



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
MESTRADO PROFISSIONAL EM PLANEJAMENTO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

MARILENE FRANÇUISE DA CONCEIÇÃO TRAJANO

UMA REFLEXÃO NO CAMINHAR DO PASSEIO PÚBLICO NAS VIAS DO
CONJUNTO MACAPABA, NA CIDADE DE MACAPÁ-AP

FORTALEZA-CEARÁ

2019

MARILENE FRANÇUISE DA CONCEIÇÃO TRAJANO

UMA REFLEXÃO NO CAMINHAR DO PASSEIO PÚBLICO NAS VIAS DO
CONJUNTO MACAPABA, NA CIDADE DE MACAPÁ-AP

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Planejamento e Políticas Públicas. Área de Concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Orientadora: Prof.^a Dra. Roselane Gomes Bezerra.

FORTALEZA - CEARÁ

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Trajano, Marilene França da Conceição .

Uma reflexão no caminhar do passeio público nas
vias do conjunto Macapaba, na cidade de Macapá- Ap
[recurso eletrônico] / Marilene França da Conceição
Trajano. - 2019.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do
trabalho acadêmico com 100 folhas, acondicionado em
caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade
Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais
Aplicados, Mestrado Profissional em Planejamento e
Políticas Públicas, Fortaleza, 2019.

Área de concentração: Planejamento e políticas
públicas.

Orientação: Prof.^a Dra. Roselane Gomes Bezerra.

1. Espaço Urbano. 2. Caminhar. 3.
Acessibilidade. 4. Mobilidade Urbana. 5. Políticas
Públicas. I. Título.

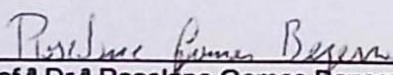
MARILENE FRANÇUISE DA CONCEIÇÃO TRAJANO

UMA REFLEXÃO NO CAMINHAR DO PASSEIO PÚBLICO NAS VIAS DO
CONJUNTO MACAPABA, NA CIDADE DE MACAPÁ - AP

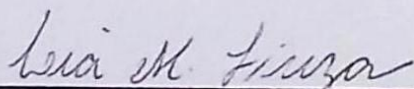
Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Planejamento e Políticas Públicas. Área de concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Aprovada em: 24/06/2019

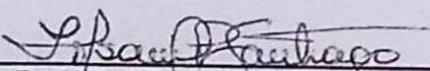
BANCA EXAMINADORA



Prof.ª Dr.ª Roselane Gomes Bezerra (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará - UFC



Prof.ª Dr.ª Lia Machado Fiuza Fialho
Universidade Estadual do Ceará - UECE



Prof.ª Dr.ª Zilza Maria Pinto Santiago
Universidade Federal do Ceará - UFC

Dedico este trabalho às pessoas com deficiência física e de mobilidade reduzida que diariamente encontram obstáculos a serem superados, e, mesmo assim vivem a vida com leveza.

AGRADECIMENTOS

À minha confiança que sempre me impulsionou em busca de novos objetivos, a maravilhosa vida que tenho. À grande oportunidade de escrever e realizar uma obra como esta e, ainda, às inúmeras pessoas que me acompanharam durante esses anos.

À minha família, por sempre esta me acompanhando nas minhas decisões e fortalecendo minhas ideias por acreditar no meu crescimento.

A minha irmã Marlene Trajano como incentivadora desse trabalho por ser uma brilhante profissional na área da educação especial, ensinando alunos com deficiência e lutando por espaços acessíveis para sua inclusão na sociedade. Ao meu irmão Marlon Trajano que ajudou na construção desse trabalho, meu muito obrigado. Ao meu amigo, companheiro Adelson Silva que sempre me ajudou em minha vida acadêmica.

À professora Roselane Bezerra por permitir a construir essa temática e a trilhar os caminhos do trabalho, meu muito obrigado.

Enfim, agradeço a todos que estiveram presentes nesta jornada, uns só de passagem, outros de forma duradoura e intensa. E, por fim, agradeço aos residentes do conjunto Macapaba com deficiência física (cadeirante) e os de mobilidade reduzida por compartilharem suas vivências.

RESUMO

A temática da acessibilidade é extremamente atual, seja pelo número de pessoas que possuem deficiência e mobilidade reduzida, seja pelos obstáculos encontrados nos espaço público e privado. Nesse contexto, importa refletir como as vias do conjunto Macapaba, na cidade de Macapá (AP) atende as condições de acessibilidade aos seus residentes com deficiência física (cadeirante) e de mobilidade reduzida. Para essa análise, o uso da metodologia qualitativa, a análise de conteúdo, entrevista e a utilização de check list foram fundamentais para entender o uso das normas técnicas e legislações referentes no caminhar no residencial. Foi pensando neste assunto que o trabalho buscou por meio dos itens dimensões: calçadas, pisos, travessia, bem como obstáculos e a infraestrutura (mobiliário urbano), analisar as vias do residencial, se estão de acordo com a norma e legislações referentes à acessibilidade. Investigou-se, também, qual a percepção dos usuários com deficiência física (cadeirante) e de mobilidade reduzida quanto às condições do espaço urbano; como eles vivenciam suas experiências no residencial. Notou-se uma defasagem entre a teoria e a legislação que oferecem e também a realidade pesquisada, pois é possível identificar barreiras arquitetônicas e falhas na adaptação e funcionalidade dos equipamentos as quais, além de acarretar sofrimento e constrangimento, cooperam diretamente para que as pessoas se afastem do convívio social.

Palavra-chave: Calçada. Acessibilidade. Mobilidade Urbana. Políticas Públicas.

ABSTRACT

The theme of accessibility is extremely current, either by the number of people with disabilities and reduced mobility, or by the obstacles encountered in public and private space. In this context, it is important to reflect how the Macapaba complex in the city of Macapá (AP) meets the conditions of accessibility of its residents with physical disabilities (wheelchair users) and reduced mobility. For this analysis, the use of the qualitative methodology, the content analysis, interview and the use of check list were fundamental to understand the use of technical norms and legislation regarding walking in the residential. It was thinking about this subject that the work sought through the dimensions dimensions: sidewalks, floors, crossing, as well as obstacles and the infrastructure (urban furniture), to analyze the ways of the residential, if they are in agreement with the norm and legislations related to the accessibility. It was also investigated the perception of the users with physical disability (wheelchair) and of reduced mobility regarding the conditions of the urban space; how they experience their experiences in the residential. There was a discrepancy between the theory and legislation they offer and also the researched reality, because it is possible to identify architectural barriers and failures in the adaptation and functionality of the equipment which, in addition to causing suffering and constraint, cooperate directly so that people away from social life.

Keyword: Sidewalk. Accessibility. Urban mobility. Public policy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Diversos modos de circulação.....	25
Figura 2 -	Ilustração de pessoas com mobilidade reduzida.....	37
Figura 3 -	Mapa da forma urbana de Macapá.....	39
Figura 4 -	Mapa da cidade de Macapá com seus bairros ilustrados.....	41
Figura 5 -	Mapa de Construção do conjunto Macapaba.....	56
Figura 6 -	Imagem da área do Conjunto Habitacional Macapaba.....	57
Figura 7 -	Mapa com mancha da concentração urbana nos bairros e loteamentos do entorno do Conjunto Habitacional Macapaba.....	58
Figura 8 -	Imagens das calçadas do conjunto Macapaba.....	61
Figura 9 -	Imagens de obstruções no passeio público.....	62
Figura 10 -	Dimensões mínimas em metros da calçada segundo a NBR 9050:2015.....	63
Figura 11 -	Imagem do parque do conjunto Macapaba.....	64
Figura 12 -	Imagem padrão do símbolo de estacionamento.....	66
Figura 13 -	Imagem de símbolo de vaga a deficiente no estacionamento no Macapaba.....	67
Figura 14 -	Imagens de paradas de ônibus.....	68
Figura 15 -	Imagem dos Pisos no Macapaba.....	71
Figura 16 -	Imagem de vias com sinalizações.....	72
Figura 17 -	Imagens de obstruções das ruas do conjunto Macapaba....	73
Figura 18 -	Imagem de umas das distâncias de uma via até a parada de ônibus.....	81

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Modalidades de transportes utilizados no Brasil em Municípios com mais de 60.000 habitantes em 2012.....	24
Tabela 2 - População residente, por tipo de deficiência nos Estados brasileiros.....	36
Tabela 3 - Total de deslocamentos.....	44
Tabela 4 - Área de ocupação do Conjunto Habitacional Macapaba.....	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTP	Associação Nacional de Transporte Público
CBT	Código Brasileiro de Trânsito
CODE	Cooperação e Desenvolvimento Econômico
CONADE	Conselho Nacional de Pessoas com Deficiência
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LBI	Lei Brasileira de Inclusão
MCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
NBR	Norma Brasileira aprovada
ONU	Organização das Nações Unidas
SEMOB	Secretaria de Mobilidade
SIMS	Secretaria de Mobilização Social
SEINF	Secretaria de Estado e infraestrutura

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	O CAMINHAR NA CIDADE.....	20
2.1	A FORMA URBANA E A MOBILIDADE URBANA.....	23
2.2	O DESENHO URBANO.....	29
2.3	DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA SEUS ASPECTOS.....	30
2.4	UMA REFLEXÃO DO ESPAÇO URBANO DE MACAPÁ.....	38
3	A URBANIZAÇÃO E A MOBILIDADE URBANA NO BRASIL.....	43
3.1	AS LEGISLAÇÕES PERTINENTES A ACESSIBILIDADE.....	45
3.2	POLÍTICAS PÚBLICAS PARA CAMINHAR NA CIDADE.....	50
4	EXPERIÊNCIA URBANA NO CONJUNTO HABITACIONAL MACAPABA.....	53
4.1	RECORTE ESPACIAL DO CONJUNTO MACAPABA.....	54
4.1.1	Dimensionamento.....	60
4.1.2	Piso/Pavimento.....	70
4.1.3	Obstáculos.....	73
4.1.4	Travessia.....	74
4.1.5	Infraestrutura.....	75
4.2	ACESSIBILIDADE SOB A ÓTICA DOS RESIDENTES NAS DIMENSÕES DAS VIAS DO RESIDENCIAL MACAPABA.....	76
4.3	DESCRIÇÕES DAS BARREIRAS ARQUITETÔNICAS E SOCIAIS RELATADAS PELOS MORADORES COM ALGUMA DIFICULDADE DE LOCOMOÇÃO NO PASSEIO PÚBLICO NO MACAPABA.....	78
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	86
	REFERÊNCIAS.....	89
	ANEXOS.....	95
	ANEXO A - CHECK LIST.....	96
	ANEXO B – QUESTIONÁRIO TESTE.....	99

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade¹ no espaço urbano é condição básica para a conquista da cidadania de uma sociedade. As dificuldades no acesso aos ambientes de uso comum e público pela população que possui alguma deficiência ou mobilidade reduzida têm sido tema de discussão entre a sociedade civil e gestores. A dissertação vem fazer uma análise das condições de acessibilidade nas vias do residencial Macapaba, na cidade de Macapá (AP) sob o ponto de vista dos moradores com algum tipo de dificuldade: deficientes físicos (cadeirantes) e de mobilidade reduzida (gestantes, idosos, pessoas com muletas), levantando o seguinte questionamento. (1) As políticas públicas de acessibilidade repercutem no caminhar dos pedestres no residencial Macapaba?

O objetivo de estudar esse tema, acessibilidade e pessoa com algum tipo de dificuldade de se locomover, seja idoso, crianças, gestantes, deficientes, dentre todos os que se encontram no rol de pessoas com mobilidade reduzida² surgiu na graduação em Geografia da autora, que lhe acompanhou no curso de Especialização em Gestão Urbana, o qual contribuiu ainda mais em aprofundar seu estudo quanto o espaço urbano da cidade em permitir o ir e vir das pessoas sem obstáculos. Durante o curso de Gestão Urbana participou de uma oficina de planejamento urbano, onde foi realizado levantamento do passeio público nos conjuntos habitacionais populares em Macapá, na finalidade de investigar o caminhar das pessoas com algum tipo de limitação funcional, detectando a estruturação das vias (calçadas) de acordo com as normas e legislações de acessibilidade, o que proporcionou conhecimento a este assunto.

¹A mobilidade diz respeito à oferta de condições necessárias para os diferentes indivíduos usufruírem o espaço comum com autonomia e equiparação de oportunidades. Como conceituado pelo Estatuto da Mobilidade, é um atributo da cidade, correspondendo à facilidade de deslocamento das pessoas. (BRASIL, Lei n.12.587, de 3 de janeiro de 2012).

²Pessoa com mobilidade reduzida – aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Em função da idade, estado de saúde, estatura e outros condicionantes, muitas pessoas têm dificuldades para receber informações, chegar aos terminais ou a uma parada de ônibus, ter acesso ao transporte coletivo ou, simplesmente, deslocar-se pelos espaços públicos urbanos. São também chamadas de pessoas com dificuldade de locomoção ou pessoas com restrição de mobilidade. Nelas, incluem-se as pessoas idosas, grávidas, pós-operadas, obesas, com carrinho de bebê, com deficiência temporária ou permanente. (Guia de Acessibilidade: Espaço Público e Edificações, 2009).

A experiência despertou o interesse em continuar estudando e trabalhando esse tema, foi se familiarizando com as peculiaridades e percalços vividos por pessoas com algum tipo de dificuldade em seu caminhar no que diz respeito à acessibilidade nas calçadas com foco direcionado nos conjuntos habitacionais do programa Minha Casa, Minha Vida, aqui mais especificadamente o residencial Macapaba devido a sua forma urbana carente de dimensões de acessibilidade e pelo número de residentes. Assim, o ponto de partida foi a experiência profissional e acadêmica desenvolvida no residencial juntamente com pessoas com algum tipo de dificuldade em locomover.

Nesse sentido surgiu uma relação íntima com o problema investigado com valores e interesses por parte do investigador. Esta é uma dimensão subjetiva do estudo. Além disso, a busca por soluções para a falta de acesso nas calçadas por pessoas com algum tipo de dificuldade é extremamente relevante e pertinente à sociedade.

Nesse aspecto, fundamentamo-nos em Saviani (1982) e sua dialética de ação x reflexão x ação para confirmar que um problema necessita de uma resposta, e que as questões surgidas durante nossa prática diária devem ser solucionadas.

Baseados na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000), que estabelece normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, observamos a necessidade de constatar se as calçadas no residencial Macapaba garantem o acesso desta parcela da população, promovendo inclusão e integração social.

Confirmando o direito do cidadão brasileiro de ir e vir, conforme prevê a Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), e observando a necessidade de todos os espaços de uso público estarem de acordo com as normas de acessibilidade segundo a NBR 9050 (ABNT, 2015), entendemos que é dever do poder público fomentar o acesso e adaptar as condições estruturais desses locais.

Consideramos que essas adaptações são imprescindíveis para conseguir atingir toda a população, no sentido de transformar e adequar os espaços e equipamentos para receber a maior diversidade possível de cidadãos, respeitando suas características.

De fato, a acessibilidade é um direito do cidadão assegurado na lei 10.098/2000, que possibilita a 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 aberto 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 (BRASIL, 2000).

Jacobs (2000) comenta que a cidade, em suas formas, tem a função de abrigar os homens, possibilitando sua moradia juntamente com sua estrutura de fluxos de trabalho, descanso e ainda a função básica, circular pelas vias.

Considera-se que o desenvolvimento de políticas públicas é imprescindível para atingir passeios públicos acessíveis a todos. Uma sociedade inclusiva é caracterizada pela garantia da equiparação de oportunidades. De acordo com o Ministério das Cidades (2005), é um processo que garante autonomia a todos, na oportunidade de acesso à moradia, ao trabalho, ao esporte, ao lazer, à educação, enfim, a todas as atividades inerentes à sociedade.

A análise está ligada a cidade, por ser referencial de espaço vivido, onde os indivíduos junto à sua família tenham liberdade e condições de expressar sua cultura, anseios e definir seu papel dentro da sociedade que vive (CARLOS, 2007).

Assim, o sentido e a finalidade da cidade (enquanto construção histórica) diz respeito à produção do homem e à realização da vida humana, de modo que, se a construção da problemática urbana se realiza no plano teórico, a produção da cidade e do urbano se coloca no plano da prática sócio-espacial, evidenciando a vida na cidade. Isto porque a sociedade constrói um mundo através da prática sócio-espacial, demonstrando em suas contradições um movimento que aponta um processo em curso, o qual tem sua base no processo de reprodução das relações sociais — realizando-se enquanto relação espaço-temporal. A análise espacial da cidade, no que se refere ao processo de produção, revela a indissociabilidade entre espaço e sociedade, na medida em que as relações sociais se materializam em um território real e concreto. (CARLOS, 2007)

O ordenamento do espaço em uso comum faz parte de um processo democrático, caracterizado por políticas públicas, que motiva projetos para uma maior integração oferecendo qualidade de vida.

Negar oportunidade de acesso ao meio físico, ou seja, aos espaços públicos da cidade, é uma forma de suprimir suas ambições, suas necessidades, sua autonomia e principalmente sua liberdade, por isso o estudo das políticas públicas surge para desenvolver alternativa de soluções de acesso às estruturas, aos

equipamentos sociais, identificando o problema na busca de alternativas para facilitar a integração desses utilizadores com o local.

Para Almeida (2001), os espaços públicos são predominantemente livres de edificação, aberto de uso público, que facilitam a circulação e disponibilizam uma sucessiva oportunidade de despertar o caminhar. Os espaços públicos potencializam a comunidade um estilo urbano mais agradável, aos utilizadores de necessidades especiais e os de mobilidade reduzida.

Nessa direção, a cidade pode ser entendida, dialeticamente, enquanto produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais — relações produtoras da vida humana, no sentido amplo da reprodução da sociedade. Aqui a cidade se reafirma enquanto espaço social na medida em que se trata da realização do ser social — produzindo um espaço — ao longo do processo histórico. Na perspectiva apontada, a análise da cidade, em sua dimensão espacial, se abre para a análise da vida humana em sua multiplicidade. (CARLOS,2007).

Assim, diante de tais apontamentos, o ato de caminhar nos logradouros públicos da cidade tem a ação de promover autonomia, interação e equidade de seus utilizadores com o lugar.

O caminhar é uma ação importante no contexto das cidades. A função de caminhar é proporcionar a livre circulação das pessoas em diferentes locais com a finalidade de almejar o percurso destinado. Aos deficientes de cadeiras de rodas, de andadores, muletas, deficientes visuais, idosos, mães com seus filhos nos carrinhos de bebê, o caminhar é uma barreira a ser desafiada diariamente na cidade, obstáculos como as calçadas inadequadas, entulho na pista, buracos, falta de sinalizações, falta de rampas, são elementos que não garantem a plena inclusão de usuários com diferentes habilidades e restrições. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indicam que 45,6 milhões de pessoas têm algum tipo de deficiência, o que corresponde a 23,91% da população brasileira, no censo de 2010, a estimativa para o próximo censo que esse número seja elevado, números que evidenciaram ampliação desses indivíduos e alerta aos gestores, profissionais das áreas afins como Arquitetos, Engenheiros, o desenvolvimento e a realização de políticas que assegurem sua permanência nos logradouros da cidade.

De fato, eliminando as barreiras físicas, informativas e atitudinais na cidade, os utilizadores com algum tipo de restrição de mobilidade e até mesmo a população em geral vão desenvolvendo diversas atividades. A acessibilidade

espacial possibilita o acesso, deslocamento, a orientação e o uso dos equipamentos por qualquer indivíduo.

Segundo Souza (2003), espaços livres são espaços projetáveis, geralmente não edificados, que possuem algum elemento configurador. Quando se trata de um espaço livre urbano, por exemplo, esse elemento pode ser o próprio entorno, as vias e as edificações adjacentes.

Os espaços livres proporcionam encontro e lazer promovendo a socialização. Souza (2003) classifica os espaços livres em diferentes categorias espaciais, de acordo com a propriedade (público x privado) e a função (circulação x permanência). O que permite entender o conjunto habitacional como espaço livre privado de permanência e o seu entorno com as praças e parques como espaço público de permanência, as ruas, calçadas considerados espaços público de circulação.

É fundamental entender todo o processo de planejamento, construção, administração e animação dos equipamentos para que, com isso, possa se implantar, de forma mais adequada, uma política de democratização cultural. Torna-se assim muito importante a relação que se estabelece entre o público usuário, os profissionais e os equipamentos públicos (MARCELLINO, 2007, p.10).

Existe, portanto, a necessidade de estabelecer políticas públicas que incluam calçadas sem barreiras para que, assim, possamos cumprir as exigências estruturais e adequações que garantam esse acesso irrestrito no dia a dia.

Em suma, nosso objetivo com este trabalho é analisar as condições das calçadas no residencial Macapaba, se estão de acordo com as determinações técnicas de acessibilidade previstas pela Lei nº 10.098 e da normatização pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT 9050:2015). O trabalho visa ainda, de maneira mais específica:

- Verificar através das fundamentações teóricas a relevância das calçadas para um caminhar sem barreiras arquitetônicas e urbanísticas;
- Analisar aspectos das normas e legislação alusivas ao tema da pesquisa, dando mais ênfase às questões relacionadas às condições das calçadas inclusivas;
- Analisar, por meio da pesquisa de campo: observação, registro fotográfico, aplicação do check list as condições das calçadas no residencial Macapaba.

