônibus que atendem ao bairro são fundamentais para garantir o direito de ir e vir, mas também revelam os desafios enfrentados por quem depende diariamente desse serviço.

O tempo gasto nos deslocamentos é um dos principais impactos sentidos pela população. Morar longe do centro significa passar mais tempo no trajeto, o que pode reduzir as horas disponíveis para o convívio familiar, o descanso e até mesmo outras atividades importantes, como estudar ou trabalhar em um segundo turno. Quando o transporte é lento, irregular ou mal planejado, isso prejudica ainda mais a rotina de quem já vive com limitações financeiras e menos oportunidades.

Outro ponto fundamental é a acessibilidade. Para as Pessoas com Deficiência, o transporte público precisa ser seguro, adaptado e eficiente. A ausência de ônibus com acessibilidade adequada, somada à má conservação de calçadas e pontos de parada, torna o deslocamento um verdadeiro desafio. Isso fere o direito à mobilidade e limita a participação dessas pessoas na vida ativa da cidade.

Os impactos indiretos do sistema de transporte são observados com clareza em contextos de congestionamento urbano, comuns nas grandes cidades. O tráfego intenso eleva os custos logísticos das empresas, reduz sua competitividade e limita a geração de empregos. Contudo, a exclusão territorial e social não se dá apenas pela distância física entre os bairros e o centro urbano, mas também pelas condições de mobilidade e acessibilidade oferecidas à população.

No caso do Residencial Pequis, localizado a aproximadamente 17,7 km do centro de Uberlândia, essa realidade se agrava diante da insuficiência de alternativas de transporte público eficientes e acessíveis. Os longos deslocamentos diários, aliados à precariedade na infraestrutura urbana como pontos de ônibus sem abrigo, calçadas fora dos padrões de acessibilidade e tempo de espera elevado comprometem o direito de ir e vir, especialmente de Pessoas com Deficiência ou mobilidade reduzida.

Na imagem a seguir (Figura 9), é possível observar que os pontos de ônibus localizados no Residencial Pequis não possuem rampas de acesso adequadas para Pessoas com Deficiência. Essa ausência de infraestrutura compromete diretamente a mobilidade e a autonomia dessas pessoas, uma vez que dificulta o embarque e o desembarque de forma segura e acessível.

Figura 9 – Ponto de ônibus no Residencial Pequis



Fonte: Silva (2024)

A exclusão, portanto, manifesta-se não apenas pela localização geográfica, mas pela ausência de políticas públicas que promovam a integração efetiva do bairro ao restante da cidade. A falta de acessibilidade nos trajetos e nos próprios veículos de transporte coletivo

reforça as barreiras enfrentadas cotidianamente por moradores do conjunto residencial, dificultando o acesso a serviços essenciais, oportunidades de trabalho, educação e saúde.

De acordo com dados obtidos por meio de aplicativos de localização e cálculo de rotas, como o Google Maps, a distância entre o Residencial Pequis e o centro de Uberlândia varia entre 15 a 21 quilômetros, dependendo do trajeto escolhido. Esse percurso pode levar aproximadamente 27 minutos de carro, cerca de 1 hora utilizando transporte público, ou até 3 horas e 30 minutos a pé. Esses dados mostram que, os desafios enfrentados pelos moradores no cotidiano, especialmente aqueles que dependem exclusivamente do transporte público. Ao mesmo tempo, também evidenciam para a importância de melhorias na infraestrutura de mobilidade e acessibilidade urbana, para que o bairro esteja mais conectado ao restante da cidade e os deslocamentos sejam mais rápidos, seguros e acessíveis para todos.

No entanto, a eficiência do transporte público (Figura 10) depende de fatores como frequência, integração de rotas e custo. Conforme demonstrado, o tempo estimado de 1 hora para o transporte coletivo é razoável, mas a cobertura limitada das linhas, a superlotação nos horários de pico e os custos tarifários podem ser barreiras para os moradores.

Figura 10 – Transporte público no Residencial Pequis - Uberlândia (MG)

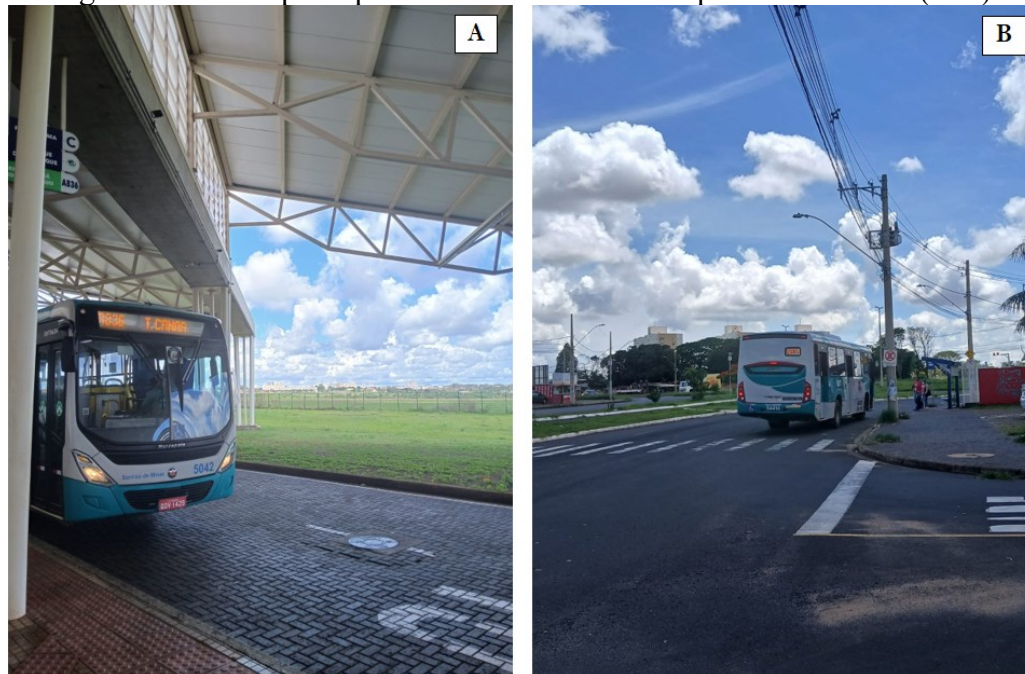


Foto: Silva (2024)

O bairro Residencial Pequis é atendido por duas linhas de ônibus operadas pela empresa Sorriso de Minas, com itinerários distintos. A linha A836 (Figura 10-A) percorre toda a extensão do bairro, tendo como ponto inicial a Plataforma C do Terminal Canaã e como destino final a

Avenida Wilson Rodrigues da Silva. Essa linha funciona diariamente, conta com 25 paradas e possui tempo médio de trajeto estimado em 24 minutos.