Para atender a este objetivo, optamos pela combinação das pesquisas bibliográfica, documental e de campo, de acordo com Severino (2002), com a inserção do pesquisador nos espaços pesquisados.

Desse modo, a pesquisa bibliográfica foi realizada a partir de um levantamento inicial na biblioteca virtual do Programa de Políticas Públicas da Universidade Estadual do Ceará (UECE), no banco de teses da (CAPES), levando em consideração os últimos cinco anos. Utilizamos, ainda, a ferramenta Google Acadêmico, do sistema mundial de computadores, tendo como palavras-chave os termos: acessibilidade, pessoa com deficiência e mobilidade urbana. Posteriormente, realizamos as leituras textual, temática e interpretativa para criar uma abordagem adequada (SEVERINO, 2002).

Para a pesquisa documental, efetuamos buscas na rede mundial de computadores para levantar as leis gerais que regulamentam as questões de acessibilidade, a Constituição Federal (BRASIL, 1988) e do Estado do Amapá e, ainda, a Lei Orgânica do Município de Macapá, a fim de verificar a legislação vigente, por análise de conteúdo, segundo Gil (1991).

Na pesquisa de campo, adotamos os procedimentos a seguir:

- Amostragem: identificou as calçadas no residencial Macapaba, levando em conta critérios de acessibilidade, onde foram analisados os seguintes itens: dimensão/circulação horizontal, guia de rebaixamento de calçada e rampas/ piso de acesso;
- Coleta de dados: utilização de um check list, um roteiro de entrevista semiestruturado já validado pela Universidade Estadual do Ceará-UECE (Azevedo, 2016) e atualizado pela autora, em que se procurou analisar a temática das condições de acessibilidade nas calçadas, levando em conta as normas de acessibilidade descritas na norma brasileira NBR 9050: 2015, conforme padrões da Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT. A utilização do check list e a entrevista como instrumento de coleta de informações juntamente com os moradores no residencial para conhecimento da infraestrutura da área e a dinâmica de caminhar;

Com essa metodologia, realizou-se um estudo de caso, escolhido por critérios de acessibilidade e um estudo comparativo, segundo as legislações pertinentes ao tema. Dessa maneira, o trabalho foi estruturado em quatro momentos. No primeiro, a introdução do assunto a ser tratado na dissertação ressaltando objeto

da pesquisa, a escolha do tema, a justificativa, definição dos objetivos específicos e a metodologia desenvolvida.

O segundo capítulo partiu da realização de uma revisão bibliográfica, para que se pudessem compreender os assuntos pertinentes à nossa pesquisa, entre eles: o caminhar na cidade, a forma urbana e a mobilidade, desenho urbano e uma reflexão do espaço urbano de Macapá. No terceiro capítulo conceituou-se a urbanização e a mobilidade no Brasil, por meio de pesquisa documental, foram expostas também as leis gerais que regulamentam a acessibilidade, os preceitos constitucionais que amparam a pessoa com deficiência nas três esferas do poder público (federal, estadual e municipal) e ainda apresentação das normas técnicas que regulamentam as leis em questão.

Em seguida, a pesquisa de campo que mostra os dados colhidos por meio de observação participante, bem como sua análise e discussão de acordo com o referencial teórico. Os dados analisados partiram das perguntas colhidas das entrevistas e do check list, um guia de análise da situação das calçadas das vias do residencial Macapaba, que retrata o tipo de estrutura, dimensões, mobiliário ocupado, onde o entrevistado, de acordo com sua análise, informou ao pesquisador.

Todas essas questões nos remetem ao espaço urbano em que vivemos e, por isso, dispõe-se como objetivo geral da pesquisa analisar as condições de acessibilidade nas calçadas no residencial Macapaba do ponto de vista dos moradores com algum tipo de dificuldade em seu caminhar.

O uso da análise de conteúdo por Bardin (2010) permitiu o entendimento as comunicações do entrevistado com o pesquisador, pelos procedimentos sistemáticos e objetivos da descrição do conteúdo das mensagens. Alguns exemplos elucidados na obra são simples e sem pretensões, visam iniciar um investigador iniciante na tarefa seguinte: “o jogo entre as hipóteses, entre a ou as técnicas e a interpretação. Isto porque a análise de conteúdo se faz pela prática” (BARDIN, 2010, p.53).

Esta pesquisa foi de cunho qualitativo, fundamentada em uma abordagem interpretativa do mundo, a qual possibilita aos pesquisadores estudarem os objetos em seus cenários naturais, na ênfase de entender os fenômenos em termos de significados com que as pessoas a eles conferem Denzin e Lincoln (2006).

Vieira e Zouain (2005) afirmam que a pesquisa qualitativa atribui importância fundamental aos depoimentos dos atores sociais envolvidos, aos

discursos e aos significados transmitidos por eles. Nesse sentido, esse tipo de pesquisa preza pela descrição detalhada dos fenômenos e dos elementos que o envolvem.

2 O CAMINHAR NA CIDADE

O caminhar é uma ação que possibilita o indivíduo a se movimentar a algum lugar do seu espaço habitado, Gehl (2013) comenta que o pré-requisito da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar, ação fundamental para pensar nas ruas da cidade, de que maneira elas se encontram, e como a acessibilidade está presente.

A acessibilidade deve ser visível a vários segmentos da sociedade para o estudo da sua visualização, o entendimento sobre o espaço urbano da cidade é indissociável, pois é nele que as relações sociais ocorrem, dentre tantos sentidos como o uso da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade ou simplesmente o espaço urbano fragmentado. Eis o que é espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas (CORRÊA, 2005).

O espaço urbano é a natureza modificada pela ação do trabalho humano, que cria moradia, trabalho, constitui áreas para o desenvolvimento do espaço social. O espaço social é a relação existente entre o sistema de ação e o sistema de objeto, com ele a paisagem urbana se modifica, permitindo ao Estado como entidade controladora da sociedade organizar e normatizar os usos dos espaços através de leis (CARLOS, 2007).

A partir do estudo do espaço, a análise das relações sociais torna-se materializada. O ato de caminhar como sendo uma relação homem e meio, nos traz a seguinte reflexão: sua função está sendo exercida plenamente pelas pessoas considerando sua diversidade e diferentes necessidades.

Para Malatesta (2007), o ato de andar a pé é uma atividade inerente ao ser humano e vem sendo modificado, como se modifica a sociedade, mas não perde seu caráter e importância, já que os caminhos antes rurais ou florestais são substituídos pelos caminhos urbanos e a preocupação com os perigos e fenômenos naturais é substituída pelos equipamentos e máquinas existentes no espaço urbano. Diretamente atento a esse questionamento que (SANTOS, 2006, p.57) descreve que

a “o ato de caminhar está para o sistema urbano, assim como a enunciação está para língua”.

A autora Allen (2015) afirma que dentro do processo de urbanização existem inúmeras ofertas que o poder público deve apresentar, entre elas, o caminhar acessível mais democrático e em condições adequadas para o uso. Faz-se necessária uma abordagem teórica que sustente e aprimore as políticas que envolvam as pessoas com deficiência física, adequando-as de acordo com suas necessidades.

Para que seja instituído esse processo e possibilidades que o Estado deva oferecer, é necessário à realização das adequações e aprimoramentos das políticas públicas aos interesses da população. A existência das leis regulamentadoras, normas técnicas, princípios, diretrizes e objetivas são relevantes para atingir o maior número possível de equidade entre as pessoas.

O crescimento acelerado das cidades ao longo dos anos tem sido um dos grandes desafios para a organização do urbano. A população urbana a nível mundial cresceu de forma acelerada, e a perspectiva da ONU é que ultrapasse em 2045 em seis mil milhões. (ONU,2015)

De acordo com as estimativas do IBGE, as 27 capitais brasileiras abrigaram 49,9 milhões de habitantes, o que representa 23,8% da população do país. Dentre as 27 capitais do Brasil, 14 têm mais de 1 milhão de habitantes, as outras 13 têm menos de 900mil. (IBGE,2019)

Com a evolução populacional nas cidades, estudiosos e entidades discutem a preocupação com os desafios do mundo contemporâneo em atender às necessidades da população, sobretudo, no que diz respeito à habitação, infraestrutura, transporte, emprego, assim como para os serviços básicos de saúde e educação, considerando que a gestão das áreas urbanas tem se tornado um dos desafios mais importantes do século XXI.

Esta preocupação torna-se mais pertinente à medida que esse fenômeno de inchamento das cidades promove e mantém o caráter excludente na sociedade, tornando-se cada vez mais graves os problemas relacionados à desigualdade, à violência e à degradação ambiental (AZEVEDO, 2016).

Nesse contexto, Rechia (2010) fala da ausência de sustentabilidade ambiental, física e social diante do caos urbano que se observa nas grandes cidades e que, assim, não há cidadania e tampouco dignidade para as pessoas. Defende a

necessidade de se equilibrar saneamento ambiental com moradia, trabalho, com infraestrutura urbana e lazer com qualidade de vida para as futuras gerações.

Conforme Souza (2004) planejar significa buscar estruturar o futuro das cidades, evitando problemas a fim de ganhar possíveis benefícios. Um bom planejamento nas áreas urbanas contribui para o desenvolvimento e a estruturação das regiões e a melhoria da sociedade.

Apesar de leis associadas à acessibilidade em vigor, como a Lei Brasileira de Inclusão (2015) e o respeito às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), observa-se locais sem acessibilidade, o que impede ou dificulta que parcela de cidadãos tenha equidade na utilização dos espaços públicos ao caminhar.

A dificuldade de acessibilidade das pessoas com algum tipo de dificuldade em caminhar pode ser agravada pelos enclaves quanto à apropriação dos espaços comuns e ao direito de usufruir deles como qualquer cidadão. O acesso aos diferentes espaços da cidade, públicos ou privados, pode necessitar de adaptações para que a pessoa com dificuldade em se locomover possa usufruir deles.

Pesquisa desenvolvida em 34 países pela Cooperação e Desenvolvimento Econômico (CODE) afirma que a população tem medo de andar pela cidade, por tais fatores como: segurança e infraestrutura, os mais citados. Por afirmações como essas, que o planejamento urbano de uma cidade deve melhorar aspectos da forma urbana, trazendo melhorias na qualidade de vida dos habitantes, e na criação de áreas urbanas, no direcionamento de desenvolvimento, estruturação e apropriação do espaço urbano com o objetivo de promover cidadania.

Dentre essas situações expostas do aumento populacional e a necessidade de um espaço urbano acessível, o planejamento urbano diante dos Planos Diretores Municipais deve mostrar o caminho para que o poder público tenha os meios para ativar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade.

Isso significa que todos os pontos arquitetônicos e urbanísticos devem ser repensados de forma a propiciar cidades com maior mobilidade e acessibilidade. No planejamento municipal, a administração deve se utilizar, especialmente das diretrizes constante do Plano Diretor, que, segundo a regra constitucional estampada no art.182 da Constituição Federal de 1988, impõe ao Poder Público Municipal o dever de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, pois a norma inserida no art. 39 do Estatuto da

Cidade, comenta que a propriedade urbana deve atender à sua função social quando cumprir as exigências fundamentais de ordenação das cidades expressa no plano diretor.

O plano diretor deve sempre ordenar a expansão dos núcleos urbanos e a adequação espacial da população e das atividades econômicas de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano; a oferta de equipamentos urbanos e comunitários adequados às características socioeconômicas locais e aos interesses e às necessidades da população, inclusive as dos deficientes físicos; o incentivo a economia do Município com estímulos às aptidões locais, observado os interesses gerais da população e as condições do meio, o tratamento integral por bairros no que diz respeito ao atendimento das carências dos equipamentos de consumo coletivo tais como: lazer, esporte, cultura, infraestrutura, etc.

Pode-se afirmar que uma das formas de exercício das políticas públicas é o Plano Diretor das cidades, o qual, enquanto ideia política e mesmo constitucional, surge como instrumento que deve promover o adequado planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação urbana (FERNANDES, 2006).

2.1 A FORMA URBANA E A MOBILIDADE URBANA

O espaço urbano é o terreno das práticas sociais e da condição necessária para a cidadania estabelecer a relação de pertencimento com o lugar, relação que fortalece os direitos e deveres de cada indivíduo, trazendo os itens: justiça e equidade.

No Brasil, a mobilidade teve seu destaque em termos de políticas públicas, diante da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que contribuiu para o acesso universal à cidade. Tal política veio para fundamentar o estudo das relações existente de transporte, pedestres na utilização do espaço urbano de maneira sustentável. Considerar a existência dessa política é fundamental para a modificação do sistema de deslocamentos insustentáveis.

No Brasil, a maioria da população vive em áreas urbanas onde as ruas privilegiam o trânsito de transportes motorizados, em relação ao pedestre, o decréscimo em relação à qualidade de vida e das condições socioambientais urbanas são visíveis na cidade: a insegurança no trânsito, as ruas com suas

calçadas e pisos excludentes, etc.

Para Malatesta (2007), o ato de andar é uma atividade inerente ao ser humano e vem sendo modificado, porém não perdendo seu caráter e importância. A forma urbana diante de seus elementos: solo, as edificações, os lotes, o quarteirão, a fachada do edifício, o logradouro, a rua, a praça, nos leva a tecer um olhar crítico sobre como o espaço encontra-se.

A configuração do espaço é o elemento motriz que sustenta análise de entender como o logradouro da cidade possibilita os cidadãos trafegarem nas vias e ruas a pé sem dificuldades, pois é nela que se organizam os limites de cada mobilidade, seja por meio de transporte automotivo ou não.

Segundo a Associação Nacional dos transportes Públicos (ANTP), em pesquisa referente aos dados relativos à mobilidade urbana no Brasil, expõe que os deslocamentos diários de pessoas em municípios com mais de sessenta mil habitantes, ocorre por diversas práticas de mobilidade, porém o ato de andar a pé é o mais expressivo entre os cidadãos, conforme resultados mostrados na tabela 1.

Tabela 1 - Modalidades de transportes utilizados no Brasil em Municípios com mais de 60.000 habitantes em 2012

Tipo de Município Pesquisado	Transporte não motorizado		Transporte motorizado individual		Transporte coletivo		
	40%		31%		29%		
Municípios com mais de 60.000 habitantes	A pé	Bicicleta	Automóvel	Moto	Ônibus Municipal	Ônibus metropolitano	Trilhos
	36,4%	3,6%	27,3%	3,6%	20,2%	4,9%	3,9%

Fonte: ANTP (2014)

Percebe-se que o deslocamento a pé representa mais de um terço dos deslocamentos totais e, no entanto, as políticas de mobilidade tem desconsiderado um plano secundário, como apontam estudos de Malatesta (2007).

Outros meios de transportes como os Uber (nome de uma empresa internacional que se dedica ao transporte privado de passageiros, realizados por transporte automotivo), os patinetes, bicicletas elétricas que atualmente vem ocupar espaços nas vias das cidades contribuem para congestionamento na cidade.

De fato, a dificuldade de considerar a caminhada como um modo de transporte está longe, uma vez que as ruas, calçadas, travessias, pontos da cidade

não comportam essa prática, as dificuldades são grandes em poder deslocar-se a pé, em calçadas largas, sinalização de rotas e informações aos pedestres acessíveis. Especialistas no estudo da cidade nos mostram que a via pública devia ser vista sob a perspectiva da altura de uma criança, ou das limitações da pessoa com mobilidade restrita, para que o projeto funcione.

Nessa perspectiva, Silva e Lara (2005) definem como pedestres todas as pessoas que se deslocam nos espaços públicos, independentemente das suas condições sensoriais ou motoras. Também consideram pedestres, pessoas transportadas em carrinhos de bebê, patins, patinete, triciclo e bicicleta.

Figura 1 – Diversos modos de circulação



Fonte: <http://thumbs.dreamstime.com/z/pedestres-em-faixas-de-travessia-36143411.jpg>. Acesso em 09 de Abril, 2019.

A forma urbana organizada pelos instrumentos do planejamento urbano, mais notadamente os Planos Diretores e as Legislações relativas ao uso e Ocupação do solo são determinantes para o ato de caminhar pela cidade. Com sua existência é perceptivo identificar as restrições na configuração da cidade, tais com: calçadas irregulares, pisos mal estruturados, mobiliários públicos ausentes.

A forma urbana tem uma ligação muito direta com os deslocamentos que são realizados cotidianamente nas cidades, pois podem incentivar desencorajar ou até mesmo, inserir elementos prejudiciais para os mesmos. A forma urbana é determinante para o ato de caminhar pela cidade.

Omete (2004) comenta que a visibilidade da inclusão de grupos com limitações na forma urbana, caso dos deficientes, a atuarem com equidade e autonomia tornou-se uma questão norteadora dos gestores há décadas e fortaleceram-se progressivamente nos anos 1990, com documentos oficiais, dispositivos legais, propostas educacionais e ações do Estado, como a Política Nacional de Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (BRASIL, 1999), vinculada ao Conselho Nacional de Pessoas com Deficiência (Conade), no intuito de viabilizar e promover a inclusão, visível desde 2002. O Conade³ surgiu para acompanhar e avaliar o desenvolvimento de políticas de inclusão, em vários setores da sociedade.

A presença de secretarias, núcleos e organizações não governamentais (ONGs) em todos os estados da Federação, trouxe debates e intercedeu nas questões envolvendo a pessoa com deficiência. No âmbito Municipal, onde ocorre a pesquisa, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de Macapá/Ap é exemplo das práticas de ações de acessibilidade. Segundo seu *website*, o objetivo da secretaria é garantir que as pessoas com deficiência tenham seus direitos assegurados por meio de uma efetiva articulação com as demais pastas, promovendo uma real melhoria da qualidade de vida dessas pessoas, e ainda promover o respeito à diversidade e o aumento das oportunidades.

De acordo com Pinheiro (2003) é dever do Estado conhecer a população a qual uma política será direcionada, de modo a criar planos que contemplem sua permanência. Para isso, entendemos que é preciso promover a acessibilidade a todas as pessoas, com ou sem deficiência, transformando espaço e equipamento público em locais receptivos a todo cidadão.

Sendo assim, fizemos apanhado teórico para compreender o caminhar no conjunto habitacional Macapaba, identificando as políticas públicas que assegura aos deficientes (cadeirantes) e os de mobilidade reduzida a usufruir o espaço acessível, levando em conta as possíveis melhorias que podem auxiliar o processo de inclusão e participação dessas pessoas no caminhar nas calçadas com

³CONADE, Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, o qual é um órgão superior de deliberação colegiada, criado para que essa população possa tomar parte do processo de definição, planejamento e avaliação de políticas públicas destinadas à pessoa com deficiência. (TEIXEIRA,2010)

segurança.

Rolnik (1995) relata que a cidade desde sua origem, significa uma maneira de organizar o território e uma relação política. Habitar a cidade significa participar da vida pública, mesmo que isso signifique submeter-se a regras.

O acesso dos cidadãos aos diferentes espaços da cidade envolve ampla diversidade de usos e pessoas, constituindo múltiplas práticas sociais. A cidade é uma inesgotável fonte de inquietação e de prazeres que pode revelar diversos traços de uma comunidade. (RECHIA, 2007).

A vida na cidade requer previamente, o encaminhamento das necessidades básicas de sobrevivência, devendo evoluir para o bem-estar, mediante o desfrute do ócio e da arte. Para Gehl (2013), no entanto, nos mostra a cidade como um cenário de mudanças, que motiva os arquitetos e urbanistas, a reforçarem suas análises nas áreas destinadas aos pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras e saudáveis.

Rolnik (1995), por sua vez, afirma que o uso multifuncional do espaço foi se perdendo, onde as funções que aconteciam no espaço público foram para o espaço privado e a cidade virou apenas um espaço de circulação e não mais de convivência.

Rechia (2007) caracterizou a cidade como um todo fragmentado, sem dividir suas áreas e, sim, entendendo a cidade como um organismo vivo e dinâmico que se transforma conforme o uso e as práticas sociais vividas por seus cidadãos.

Lefebvre (2001) já mencionava em seus estudos, provocados pelo processo de industrialização, apresentando duas diferentes maneiras de olhar a cidade: uma como valor de uso e outra como valor de troca. O valor de troca seria o aumento da especulação imobiliária, comparando os espaços a mercadorias de fácil consumo e com valor de uso, em que os cidadãos se apropriam do espaço urbano e os consideram fundamentais para as relações pessoas.

A atribuição do valor de uso aos espaços urbanos está relacionada como espaço público, ou seja, como um lugar de expressão e representação da sociedade. É por intermédio da civilidade, seu emprego ou uso que surge a possibilidade de diálogo e que se opera a transformação desse lugar de contato e de mistura em espaço público, terreno fundamental da vida social democrática (SOUZA, 2014).

O espaço público é, assim, reflexo da vida pública, desfile variado de

cenas onde nos exercitamos na arte da convivência. O lugar físico orienta as práticas, guia os comportamentos, e estes por sua vez reafirmam a convivência.

Refletindo sobre essa afirmação, podemos entender que o espaço público deve representar a sociedade e seu o valor proporcionar um potencial incentivador das relações humanas. Portanto, fica claro que os espaços e equipamentos urbanos para fruição do caminhar devem ser (re) modelados para receber os mais variados tipos de pessoas, com ou sem limitações, pois todos fazem parte da sociedade e anseiam manter suas relações pessoais com o espaço.

Em suas reflexões, Santos (2006) aborda as dificuldades encontradas no espaço urbano, cita como exemplo, a má adequação dos espaços, desde uma calçada mal feita, falta de acesso apropriado ao equipamento e uma pista de caminhada sem referências táteis. Tudo isso dificulta a acessibilidade e restringe a prática da atividade física e do movimento para determinado grupo de pessoas.

Aqui entendemos o caminhar como não sendo essencial, pois os espaços e equipamentos não possuem a atenção necessária da administração pública e por seus profissionais das áreas afins: Arquitetos, engenheiros, a falta de planejamento impede a vivência. O caminhar, de fato, deve ter sua importância, por retratar a movimentação, o deslocamento, o convívio social. É no ato de caminhar que se vive o novo e o diferente, que possibilita a convivência de todos em um só lugar.

Devemos salientar que a rua e os espaços livres nas cidades são locais em que o caminhar é realizado. De acordo com Araújo (2009) são chamadas de espaços livres, áreas amplas, arborizadas, destituídos de edificações, com potencialidade para atividades de lazer e do passeio público.

Nos últimos anos no Brasil, alguns autores estudaram o caminhar em diferentes contextos, na tentativa de evoluir em seu conhecimento, deixando de pensar a prática apenas como um tempo de movimentação após alguma atividade de trabalho e, sim, como uma vivência de multiplicidade de experiências classificadas não pertencentes ao mundo do trabalho.

Planejar e monitorar os espaços do caminhar é fundamental para a qualidade e a distribuição de vivências em comunidade. Porém, para que essa disposição espacial seja equilibrada, Allen (2015) evidencia a importância de um poder que regule e organize a vida pública, uma autoridade que desempenhe o papel de administrador do espaço público.

Para que haja uma distribuição igualitária que fomente a criação desses

espaços acessíveis é necessária a participação da população nas discussões e projetos das cidades, a fim de garantir os interesses de toda população (ALLEN, 2015).

Como um dos pontos relevantes, deve-se mencionar que a Constituição Federal de 1988 estabelece que o desenvolvimento urbano deve preservar ambientes que proporcionem a convivência harmoniosa das pessoas e colaborem diretamente com a função da cidade. (BLADO, 2012)

Fica esclarecido que a expansão urbana, por princípio, não é problema. As dificuldades surgirão, entretanto, se a expansão não for acompanhada por estratégias, em todos os níveis de gestão do espaço, que estabeleçam coerentes relações entre as partes da cidade. (MEDEIROS, 2016)

A partir disso, entendemos que os grupos minoritários da população devem ser incluídos. A estimativa do censo demográfico para 2020 (IBGE, 2018) estima que 27% da população brasileira possuem alguma deficiência; portanto este grupo deve ser representado nas discussões políticas para que a (re) construção destes espaços urbanos ocorra de forma mais democrática.

Para a promoção de cidades acessíveis a todos e que contemplem políticas públicas de acordo com as reais necessidades da população local, nada melhor do que a gestão democrática, em que a construção e o planejamento dessas políticas permitem e incentivam a participação dos munícipes no debate.

Tornar isso possível requer modificações e renovações diárias que proporcionem novas formas espaciais concatenadas à recuperação de formas antigas e que possam atender à diversidade de um povo, não fomentando a exclusão de alguns ou o privilégio de outros. Cassapian (2011) completa afirmando que o espaço na cidade, ao mesmo tempo agrega e segrega as pessoas, por ser um espaço único que deve ser dividido por todos.

2.2 O DESENHO URBANO

O Desenho Urbano é um campo disciplinar que se ocupa do projeto técnico do espaço da cidade para uso das pessoas, além de ser a instância das propostas de ampliação da qualidade físico-ambiental urbana.

O arquiteto Jan Gehl afirma que o nosso aparelho locomotor e nossos sistemas de interpretação de impressões sensoriais estão adaptados para caminhar.

Quando andamos na nossa velocidade normal de 4 a 5 Km/h, temos tempo para ver o que ocorre à nossa frente e onde colocamos nossos pés. (GEHL, 2013, p.43)

Dessa maneira, os espaços urbanos devem ser adequados para o indivíduo, essa existência do desenho técnico deve está de acordo com o Plano Diretor, no que diz respeito à regulamentação em áreas básicas, que é a instancia da estrutura administrativa governamental, onde as propostas para o espaço estejam formatadas conforme diretrizes de uso e ocupação. (DEL RIO, 2000)

É possível delinear alguns princípios e características gerais de Desenho Urbano e da gestão da cidade a serem adotadas visando aperfeiçoar a prática do caminhar, focalizando o conjunto das vias com base no que aponta Carmona (2009):

- a) Um espaço urbano com dominância de pedestre;
- b) O aumento da segurança física e diminuição de risco de acidentes;
- c) O fornecimento de um desenho urbano que propicie a ultimodalidade de transporte e o acesso à mobilidade a pé;
- d) A articulação de trajetos novos com os já existentes;
- e) A criação de espaços onde as atividades sejam atrativas para a convivência;
- f) O melhor da comunicação visual no espaço do pedestre.

O Desenho Universal não é uma filosofia ou um movimento social, é uma proposta metodológica que qualifica tecnicamente o processo de projetar baseado na ciência do conhecimento do ser humano e em suas necessidades. Aplicado à habitação, propõe orientar o processo de projetos; influenciar a identificação de habitantes, produtos e tecnologias utilizáveis para todas as pessoas; e também filtrar e desmascarar a arquitetura existente (CAMBIAGHI,2012).

O conceito de desenho universal propõe uma arquitetura e um design mais centrados no ser humano e na sua diversidade. Estabelece critérios para edificações, ambientes internos, urbanos e produtos que atendam a necessidade dos usuários, independentemente de suas características físicas, habilidades e faixa etária, favorecendo a biodiversidade humana e proporcionando uma melhor ergonomia para todos (SANTIAGO,2014).

Para tanto, foram definidos sete princípios básicos do Desenho Universal com a finalidade de tornar o lugar acessível, podendo ser trabalhado pelos gestores. O Programa Brasil Acessível (2004) evidencia esses princípios:

- 1) Uso Equitativo: é a característica do ambiente ou elemento espacial usado por diversas pessoas, independentemente de idade ou habilidade, com objetivo de eliminar uma possível segregação e estigmatização; promovendo segurança e conforto;
- 2) Uso Flexível: permite o acesso a um ambiente acessível para diferentes habilidades das pessoas, onde possibilita o uso para destros e canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação e estímulos;
- 3) Uso Simples e Intuitivo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que possibilita fácil compreensão do lugar;
- 4) Informação de fácil percepção: essa característica do ambiente deve conter informações que atendam diferentes modos (visuais, verbais, táteis), fazendo com que a legibilidade da informação seja maximizada, sendo percebida por pessoas de diferentes habilidades (cego, analfabetos, entre outros);
- 5) Tolerância ao erro: é uma característica que possibilita que se minimizem os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais através de avisos de risco ou erro;
- 6) Baixo esforço físico: o ambiente deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário;
- 7) Dimensão e espaço para aproximação e uso: implementação de sinalização em elementos importantes para os usuários se sentirem confortáveis ao sentarem, está em pé, espaços adequados para uso de tecnologia assistivas ou assistentes pessoais.

Através desse princípio do desenho universal é visível pensar numa área acessível, onde contemple diferentes formas de acessibilidade, onde os gestores possam colocar em prática ações de inclusão.

É fundamental perceber, que tanto a norma NBR9050/2015, a Lei de nº 10.098/2000, decreto 5.296/2004, mostram as medições dos equipamentos e serviços a serem executados na área. Planejar política pública para espaços acessíveis equivale abranger toda a diversidade social. O tratamento generalizante não deve impedir que seja feita adequações necessárias às especificidades e diferentes populações. Essa citação sustenta a ideia do fortalecimento da inclusão,

não só das pessoas com algum tipo de deficiência (PINHEIRO, 2003).

O decreto 5.296/2004⁴ é nítido em seus incisos, quanto à presença de acessibilidade nos espaços público e privado. A construção dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

A execução das obras e dos serviços deve garantir o livre trânsito e a circulação, de forma segura, das pessoas em geral e, especialmente, das pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida.

As características do desenho e a instalação do mobiliário urbano devem garantir a aproximação segura e o uso por pessoa com deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e o alcance visual e manual; para as pessoas de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Na habitação de interesse social, o decreto 5.296/2004 traz algumas informações que devem ser promovidas para assegurar as condições de acessibilidade, começando pela definição de projetos livres de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, referenciando áreas públicas e privadas, no caso a edificação multifamiliar, na execução das unidades habitacionais acessíveis no piso térreo, na configuração de áreas de lazer não se tem basicamente nenhuma referência específica no momento.

Fundamentado no “direito à cidade” (LEFEBRE, 2001, p.21) afirma que a vida urbana pressupõe encontros e confrontos das diferenças. Cohen (2013) entende que o direito à cidade não é apenas ter o direito de viver dentro da cidade, mas é também, e acima de tudo, poder participar da vida urbana. Isso sim, é vivenciar e usufruir a cidade.

A partir desse ponto, que se discute a questão da acessibilidade como objetivo de proporcionar maior autonomia e mobilidade a uma quantidade de pessoas, àquelas que tenham seus movimentos reduzidos ou dificuldade em se comunicar ou às pessoas sem deficiência, para que usufruam os espaços com maior segurança, confiança e comodidade. Agindo dessa forma, obtêm-se ambientes que

⁴Decreto que regulamentou a Lei 10.098, de 8 de novembro de 2000, que estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

atendam às propostas do desenho universal. (SANTIAGO, 2014)

Nesse contexto, temos a norma publicada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas de nº 9050 de 2015, como uma forma de possibilitar o acesso aos espaços, seus incisos trabalham com padrões de medições, do que com uma forma de construção tais como: áreas de lazer e a inserção do mobiliário urbano. Diante desse fato fica evidente a falta de política pública ou atenção a esse projeto por órgãos ou instituições privadas.

Parques, praças, conjuntos habitacionais e locais turísticos são muito carentes de rotas acessíveis e de mobiliário tanto público como privado, a busca pelo máximo de acessibilidade é relevante porque traz autonomia e segurança ao lugar. Assim, a norma NBR9050/2015 como fonte de consulta no que tange à acessibilidade, na elaboração de projetos e adaptação, não informa como deve ser construído um espaço acessível, apenas auxilia nas normas padrões de dimensões, seja de calçadas, rampas, sinalizações. Essa norma abrange não só projetos de caráter arquitetônico, mas também mobiliário e equipamentos urbanos. Aborda parâmetros antropométricos para determinação das dimensões físicas como também as formas de comunicação e sinalização, considerando os sentidos da visão, do tato e da audição como canais de recepção das informações (TAVARES, 2014 e ABNT, 2015).

Contudo, superar essas limitações é um desafio diário que os utilizadores de deficiência e de mobilidade reduzida enfrentam na cidade, por entender que as diretrizes referentes ao assunto acessibilidade são ainda pouco comentadas.

A norma 9050:2015 sinaliza o estudo aos espaços acessíveis, permitindo a adaptação dos deficientes ou de mobilidade reduzida. A norma com o seu papel de inclusão, propicia ambientes mais confortáveis quando colocadas corretas pelos gestores, ao mesmo tempo em que permite um processo de adaptação da população para (re) incluí-los.

2.3 DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA SEUS ASPECTOS

Como o trabalho faz referência ao uso das calçadas por indivíduos com algum tipo de dificuldade em se locomover nos espaços da cidade, podendo ser deficientes ou pessoas com mobilidade reduzida, é relevante entender o que é deficiência e mobilidade reduzida para discorrer sobre a importância do seu uso.

Deficiência refere-se à qualquer perda ou anormalidade da estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, podendo resultar numa limitação ou incapacidade no desempenho normal de uma determinada atividade que, dependendo da idade, sexo, fatores sociais e culturais, pode se constituir em uma deficiência. (BRASIL, 2002, p. 7).

A partir dessa definição de deficiência retirada de uma cartilha do Ministério da Educação, podemos verificar as dificuldades que uma pessoa com deficiência enfrenta a partir do momento que lhe é imposto esse rótulo. A própria definição já lhe confere termos como anormalidade, limitação, incapacidade. Esses termos, por si só, já diminuem as possibilidades desses indivíduos e estabelecem barreiras para o exercício de sua cidadania.

Consta no art. 5º, § 1º, I, do Decreto nº 5.296/2004 que define a pessoa com deficiência a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas categorias física, auditiva, visual, mental e múltipla (associação de duas ou mais deficiências). A nova Lei nº 13.146/2015, de 06 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – Estatuto da Pessoa com Deficiência define a Pessoa com Deficiência como: 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. (Art. 2º, Lei nº 13.146/2015).

E avalia as condições que podem ser consideradas como deficiência:

§ 1º A avaliação da deficiência, quando necessária, será biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar e considerará:

- I – Os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo;
- II – Os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais;
- III – a limitação no desempenho de atividades; e
- IV – A restrição de participação. (§ 1º art. 2º).

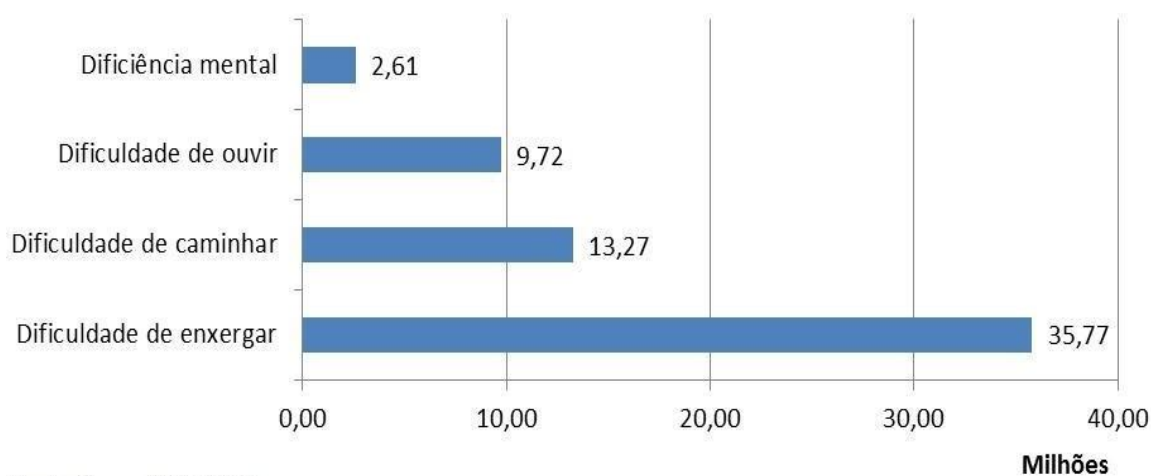
O referido trabalho direcionou sua pesquisa no acompanhamento de pessoas com algum tipo de dificuldade em locomover-se na cidade, em razão da experiência vivida com uma pessoa cadeirante que ao nascer trouxe consigo a paralisia cerebral; a convivência diária permitiu descrever as dificuldades encontradas no espaço urbano da cidade de Macapá, principalmente nas áreas de circulação (calçadas), mas especificadamente no conjunto Macapaba, local de sua

vivência, onde as precariedades de acesso aos poucos pontos de passeio público limitam a transitoriedade.

Logo a categoria de deficiência física, conforme o decreto 5.296/2004 descreve como: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para desempenho de funções.

O gráfico mostra claramente a existência das deficiências no Brasil, conforme o censo 2010. Estima-se que essa população em 2020 seja maior, de acordo com as projeções do IBGE.

Gráfico 1 - Número de deficientes no Brasil



No Brasil, o Censo 2010, realizado pelo IBGE, estima que 45,6 milhões de pessoas (23,9%) da população possuem deficiência, compreendendo, assim, quase um quarto dos brasileiros. Diz ainda que, deste percentual, 83,8% vivem na cidade e 67,2% têm mais de 65 anos.

No Amapá, o Censo do IBGE (2010) indicou 23,71% de pessoas com deficiência e com algum tipo de limitação, estando na posição 12º dos estados brasileiros, dados que confirmam a presença dessa população e a necessidade de políticas públicas para acompanhar o crescimento dessa população.

Tabela 2 - População residente, por tipo de deficiência nos Estados brasileiros**População residente, por tipo de deficiência, segundo as Grandes Regiões e as Unidades da Federação – 2010**

Grandes Regiões e Unidades da Federação	População residente													
	Total (1) (2)	Pelo menos uma das deficiências investigadas (1) (4)	Tipo de deficiência											
			Visual			Auditiva			Motora			Mental / Intelectual	Nenhuma dessas deficiências (3)	
			Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade	Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade	Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade			
BRASIL	190.755.799	45.623.910 (23,92%)	528.624	6.056.684	29.206.180	347.481	1.799.885	7.574.797	740.456	3.701.790	8.831.723	2.617.025	145.084.578	
NORTE	15.864.454	3.655.568 (23,04%)	33.025	541.798	2.409.113	23.290	123.060	591.034	44.105	245.566	674.329	183.859	12.204.854	
RO	1.562.409	345.411 (22,11%)	2.337	46.247	232.037	1.782	11.698	52.907	3.941	21.705	58.450	19.053	1.214.668	
AC	733.559	165.823 (22,61%)	1.481	25.138	106.731	1.162	6.140	26.710	2.132	11.742	31.428	12.149	567.597	
AM	3.483.985	791.162 (22,71%)	8.241	113.281	530.296	5.492	24.012	124.737	9.162	50.573	149.796	38.509	2.692.764	
RR	450.479	95.774 (21,26%)	1.156	13.683	62.738	587	3.390	15.167	1.165	5.860	15.596	4.877	354.705	
PA	7.581.051	1.791.299 (23,63%)	15.771	271.582	1.169.223	11.501	59.802	298.060	21.607	125.891	344.269	84.580	5.788.273	
AP	669.526	158.749 (23,71%)	1.334	24.749	106.482	786	4.757	22.689	1.930	9.802	26.027	6.402	510.763	
TO	1.383.445	307.350 (22,22%)	2.705	47.118	201.606	1.980	13.261	50.764	4.168	19.993	48.763	18.289	1.076.084	
NORDESTE	53.081.950	14.133.713 (26,63%)	129.465	2.062.990	9.056.632	89.490	569.256	2.416.254	210.374	1.160.403	2.755.979	827.079	38.939.411	
MA	6.574.789	1.641.404 (24,97%)	14.132	267.487	1.054.247	10.157	64.222	275.558	21.287	125.261	314.205	96.452	4.933.180	
PI	3.118.360	860.430 (27,59%)	7.866	139.032	556.477	4.710	37.399	143.811	12.305	69.338	160.307	50.909	2.257.930	
CE	8.452.381	2.340.150 (27,69%)	24.659	349.597	1.497.528	16.291	99.451	411.096	36.833	187.527	458.932	125.407	6.112.001	
RN	3.168.027	882.681 (27,86%)	6.943	128.676	561.746	4.836	36.856	150.700	13.592	72.927	164.571	51.899	2.284.865	
PB	3.766.528	1.045.631 (27,76%)	8.649	142.371	671.793	6.518	41.845	181.646	16.929	90.365	213.624	61.996	2.720.445	
PE	8.796.448	2.426.106 (27,58%)	20.746	348.111	1.563.657	14.319	97.585	411.809	36.606	210.582	484.795	139.016	6.369.909	
AL	3.120.944	859.515 (27,54%)	7.194	135.952	536.248	5.104	35.742	146.056	11.986	84.174	173.545	59.954	2.260.972	
SE	2.068.017	518.901 (25,09%)	4.126	75.256	331.453	3.278	20.108	88.376	7.699	41.696	91.559	29.397	1.548.680	
BA	14.016.906	3.558.895 (25,39%)	35.150	476.508	2.283.483	24.277	136.048	607.202	53.137	278.533	694.441	212.049	10.451.429	
SUDESTE	80.364.410	18.506.974 (23,03%)	262.122	2.246.465	11.887.099	160.671	709.572	2.967.683	330.451	1.503.356	3.583.542	1.056.547	61.828.222	
MG	19.597.330	4.432.456 (22,62%)	47.073	591.179	2.701.621	32.871	199.386	769.484	79.603	404.928	895.009	301.447	15.162.378	
ES	3.514.952	824.095 (23,45%)	7.662	113.337	513.841	5.119	31.243	132.980	13.676	72.974	164.462	47.391	2.690.750	
RJ	15.989.929	3.900.870 (24,40%)	55.545	484.125	2.531.776	31.258	133.339	607.715	66.319	327.967	828.420	203.578	12.084.013	
SP	41.262.199	9.349.553 (22,66%)	151.842	1.057.824	6.139.861	91.423	345.604	1.457.504	170.853	697.487	1.695.651	504.131	31.891.081	
SUL	27.386.891	6.164.158 (22,51%)	72.541	793.545	3.760.196	48.650	282.028	1.107.924	107.924	569.899	1.268.246	379.112	21.220.197	
PR	10.444.526	2.283.022 (21,86%)	27.642	295.768	1.408.014	19.130	100.027	396.540	40.382	203.330	463.211	143.888	8.161.038	
SC	6.248.436	1.331.445 (21,31%)	14.727	174.550	803.903	10.402	62.200	233.207	22.482	126.003	272.060	72.216	4.915.291	
RS	10.693.929	2.549.691 (23,84%)	30.172	323.227	1.548.279	19.118	119.801	478.177	45.060	240.566	532.975	163.008	8.143.868	
CENTRO-OESTE	14.058.094	3.163.497 (22,50%)	31.471	411.886	2.093.140	25.380	115.969	491.902	47.602	222.566	549.627	170.428	10.891.894	
MS	2.449.024	526.672 (21,51%)	5.141	68.381	336.733	3.668	20.886	83.024	8.990	42.828	98.437	32.664	1.922.106	
MT	3.035.122	669.010 (22,04%)	5.276	91.404	453.051	4.381	22.705	100.334	8.395	42.946	110.669	33.512	2.364.845	
GO	6.003.788	1.393.540 (23,21%)	14.430	183.869	914.500	11.513	55.658	226.193	21.946	102.520	252.239	75.901	4.609.864	
DF	2.570.160	574.275 (22,34%)	6.624	68.232	388.856	5.818	16.720	82.351	8.271	34.272	88.282	28.351	1.995.079	

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010 – Dados Preliminares

(1) As pessoas incluídas em mais de um tipo de deficiência foram contadas apenas uma vez.