Já a linha A839 (Figura 10-B), também em operação todos os dias, realiza o percurso entre a Plataforma C do Terminal Canaã e a Rua Batuíra, nº 130, passando pela região do Lago Azul. Com 22 paradas ao longo do trajeto, a viagem dura, em média, 21 minutos. Ambas as linhas desempenham papel importante na conectividade entre o bairro e outras regiões da cidade, embora a frequência e infraestrutura ainda apresentem limitações para atender adequadamente à demanda da população, especialmente no que diz respeito à acessibilidade.

O Moovit, aplicativo de mobilidade urbana amplamente utilizado pelos usuários do transporte público em Uberlândia, tem se consolidado como uma ferramenta eficaz para o planejamento de deslocamentos diários. Ele disponibiliza informações em tempo real sobre horários, itinerários e localização dos veículos, o que facilita o acesso aos serviços prestados pela Viação Sorriso de Minas, empresa responsável por diversas linhas na cidade.

Entre suas funcionalidades, destaca-se a possibilidade de visualizar o mapa completo dos itinerários, identificar as paradas mais próximas e acompanhar, em tempo real, a chegada dos ônibus. O aplicativo também emite alertas sobre eventuais alterações no serviço, como mudanças de rota ou atrasos, contribuindo para que os passageiros possam se organizar com maior segurança e previsibilidade em seus deslocamentos.

Durante os deslocamentos realizados entre o Residencial Pequis e outras regiões da cidade, por meio do transporte público, foi possível observar diversas inadequações relacionadas às condições de acessibilidade nos ônibus (Figura 11). Uma das principais irregularidades constatadas refere-se à ausência de cintos de segurança destinados a pessoas com deficiência, item essencial para garantir a segurança desses usuários durante o trajeto, conforme preconiza a NBR 9050:2015, que estabelece parâmetros para o uso seguro e autônomo do transporte coletivo por pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 11 – Linha A - 836 Residencial Pequis – Uberlândia (MG)



Foto: Silva (2024)

Adicionalmente, os assentos prioritários destinados a gestantes, pessoas com deficiência, pessoas idosas e pessoas com obesidade, frequentemente encontravam-se em condições precárias, com estofamentos danificados ou excessivamente desgastados, o que compromete seu uso de forma segura e confortável. Outro aspecto preocupante é a utilização indevida desses assentos por passageiros que não pertencem aos grupos prioritários, prática que evidencia não apenas a carência de fiscalização, mas também a falta de conscientização quanto à função social desses espaços reservados.

Como destaca Vasconcellos (2005), o transporte público é um espaço de convivência coletiva e, como tal, deve ser regido por princípios de equidade e respeito às necessidades dos outros. Todos possuem rampa de elevação, porém durante o trabalho de campo não foi possível analisar se essas estavam em pleno funcionamento.

Ambos os ônibus saem do terminal Canaã em direção ao residencial Pequis. O terminal Canaã (Figura 12) foi inaugurado no dia 1 de abril de 2022, o mesmo foi construído com o objetivo de atender aos moradores da zona oeste da cidade, com o intuito de facilitar os deslocamentos das pessoas que residem próximo ao terminal. Os trajetos que serão realizados a partir do terminal Canaã atendem, principalmente, os bairros Jardim Canaã, Jardim Célia, Jardim Maanaim, Jardim Holanda, Jardim das Palmeiras, São Bento, Lago Azul, Morada Nova, Douradinho, Residencial Monte Hebron, Residencial Pequis e Nova Uberlândia.

Figura 12 – Terminal Canaã



Foto: Silva (2024)

A infraestrutura do terminal foi planejada baseada na inclusão e acessibilidade, seguindo as diretrizes estabelecidas pela norma ABNT NBR 9050. Durante o trabalho de campo realizado no local, foi possível observar a acessibilidade que asseguram a mobilidade de Pessoas com Deficiência (PCD). Entre elas, destacam-se o piso tátil, que auxilia pessoas com deficiência visual, rampas que garantem acessibilidade a cadeirantes, e banheiros adaptados, todos projetados dentro dos padrões normativos.

Os banheiros do Terminal Canaã (Figura 13) foram projetados em conformidade com as especificações da NBR 9050, assegurando condições adequadas para que Pessoas com Deficiência (PcD) ou com mobilidade reduzida possam utilizá-los com segurança, conforto e autonomia.

De acordo com a NBR 9050:

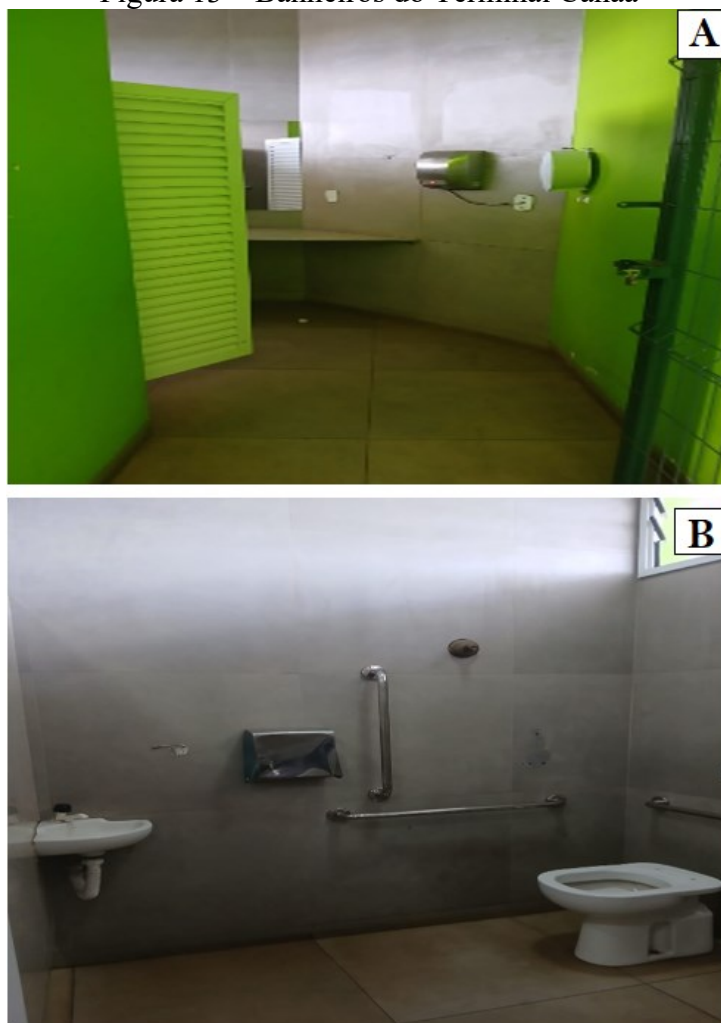
Os sanitários, banheiros e vestiários acessíveis devem localizar-se em rotas acessíveis, próximas à circulação principal, próximas ou integradas às demais instalações sanitárias, evitando estar em locais isolados para situações de emergências ou auxílio, e devem ser devidamente sinalizados. (ABNT, 2015, p.83)

Notou-se que, os banheiros do Terminal Canaã (Figura 13) foram estrategicamente

posicionados, atendendo às normas da NBR 9050 que o torna acessível no sentido de proximidade com os embarques e desembarques. A localização estratégica e a sinalização adequada desses espaços são essenciais tanto para garantir o uso autônomo e seguro por Pessoas com Deficiência quanto para facilitar o acesso em situações de emergência ou quando for necessário algum tipo de auxílio. A sinalização adequada, também prevista na NBR 9050, está presente nos banheiros do terminal, garantindo que sejam facilmente identificados por todos.

Entre os principais elementos projetados para atender às necessidades desses usuários, destacam-se as portas com largura mínima estabelecida pela norma, garantindo espaço suficiente para a entrada e manobra de cadeiras de rodas. O lavabo foi instalado em uma altura acessível, facilitando o uso por pessoas sentadas, enquanto suportes e barras de apoio foram posicionados de forma que oferecem estabilidade e segurança durante o uso do banheiro garantindo mais autonomia e segurança.

Figura 13 – Banheiros do Terminal Canaã



Fonte: Silva (2024)

No Residencial Pequis, a ausência de uma articulação eficaz entre o Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Uberlândia e o planejamento urbano compromete o pleno acesso dos moradores às diversas áreas da cidade. Embora o SIT tenha como objetivo promover a integração entre bairros por meio de terminais e linhas alimentadoras, observa-se que, no caso do Pequis, a cobertura do sistema é limitada e pouco eficiente em termos de frequência, acessibilidade e conexão com outros bairros.

Essa insuficiência na integração entre transporte e bairro intensifica os desafios de mobilidade urbana, afetando de forma mais acentuada as Pessoas com Deficiência, idosos e gestantes. A falta de infraestrutura adequada como pontos de ônibus acessíveis, calçadas padronizadas e veículos adaptados compromete a circulação segura e autônoma dessas pessoas.

O Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), ao promover o acesso à moradia para milhares de famílias de baixa renda, consolidou-se como uma das principais estratégias de enfrentamento ao déficit habitacional no Brasil. Contudo, a localização mais distante de grande parte dos empreendimentos, a exemplo do Residencial Pequis, evidencia uma limitação importante da política habitacional: a dissociação entre a provisão de moradias e o planejamento urbano integrado. Quando aliados à oferta restrita e ineficiente de transporte coletivo, esses fatores comprometem a efetividade dos benefícios previstos pelo programa. A precariedade das linhas de ônibus, somada à baixa frequência dos serviços e à carência de infraestrutura acessível, impõe obstáculos significativos ao cotidiano dos moradores, dificultando o acesso a direitos básicos como educação, saúde, trabalho e lazer. Assim, apesar dos avanços no campo da moradia, torna-se evidente a necessidade de políticas públicas que articulem habitação, mobilidade e inclusão urbana de forma mais sistêmica e equitativa.

Diante desse cenário, torna-se imprescindível que os programas de habitação popular, como o Minha Casa Minha Vida, sejam concebidos de forma integrada ao planejamento urbano e acompanhados por investimentos estruturantes em mobilidade urbana. A promoção do direito à moradia não pode ser dissociada do direito à cidade. Para tanto, é fundamental garantir sistemas de transporte público que sejam eficientes, acessíveis, frequentes e devidamente conectados aos outros bairros da cidade possibilitando que os moradores tenham acesso real a serviços de saúde, educação, trabalho e lazer. Além disso, é necessário considerar as especificidades Pessoas com Deficiência e mobilidade reduzida, assegurando condições de deslocamento com segurança, autonomia e dignidade. A articulação entre habitação e mobilidade não apenas fortalece a inclusão social, como também contribui para o enfrentamento das desigualdades territoriais historicamente reproduzidas nas cidades brasileiras.

3.9 - Instituições religiosas e acessibilidade no Residencial Pequis

Durante o trabalho de campo realizado no Residencial Pequis, em Uberlândia/MG, observou-se a presença significativa de instituições religiosas, com predominância de igrejas evangélicas distribuídas em diferentes setores do bairro. Essa concentração evidencia a importância dessas instituições como espaços de apoio comunitário, espiritualidade e socialização, desempenhando papel importante no cotidiano dos moradores.

Entre os espaços identificados, destaca-se a Igreja *Amar e Servir* (Figura 14). Embora não tenha sido possível realizar uma visita interna completa à igreja durante a pesquisa, foi possível observar, a partir do acesso externo e da estrutura visível, que as portas de entrada e os corredores internos apresentam dimensões amplas, o que garante, ainda que de forma básica, condições mínimas de acessibilidade para Pessoas com Deficiência.