(2) Inclusive as pessoas sem declaração dessas deficiências.

(3) Inclusive a população sem qualquer tipo de deficiência.

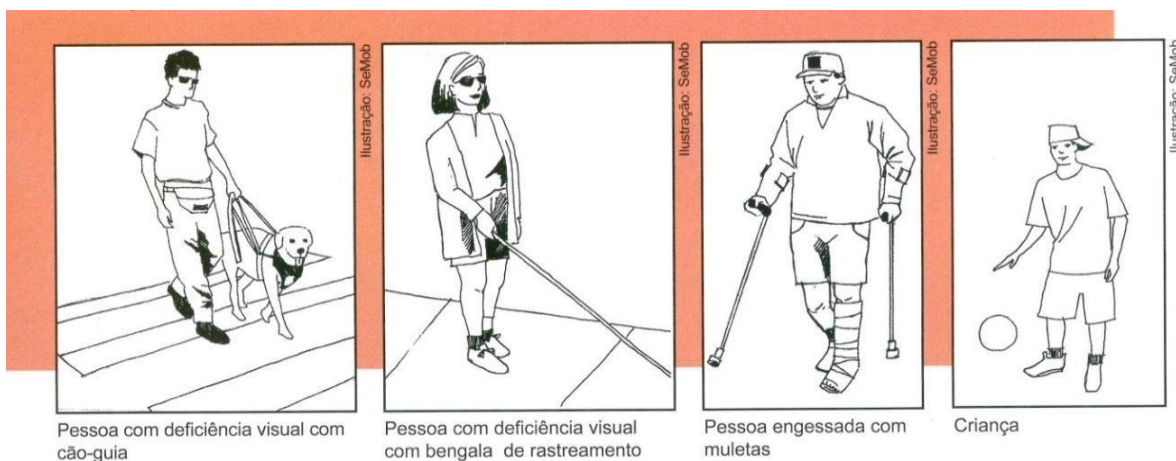
(4) Porcentagem com relação à população residente.

Fonte: IBGE, 2010

Diante do apresentado, percebemos quão fundamental é que o gestor, arquitetos, engenheiros, a sociedade civil cumpra com preceitos legais estabelecido e proporcione a acessibilidade no meio urbano. Isso contribuirá diretamente para todas as pessoas possam viver na cidade com equidade.

A acessibilidade no meio urbano torna-se elemento fundamental para estabelecer a igualdade de oportunidades de acesso e convivência entre os homens, sejam eles adultos, idosos, crianças, gestantes, enfim, todos que habitam na a cidade, independente de seus atributos ou das suas diversas características.

Figura 2 - Ilustração de pessoas com mobilidade reduzida



Fonte: SeMob

A figura 2 ilustra claramente alguns tipos de pessoas que apresentam suas limitações e que precisam que seus direitos contemplados em seu Estatuto da Pessoa com deficiência referente a acessibilidade possam ser respeitados para colher todos.

Contudo, todas as pessoas devem ter o direito de circular livremente nas cidades onde vivem: isso é igualdade, isso é livre locomoção, isso é dignidade, uma vez que a cidade não contempla espaços acessíveis ao número de pessoas que se encontram em situação de vulnerabilidade e que necessitam diariamente travar uma luta constante para poder concretizar o básico direito de ir e vir ou em outras palavras, de livremente se locomover na cidade.

Pessoas com mobilidade reduzida, de caráter temporário ou permanente que apresentam dificuldades de transpor desníveis ou controle corporal utilizadores de próteses (acessórios mecânicos que substituem parte do corpo) e os deficientes físicos, cadeirante total ou parcial necessitam de atendimento especial nas ruas e vias da cidade.

As pessoas não podem ficar adstritas ao fato de possuírem limitações ou não. Segundo os preceitos constitucionais, todos devem ter garantido o acesso a qualquer lugar, todos têm a livre locomoção na cidade (OLIVEIRA, 2018).

Para assegurar a inclusão das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida na cidade, não basta apenas a intervenção nos espaços públicos, e sim a complementaridade de legislações de áreas setoriais, tais como: saúde, economia, educação para a integralização de políticas públicas. A livre locomoção no meio urbano é um pressuposto para a concretização de um dos princípios basilares do ordenamento, o princípio da dignidade da pessoa humana.

2.4 UMA REFLEXÃO DO ESPAÇO URBANO DE MACAPÁ

Macapá é a capital do Amapá, está localizada na Amazônia Setentrional. Atualmente mais de 94% de sua população residem na área urbana. Sua história mostra que o seu crescimento urbano, até sua estadualização em 1988, foi consequência de grandes projetos econômicos ligados ao extrativismo, à exploração mineral e às políticas públicas direcionadas à ocupação e ao desenvolvimento da Amazônia, mudanças que ocorreram depois que foi elevado à categoria de Território Federal, em 1943 (PORTO, 2003).

O processo de expansão urbana em Macapá passou por sensíveis mudanças, principalmente em suas formas e conteúdo, destacando-se a maior presença no território de serviços ligados a meios técnicos científico-informacionais e, especialmente, o comparecimento do setor imobiliário e as respectivas construtoras, como agentes importantes na promoção da expansão e na produção da cidade.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a proporção da população brasileira vivendo nas cidades passou de 31% para 84,35%, de 1940 a 2010, atualmente somos cerca de 160.879.708 de pessoas residentes no meio urbano. Considerado um dos processos mais intensos de urbanização ocorridos no mundo, essa urbanização acelerada fez com que a população das cidades superasse a do campo, provocando a concentração populacional no tecido urbano das cidades.

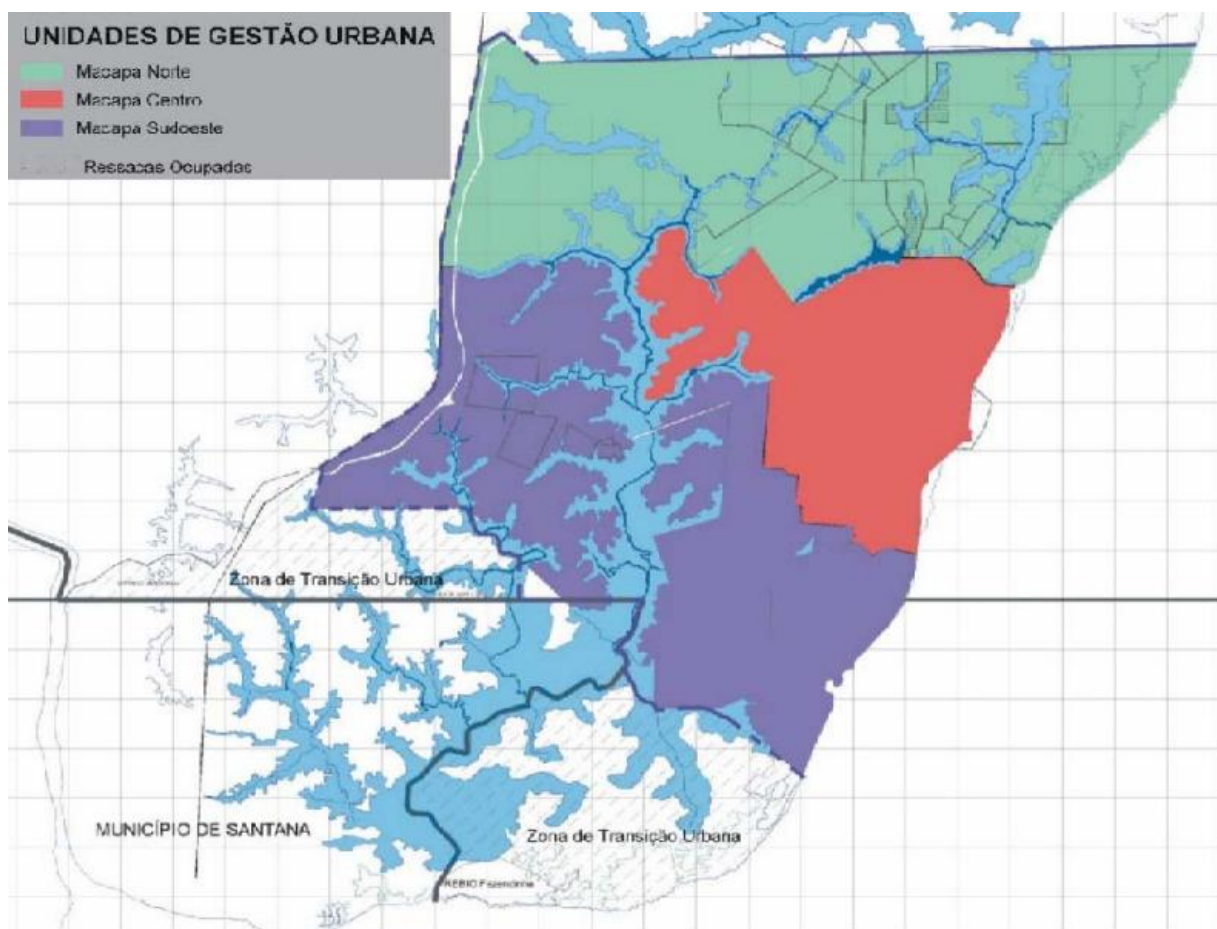
Nos últimos dois censos, ou seja, em dez anos, 19 municípios brasileiros dobraram o seu contingente populacional. A população brasileira passou de 169.799.170 pessoas, no censo do IBGE do ano 2000, para 190.732.694 pessoas, no censo de 2010, com uma taxa de crescimento demográfico de 12,33 %. Neste período, o Amapá se destacou entre os demais estados brasileiros com uma das

maiores taxas de crescimento, com 40,18%, sendo o 3º em crescimento do país e a sua capital, Macapá, com 40,49%. (TOSTES, 2014)

O crescimento demográfico da cidade de Macapá e a demanda por projetos habitacionais desencadearam a expansão urbana da cidade, ocasionando novas transformações econômicas e sociais no âmbito intraurbano. O tecido urbano da cidade apresentou-se com novas formas e funcionalidades. O traçado das vias foi um dos aspectos que mais se alterou com o crescimento da cidade, impulsionado pelos condicionantes das facilidades de créditos, oriundos da nova política de investimentos para a área da habitação.

O mapa em seguida ilustra a cidade de Macapá e sua forma urbana, onde está situado o conjunto Macapaba, conforme a figura abaixo sua localização está em direção ao Norte da cidade, objeto de estudo desse trabalho.

Figura 3 - Mapa da forma urbana de Macapá



Fonte: Plano Diretor de Macapá, 2014.

A transformação no urbano macapaense evidenciou novos agentes na produção do espaço urbano. A realização de loteamentos e serviços públicos foram elementos da expansão, o que possibilitou identificar os agentes e processos. A cidade e o urbano são preferencialmente entendidos como resultantes de relações sociais.

Rechia (2003) aponta que:

A cidade, como paisagem artificial criada pelo homem, é um mundo de ruas, casas, edifícios, parques, praças, avenidas, num misto de espaço natural e criado, formado por objetos e imagens, movimentada pela dinâmica entre a vida pública e privada, onde se articulam tempo/espaço, política, trabalho, cultura, consumo, lazer, entre outras dimensões (RECHIA, 2003, p. 11).

Macapá se insere no desenvolvimento das forças capitalistas na região norte, assumindo, entre outras funções, a condição de um *lócus* de investimentos do capital. O capital imobiliário se torna o principal agente da expansão urbana e suas intervenções no espaço contribuem para a constituição de uma morfologia urbana, cada vez mais desigual e segregada.

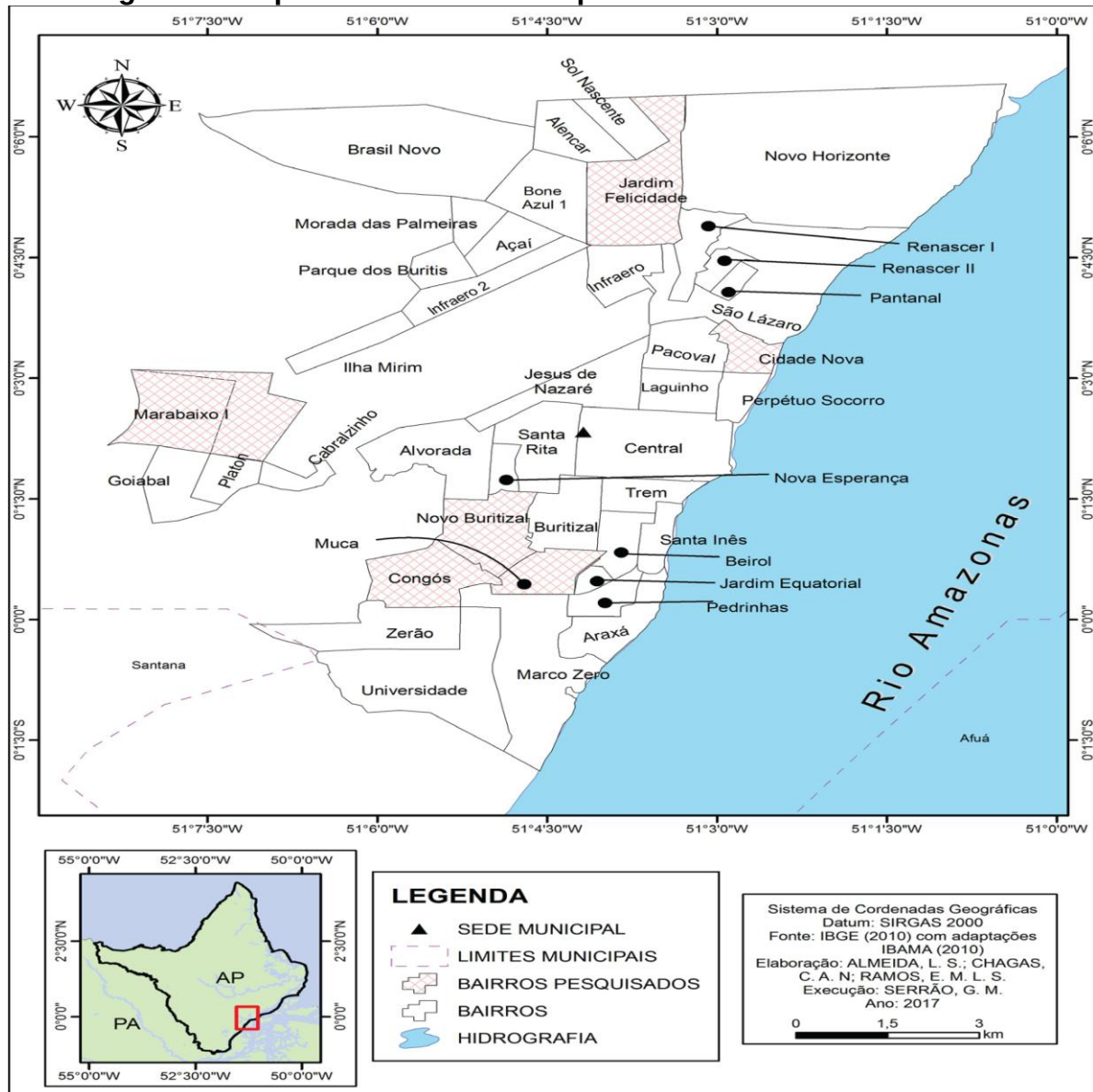
Dados do IBGE mostram que, entre 1990 e 2010, logo após a estadualização, a população de Macapá cresceu 36,48%, passando de 132.668 habitantes para 398.204 em 2010. A média de urbanização atingida para a época foi uma das maiores entre as capitais da região norte. Quanto aos fatores geradores desse crescimento, aponta-se em primeiro lugar a migração. Do total de habitantes em 2010, 398.204 pessoas, 96,64% eram nascidas na região norte, indicando uma dinâmica migratória de forte conteúdo intrarregional. Com relação aos motivos da migração, o acesso a serviços, como saúde, educação e a expectativa de conseguir melhores condições de trabalho foram os principais fatores que motivaram esse deslocamento para Macapá. As estatísticas do IBGE evidenciaram, ainda, que o crescimento da população macapaense entre 1990 e 2010, ocorreu de modo a favorecer uma forte concentração de pessoas no espaço urbano e diminuição significativa das residentes na área rural (SILVA, 2017).

A estimativa apontada pelo IBGE, no ano de 2018 foi de 493,634 habitantes na capital Macapá. No censo de 2010, a população era de 398.204 pessoas, uma densidade demográfica de 62,14 habitantes por km². O crescimento da malha urbana de Macapá direcionou-se para Oeste, Sul e Norte, a partir de 2011.

No período de 2010 a 2015 foram realizados em Macapá, cerca de 33

empreendimentos residenciais, dentre eles, 5 públicos e 28 privados, desses, 10 verticais e outros 23 na forma horizontal. Esses empreendimentos ofertaram à população macapaense mais 16 mil unidades, entre terrenos e residências. Desse total, 8.426 unidades foram provenientes da iniciativa pública, em especial pelo Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), criado pela Lei Federal nº 11.977, de julho de 2009, e outras 8.030 mil, contabilizando só os empreendimentos horizontais, resultantes da atuação da iniciativa privada. (SILVA,2017).

Figura 4 - Mapa da cidade de Macapá com seus bairros ilustrados



Fonte: Plano Diretor de Macapá, 2014

A distribuição dos conjuntos populares na cidade de Macapá estão direcionado: 2 na região Norte (Macapaba e Oscar Santos), 2 na região Sul (Jardim Açucena e São José) e 1 na direção Leste (Mucajá); todas áreas já dotadas de algum tipo de infraestrutura, exceto no Macapaba, o maior dos conjuntos, com mais de 4 mil unidades, contingente populacional, algo acima de 30 mil moradores. O projeto é analisado sob o prisma da questão da moradia vista através dos programas oficiais existentes, porém, ainda muito alheia à qualquer perspectiva de planejamento urbano.

3 A URBANIZAÇÃO E A MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

O processo de urbanização é fundamental para compreender como os espaços foram sendo ocupados e estruturados. É importante entender que o planejamento urbano está diretamente ligado à mobilidade urbana. A Secretária Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) criada em 2003, no âmbito do Ministério das Cidades, com objetivo de formular e implementar a política nacional de mobilidade urbana, contribuiu para análise do caminhar na cidade das pessoas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida.

Mobilidade não é só transporte, é muito mais do que isso. Quando se pensa em direito à cidade, remete-se ao planejamento. Discutir mobilidade urbana exige falar da cidade, do seu desenvolvimento, da forma que assume o aglomerado em razão da distribuição espacial dos diversos locais onde são exercidas as funções urbanas (SILVA, 2014).

Em janeiro de 2012 foi publicada a Lei nº12. 587, instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, composta por vinte e oito artigos com inúmeros objetivos, podendo ser destacada, entre eles, a melhoria da acessibilidade no meio urbano.

A Lei da Política de Mobilidade Urbana brasileira 12.587/2012, cujo artigo 4º inciso III, define como mobilidade urbana a condição em que realizamos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, afirmar que as vias de acesso, construídos no espaço urbano, permitem os deslocamentos de materiais e pessoas. O uso das vias (calçadas, rodovias, ferrovias, etc) e estruturas (sinalizações, estações) é o que efetiva as condições de mobilidade urbana.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em pesquisa relativa à mobilidade urbana no Brasil, referente a 2014, mostra os deslocamentos diários, conforme tabela abaixo:

Tabela 3 - Total de deslocamentos⁵

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Onibus municipal	11,00	11,00	11,3	11,5	11,9	12,1	12,2	12,3	12,5	12,7	13,0
Onibus metropo.	2,4	2,3	2,4	2,5	2,7	2,8	2,9	2,9	2,9	3,1	3,1
Trilhos	1,4	1,5	1,5	1,6	1,8	2,0	2,1	2,2	2,4	2,4	2,5
TC - Total	14,8	15,2	15,6	16,2	16,8	17,0	17,3	17,8	18,2	18,2	18,7
Auto	13,3	13,6	14,2	14,6	15,0	15,4	15,6	16,1	16,7	17,1	17,3
Moto	0,9	1,0	1,1	1,2	1,4	1,6	1,7	1,9	2,1	2,2	2,4
TI - Total	14,2	14,7	15,3	15,8	16,4	17,0	17,3	18,1	18,8	19,4	19,7
Bicicleta	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1	2,2	2,4
Apé	48,8	49,2	50,7	51,8	53,5	55,1	55,8	56,8	58,0	59,2	60,9
TMN - Total	50,0	50,5	52,0	53,2	55,0	56,8	57,6	58,8	60,1	61,5	63,3
TOTAL	79,0	80,0	82,5	84,6	87,6	90,5	91,9	94,2	96,7	99,1	101,8

Fonte: ANTP,2014

Não há como discorrer sobre a dignidade sem que se considere o direito à igualdade e à liberdade de ir e vir. Ambos estão diretamente conectados. A modalidade a pé não está presente nas indicações de soluções, aparecendo apenas como um dos itens da Política Nacional de Mobilidade Urbana quando trata da questão da infraestrutura para o transporte de pessoas na cidade. Considerar a caminhada na política de mobilidade urbana é de suma importância para a sustentabilidade.

Malatesta (2007) afirma que, no Brasil e especialmente em São Paulo, o ato de caminhar para trabalhar, ir ao mercado, a escola, ocorre muitos desafios cotidianamente, o que não é diferente à grande parcela da população brasileira, pela insegurança do trânsito, advindo de um sistema de transporte sem sustentabilidade que não dá atenção a espaços para as caminhadas. A forma urbana deve ser estudada, projetada e requalificada para que seja possível caminhar com segurança, conforto e eficiência.

Nas últimas décadas, o Brasil transitou de uma sociedade fincada no campo para um país ancorado firmemente no sistema de cidades, e nas regiões e aglomerados metropolitanos. O processo de urbanização foi intenso, e desde a década de 1970 a população rural vem se contraindo em termos absolutos. Se há duas gerações (1950) a taxa de urbanização era de 36,1% há apenas uma (1980) atingiu 67% e em 2010 chegou a 84,4%. Projeta-se que nos próximos anos esse processo se acentue, e o país chegue em 2050 com 91% da população vivendo e trabalhando nas zonas urbanas(FRISCHTAK,2015,p.77).

⁵Esta análise considera que as viagens de transporte coletivo envolvem dois trechos de deslocamentos a pé, no início e no fim da viagem. Desta forma, se forem somadas as viagens realizadas exclusivamente a pé com dois trechos associados às viagens de transporte coletivo, os deslocamentos a pé assumem maior proporção na participação total. (ANTP,2014)

Esse relevante número de pessoas que saiu do campo em busca de uma vida mais digna nas cidades pode ser mensurada com os dados do último censo realizado pelo IBGE, no ano de 2010, o qual apurou que 160.925 milhões de pessoas vivem nas áreas urbanas, isto é, mais de 80% da população, para 2020 o número será maior. (IBGE, 2010).

Diante disso, e a relevância do número de pessoas que passaram a viver nas cidades, ocorreu uma necessidade latente de um ordenamento urbano adequado, para que fosse possível ofertar cidades aptas ao convívio de todo esse contingente populacional. Por essas razões, os gestores precisam voltar sua atenção ao planejamento urbano, visando ofertar espaços compatíveis ao convívio de todos.

A partir disso, há uma inegável responsabilidade por parte de cada gestor, no tocante a conferir cidades acessíveis que permitam a convivência harmônica entre seus habitantes e os espaços de uso público.

3.1 AS LEGISLAÇÕES PERTINENTES A ACESSIBILIDADE

O Brasil passou por profundas mudanças relacionadas às políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência nos últimos dez anos. A lei Federal nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000, dispõe que os ambientes devem ser acessíveis, eliminando as barreiras arquitetônicas e adequando os espaços de forma a atender a todos os seus usuários, sejam eles pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (BRASIL, 2000). O Decreto nº 5.296/2004, por sua vez, estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2004).

A Norma Brasileira ABNT NBR: 9050 de 2004, atualizada em 2015, descreveu acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, definindo-a como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário ou equipamento urbano. (BRASIL, 2004)

O conceito de acessibilidade está vinculado ao ambiente físico, aos setores de transporte e comunicação, com finalidade de trazer oportunidade de igualdade e participação plena dos indivíduos em todas as esferas da sociedade,

sem barreiras, onde possam vivenciar o espaço de forma acessível.

O estudo presente mostra que as leis, decretos e normas sobre acessibilidade trabalham locais públicos e privados tais como: prédios, conjuntos habitacionais, casas, passeio público e privado apenas referenciando suas dimensões e padrões. É visível encontrar nos conjuntos habitacionais populares, o passeio público carente de elementos acessíveis, desde calçadas a mobiliários urbanos, tornando-se barreiras aos moradores. Cohen e Duarte (2003) afirma que as barreiras físicas impedem uma experiência do espaço, gerando sentimento de rejeição por parte das pessoas com dificuldades de locomoção.

Cohen (2013) afirma que as pessoas com deficiência possuem complexidades adicionais ao lidar com espaços inadequados, razões que afetam sua experiência individual no meio. Demonstra, ainda, que a desestruturação do universo urbano gera espaço de exclusão.

A acessibilidade arquitetônica é fundamental aos utilizadores para cessar espaços e participar de todas as atividades com segurança, conforto e com maior autonomia possível, de acordo com suas possibilidades.

As barreiras físicas colocam mais obstáculos para as pessoas com deficiência à participação na sociedade do que as limitações funcionais. A eliminação dessas barreiras pode ser extinta através da legislação, da disponibilidade de instalações adequadas, da aplicação do desenho universal e outros meios para efetivar a existência da acessibilidade.

Para eliminação das barreiras físicas e transformação dos espaços, precisamos entender que não existe um modelo único que possa ser utilizado em todas as áreas urbanas e os serviços para torná-las acessíveis.

É possível definir acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos (ABNT, 2015).

De fato, cabe ao poder público determinar procedimentos para incentivar a construção de todas as habitações, ruas, calçadas com desenho universal, assim como está descrito no artigo 31, §1º da Lei 13.146/2015, o poder público adotará programas e ações estratégicas para apoiar a criação e manutenção de moradia para a vida independente da pessoa com deficiência.

Nesse sentido é necessária à inserção de todos os públicos, sejam eles com ou sem deficiência, na luta por espaços acessíveis. Decreto Federal nº5. 296 de

2004, diferente das outras leis, permite além dos deficientes os de mobilidade reduzida, a serem beneficiados por políticas de acessibilidade, insere os idosos, parcela da população que também necessita de políticas que assegurem sua permanência na cidade.

Assim sendo, o desafio das diferentes esferas de governo é implantar política pública, considerando espaços acessíveis a todo público deficiente ou não, idoso ou não e que reúna um conjunto de ações que vise eliminar as desvantagens para obter a equiparação de oportunidades entre os cidadãos.

O surgimento das legislações referentes ao tema acessibilidade, fortaleceu a legitimidade dos deficientes na cidade, com elas foram afirmando-se leis e normas que evoluíram o direito de viver com equidade.

Em nossa pesquisa documental ficou visível que as legislações trouxeram a garantia do direito de equidade a qualquer cidadão brasileiro. As leis gerais que regulamentam a acessibilidade nos espaços públicos brasileiros partiram da Constituição Federal (BRASIL, 1988), em seguida das leis que complementaram o tema da acessibilidade, ratificaram a obrigatoriedade de adaptar os espaços e equipamentos.

A lei de acessibilidade, Lei n. 10.098 (BRASIL, 2000), bem como o decreto nº.5.296 (BRASIL, 2004), e ainda a norma NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2004 atualizada em 2015), a lei 13.146 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), que estabeleceram critérios e parâmetros na construção e adaptação das condições de acessibilidade de espaços e equipamentos urbanos. Toda essa legislação encontra-se na rede mundial de computadores disponível para consulta pública.

A Constituição de 1988 (BRASIL, 1988) instituiu um Estado Democrático, que garante igualdade e justiça sem que haja preconceitos. No título VII, capítulo II, artigo 182 da própria Constituição Federal, a obrigatoriedade do Município é destacada, na qual ele deve desenvolver uma política de desenvolvimento urbano no intuito de garantir as funções sociais da cidade e manter o bem-estar de seus habitantes.

Na constituição Estadual do Amapá, na parte que trata da competência do Estado, a obrigatoriedade no que diz respeito à mobilidade, surge no capítulo VI- Do Desporto e do Lazer, em seu artigo 298, parágrafo único, inciso V- construção e manutenção de espaços devidamente equipados para as práticas desportivas e o

lazer. No capítulo VIII, do artigo 306, o Estado assegurará condições de prevenção das deficiências físicas, sensoriais e mentais, com prioridade para a assistência pré-natal, e de integração social do deficiente, em especial do adolescente, e a facilitação do acesso a bens e serviços coletivos, com eliminação de preconceitos e remoção de obstáculos arquitetônicos.

Desse modo, compreendemos, pelo estudo das Constituições Federal e Estadual, que é dever do Estado promover a acessibilidade em locais de uso público para que pessoas com deficiência possam utilizar esses espaços de forma integrada à sociedade, sem que haja barreiras arquitetônicas ou outros impedimentos que dificultem sua inserção no espaço urbano.

Cohen (2013) entende que o direito à cidade não é apenas ter o direito de viver dentro da cidade, mas é também, e acima de tudo, poder de participar da vida urbana. Isso sim é vivenciar e usufruir da cidade.

É a partir desse ponto, que o debate em relação à questão da acessibilidade surge, por entender que o termo não se resume simplesmente à possibilidade de entrar em um determinado espaço, mas na capacidade de se deslocar de forma autônoma, de escolher o melhor modo de locomoção e usufruir da rede de infraestrutura que esteja presente no espaço público e de serviços.

Sasaki (2006) comenta que a eliminação das barreiras arquitetônicas é um grande passo na inclusão da pessoa com deficiência, garantindo o direito de liberdade de locomoção de qualquer cidadão, desse modo, devemos entender a acessibilidade como algo benéfico e importante a todas as pessoas.

A Lei de nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em seu capítulo I, artigo 1º, define a acessibilidade como normas e critérios para a promoção de acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e comunicação.

No Brasil, desde o ano 2000, estabeleceu-se que todos os espaços e equipamentos públicos devem estar adequados às normas técnicas definidas pela Lei 10.098/2000 a fim de garantir as condições básicas de acesso aos cidadãos com algum tipo de deficiência ou com algum tipo de dificuldade em locomover.

A Lei 10.098/2000, em seu artigo 3º, descreve que o planejamento e a

urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público devem ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. O Artigo 4º também prevê que os espaços supracitados devem ser adaptados, obedecendo à ordem de prioridade, visando à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Neste mesmo capítulo II, foram acrescentados, pela Lei n. 11.982 de 2009 (BRASIL, 2009b), que os parques de diversões, públicos ou privados, devem adaptar no mínimo 5% de cada brinquedo e equipamento e identificá-lo para possibilitar o uso por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, tanto quanto possível.

Em suas disposições gerais, a Lei de Acessibilidade (BRASIL, 2000) discorre em seu capítulo X, artigo 23º, que a administração pública federal destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração ou uso. Assim, existem recursos financeiros previstos em lei para apropriação dos espaços e equipamentos em relação à acessibilidade. A Lei diz ainda, neste mesmo capítulo X, em parágrafo único, que as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas referidas deverão ser iniciadas a partir do primeiro ano de sua vigência.

Somente em 2 de dezembro de 2004 é regulamentada a Lei nº 10.098 (BRASIL, 2000), por meio do decreto nº 5.296 (BRASIL, 2004), que em seu capítulo IV, seção II, artigo 14 prevê que, para a promoção da acessibilidade, devem ser observadas as regras gerais previstas pelo próprio decreto, complementadas pelas normas técnicas de acessibilidade da ABNT e pelas disposições gerais contidas na legislação dos estados, municípios e do Distrito Federal.

As normas dispostas pela ABNT são descritas na NBR 9050 (ABNT, 2015), com o intuito de estabelecer os critérios e parâmetros técnicos a serem observados durante o projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. Tudo isso se dá com inúmeras condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem ajuda de aparatos especiais, proporcionando à maior quantidade de pessoas possível, a utilização de maneira autônoma e segura destes espaços.

Cohen (2013), afirma mais precisamente nos anos 2000, que o

movimento rumo às soluções universais, culminou com o conceito do espaço para todos, no surgimento das normas técnicas de acessibilidade.

Alguns termos utilizados para a efetivação da acessibilidade foram compreendidos pela nomenclatura, de acordo com a norma técnica NBR 9050 (ABNT, 2015).

Acessível: espaço, edificação, mobiliário, equipamento ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida;

1. Barreira Arquitetônica: qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço mobiliário ou equipamento urbano;
2. Desenho Universal: aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população;
3. Espaço Acessível: espaço que pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com mobilidade reduzida;
4. Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo.

Para que se tenha um espaço totalmente acessível, Cassapian (2011) afirma que essas dimensões precisam ser implementadas, não em espaços isolados, mas em toda a infraestrutura urbana, proporcionando orientação adequada as pessoas utilizarem e locomoverem; realizarem comunicações entre as pessoas e com os equipamentos.

3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA CAMINHAR NA CIDADE

Planejar políticas públicas equivale desenvolver soluções de melhorias em vários sentidos seja ao um projeto relacionado à saúde, economia, as questões sociocultural e urbanístico, de forma a abranger toda a diversidade social. Todavia, o tratamento generalizante ou globalizante não deve impedir que seja feita adequações necessárias às especificidades e diferenças da população. (PINHEIRO, 2003, p.103).

Fazer política é misturar a arte e ciência de governar, conforme explica Pinto (2008). Arte, no sentido de conhecer os sujeitos, suas necessidades e demandas para um bem comum; e ciência de governar, pois trata das relações de poder, fundamentadas nos estudos do comportamento humano. Assim, é dever do Estado cuidar de interesses coletivos e fomentar a cidadania das pessoas, garantindo três tipos de direitos: sociais, civis e políticos.

As pessoas com deficiência ou não, ou de mobilidade reduzida nem sempre são amparadas pelas políticas públicas, e muito menos têm garantidos esses direitos citados.

As políticas públicas são um conjunto de ações que devem ampliar e confirmar os direitos civis, econômicos, sociais e coletivos de qualquer cidadão, devidamente amparados, ficando a cargo do Estado financiar, administrar e controlar, conforme os anseios e a participação da sociedade civil.

Pinheiro (2003) salienta que qualquer política pública deve ser estruturada como a mais democrática e universal possível, com fundamentos abrangentes, onde todos possam participar sem qualquer exclusão e, ainda a adequação e adaptação dos espaços para contemplar a todo o fortalecimento a prática do caminhar.

Cassapian (2011) salienta que já existe uma maior conscientização dos direitos das pessoas com deficiência, no intuito de modificar projetos e políticas para equiparar as oportunidades e promover espaços de sociabilidade.

Sendo assim, o caminhar deve ser menos celetista e mais ligado aos princípios do desenho universal ou projeto que envolva acessibilidade na cidade, por entender que seja necessário conhecer o espaço urbano em contexto com características ambientais e culturais das sociedades. Desta maneira, o Estado por ser um órgão influente e implementador de políticas públicas deve impulsionar melhorias no ato de caminhar.

O Estado, de fato deve promover espaços e equipamentos adequados para a promoção dos deficientes físicos, constituindo espaços acessíveis, instalações adaptadas e condições para o seu uso. Mas é aqui que surge a primeira barreira ao caminhar, pois esse tipo de política acaba gerando precariedade no atendimento, não demandando procedimentos e adaptações nos espaços públicos.

Malatesta (2007) afirmar que apesar da evolução do transporte através de rodas ter sido tão grande, o mesmo não ocorreu com equipamento que se utiliza na caminhada, ou seja, os espaços livres urbanos, os espaços públicos e privados e as

calçadas.

Por isso, Andrade e Almeida (2012) sugerem uma estruturação adequada dessas políticas que leve em conta a maior diversidade possível da população, que mantenha e torne-se adequados os espaços e equipamentos, amenizando as limitações físicas e ambientais, além dos estigmas sociais que dificultam o processo inclusivo e a participação de pessoas com deficiência.

Marcellino (2006) afirma que uma das barreiras é justamente o acesso ao espaço, assim, se não tornarmos o espaço acessível a esta parcela da população, acabaremos por deixá-lo desigual e privaremos as pessoas com algum tipo de limitação física.

O entendimento vai muito além de simples adequações ao espaço, e sim uma conscientização e educação para tal uso, começando pelos profissionais envolvidos e, a partir disso, das pessoas que utilizarão este espaço.

Para tanto, devido à magnitude desse tema, o legislador deve fornecer elementos de planejamento arquitetônico e urbanístico, a fim de garantir um meio urbano acessível a todos. Em virtude dos fatos mencionados, denota-se que a política urbanística visa ao bem da coletividade. Cabe ao Poder Municipal, diante de suas competências já abordadas agir em prol da supremacia do interesse público.

Nosso próximo tópico sobre a acessibilidade dessa dissertação será falado quais limitações arquitetônicas impedem e restringem a participação e vivência das pessoas com deficiência física e de mobilidade reduzida em caminhar nos espaços e utilizar equipamentos no do conjunto habitacional Macapaba, local de estudo da pesquisa. Pontuaremos elementos estruturais na busca de melhorar as áreas públicas que abrigam o conteúdo espaço acessíveis a caminhar, e ainda, o tipo de reestruturação, modelagem ou infraestrutura estes espaços necessitam para estarem mais apropriados e adequados, para receber a pessoa com algum tipo de dificuldade de caminhar no espaço urbano.

4 EXPERIÊNCIA URBANA NO CONJUNTO HABITACIONAL MACAPABA

Os recursos utilizados para a pesquisa possibilitaram a compreensão do objeto em estudo, permitindo o máximo de informações importante quanto às condições dos dimensionamentos das calçadas e ruas do conjunto Macapaba.

Os recursos na pesquisa foram diversificados, dividido em três etapas:

a) aplicação de questionários aos moradores com deficiência física (cadeirantes) que residem no conjunto habitacional Macapaba;

b) aplicação de questionários aos moradores com mobilidade reduzida. Neste item o questionário possibilitou o entendimento como se dão os deslocamentos do entrevistado no residencial, perguntas sobre como estes percebe o espaço, suas avaliações sobre a estrutura oferecida para sua locomoção, qual a frequência de utilização dos espaços públicos, se percebem dificuldades e quais as maiores dificuldades durante os trajetos origem-destino;

c) Na análise das calçadas foram levados em consideração o tipo de pavimento, a altura em relação à via do veículo, a largura, o mobiliário urbano disponível e os eventuais obstáculos em sua extensão. Se o pavimento é uniforme e antiderrapante, se há sinalização tátil, se nas vias há o rebaixamento que permita o acesso de cadeiras de rodas, o nível de inclinação, que permite autonomia para o cadeirante subir e descer sem o risco de acidentar. A estratégia de ouvir os usuários foi fundamental para a captação das impressões em relação às condições de acessibilidade no caminhar nas vias do residencial.

Para essa pesquisa buscou-se utilizar o método de Gehl (2013), o qual consiste numa metodologia de avaliação qualitativa, tendo como objetivo indicar a situação do movimento dos indivíduos no espaço público.

Quadro 1 - Síntese da Metodologia de Jan Gehl (2013)

PERGUNTAS (QUALITATIVA/QUANTITATIVA)	MÉTODO	FERRAMENTAS PARA RESPOSTAS
Quantas pessoas? Quem? Onde? Para onde? O que? O que vão fazer? Por quanto tempo? Como?	Perguntas são respondidas através destas ferramentas de pesquisa	Contar Mapear Traçar rotas Procurar Pistas/ Vestígios Fazer um diário Andar e fazer teste

Fonte: Síntese adaptada por Soares, 2015, p. 14 e editada por AZEVEDO, 2016.

Com a síntese de Gehl (2013), foi possível na pesquisa desenvolver a pergunta: Como as políticas públicas de inclusão repercutem no caminhar no conjunto Macapaba? A busca pela resposta ocorreu pelas próprias ferramentas do autor, tais como mapear, fotografar. A possível resposta se coloca, inclusive, como objetivo geral deste trabalho e se concentra na investigação da qualidade do espaço público oferecido aos moradores, aqui delimitado pelas calçadas.

Para isso, foi feito uma breve reflexão sobre o caminhar na cidade, deficiência ou mobilidade reduzida, legislações, políticas públicas, todos associados ao tema acessibilidade como já exposto anteriormente no trabalho. Em estudos sobre a acessibilidade a espaços públicos, Araújo (2009) menciona que durante a década de 1970 iniciou-se um processo de soluções especiais nos Estados Unidos e Europa a partir de normalizações e integração, chamado de projeto acessível.

4.1 RECORTE ESPACIAL DO CONJUNTO MACAPABA

O conjunto Macapaba está situado na Rodovia Federal BR 210, na Zona norte de Macapá, no Estado do Amapá no lote nº103 V, gleba AD-04. O projeto habitacional foi dividido em duas fases, a primeira com 2.148 unidades habitacionais, sendo 2.048 apartamentos e 124 casas. A segunda fase com 2.218 unidades habitacionais, sendo 2.048 apartamentos e 170 casas térreas.

A figura 7 e 8 apresenta a implantação geral do empreendimento Macapaba, vias que configuram o projeto urbanístico e as interligações urbanas, bem como, as áreas destinadas às instituições, serviços e preservação ambiental.

Nota-se que há apenas uma via de entrada e saída do conjunto, elemento caracterizador de falta de mobilidade urbana.