Figura 14 –Igreja Amar e Servir no Residencial Pequis



Foto: Silva (2024)

Além das igrejas evangélicas, o bairro também abriga o terreiro de Umbanda *Inzo Inkossi Sinadomylewa Tombeci Bisneto* (Figura 15), cuja presença amplia a diversidade religiosa existente na região. Embora não tenha sido possível realizar uma visita interna ao espaço durante o período de pesquisa de campo, seu registro é fundamental para reconhecer a pluralidade de expressões religiosas no bairro e a importância de considerar diferentes tradições e práticas no planejamento urbano inclusivo.

Figura 15 –Terreiro de Umbanda *Inzo Inkossi Sinadomylewa Tombeci* no Residencial Pequis



Foto: Silva (2024)

A análise das instituições religiosas no Residencial Pequis, ainda que parcial, permite refletir sobre os desafios da acessibilidade em espaços comunitários e religiosos, que muitas vezes não são contemplados nas políticas públicas de infraestrutura urbana. Considerando o papel social e simbólico dessas instituições, torna-se essencial fomentar sua adequação física às normativas vigentes, de forma a garantir o direito de participação plena de todos os cidadãos, independentemente de suas condições físicas, sociais ou culturais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação dedicou-se à investigação das condições de acessibilidade e mobilidade urbana enfrentadas pelas Pessoas com Deficiência (PcD) no Residencial Pequis, localizado em Uberlândia, Minas Gerais. O objetivo principal consistiu em analisar a efetividade com que o espaço urbano tem garantido, ou negligenciado, o direito fundamental de ir e vir para essa parcela da população. Valendo-se de uma metodologia que, integrou revisão bibliográfica especializada, análise de documentos normativos e uma etapa de trabalho de campo imersiva, a pesquisa logrou identificar múltiplas facetas da exclusão urbana que exercem um impacto significativo e direto sobre a vida cotidiana das Pessoas com Deficiência.

O presente estudo se alicerçou na premissa de que, a acessibilidade configura-se como um direito fundamental, amplamente amparado por legislações em âmbito nacional e por diretrizes técnicas que objetivam a promoção de uma inclusão plena e equitativa no tecido urbano. Nesse sentido, a análise empreendida foi orientada pelos parâmetros estabelecidos nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), com ênfase na NBR 9050:2020. Esta norma técnica de relevância ímpar detalha os requisitos de acessibilidade para edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, constituindo-se como um referencial técnico essencial para a avaliação da adequação do ambiente construído às necessidades de Pessoas com Deficiência.

A NBR 9050:2020 emerge como uma referência normativa para o fomento de ambientes construídos que verdadeiramente respeitem a diversidade inerente à condição humana, assegurando, de maneira concreta, condições de autonomia, segurança e conforto não apenas às Pessoas com Deficiência, mas também àqueles com mobilidade reduzida, aos idosos e a outros grupos em situação de vulnerabilidade. Ao delinear critérios técnicos específicos e detalhados concernentes à inclinação de rampas, largura mínima de calçadas, instalação estratégica de barras de apoio, e à implementação de sinalização tátil e visual abrangente, entre outros aspectos cruciais, a norma contribui de forma direta e substancial para a materialização do princípio da equidade no acesso e uso da cidade por todos os seus cidadãos.

A acessibilidade transcende a mera implementação de adaptações físicas isoladas e pontuais, devendo ser concebida como um componente estrutural intrínseco ao planejamento urbano inclusivo. Esta perspectiva mais abrangente reconhece a acessibilidade como um elemento fundamental para a efetivação do direito à cidade em sua integralidade, conforme preconizam diversos autores da geografia urbana. Sob esta ótica, o presente estudo direcionou seus esforços para a identificação, no bairro Residencial Pequis, das barreiras arquitetônicas e

urbanísticas que, lamentavelmente, ainda se fazem presentes, comprometendo de forma significativa a mobilidade e, por conseguinte, a plena participação social de todos os cidadãos que ali residem.

Os resultados do trabalho de campo revelaram que, em sua concepção inicial, as calçadas do Residencial Pequis foram entregues em consonância com os padrões estabelecidos pelas normativas técnicas de acessibilidade urbana vigentes, incluindo a NBR 9050:2020. Tal conformidade inicial teoricamente assegurava condições mínimas para uma circulação segura e autônoma. Contudo, a análise subsequente demonstrou que, ao longo do tempo, uma parcela significativa dessas calçadas sofreu modificações realizadas pelos próprios moradores, por meio de intervenções que, em sua maioria, não seguiram as diretrizes técnicas. A instalação de degraus isolados, a construção de rampas improvisadas com inclinação inadequada, a inserção de jardineiras fixas, a colocação de grades e a presença de outros obstáculos diversos descaracterizaram o projeto original de acessibilidade. Essas alterações, embora possam ter atendido a necessidades individuais específicas, passaram a comprometer de maneira substancial a mobilidade de diversos indivíduos, com um impacto particularmente acentuado sobre as Pessoas com Deficiência, restringindo seu acesso a espaços antes considerados acessíveis.

A maioria desses estabelecimentos apresenta problemas estruturais significativas, incluindo a inexistência de entradas niveladas que facilitem o acesso de Pessoas com Deficiência, a ausência de corrimãos em áreas de circulação e em escadas, a falta de sanitários adaptados que atendam às necessidades específicas de Pessoas com Deficiência, e a inadequação ou total ausência de sinalização tátil e visual que oriente pessoas com deficiência sensorial. Estas constatações demonstram um claro desacordo com os preceitos fundamentais do conceito de Desenho Universal, que preconiza a criação de ambientes e produtos intrinsecamente acessíveis a todos, independentemente de suas capacidades ou limitações.

O cenário identificado também evidencia sobre a possível insuficiência dos mecanismos de fiscalização por parte dos órgãos competentes e a limitada efetividade da implementação das normas de acessibilidade no cotidiano do ambiente urbano local. Esta situação contribui para a persistência de barreiras não apenas físicas, mas também sociais e espaciais, que impactam de forma desproporcional os grupos com necessidades específicas de mobilidade, restringindo seu acesso a bens e serviços essenciais.

O trabalho de campo no Residencial Pequis mostra uma cidade que ainda não foi pensada para todas as pessoas— especialmente para aqueles que fogem da norma hegemônica de mobilidade. A realidade observada no contexto do Residencial Pequis, em Uberlândia,

evidencia um modelo de urbanismo que, ao ser construído a partir de uma lógica normativa, naturaliza a exclusão e reforça as desigualdades históricas presentes nas cidades contemporâneas. Nesse cenário, as Pessoas com Deficiência e outros grupos marginalizados, cuja mobilidade não se adapta aos padrões hegemônicos de funcionalidade, encontram-se à margem de um espaço urbano que deveria ser concebido para todos. Esse tipo de urbanismo, marcado pela ausência de considerações inclusivas, opera não apenas como uma limitação física, mas também como uma barreira simbólica à cidadania plena.

A constatação da inacessibilidade no Residencial Pequis reflete uma negação do direito à cidade, Lefebvre (1968) afirma que, o espaço urbano deve constituir-se como um locus democrático e plenamente acessível a todos os seus habitantes, possibilitando sua participação ativa na produção e transformação desse espaço. A pesquisa demonstra que, quando o planejamento e o design do ambiente urbano negligenciam os princípios do Desenho Universal uma abordagem que visa a criação de ambientes, produtos e serviços que possam ser utilizados pelo maior número possível de pessoas, independentemente de sua idade, capacidade ou condição, o espaço urbano, ao invés de facilitar a vida de seus cidadãos, transforma-se em um obstáculo concreto à efetivação desse direito fundamental.

A análise da realidade observada no Residencial Pequis evidencia que o planejamento urbano do bairro ainda apresenta falhas significativas, especialmente no que se refere à consideração das diferentes necessidades de seus moradores. Tais lacunas refletem uma abordagem limitada na elaboração e execução das políticas habitacionais, que frequentemente não incorporam aspectos fundamentais de acessibilidade, mobilidade e inclusão social. Como resultado, espaços públicos, equipamentos urbanos e áreas de circulação cotidiana permanecem inadequados para atender a diversidade de perfis da população, restringindo o direito de participação plena na vida comunitária e reforçando desigualdades estruturais presentes no contexto urbano.

Tal omissão resulta em um bairro que se configura como fisicamente inacessível para uma parcela significativa da população, o que, por sua vez, culmina em um processo de exclusão social. O Desenho Universal, que deveria fundamentar as políticas urbanas que almejam a inclusão, frequentemente é relegado a um papel secundário ou, em muitos casos, simplesmente ignorado nas etapas de concepção e execução de projetos urbanos. Esse modelo urbanístico, ao não contemplar as especificidades das Pessoas com Deficiência, também tende a apagar as necessidades de outros grupos, como aqueles com condições de saúde limitantes, idosos e pessoas com características físicas que demandam uma urbanização mais atenta à promoção da mobilidade e da autonomia. Ao proceder dessa maneira, perpetua-se uma lógica

que pode ser caracterizada como funcionalista e, em certa medida, capacitista, na qual um determinado padrão de mobilidade é implicitamente tomado como norma, excluindo aqueles que não se enquadram nesse espectro.

A exclusão observada no Residencial Pequis não se limita a esse contexto específico, representando uma problemática de natureza estrutural e sistêmica que permeia diversas cidades brasileiras na contemporaneidade. Em um modelo de desenvolvimento urbano que historicamente priorizou a circulação veicular individual e a busca por uma eficiência funcional sob uma perspectiva limitada, as demandas e necessidades específicas de grupos como Pessoas com Deficiência, idosos e outras populações em situação de vulnerabilidade frequentemente são relegadas a um segundo plano ou sub-representadas nos intrincados processos de planejamento e gestão urbana. Este cenário revela uma clara contradição entre os princípios fundamentais da justiça social, que preconizam a equidade e a inclusão, e os critérios eminentemente técnicos e econômicos que, por vezes, orientam de forma predominante a organização e a produção do espaço público.

Diante disso, torna-se imperativo promover uma revisão crítica dos paradigmas que norteiam a produção do espaço urbano, buscando a construção de ambientes que garantam efetivamente a inclusão e a acessibilidade a todos os cidadãos. A cidade deve ser concebida como um espaço público plural e coletivo, capaz de acolher as diversas formas de mobilidade e de atender às múltiplas necessidades dos seus habitantes, assegurando o direito à circulação, à autonomia e à participação plena na vida urbana. Somente por meio de um planejamento urbano orientado por princípios inclusivos será possível superar as barreiras físicas e sociais que restringem o acesso de parcelas significativas da população aos benefícios e às oportunidades que a cidade oferece.

A reflexão sobre as questões de acessibilidade e mobilidade urbana necessariamente implica na superação de uma visão predominantemente capacitista, que tende a conceber a deficiência como um "problema" individual a ser tratado de forma isolada. Urge a adoção de uma abordagem mais abrangente, que se pautar na perspectiva interseccional e inclusiva, reconhecendo a complexidade da diversidade humana e suas múltiplas e interconectadas necessidades. A inclusão, portanto, não deve ser entendida como uma exceção a ser considerada ou um elemento adicional a ser incorporado tardiamente nas políticas urbanas, mas sim como um princípio estruturante fundamental, que deve permear e orientar toda a concepção e o desenvolvimento do espaço urbano desde suas etapas iniciais de planejamento.

Em síntese, o Residencial Pequis pode ser compreendido como um reflexo de uma realidade mais ampla que afeta diversas áreas urbanas no Brasil. Sua configuração evidencia a

necessidade urgente de revisão dos atuais modelos de planejamento urbano e mobilidade, que ainda negligenciam a variedade de demandas que compõem o cotidiano das cidades. O ponto de partida para essa transformação está no reconhecimento da diversidade dos corpos e das diferentes formas de interação com o espaço urbano. Para que as cidades sejam, de fato, acessíveis e acolhedoras, é essencial que a acessibilidade deixe de ser tratada como um diferencial e passe a ser compreendida como um direito básico e inegociável. Essa mudança requer um novo olhar sobre as políticas públicas, orientado pelos princípios do Desenho Universal, de modo que os espaços urbanos sejam planejados e construídos com base na inclusão, funcionalidade e bem-estar de toda a população.