Um dos grandes desafios do ambiente é compensar as limitações e promover a autonomia nos espaços. Com o uso das características do desenho universal, os espaços tornam-se acessível facilitando o maior número possível de pessoas. (CARLI, 2010)

A metodologia é o caminho para se chegar ao fim proposto pela pesquisa, ajuda a refletir e instiga um novo olhar sobre o mundo. É entendida como um conjunto de um fenômeno, que inclui a escolha do tema, o planejamento da investigação, o desenvolvimento metodológico, a coleta e a tabulação de dados, a análise dos resultados, a elaboração das conclusões até a divulgação de resultados (SILVA, 2005).

É o caminho do pensamento e da prática exercida na abordagem da realidade, é a articulação entre conteúdo, pensamento e existência das concepções teóricas, do método, do conjunto de técnicas que possibilita a capacidade da realidade e o potencial criativo do pesquisador.

Partido da imagem do conjunto Macapaba na figura 7 e 8, podemos descrever conforme as ideias de Gehl (2015) que o conjunto foi pensado apenas como um amontoado de apartamentos e a vida humana inexistente, ou seja, nada de vida confortável, e sim do planejamento urbano dos prédios, do paisagismo. Jacobs (2000) afirmar que os diferentes atrativos da cidade podem determinar aos deficientes, idosos a utilização dos espaços acessíveis. Um atrativo pode ser a informação de que existem lugares acessíveis ou atividades, com elementos adaptáveis tais como calçadas, pisos, vias sem obstáculos que possa ser usado por todos.

Figura 5- Mapa de Construção do conjunto Macapaba

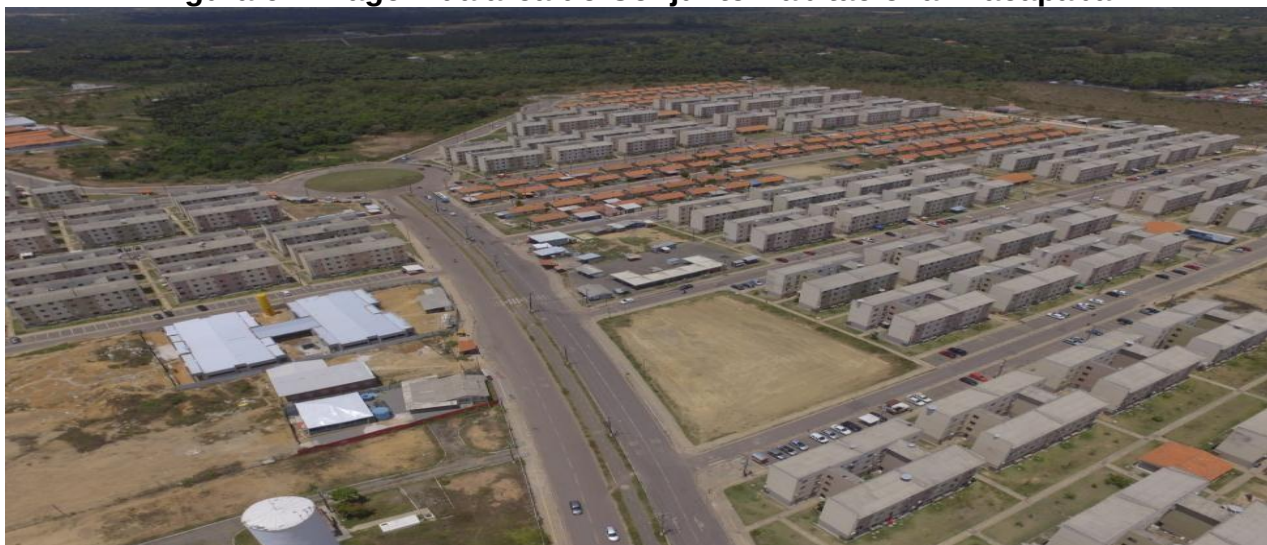


Fonte: SEINF/COOHA,2012, com adaptação,2014

A necessidade do caminhar e a garantia da acessibilidade aos usuários, independente das condições de mobilidade ou deficiência. Assim, deve haver no cotidiano das pessoas com deficiência ou não, políticas públicas em promover a inclusão no espaço.

A Constituição Federal, em um dos seus artigos, descreve a necessidade da eliminação das barreiras arquitetônicas e o acesso aos espaços coletivos:

Criação de programas de prevenção e atendimento especializado para portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos (CF, art 227, 1º, II)

Figura 6 - Imagem da área do Conjunto Habitacional Macapaba

Fonte: Acervo Autora

A figura 6 mostra que a maior parte do lote está inserida em uma área de vegetação pouco desenvolvida com a presença de pequenas árvores. O projeto foi materializado com verba do governo federal onde atendeu de forma expressiva uma grande demanda por habitação na cidade de Macapá.

A área do terreno ocupa uma área de 1.039.353,00 m², com setores e usos divididos na área habitacional com 5.166 habitações, totalizando 265.336,85 m², divididas em casas térreas e blocos de edifícios com três tipologias diferentes de acordo com as faixas de renda colocadas pelo programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV). As áreas comerciais totalizam 35.462,95 m², áreas verdes com 54.781,82 m², e áreas institucionais com 457.427,14 m². O sistema viário com vias e áreas de estacionamento apresenta 108.127,38m².

Tabela 4 - Área de ocupação do Conjunto Habitacional Macapaba

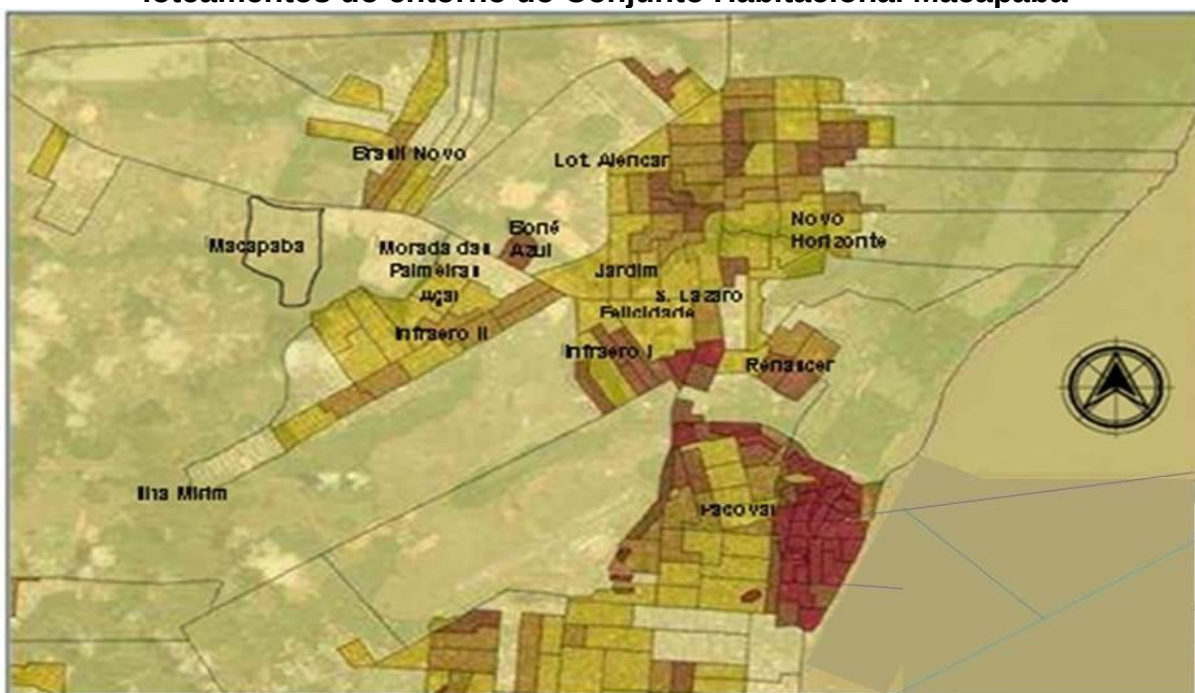
Setor de Uso	Fase1		Fase2		Total (m2)	%
	Area (m ²)	%	Area(m ²)	%		
Sistema viário	86.021,06	8,28	22.106,32	2,13	108.127,38	10,40
Area verde	4.622,88	0,44	50.158,94	4,83	54.781,82	5,27
Area comercial	32.629,30	3,14	2.833,65	0,27	35.462,95	3,41
Area institucional	253.855,09	24,42	203.572,05	19,59	457.427,14	44,01
Habitacional	94.155,25	9,06	126.854,72	12,21	221.009,97	21,26
ETA/ETE	15.585,97	1,50	102.630,89	9,87	118.216,86	11,37
Expansão	-	-	-	-	44.326,88	4,26
Habitacional Prevista						
TOTAL	486.869,55	46,84	508.156,57	48,89	1.039.353,00	100,00

Fonte: Elaborado por TOSTES,2014, a partir de dados obtidos na SEINF.

Das 5.166 habitações, foram construídas casas térreas de 45 m² em lotes de 138 m², blocos de edifícios de 4 pavimentos com 4 apartamentos por andar. No total são 16 apartamentos cada, em lotes de 600m², destinados à população de 0 a 3 salários mínimos. Os lotes têm 675m², destinado à população de 3 a 6 salários mínimos e também edifícios com 4 ou 10 pavimentos e 4 apartamentos por andar, totalizando 12 ou 36 apartamentos em lote irregular, destinados à população de 6 a 10 salários mínimos (TOSTES,2014).

Das dez áreas institucionais existentes no Macapaba, duas creches para atender 344 crianças ainda não foram realizadas, assim como posto de saúde e de polícia. Existente no conjunto apenas uma escola de ensino fundamental, com capacidade para receber 1.680 alunos, totalizando mais de 5 mil crianças nos dois turnos. Também um colégio com capacidade para 3.675 estudantes em três turnos, de nível médio. Estão previstas pequenas áreas verdes onde serão desenvolvidas atividades como hortas comunitárias, centro de triagem de lixo reciclável equiosques para pequenos empreendedores, além de uma grande área verde no entorno da área de preservação ambiental. A população estimada para o conjunto é de 32 mil habitantes.

Figura 7 - Mapa com mancha da concentração urbana nos bairros e loteamentos do entorno do Conjunto Habitacional Macapaba



Fonte: IBGE, 2010, adaptado por TOSTES, 2014

A discussão neste assunto está vinculada a uma série de fatores ao assunto acessibilidade nas vias do residencial Macapaba. Entendemos que a habitação não pode ser somente moradia, é algo que deve atender de forma satisfatória aos requisitos descritos já existentes em leis e na própria Constituição de 1988.

A realização do levantamento arquitetônico do conjunto Macapaba consistiu em uma etapa metodológica, de posse do mapa atualizado e de imagem capturada os elementos caracterizadores da falta de acessibilidade nas estruturas das ruas e calçadas.

Escolhemos para estudo de caso deste trabalho o conjunto residencial Macapaba, mas especificadamente suas ruas e vias. Para a análise do local foram considerados aspectos do dimensionamento da área. Por isso, foram ressaltados os critérios de Dimensionamento, Piso, Travessia, Obstáculos e equipamentos encontrados no local.

Para subsidiar esse trabalho *in loco* utilizamos um instrumental de apoio denominado de *check list* de autoria de Azevedo (2016) com atualização, um guia para levantamento da situação da estruturação das vias partindo do primeiro ponto as calçadas – análise da qualidade e condições de acessibilidade. O instrumental foi organizado de acordo com critérios referendados pela NBR 9050:2015. Para cada um destes critérios descreve-se uma lista de situações possíveis, as quais apontam as condições físicas encontradas ao longo dos percursos selecionados e cujas referências para análise são às normas técnicas e a legislação vigente.

Assim, no primeiro item, o Dimensionamento ruas, verificamos a largura total e a faixa das calçadas na área externa do conjunto. Quanto ao piso, foi verificado os tipos encontrados e suas principais características. Em relação aos obstáculos, apontam-se inúmeras situações possíveis desde a seleção dos equipamentos e dos materiais. Quanto à infraestrutura, apuramos a existência ou inexistência de mobiliário e serviços que sirvam de apoio para os utilizadores durante sua vivência.

Os resultados da pesquisa encontram-se demonstrado a seguir, por meio de fotos elaboradas pela utilização de drone, com indicação da área, numeradas e comentadas. As imagens também apresentam dados obtidos por meio do percurso realizado durante a pesquisa *in loco*. Duarte e Cohen (2013, p. 43) afirmam que os mapas elaborados a partir de percursos feitos são mais do que simplesmente a

soma de informações gráficas a respeito das características físicas de um determinado local. Estes recursos contribuem para a compreensão do elemento subjetivo presente na apreensão do espaço.

Contudo, no método utilizado por Duarte e Cohen (2003) há duas formas de se comentar o percurso. Uma pelo usuário do espaço e outra pelo pesquisador. No caso da dissertação aqui apresentada é pelo pesquisador. Para iniciarmos a apresentação dos dados e suas discussões e análises, optamos pelo detalhamento prévio do nosso diário de campo a fim de elucidar os caminhos que foram necessários percorrer para nossa saída a campo e coleta dos dados, além de mencionar e situar características fundamentais do conjunto no que diz respeito à população alvo deste estudo no intuito de situar e fundamentar nossa pesquisa.

De acordo com as pesquisas de Marcellino (2007), a cidade deve possuir áreas abrangentes, pistas para caminhada, equipamentos, estacionamentos a acessibilidade visível, pois o uso da rua carrega muito significado.

Soares (2015) divide o espaço físico em três categorias: pavimentação, dimensão e acessibilidade. No tocante à dimensão dos espaços, o autor afirma que a largura dos passeios deve ser adequada, permitindo o movimento e o cruzamento de pessoas, mesmo quando este espaço é compartilhado com o mobiliário urbano.

4.1.1 Dimensionamento

O estudo em campo no conjunto Macapaba, partiu do tracejado dos blocos residenciais, onde em cada direcionamento dos pavimentos com oito blocos tem-se entre eles as vias públicas, segundo o código de trânsito Brasileiro (CTB): superfície por onde transitar veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central. Devendo, portanto, a via pública oferecer condições de segurança e conforto a todos os seus usuários, inclusive quem tem deficiência ou mobilidade reduzida, com atenção especial ao pedestre.

Ao caminhar pelas quadras observamos uma diferença significativa na qualidade do espaço da calçada, diversas situações impróprias para uma caminhada confortável e segura: matos altos, lixos na pista, rachaduras, desvios de caminho, construção de rampas irregulares, característica que se estende por todo o percurso. Esta condição também estará evidente nas outras categorias.

Figura 8 - Imagens das calçadas do conjunto Macapaba



A)Mato alto no canteiro



B)Desvio de calçada



C)Entulhona calçada



D)Ocupação da calçada

Fonte: Acervo da Autora

Quanto à dimensão, a calçada que passa ao entorno dos mobiliários juntamente com os seus canteiros é de 2,20m largura e altura de 18 cm, quanto a distancia do porte ao meio fio da calçada é de 0,60 cm, já as localizadas na parte interna dos apartamentos dando acesso aos parques, à calçada externa é estreita com dimensionamento de 1,85 largura. De acordo com o CTB, calçada é a parte da via, não destinada à circulação de veículos, reservado ao trânsito de pedestre e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação. Porém faz-se necessário que este trânsito seja realizado através de rotas acessíveis, independentes de possuírem ou não algum tipo de restrição de mobilidade. Ainda neste quesito do dimensionamento, chama atenção à falta de fiscalizações na topografia do terreno.

A figura 8 representada pela letra A, evidencia a falta de capina entorno das calçadas do residencial, a letra B mostra caminhos aberto pelos moradores para diminuir a distância percorrida ao chegar ou sair de casa, alterando a topografia do terreno, figura C mostra claramente lixo na calçada prejudicando uma caminhada acessível, e, outra, fazendo os pedestres caminharem na rua juntamente com os

transportes automotivos e a figura D a ocupação da calçada por empreendedores que evidencia a falta de fiscalização e a conscientização do empreendedor.

Figura 9 - Imagens de obstruções no passeio público



A) Ocupação do estacionamento



B) Ocupação das calçadas comerciais



C) Vias sem grade de proteção



D) Vias com entulhos

Fonte: Acervo da Autora

Conforme estabelece a ABNT, por meio de sua NBR 9050, as dimensões mínimas de uma calçada devem ser:

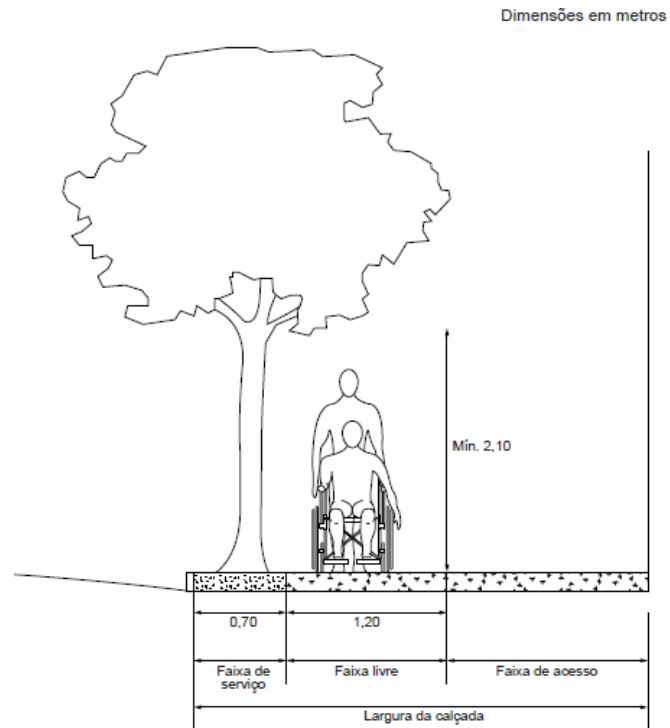
6.12.3 Dimensões mínimas da calçada A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir e demonstrado pela Figura

a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70m;

b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;

c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes limítrofes sob autorização do município para edificações já construídas.

Figura 10 - Dimensões mínimas em metros da calçada segundo a NBR 9050:2015



Fonte: NBR 9050:2015

A figura 10 acima mostra claramente os padrões de limitações no espaço urbano para que seja desenvolvido nas calçadas. As dimensões encontradas em campo foram acima do que a norma descreve. No trajeto das calçadas entorno dos blocos, quanto à parte interna a transitoriedade de uma pessoa cadeirante com outra não deficiente são bastante estreitas e com obstáculos, mas ainda sim estando de acordo com a norma técnica nos quesitos largura, porém, na regularidade e aderência é precária a situação. ANBR 9050 (ABNT,2015), sobre acesso e circulação, diz: Os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas.

Em termos de dimensionamento o conjunto Macapaba está razoável, por favorecer em alguns trechos uma caminhada livre e em outras restrições. Trazer essa discussão para o espaço dos pedestres é importante porque afirma a falta de execução dos gestores em realizar manutenção, fiscalização e dos arquitetos e engenheiros.

Cohen (2006) comenta que no espaço projetado o corpo consegue alcançar as sensações de bem-estar, onde possa andar sem obstáculos a figura 13,

localizada abaixo é visível à calçada com obstrução, não permitindo a realização de locomoção com independência a utilizadores de deficiência física e de mobilidade. O parque como lugar de lazer e opção de bem-estar às crianças é um *lócus* carente de acessibilidade quanto ao caminho e aos brinquedos.

Figura 11- Imagem do parque do conjunto Macapaba



Fonte: Acervo da Autora

Em relação ao acesso ao parque são visíveis à falta de rampa aos cadeirantes, os brinquedos no meio do percurso impedem a passagem dos utilizadores não tendo nenhuma segurança, não existindo o lazer inclusivo. A lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000 traz em seu artigo 2º inciso II:

Que são consideradas barreiras qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, e são classificadas em: a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público; b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados; c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transporte; d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculos que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa.

Percebemos que o espaço destinado aos brinquedos, não permite a liberdade de movimento com segurança para os cadeirantes, as barreiras encontradas limitam e impedem o acesso no que atende aos direitos instituídos.

Na imagem é visível a falta de rampas de acesso ao parque; quanto ao piso que direciona a área está de acordo com a norma da ABNT 9050, sendo direcional e de alerta, porém sua sequência termina antes mesmo de chegar ao parque. Outro indicador da falta de acesso são os brinquedos mesmo sucateados mostram a não inclusão.

A Lei 10.098/2000 em seu capítulo II dos elementos da urbanização estabeleceu algumas definições, como no seu artigo 3º planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida. No artigo 4º também prevê que os espaços devem ser adaptados, obedecendo à ordem de prioridade, visando à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade.

Neste mesmo capítulo II, foram acrescentados, pela Lei n. 11.982 de 2009 (BRASIL, 2009b), que os parques públicos ou privados, devem adaptar no mínimo 5% de cada brinquedo e equipamento e identificá-lo para possibilitar o uso por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, tanto quanto possível.

Situações como essas descritas acima são enfrentadas diariamente pelos moradores, que expõe a sua pessoa maneira vexatória ao tentar realizar as mais simples e básicas tarefas do cotidiano de qualquer morador das cidades brasileiras, o caminhar. Como explicar a uma criança com deficiência que ela não pode brincar em um parque, pois inexistem brinquedos adaptados?

Essas são apenas algumas das circunstâncias vivenciadas em muitas cidades brasileiras, as quais, além de acarretar sofrimento e constrangimento, cooperam diretamente para que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida se afastem do convívio social (OLIVEIRA, 2018).