Para futuras investigações, recomenda-se a expansão do escopo territorial da análise, buscando comparar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana em diferentes bairros e contextos urbanos. Adicionalmente, sugere-se o desenvolvimento de metodologias que garantam uma maior e mais efetiva participação da população diretamente afetada, incorporando suas perspectivas e vivências na produção do conhecimento. Por fim, seria relevante aprofundar a análise das políticas públicas existentes nos âmbitos da habitação e da mobilidade inclusiva, investigando sua implementação, seus impactos e suas lacunas, com o objetivo de fornecer subsídios para o seu aprimoramento.

A realidade observada no Residencial Pequis mostra que, apesar de representar um avanço no enfrentamento do déficit habitacional, o planejamento urbano e a infraestrutura local ainda não contemplam plenamente a diversidade das necessidades humanas, especialmente no que se refere às Pessoas com Deficiência e outros grupos com mobilidade reduzida. Por fim, a presente dissertação reafirma a premissa de que a construção de cidades verdadeiramente acessíveis e inclusivas perpassa, de maneira inexorável, pelo reconhecimento e valorização das diferenças inerentes à sociedade, pela prática da escuta ativa e empática dos sujeitos historicamente marginalizados e pelo compromisso ético com os princípios da justiça espacial. Torna-se, portanto, imprescindível persistir na busca pela edificação de um ambiente urbano que seja capaz de acolher e integrar todas as formas de existência, garantindo a todos os cidadãos o pleno exercício de seus direitos e a possibilidade de uma vida digna e autônoma.

REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, Miriam; RUA, Mary G. **Violências nas Escolas**. 1. ed. Brasília: UNESCO; Instituto Ayrton Senna; UNAIDS; Banco Mundial; USAID, 2002. v. 1, 400 p.
- ALVES, Natália Cristina; DIAS, Leonice Seolin; RIBEIRO FILHO, Vitor. **Pessoas com deficiência: uma abordagem geográfica**. Anap, 2021.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9284**: clássico equipamento urbano, por categoria e subcategorias, segundo sua função predominante. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: critérios e parâmetros: acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.
- AZEVEDO, Rubens Corveto. “Habitação popular no Brasil”, in **Cadernos de Ciência e Tecnologia**. Rio, (6), 1979.
- BONDUKI, Nabil. **Os pioneiros da habitação social**: cem anos de política pública no Brasil. São Paulo: Editora Unesp, 1998.
- BOURDIEU, Pierre. **O Campo científico**. In: Pierre Bourdieu. A profissão de sociólogo. São Paulo: Ática, 1983.
- BRASIL. Presidência da República (PR). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Congresso Nacional, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 30 ago. 2024
- BRASIL. Lei nº 10.257/2001. **Estatuto da Cidade**. Diário Oficial da União: Brasília.DF, 10 jul. 2001.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome. **Orientações Técnicas**: Centro de Referência de Assistência Social – CRAS. 1ª ed. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, 2009. 72 p.
- BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 jul. 2015.
- BRASIL. Ministério das Cidades. **Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana 2020: síntese de resultados**. Brasília: Ministério das Cidades, 2022.
- BRASIL. Lei Federal nº 6.766, de 1979. **Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências**. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 17 mar. 2024.
- CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. São Paulo: Editora Senac, 2008. 272 p
- CARLOS, Ana Fani Alessandri; *et. al.* **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. (Tradução da obra original: *La question urbaine*, [1972])

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

CERVERO, R. **The transit metropolis: A global inquiry**. Washington, D.C.: IslandPress, 1996.

CHAVES, Gabriel. **Segregação Socioespacial e Programa “Minha Casa, Minha Vida”: uma análise do Residencial Pequim em Uberlândia-MG**. 2020. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2020.

CONNELL, R. W. **Gender and power: Society, the person and sexual politics**. Cambridge: Polity Press, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 15-38.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

CORRÊA, R. L. **Espaço, um conceito chave da Geografia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

DOMINGUES, A. (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? **Revista da Faculdade de Letras – Geografia I Série**. Porto, vol. 10/11, p. 5-18, 1994.

FOUCAULT, M. **As palavras e as coisas: uma arqueologia das Ciências Humanas**. São Paulo: Martins Fontes, 1969

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington, DC: Island Press, 2010.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEURS, Karst T.; VAN WEE, Bert. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. **Journal of Transport Geography**, vol. 12, 2004, pp. 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>

HARVEY, David. The right to the city. **New Left Review**, London, n. 53, 1973, p. 23–40 <https://doi.org/10.64590/fmh>

HARVEY, David. **Space, time and place**. In: HARVEY, David. Justice, nature and Geography of difference. Oxford: Blackwell, 1996

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022: Primeiros Resultados**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativa de domicílios ocupados para operação do Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. (Tradução de: *The Death and Life of Great American Cities*, 1961).

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 532 p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 1968.

LEFEBVRE, Henri. **La Production de l'espace**. 4^{ed}. Paris Editions Anthropos. 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins e Revisão Técnica de Margarida Maria de Andrade. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2000a. 3^a ed. 192 p

MARICATO, E. **Acidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000b. p.121-192.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2008.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MASCARENHAS, Rafael Ribeiro; RIBEIRO FILHO, Vitor. Mobilidade urbana nos países em desenvolvimento: uma analogia do transporte público urbano a partir da opção rodoviária e do automóvel no Brasil. **CaderNAU**, v. 9, n. 1, p. 155–171, ago. 2017.

MOOVIT. (2024) **Transporte público em Uberlândia**: aplicativo Moovit. Moovit – Transporte público & navegação social. Disponível em: https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Uberl%C3%A2ndia-Uberlandia-city_53711-3364. Acesso em: 2 ago. 2025.

PREFEITURA DE UBERLÂNDIA. **Lei Complementar 432**, 19 de outubro de 2006. Aprova o Plano Diretor do Município de Uberlândia. Diário Oficial do Município n. 2539, de 19 de out. 2006. Uberlândia, 2006. Disponível em: docs.uberlandia.mg.gov.br/. Acesso em 29 de agosto de 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução A/RES/66/138 da Assembleia Geral**. Título do Protocolo. Data da adoção: 19 de dezembro de 2011

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Relatório Global de Desenvolvimento Sustentável**. 2021.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T.; BANISTER, D. Distributive justice and equity in transportation. **Transportation Reviews**, v. 37, n. 2, p. 170–191, 2017. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>

PLANMOB. **Caderno de Referência para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

ROLNIK, Raquel. **O que é a cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção Primeiros Passos, 203 p.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel/Fapesp, 1997

ROLNIK, Raquel. **Territórios em conflito**: São Paulo, espaço, história e política. São Paulo: Três Estrelas, 2009.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. 10. ed. São Paulo: FAPESP/Studio Nobel, 2011.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**: Da crítica da geografia a uma geografiacrítica. 1. ed. São Paulo: Hucitec, 1979.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993a.