Outro item investigado em campo foi os tipos de sinalizações. A norma 9050:2015 comenta que o Símbolo Internacional de Acesso-SAI deve ser indicado nos mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, sendo destinado a sinalizar os locais acessíveis.

Em campo, a carência dos símbolos é vasta, em quase todos os trajetos,

exceto três vias que apresenta símbolos de estacionamento no bloco P7, P9 e P12, aqui ressaltamos a imagem exposta na rua do Macapaba não condiz com a NBR 9050:2015 e suas dimensões.

Figura 12- Imagem padrão do símbolo de estacionamento



Fonte: NBR 9050:2015

- 4.1.1.1 As vagas deverão possuir largura mínima de 2,50m;
- 4.1.1.2 Deve existir uma área livre de circulação com largura mínima de 1,20m, devidamente sinalizada horizontalmente, através de faixas inclinadas, a qual pode ser compartilhada entre duas vagas.
- 4.1.1.3 Deverá existir uma rampa com acesso na calçada, através de guia rebaixada, junto à área livre de circulação;
- 4.1.1.4 As vagas deverão possuir sinalização horizontal e vertical, utilizando o Símbolo Internacional de Acesso(SIA);
- 4.1.1.5 As vagas reservadas devem estar vinculadas à rota acessível, interligando-as aos polos de atração e devem estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos;
- 4.1.1.6 Somente poderão utilizar as vagas os veículos que estiverem devidamente cadastrados perante a esfera sobre circunscrição da via, apresentando selo ou dispositivo que possibilite identificação. As infrações serão tratadas como rege o CTB.

Figura 13- Imagem de símbolo de vaga a deficiente no estacionamento no Macapaba



Fonte: Acervo da autora

A figura exposta acima em termos de dimensões com o símbolo do cadeirante possui 2,74m, quanto a pintura a cor está inverso do que diz a norma, sendo azul no fundo e o símbolo da cadeira branco.

Em relação a outros percursos no conjunto, a falta de sinalização compromete significativamente o conforto e a segurança do pedestre que transita regularmente pela área, a falta de sinalização vertical é exemplo. Dentro dessa temática, direcionamos a atenção às cidades, pois é nas cidades que as pessoas exercem suas funções, e nela que o cidadão necessita locomover-se para conseguir realizar as tarefas que fazem parte do seu cotidiano.

Quando se analisa o meio urbano em contraste com as pessoas deficiente e de mobilidade reduzida, identificamos que as pessoas com criança no colo, idosos, obesos, dentre outros, sofrem diariamente uma exclusão social, ao se depararem com cidades não preparadas para recebê-las e garantir uma livre locomoção no meio urbano.

Isso pode ser percebido no residencial Macapaba quando, por exemplo, alguns indivíduos tentam atravessar a rua e nela a faixa de pedestre encontra parcialmente invisível e inexistente em outros pontos. De acordo com a moradora Aparecida de 45 anos a dificuldade de se deslocar a uma parada de ônibus é um descaso com os moradores, sendo apenas 5 abrigos que se situam na via principal do conjunto, onde apenas uma linha de ônibus circular, ou seja, a acessibilidade ao transporte público é precária

Figura 14- Imagens de paradas de ônibus



A) Parada de ônibus sem acessibilidade



B) Distância percorrida ao ponto de ônibus



C) Ponto de ônibus sem infraestrutura



D) Ausência de grade de proteção

Fonte: Acervo da Autora

A ilustração acima na figura A evidencia como são estruturadas as paradas no conjunto Macapaba sem estrutura para atender pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, não havendo rampas, sinalização vertical colocadas em padrões diversos da norma 9050:2015. A figura B, mostrando as extensões para se chegar a parada de ônibus, já a figura C outro ponto do conjunto na via principal sem parada de ônibus coberta e a rua com buracos e sem rampas para o acesso do pedestre com alguma delimitação ao entrar no transporte coletivo e D em outro abrigo de ônibus sem estruturação e canaletas no meio fio das calçadas sem grade de proteção, podendo ocasionar acidentes.

Essa situação além de causar uma séria de constrangimento, acaba por contribuir diretamente para o afastamento social, pois, quanto mais difícil se torna participar da vida em sociedade, mais pessoas acabam se resguardando em seus lares. Essa exclusão social tem como escopo evitar vivenciar momentos

constrangedores em cidades que não propiciam a devida acessibilidade a todos. (OLIVEIRA, 2018)

Seguindo essa linha de pensamento, as figuras expostas anteriormente mostram claramente a dificuldade de o pedestre executar suas tarefas diárias, pois necessitam andar por calçadas repletas de obstáculos, atravessar vias com ou sem rampas, ou com defeitos.

Diante dessas lamentáveis situações, o que acaba ocorrendo [...] é uma inversão no processo de inclusão social: não é a sociedade que se adapta para receber o deficiente, mas, sim, ele que se adapta para integrar à sociedade (JUNIOR, 2010, p.21), este é um dos grandes desafios do Estado, dos gestores públicos, arquitetos, engenheiros e a sociedade civil: construir cidades que permitam o convívio social entre os diferentes, e, acima de tudo, executar políticas públicas no fomento à inclusão.

O estudo da ergonomia possibilita o desenvolvimento de projetos ambiente mais humanizado, adequando ambientes e equipamentos de acordo com as necessidades dos deficientes. A Ergonomia está a serviço da ampliação da acessibilidade, suprimindo a lacuna de um campo de estudo que avalie de forma técnico-científico as necessidades das pessoas com deficiências. (BURJATO, 2004).

De acordo com Soares (2010), a ergonomia busca o conhecimento das características humanas na projeção de sistemas e de ambientes. Desta forma, a responsabilidade do projetista não se restringe apenas ao desenho de ambientes eficazes quanto às necessidades funcionais dos usuários, tais como conforto e segurança na realização de suas atividades, mas também em compreender as suas necessidades formais e estéticas, a fim de lhes proporcionar um espaço agradável, de prazer e bem-estar.

Assim, a área de atuação da Ergonomia é ampliada, abrangendo maior número de indivíduos, com inclusão das pessoas com redução de mobilidade ou dificuldade de comunicação, buscando ampliar a acessibilidade e atender as premissas do Desenho Universal. (BURJATO, 2004).

4.1.2 Piso/Pavimento

O tipo de piso utilizado nas vias de circulação é outro elemento de extrema importância, pois nele ocorre a prática do caminhar garantindo a segurança dos pedestres. Brandão Alves (2003) afirma que as superfícies devem ser permeáveis e defende, por isso, a necessidade de um sistema de drenagem. O autor defende também que o piso deve suportar o uso intenso e carga superior à sua capacidade.

Em Macapá, a Lei Municipal 031/2004 que rege o Plano Diretor da Cidade descreve que o passeio público deve ser padronizado em seu artigo 132:

Art. 132 Compete ao titular da propriedade ou posse a construção, reconstrução e recuperação dos passeios em toda a extensão dos terrenos, edificados ou não.

§ 1º Na construção ou reconstrução dos passeios deverá ser adotado modelo de projeto estabelecido pelo setor municipal competente, adequado às condições locais e que garanta segurança e acessibilidade às pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida, além de durabilidade e fácil manutenção.

§ 2º Os passeios localizados junto às faixas de travessias deverão possuir rampas de acesso que garanta segurança e acessibilidade a pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida.

§ 3º O piso dos passeios deverá ser de material antiderrapante.

§ 4º Os passeios deverão ser desnivelados em 2% (dois por cento) no sentido do logradouro, para facilitar o escoamento de águas pluviais.

A NBR 9050:2015 estabelece que os materiais de revestimento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado). Acrescenta ainda que deve ser evitada a utilização de padronagem na superfície do piso que possa causar sensação de insegurança (por exemplo, estampas que pelo contraste de desenho ou cor possa causar a impressão de tridimensionalidade).

Dessa forma, tendo como parâmetro de análise as normas técnicas, é fácil verificar a situação real encontrada no percurso com a situação ideal apontada nas normas de referência.

Figura 15 - Imagem dos Pisos no Macapaba



A) Piso ocupado por detritos de areia



B) Piso escorregadio em razão de lodo



C) Piso deteriorado por agentes físicos

Fonte: Acervo da Autora

Conforme a figura A, o piso do percurso analisado é de concreto, situação dele antiderrapante, não apresenta alterações em sua estrutura, tendo apenas os tracejados que define como piso tátil e de alerta, falta de manutenção prejudica a visibilidade no design e na pintura. A figura B visualmente mostra que a falta de limpeza possibilita a presença de agentes prejudiciais aos deficientes com limitação, assim como a figura C a visualização da pintura do piso de alerta contribuiu para acidentes.

De acordo a normatização da NBR 9050:2015 a sinalização tátil e visual de alerta no piso deve ser utilizada para:

- a) Informar à pessoa com deficiência visual sobre a existência de

desníveis ou situações de risco permanente, como objetos suspensos não detectáveis pela bengala longa;

- b) Orientar o posicionamento adequado da pessoa com deficiência visual para o uso de equipamentos, como elevadores, equipamentos de autoatendimento ou serviços;
- c) Informar as mudanças de direção ou opções de percursos;
- d) Indicar o início e o término de degraus, escadas e rampas;
- e) Indicar a existência de patamares nas escadas e rampas;
- f) Indicar as travessias de pedestres

Figura 16 - Imagem de vias com sinalizações



Fonte: Acervo da Autora

Para Magalhaes (2013), a acessibilidade não está limitado apenas às pessoas que apresentam algum tipo de limitação de movimento, e sim, aquelas pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições às infraestruturas urbanas (ausência de calçadas, condições precárias das vias, falta de segurança para os deslocamentos a pé ou de bicicleta, aumento do risco de acidentes de trânsito).

Um meio acessível representa um elemento muito importante para o funcionamento e desenvolvimento de uma sociedade baseada nos direitos à igualdade, facultando aos seus cidadãos autonomia e meios para a prossecução de uma vida social e econômica, dinâmica e ativa.

4.1.3 Obstáculos

Cidades caminháveis precisam da cooperação de diferentes autoridades e não só pelos esforços dos engenheiros de tráfego, a partir do momento que há esse procedimento, o pedestre constrói contatos físicos com o lugar e entre as pessoas. Lugares agradáveis vão aparecendo com padrões de normas de acessibilidade.

Quanto ao estudo de caso das condições das calçadas de todo o percurso no conjunto Macapaba, como falado anteriormente, não estão totalmente críticas, alguns trechos há necessidade de revitalizações e padrões técnicos. Embora em sua grande maioria as calçadas estejam com boa largura, com espaço suficiente nas vias externas dos blocos, quanto as que dão acesso as áreas de lazer e a interligação de um bloco a outro necessitam de serviços e a merecida manutenção de modo a favorecer uma boa caminhada, o que se encontrou foi uma variedade de situações que provocam o desconforto, a insegurança e compromete a autonomia das pessoas que por ali circulam.

Figura 17- Imagens de obstruções das ruas do conjunto Macapaba



A) Construção irregular de rampa



B) Vias danificadas com esgoto aberto



C) calçada danificada

Fonte: Acervo da Autora

A visibilidade de obstáculo nas figuras A,b,c é nítida para quem trafega

em suas vias, tais impedimentos têm sido mencionados tanto pelas pessoas com deficiência, como também os de mobilidade reduzida. De acordo com a moradora Micaul de 37 anos, funcionária pública, tendo uma filha cadeirante, comentou que a dificuldade de poder caminhar em algumas quadras do conjunto é realmente difícil a obstrução das calçadas por ação humana, seja por moradores que colocam materiais de construção, comerciantes com suas mesas, cadeiras e produtos criam barreiras. Os obstáculos encontrados variam desde situações fixas a provisórias, como, por exemplo, veículo estacionado sobre calçada ocupando toda sua área, retirando o espaço do pedestre, levando-o a transitar pela via do veículo e se expondo ao risco de ser atropelado.

Embora já discutido no item anterior, o piso inadequado em alguns trechos e em mau estado de conservação, como se presenciou no percurso analisado, também se transforma num obstáculo para quem circula pela calçada. Não apenas por questões de conforto, mas também de segurança, uma vez que o piso solto, irregular, com buracos poderá provocar acidentes, além de impedir categoricamente a circulação de pessoas com algum tipo de dificuldade de locomover. Portanto, a irregularidade do piso, como já mencionado, é considerada um grande obstáculo na via.

Além dos supramencionados, outros obstáculos também foram identificados no percurso tais como:

- 1 – Rampas com entulhos, calçadas com objetos impróprios no meio do lote e na passagem de um lote para outro interrompendo o curso de quem está caminhando;
- 2 – Matos altos ocupando boa parte da via, portanto, obstruindo a passagem do pedestre;
- 3 – Veículos mal estacionados ocupando parte da passagem do pedestre;
- 4 – Barraca de lanche ocupando toda a extensão da calçada;
- 5 – Lixo

4.1.4 Travessia

As áreas de qualquer espaço ou edificação de uso público ou coletivo devem ser servidas de uma ou mais rotas acessíveis. As edificações residenciais

multifamiliares, condomínios e conjuntos habitacionais necessitam ser acessíveis em suas áreas de uso comum. As unidades autônomas acessíveis devem estar conectadas às rotas acessíveis.

A rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas. A rota acessível externa incorpora estacionamentos, calçadas, faixas de travessias de pedestres (elevadas ou não), rampas, escadas, passarelas e outros elementos da circulação. (ABNT, 2015)

A iluminação é fundamental nas rotas acessíveis, os equipamentos de sinalização sonoros, a visibilidade da faixa de pedestre, são satisfatórios para a transição no urbano. A travessia encontrada nos percursos analisados no conjunto residencial em estudo apresenta-se razoável no aspecto acessibilidade, pois em sua maioria tem-se a faixa de pedestre que acompanham o declive da rampa de acessibilidade, placas sinalizando reduzidas, porém, a falta de equipamentos sonoros é inexistente.

Se visualmente para um homem pretensamente normal, aquele que corresponde à média da população, a situação encontrada nos cruzamentos de todas as quadras que compõem o percurso representa apenas um risco de insegurança ao atravessar, para aqueles com deficiência ou mobilidade reduzida, a possibilidade desse cruzamento torna-se improvável (CAMBIAGHI, 2012, p. 38).

Nas recomendações constantes no Programa Brasil Acessível é dito que as calçadas devem ser rebaixadas junto às faixas de travessia de pedestres, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres. E que em ruas de baixo volume de tráfego, devem estar previstos os rebaixos junto às esquinas, mesmo não havendo faixa de travessia. Recomenda também que os rebaixamentos devem ser sinalizados, de forma que o piso tátil direcional se encontre com o piso tátil de alerta da rampa, a 50 cm da pista de rolamento.

4.1.5 Infraestrutura

De acordo com o SEMOB, quando se trabalha com infraestrutura nos espaços comuns públicos, os elementos são enumerados como mobiliário urbano ou equipamentos urbanos: iluminação, postes com iluminação especial para as

travessias de pedestres e iluminação noturna; Abrigos de ônibus; Bancos; Lixeiras; Telefones públicos; Caixas de correios; Postos de informação; Ponto de coleta de resíduos sólidos; Grades de proteção para canalização das travessias; Equipamentos associados ao sistema de transporte, como painéis informativos; Sistemas de comunicação visual e sonora; Informações de utilidade pública; e Bancas de Revista.

A concretude da existência do mobiliário urbano deve considerar o fluxo de pedestres, bem como a largura da via, visto que sua instalação deve ser feita na faixa de serviço, conforme a divisão da calçada (faixa livre, faixa de serviço e faixa de acesso) e não atrapalhe o movimento do pedestre.

O mobiliário encontrado ao longo do percurso analisado não demonstra uma representação significativa. A sua falta no espaço, ocasiona uma desorientação no lugar, o que leva os utilizadores a desenvolver concentração para obter sua localização.

Em lócus, observamos que o pedestre que por ali circula não conta com as orientações necessárias em todo o seu trajeto, tais como: placas de sinalização, piso tátil de alerta e direcional, fundamentais para a pessoa com deficiência visual, outro item são as grades de proteção para canalização nos cruzamentos, não existente. Tampouco opções de serviços e apoio básico, tais como: telefone público e lixeiras. Outro item de questionamento foi a forma de instalação de postes, localizados nas calçadas sem nenhum recuo, para um cadeirante e uma pessoa com deficiência visual certamente é empecilho.

Assim, sucintamente descrevemos aqui o mobiliário e equipamentos urbanos encontrados no percurso: Postes de iluminação nem sempre instalados na posição correta; paradas de ônibus sem rampas, calçadas, pisos e faixas de pedestres, falta de manutenção ocasionando espaços não acessíveis à pessoa usuária de cadeira de rodas, de muletas, andadores, mães com seus filhos bebê nos carrinhos.

4.2 ACESSIBILIDADE SOB A ÓTICA DOS RESIDENTES NAS DIMENSÕES DAS VIAS DO RESIDENCIAL MACAPABA

Em qualquer processo de análise do ambiente construído deve-se levar

em conta o ponto de vista do usuário e as inter-relações que ele estabelece com seu entorno. Assim, a conclusão dos dimensionamentos em estudo, afirma que as vias dos trajetos são problemática pela falta de manutenção, fiscalização quanto às normas referentes à padronização de acessibilidade pelo poder público. A questão do deslocamento dos cidadãos na esfera municipal deve ser profundamente revista e remodelada, a começar pela qualidade das calçadas que constituem o espaço urbanístico das cidades.

Santiago (2016) comenta que não é só uma questão de atendimento às leis e normas, mas uma cultura de inclusão, em que a percepção das reais necessidades das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida venha ser atendida em sua plenitude.

Como o trabalho centrou em uma abordagem que trata sobre a qualidade do passeio público nas vias (calçadas) do residencial Macapaba, a participação dos entrevistados com deficiência física foi importante para reflexão do caminhar no residencial, uma vez que os anseios dos entrevistados nos permitiram chegar a uma conclusão da pergunta norteadora da pesquisa: As políticas públicas referentes à acessibilidade repercutem no caminhar dos moradores do conjunto habitacional Macapaba.

A conclusão é que as leis desenvolvidas para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida para permanência na cidade são eficientes no papel, na prática elas sofrem modificações grosseiras, constituindo barreiras físicas.

As entrevistas desenvolvidas no trabalho afirmaram essa deficiência na padronização de itens acessíveis no espaço urbano, cujas perguntas se pautaram nos aspectos físicos das calçadas que refletem na qualidade do espaço vivido, bem como possíveis dificuldades apontadas pelos usuários. O questionário foi aplicado para o público que exerce seu direito de cidadão, os indivíduos com deficiência física (cadeirante) e com algum tipo de dificuldade em se locomover. As perguntas ocorreram numa sequência de informação, desde o perfil de identificação, escolaridade, profissão, emprego, renda salarial, algum tipo de deficiência, qual tipo de transporte localizado para se locomover, já sofreu algum acidente andando pela calçada, qual o tipo de calçada existente no trajeto onde reside.

O check list, outro elemento de metodologia utilizado, foi uma ferramenta que possibilitou a apresentação da dimensão do conjunto Macapaba fazendo comparações com a norma 9050:2015, em termos de níveis de acessibilidade, piso,

rampas, equipamentos, onde a opinião do entrevistado-morador do conjunto foi fundamental para entender seus anseios sobre a área onde mora.

O *check list*, de fato representou a interpretação e entendimento do que é recomendado pelas legislações referente à acessibilidade, para elaborar perguntas de verificação que devem ser respondidas de forma positiva ou negativa. As respostas em conformidade com o item de verificação resultam em um relatório com sugestões referentes às recomendações (REBELO2004). De certa forma, os *check lists* funcionaram como uma espécie de lembrete, para que o responsável avaliasse as características do objeto em estudo referente ao tema específico (KUNST, 2015).

4.3 DESCRIÇÕES DAS BARREIRAS ARQUITETÔNICAS E SOCIAIS RELATADAS PELOS MORADORES COM ALGUMA DIFICULDADE DE LOCOMOÇÃO NO PASSEIO PÚBLICO NO MACAPABA

Com o crescimento populacional e suas consequências, foi necessário estabelecer normas para regular o direito à cidade. É importante citar que a função social da propriedade deve ser observada pelo gestor municipal no tocante a planejamento, execução, fiscalização das normativas estabelecidas nas políticas urbanísticas.

A pesquisa vem descrever as dificuldades com que os moradores do conjunto habitacional Macapaba enfrentam diariamente; algumas perguntas citadas no questionário foram fundamentais para compreender as dificuldades dos pedestres vivenciadas no seu dia a dia.

A primeira pergunta fez referência ao transporte: **Qual o meio de transporte utilizado por você no residencial para locomover na cidade?**

De um universo de 15 entrevistados, sendo 5 cadeirantes e 10 no rol de pessoas com mobilidade reduzida, de caráter temporário ou permanente (pessoas com muletas, mulheres grávidas, idosos), responderam que o meio de condução para ir e vir, ou seja, de ações cotidianas: ir à escola ou ao trabalho, frequentar atividades especiais, como ir ao posto de saúde ou outras atividades sociais fora do seu local de moradia, a utilização de ônibus foi o transporte mais citado, afirmação que confirma a necessidade dos gestores a desenvolverem ações de melhorias nas estruturas das ruas, o acesso ao transporte.