SANTOS, Milton. **A organização interna das cidades**: a cidade caótica. In: SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: HUCITEC, 1993b.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 1994.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo – razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002. 384p.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo, EdUSP, 2008.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão**: o paradigma do século 21. Revista da Educação Especial (Brasília), v. 1, n. 1, p. 19–23, 2005

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão social**: acessibilidade como paradigma de sociedade para todos. São Paulo: Áurea/WVA, 2010.

SENNETT, Richard. **Construir e habitar**: ética para uma cidade aberta. Rio de Janeiro: Record, 2018

SCIENCE, Chico. **A Cidade**. Da Lama ao Caos. Sony Music, 1994.

SHIMBO, Lúcia Zanin. **Habitação social, habitação de mercado**: a história do Programa Minha Casa Minha Vida. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2010.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Habitação e produção do espaço em Uberlândia**. 1988. 225 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia: a cidade jardim ao portal do cerrado - imagens e representações no triângulo mineiro**. 1995. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995

SPOSITO, Maria Encarnação B. (org.). **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos**. Projeto de pesquisa. Presidente Prudente, 2018.

SUDÁRIO, Nádia Cristina dos Santos. **Mobilidade e acessibilidade em pequenas cidades: proposições para a inclusão dos pequenos municípios na elaboração dos planos de mobilidade urbana**. 2017. 226 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2017. <https://doi.org/10.14393/ufu.te.2017.99>

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora Senac, 2000

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. Ed. Annablume. São Paulo, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel (FAPESP; Lincoln Institute), 1. ed., 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2005.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

APÊNDICE A – NÍVEL DE ACESSIBILIDADE DO RESIDENCIAL PEQUIS EM UBERLÂNDIA-MG

As tabelas elaboradas para avaliar o nível de acessibilidade no Residencial Pequis, em 2024, propõe uma análise detalhada de aspectos essenciais para compreender as condições de vida das Pessoas com Deficiência que residem no bairro Residencial Pequis em Uberlândia – MG. As tabelas têm como base o trabalho de tese da Nádia Cristina dos Santos Sudário (2017), a referente pesquisa da autora buscou analisar o nível de mobilidade e acessibilidade em pequenas cidades população inferior à 20.000 habitantes, essas cidades foram: Estrela do Sul, Romaria e Indianópolis.

A tese aborda a temática da mobilidade e acessibilidade urbana em pequenas cidades brasileiras, destacando a exclusão histórica destes municípios das políticas públicas e da legislação específica, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.º 12.587/2012). A autora defende que o contingente populacional inferior a 20 mil habitantes não deveria ser critério para a exclusão de municípios das obrigações legais de planejamento urbano, dado que tais localidades também possuem demandas relevantes em acessibilidade e mobilidade, especialmente considerando idosos e pessoas com deficiência.

O presente estudo concentra-se na análise dos equipamentos urbanos presentes no bairro, com destaque para as moradias entregues pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em 2014, a oferta de comércio e serviços, a disponibilidade de unidades de saúde, a atuação de órgãos públicos e organizações religiosas, bem como o acesso a espaços públicos e a qualidade do transporte coletivo. Neste contexto, o Terminal Canaã, principal ponto de conexão do sistema de ônibus local, desempenha um papel central na mobilidade dos moradores.

Esses equipamentos urbanos representam diferentes dimensões que impactam diretamente a qualidade de vida e a acessibilidade urbana, sendo essenciais para uma análise abrangente do espaço urbano. A avaliação das moradias entregues pelo PMCMV não se restringe à quantidade e qualidade das construções, mas inclui também a verificação do atendimento às normas de acessibilidade para Pessoas com Deficiência.

A oferta de comércio, serviços e espaços de convivência em bairros periféricos tem uma função essencial na organização da vida urbana. Esses elementos não apenas promovem melhorias na qualidade de vida, mas também são instrumentos de inclusão social e autonomia para as comunidades locais. Santos (2008) afirma que, o espaço urbano é o resultado de relações sociais mediadas pelo uso de infraestrutura e serviços que atendem às demandas da população.

Ao proporcionar acesso a produtos básicos, atividades de lazer e serviços essenciais, essas iniciativas ajudam a diminuir as desigualdades sociais e econômicas.

O comércio e os serviços desempenham um papel estratégico no cotidiano dos moradores, pois garantem o acesso a bens de consumo, alimentação, lazer e, em muitos casos, oportunidades de emprego. Gehl (2013) destaca que, a organização funcional e acessível desses elementos pode reduzir significativamente a necessidade de deslocamentos longos e onerosos, melhorando a dinâmica urbana local.

A análise da saúde, por sua vez, deve considerar a proximidade e a eficiência de equipamentos como hospitais, unidades básicas de saúde e postos de atendimento. Esses serviços são fundamentais para o bem-estar e a qualidade de vida dos moradores, como também reforçam o direito universal à saúde, apontado por Castellanos (1997) como um elemento central no planejamento urbano.

As instituições públicas e organizações religiosas exercem papéis complementares e significativos na promoção da inclusão social e no acesso a direitos fundamentais, especificamente em contextos urbanos periféricos tais qual o Residencial Pequis. Os órgãos públicos, ao desempenharem funções administrativas e burocráticas, garantem a execução de políticas públicas e a oferta de serviços essenciais, como saúde, educação e assistência social. Esse suporte contribui para a redução de desigualdades e para a promoção da cidadania, assegurando que direitos básicos tais como, acesso saúde, educação e saneamento básico sejam acessíveis a todos os moradores.

Por outro lado, as organizações religiosas frequentemente se destacam como espaços de acolhimento e apoio, funcionando como uma extensão das redes de proteção social. Estas instituições oferecem, além de suporte espiritual, serviços comunitários que vão desde assistência emergencial a ações educativas e culturais. Tal dinâmica reforça a importância das igrejas e outros espaços religiosos como agentes de fortalecimento comunitário e criação de redes de solidariedade.

O transporte público, incluindo seus terminais, é um elemento essencial para medir o nível de mobilidade urbana em qualquer área. Sua qualidade e acessibilidade são indicadores diretos de como a cidade promove a inclusão e o deslocamento seguro para todos os cidadãos. De acordo com Diniz, Barbosa e Santos (2009), a acessibilidade no transporte público é um componente central de uma abordagem mais ampla para garantir a mobilidade urbana universal. Essa perspectiva assegura que as necessidades de todos os usuários, independentemente de suas limitações físicas, sejam atendidas, reforçando o princípio de igualdade no direito à cidade.

Entre os elementos obrigatórios de acessibilidade estão itens como cintos de segurança para estabilizar cadeiras de rodas, alças de apoio, rampas e sinalização adequada. Esses recursos não apenas aumentam a segurança, mas também oferecem maior autonomia aos usuários com mobilidade reduzida. Segundo Vasconcellos (2012), a acessibilidade no transporte público é uma condição essencial para a promoção de equidade social, pois permite que todas as pessoas participem ativamente das dinâmicas econômicas, sociais e culturais da cidade.

Além disso, a eficiência e acessibilidade dos sistemas de transporte público refletem a conectividade do local com outras regiões e seu compromisso com metas de inclusão e sustentabilidade. Conforme Gehl (2013), sistemas de transporte bem planejados e acessíveis não apenas facilitam a mobilidade urbana, mas também promovem o desenvolvimento sustentável ao reduzir a dependência de veículos privados e melhorar a qualidade ambiental das cidades.

A acessibilidade e a eficiência do transporte público representam muito mais do que a capacidade técnica de um sistema urbano; elas refletem os valores e as prioridades de uma gestão municipal comprometida com a inclusão social, a sustentabilidade e a cidadania. Em um contexto em que a mobilidade urbana desempenha papel essencial na integração dos indivíduos à vida econômica, social e cultural, a qualidade do transporte público se torna um indicador direto de como a cidade lida com as necessidades da população, especialmente das Pessoas com Deficiência de baixa renda, que, em sua maioria das vezes dependem exclusivamente desse meio de deslocamento.

Dessa forma, a tabela intitulada como “Nível de acessibilidade do Residencial Pequis em Uberlândia – MG” que foi apresentada no 3º capítulo permite identificar o nível de acessibilidade no Residencial Pequis evidenciando assim a verdadeira realidade do bairro em relação a acessibilidade e mobilidade urbana das Pessoas com Deficiência através dos respectivos seguimentos: moradias das Pessoas com Deficiência entregues pelo PMCMV; comércio e serviços, saúde, órgãos públicos e organizações religiosas, espaços públicos e transporte público.

Tabela 3 - Residencial Pequim (MG): análise das moradias entregues para PcDs pelo PMCMV (2014) de acordo com a ABNT NBR 9050 (2020)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
	Casas	Rampas					
		Corredores					
		Banheiros					
		Portas					
		Sinalização e Informação					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Piso Tátil					
	Calçadas das Casas entregues pelo PMCMV	Obstáculos					
		Largura					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Piso Tátil					

Fonte: Pesquisa de campo (2024)
Organização: Gabriela Candido Silva (2024)

Tabela 4 - Residencial Pequis (MG): análise do comércio e serviços (2024)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Comércio e serviços	Supermercados, açougues e sacolão	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Caixa acessível p pagamento					
		Portas					
	Lojas vestuário	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Caixa acessível p pagamento					
		Portas					
	Barbeária e salão de beleza	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Caixa acessível p pagamento					
		Portas					
	Bar e Distribuidora de bebidas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

<div>Farmácia</div> <div>Nº de estabelecimentos visitados: 2</div>	Estacionamento					
	Sinalização e Informação					
	Rampas					
	Corrimão e Guarda corpo					
	Corredores					
	Banheiros					
	Portas					
	Caixa acessível p pagamento					

Fonte: Pesquisa de campo (2024)
Organização: Gabriela Candido Silva (2024)

Tabela 5 - Residencial Pequis (MG): análise do nível de acessibilidade - categoria saúde (2024)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Saúde	UBSF	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Assentos					
		Portas					
	Unidade Mista de Saúde	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Assentos					
		Portas					
	Academia ao Ar Livre	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Assentos					
		Portas					
	Academia Privada	Estacionamento					
		Sinalização e inbformação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda Corpos					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

		Assentos					
		Equipamentos acessíveis					

Fonte: Pesquisa de campo (2024)
Organização: Gabriela Candido Silva (2024)

Tabela 6 - Residencial Pequis (MG): análise do nível de acessibilidade – órgãos públicos e (2024)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
	CRAS	Estacionamento					
		Assentos					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					
	NAICA	Estacionamento					
		Assentos					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2024)
Organização: Gabriela Candido Silva (2024)

Tabela 7 - Residencial Pequis (MG): análise do nível de acessibilidade – categoria espaços públicos (2024)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
Espaços Públicos	Terminal canaã	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Assentos					
		Portas					
	Vias públicas e calçadas	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Assentos					
		Portas					
	Pontos de ônibus Pequis	Estacionamento					
		Sinalização e Informação					
		Rampas					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Corredores					
		Piso Tátil					
		Banheiros					
		Assentos					
		Portas					

Fonte: Pesquisa de campo (2024)
Organização: Gabriela Candido Silva (2024)

Tabela 8 - Transporte público: Linhas A836 Terminal Canaã – Residencial Pequis e A839 Terminal Canaã – Residencial Pequis (Via Lago Azul)

Categorias	Subcategorias	Instrumentos	Nível de Acessibilidade				Obs
			Acessível	Parcialmente Acessível	Não Acessível	Item Inexistente	
	Transporte público	Rampas					
		Corredor					
		Plataforma elevatória					
		Portas					
		Assentos					
		Sinalização e Informação					
		Corrimão e Guarda corpo					
		Cinto de segurança					

Fonte: Pesquisa de campo (2024)
Organização: Gabriela Candido Silva (2024)