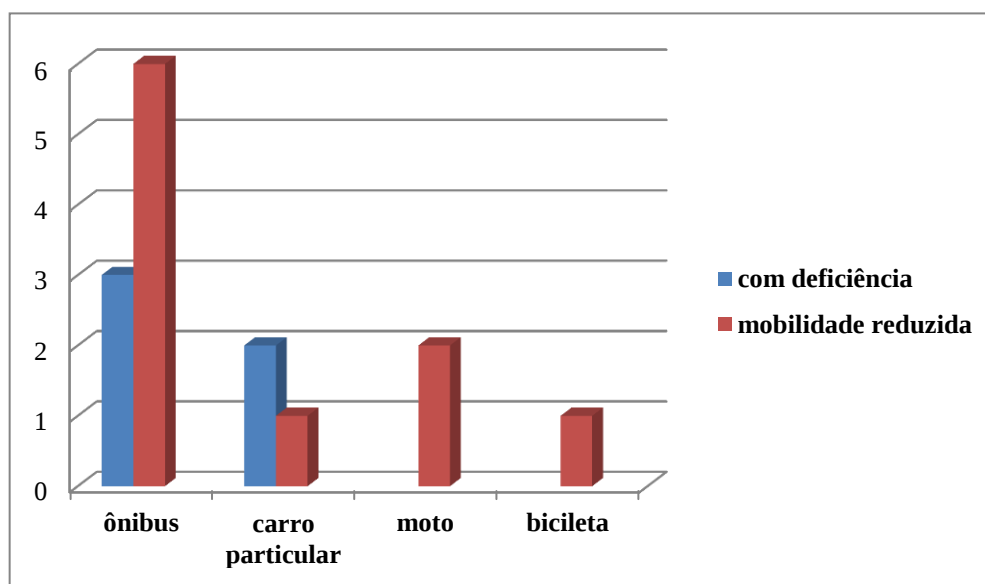
Observa-se nessa afirmação dos entrevistados quanto ao meio de

transporte utilizado, a carência de linhas de ônibus no local, pois apenas 1 (um) faz o trajeto Macapaba ao centro de Macapá, outro fator é a única via de acesso no residencial, que não apresenta uma boa estrutura, ruas esburacadas, sem sinalização, os pedestres quanto ciclistas ou condutores disputam os espaços de circulação. Cabe recordar que, conforme já exposto ao longo do primeiro capítulo, as calçadas são instrumentos de utilização de toda coletividade, por isso mesmo, precisam estar adequadas a qualquer tipo de público que precise se deslocar na cidade, a fim de realizar suas tarefas, sejam elas de lazer ou trabalho.

Nesse sentido, a importância do Plano de Mobilidade como instrumento que auxilia no planejamento de espaços adequados e aptos para o convívio de todos deve estar presente, infelizmente, apesar da exigência legal, o Município de Macapá não implementou o Plano de Mobilidade⁶, instrumento de planejamento urbano que deve ser apreciado junto à comunidade local para que a cidade seja planejada de acordo com os preceitos constitucionais e propiciar a mobilidade e a acessibilidade adequadas.

De fato, a mobilidade urbana é um dos principais fatores do desenvolvimento e da orientação do crescimento da cidade (OLIVEIRA, 2018, p.102), afinal com o aumento populacional no espaço urbano, é preciso planejar os espaços de modo a assegurar a acessibilidade de todos, assim como uma convivência harmoniosa que garanta deslocamentos rápidos e seguros a todos.

⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). Municípios têm novo prazo para elaborarem planos de mobilidade urbana. Brasília, DF, 11 abril.2019 em: <http://www.cnt.org.br/imprensa/noticia/municipios-tem-novo-prazo-elaborarem-planos-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em 11 abr.2019.

Gráfico 2 - Meios de transportes utilizados pelos moradores do Macapaba

Fonte: Elaborado pela autora

Aos que responderam andar de ônibus, houve grande questionamento quanto ao deslocamento à parada de ônibus no residencial. Motivo: a distância percorrida de uma quadra a outra ou mais, até chegar ao local onde o transporte passa. A Afirmação complementou a resposta da pergunta seguinte do questionário: **“Saíndo de sua casa para se deslocar há algum lugar, quantos quarteirões andam para chegar ao ponto do ônibus?”**.

De acordo com as informações dos entrevistados tanto ao sair do conjunto habitacional para ir a algum lugar da cidade quanto ao voltar para o residencial, a caminhada está presente diariamente, pelo motivo de o transporte público não deixar preferencialmente no ponto exato e sempre em suas proximidades.

Emerson Santos, de 33 anos, síndico responsável pela primeira etapa do Macapaba, eleito pela comunidade que contempla o Macapaba 1 para um período de 2 anos, afirmou que a mobilidade de transporte público no residencial é fortemente questionado pelos moradores.

Os entrevistados responderam que a carência de circulação de ônibus entre os blocos é intensa, sendo apenas 1(um) linha de condução (como falado anteriormente) atendendo um conjunto habitacional popular com 4.366 moradias, com cerca de 30 mil moradores, dados fornecidos pela Secretária de Inclusão e Mobilidade Social (SIMS). Para chegar à parada de ônibus necessita passar por 4

quarteirões ou mais, dependendo da localização da parada. Uma questão de deslocamento que deve ser profundamente revista e remodelada, a começar pela qualidade das ruas, calçadas e da própria mobilidade desse transporte.

Figura 18 - Imagem de umas das distâncias de uma via até a parada de ônibus



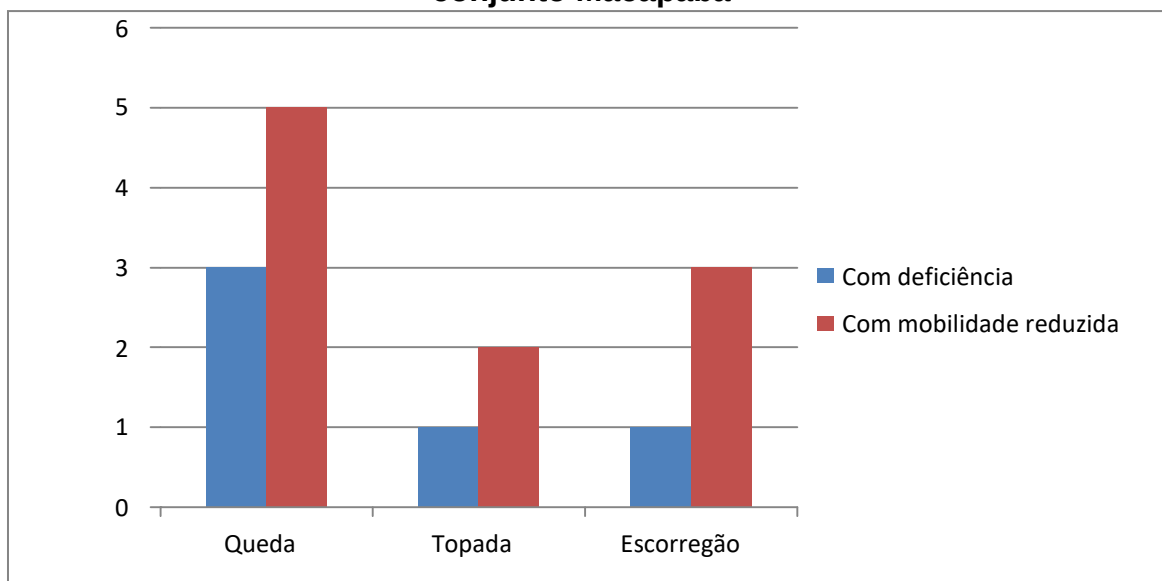
Fonte: Acervo da Autora

A calçada é o equipamento capaz de proporcionar a acessibilidade ao pedestre, permitindo que o mesmo atinja seu destino com conforto e segurança. As calçadas devem acomodar, além do fluxo de pedestre nos dois sentidos de circulação, o mobiliário urbano e arborização das vias.

Na realidade, a população depara-se com calçadas inadequadas, obstruídas por ambulantes, objetos tais como: mesas e cadeiras em pleno passeio público, além de instalações irregulares de diversos tipos de objetos que impedem a livre passagem ou dificultam extremamente o direito de ir e vir, principalmente das pessoas com deficiência e com alguma dificuldade de locomover.

No item do questionário que trata da experiência de locomoção-qualidade das calçadas, a pergunta “**Já sofreu algum acidente andando pela calçada?**” foi respondida positivamente pela maioria dos entrevistados, conforme a amostra abaixo.

Gráfico 3 – Percentual de pessoas que sofreram acidentes nas calçadas no conjunto Macapaba



Fonte: Autora

Conforme Azevedo (2016), esse resultado denuncia a situação de vulnerabilidade em que se encontra o pedestre (com deficiência física ou mobilidade reduzida), haja vista que o percentual de resposta foram positivas.

A moradora Elizabeth de 29 anos, autônoma, mãe de dois filhos, casada, diz que o conjunto Macapaba não promove a inclusão das pessoas com mobilidade reduzida, incluído nesse rol os filhos delas, crianças com idade de 05 e 03 anos de idade “meus filhos não brincam nos parques porque só tem brincados quebrados e sem acessibilidade, por isso ficam dentro de casa constantemente, só saem se forem para escola ou para outro local que eu e o pai os levemos”.

Para que esse tipo de situação não ocorra, é fundamental que o gestor utilize o plano de mobilidade urbana para detectar os riscos diários no espaço habitado. É necessário pensar a mobilidade urbana em todos os elementos que fazem parte desse contexto. Acima de tudo, é dever do município fiscalizar, verificando se os particulares também estão agindo conforme as normas urbanísticas vigentes, pois a campo foi detectadas várias irregularidades nas calçadas, por meio dos próprios moradores, como entulhos, materiais de obras tais como: areia, terra, tijolo e construções irregulares como aumento de paredes e rampas, criando barreiras.

A experiência do pedestre na cidade é fortemente afetada por diversos fatores externos, dentre os quais a tipologia da rua assume um papel de extrema

importância. Uma tipologia não adequada é aquela na qual a calçada não é dedicada de forma segura ao uso do pedestre ou não é devidamente protegida do tráfego de veículos motorizados quando estes se encontram em velocidade incompatível com a circulação de pedestre.

Observou-se durante a entrevista, que os moradores do Macapaba percebem a inexistência de seus direitos, como da mobilidade, o direito a um deslocamento urbano rápido, de transportes eficazes e adequados, de espaço para convívio social, dentre tantos outros pontos. Justamente por isso, é mais do que necessária à realização de um planejamento urbanístico adequado à realidade do conjunto habitacional popular Macapaba.

Obviamente que essa resposta não surpreende, pois, a presença em lócus mostrou claramente a falta das normas urbanísticas, a carência e o progresso de um meio urbano apto ao convívio de todos. Contudo, as demais perguntas apenas vieram afirmar as dificuldades dos pedestres no residencial, exemplo: **“Costuma utilizar as calçadas até chegar ao destino?”** Dos entrevistados com algum tipo de dificuldade para se locomover, a resposta foi positiva, porém quando a vista obstáculos, a rua torna-se o melhor lugar para a mobilidade, assim como os deficientes físicos afirmaram.

Duarte e Cohen (2013, p.2001) complementam que a verdadeira experiência urbana está nas ruas. Nessas circunstâncias destacam que através da percepção e apreensão do espaço, o indivíduo pode conhecer e tomar consciência da possibilidade de sua atuação sobre ele.

A tão almejada acessibilidade universal no meio urbano pode ser concretizada através de políticas públicas em âmbito local, que atendam os preceitos constitucionais da igualdade, dignidade da pessoa humana e liberdade de locomoção.

A realização das entrevistas com os moradores do Macapaba com algum tipo de dificuldade de locomoção vem apenas afirmar a preocupação no ato de caminhar, pois a necessidade de passeio público acessível é uma realidade distante, pois os problemas e as dificuldades de deslocamento são grandes.

Os pedestres entrevistados nesta pesquisa são aqueles que residem nos blocos do residencial, na mesma área também escolhida para estudo de caso. O critério de escolha desse público se justifica pelo entendimento de que essas pessoas que circulam de ônibus naturalmente caminham a pé de forma mais intensa

do que as que andam de transporte particular. Assim, o intuito da pesquisa é justamente averiguar essa experiência de andar a pé no residencial.

A pesquisa investigou quantos quarteirões as pessoas andam de sua casa até o local de trabalho. As respostas foram bem diversificadas, variando de 1 a 4 quarteirões, como demonstrado por pessoas com alguma dificuldade de locomoção.

Por último, a pergunta, Em que condição enquanto pedestre, vivencia o caminhar nas quadras no conjunto Macapaba? Andar a pé é o ato mais humano de deslocamento. Todos somos pedestres em algum momento, assim, as calçadas são elementos essenciais para circulação das pessoas, nesse sentido o caminhar nas ruas e calçadas nos blocos do Macapaba evidenciam barreiras criadas tanto pelo gestor público como pelos próprios moradores, normas e preceitos não respeitados.

Dessa maneira, é salutar que as cidades estejam aptas ao convívio de todos, respeitando, assim, os preceitos constitucionais de igualdade, livre locomoção e dignidade da pessoa humana, e conforme já amplamente abordado, a vida cidadina é a base para a promoção dessas determinações.

Por isso, Andrade e Almeida (2012) sugerem uma estruturação adequada das políticas públicas, no objetivo de manter adequados os espaços e equipamentos na cidade com acessibilidade, os existentes e os que viram, amenizando as limitações físicas e ambientais, além dos estigmas sociais que dificultam o processo inclusivo e a participação de pessoas com deficiência.

Marcellino (2006) afirma que uma das barreiras é justamente o acesso ao espaço; assim, se não tornarmos o espaço acessível a esta parcela da população, acabaremos por deixá-lo desigual e privaremos as pessoas com algum tipo de limitação física ou sensorial de utilizá-lo como deveriam.

Logo, não basta a adequação do espaço apenas, mas sim uma conscientização e educação para tal uso, começando pelos os construtores envolvidos no processo de criação em realizarem o espaço acessível. Dito isso, as profundas contradições no acesso e na qualidade deixam de existir e começa o bom funcionamento de certas políticas em relação a vários direitos sociais que envolvam a pessoa com deficiência.

Desse modo, entendemos que uma pessoa com deficiência vivencia seu tempo cotidiano de forma diferente. Muitas delas estão fora das obrigações profissionais, não sendo produtivas, diante disso, o espaço do ócio torna-se um elemento importante na busca pela utilidade, reabilitação das habilidades básicas,

cercando a pessoa de outras obrigações, modificando, assim, seu tempo disponível e, conseqüentemente, suas experiências em atividades comuns.

Nessa perspectiva, observa-se que os conjuntos residenciais populares do programa Minha Casa, Minha Vida em seus espaços possui barreiras que restringem a vivência das pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, excluídos de um ambiente público.

Sasaki (2006) nos evidencia que a acessibilidade precisa ser olhada a partir do desenho universal dizendo que é mais vantajoso fazer um projeto que atenda às várias necessidades de um número maior de pessoas, podendo até ser entendido como desenho para todos, pois assim inclui-se a pessoa com deficiência, de forma imperceptível, visto que os ambientes podem ser usados por todos.

Desse modo, promover a acessibilidade, segundo Araújo (2009) é construir um local acessível a todos, oferecendo oportunidades igualitárias a qualquer pessoa. A acessibilidade precisa ser prioridade nas relações sociais, pois a partir dela é possível integrar as pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida, como saúde, emprego, educação e lazer.

Contudo, a cidade deve elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público com vistas a garantir a acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho no seu desenvolver pretendeu levar à reflexão acerca das políticas direcionadas ao tema acessibilidade e mobilidade urbana, levando em consideração o direito das pessoas com deficiência (cadeirante) ou com mobilidade reduzida a se locomoverem no espaço urbano do conjunto habitacional Macapaba com equidade e autonomia.

Neste direcionamento, a pesquisa expôs uma pergunta chave que foi fundamental para refletirmos se as políticas públicas de acessibilidade repercutem o caminhar dos pedestres no residencial Macapaba. Foi respondida com preocupação, pois mesmo existindo a atuação da política pública diante das dimensões e padronizações pelas legislações, o caminhar nas quadras do residencial precisa ser fiscalizado por órgãos gestores para uma maior padronização de acordo com as normas técnicas, juntamente com as equipes técnicas Arquitetos, Engenheiros e a sociedade civil.

Os dados obtidos nos mostraram que o residencial possui uma acessibilidade desfavorável a seus residentes, pois em algumas vias, a descontinuidade dos percursos encontra barreiras com ocupação das calçadas por ação do homem, por meio de construções irregulares obstruindo o passeio público, comerciantes expondo seus produtos nas calçadas, entulhos. Os pisos, outra dimensão com relevo característico de pisos táteis, em geral, pouco contribui para a orientação das pessoas com deficiência visual, pessoas com andador, ou muletas, idosos.

Somados às falhas mencionadas, diversos outros fatores contribuíram para que o espaço urbano do Macapaba imponha dificuldades de locomoção às pessoas com alguma mobilidade. Dentre eles, destacamos a escassez de transporte público apropriado, a descontinuidade e o desnivelamento das calçadas e a ausência quase total de sistemas de sinalização (tátil, visual e sonora) nos passeios públicos.

Nessa dimensão, a acessibilidade torna-se visível como um direito a todos, haja vista que se todos possuem a mesma relevância no Estado Constitucional, é mais do que normal que as condições de acesso ou utilização dos equipamentos e dos espaços públicos sejam garantido e ofertado em igualdade a todos.

O caminhar na área do residencial Macapaba não se distância de outros conjuntos populares, uma situação que ocorre nas cidades brasileiras, espaços não sendo projetados para o convívio social. O direito de ir e vir das pessoas nas cidades somente será possível quando o gestor atentar-se para a relevância do planejamento urbano voltado ao direito a cidade, juntamente com as premissas do plano de mobilidade urbana e do Estatuto da Cidade.

Realizar planos para cumprir mero protocolo ou exigência legal não é suficiente, são necessárias ações e planejamento em conjunto com toda a comunidade em âmbito local para que tudo aquilo que estiver presente nos planos municipais represente realmente os anseios da população.

A tão almejada acessibilidade universal no meio urbano pode ser concretizada através das políticas em âmbito local que atendam aos preceitos constitucionais da igualdade, dignidade da pessoa humana e a liberdade de locomoção.

Não basta cumprir formalidades, o gestor deve ser responsável por programar políticas que permitam a construção de cidades com fluidez e mobilidade adequadas. Mas, acima de tudo, é preciso ter a real consciência de que na cidade vivem pessoas, e elas têm direito a uma vida digna que se inicia com o ato de poder andar livremente para execução de suas tarefas, sejam elas de lazer ou profissionais.

As políticas públicas podem garantir a segurança nas áreas do conjunto habitacional Macapaba através da construção de novos paradigmas e de mudança de concepção dos gestores públicos, a utilizarem estratégias de planejamento fundamentadas nos princípios do Desenho Universal, permitindo a gerações futuras condições de usufruir um ambiente socialmente inclusivo.

O Desenho Universal, a norma de acessibilidade e o surgimento de novas diretrizes a projetos de ambientes acessíveis são elementos que estimulam a inclusão de planos urbanísticos aos logradouros da cidade, em sua grande maioria carentes. Por essa concepção entendemos que o direito à cidade não é apenas ter o direito de viver dentro da cidade, mas é também, e acima de tudo, poder participar da vida urbana (COHEN,2013).

A partir desse ponto, a reflexão sobre acessibilidade nas dimensões do conjunto Macapaba é a carência de elementos norteadores de espaços acessíveis, em consequência vêm as barreiras que limitam os utilizadores com delimitações

físicas, cognitivas, motoras a usufruir o lugar. A não efetivação de políticas urbanísticas impossibilita o ir e vir de moradores a ter contado com meio ambiente, fazendo com que a maioria deixe seus apartamentos ou se tranque nos mesmos.

Sabendo que o conceito de Acessibilidade tem como premissa central a norma da ABNT da 9050/2015, que se refere a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços, mobiliário, equipamento urbano e elementos. Isto expõe que todas as pessoas deverão ter acesso à utilização com segurança e autonomia aos aspectos apresentados pela norma; onde nenhum ambiente deve impossibilitar o alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia.

Essa autonomia traz o direito à diferença, em que se incluem percepções distintas das próprias necessidades, e ao buscar a satisfação dessas necessidades onde todos possam viver em igualdade.

Logo, a pesquisa teve como princípio refletirmos que a criação de diretrizes de projetos para a construção acessível no residencial é relevante e não apenas a adaptação de normas já existentes. Cidades acessíveis garantem dignidade a todos aqueles que, por muito tempo, foram tolhidos da convivência no meio urbano. E o município possui autonomia legítima para atuar nesse contexto, podendo intervir, inclusive na propriedade privada em nome do interesse público.

Milton Santos, em sua obra *o Espaço do Cidadão* (2014) já afirmava que os próprios organismos públicos destinados a proteger a população acabam por desnorteá-la com suas classificações incompletas e incompreensíveis. Diante de tantos abusos, o cidadão se torna impotente, a começar pelas distorções da representação política, logo sua própria existência vivida mostra a cada qual que o espaço em que vivemos é, na realidade, um espaço sem cidadãos.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, M.S. M. **Caminhar na cidade:** uma reflexão sobre o uso das calçadas em Fortaleza como estrutura de mobilidade do pedestre. 2016. 134f. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Políticas Públicas) – Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2016.

ALLEN, R. **Espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer em praia Grande/SP:** um olhar sobre a democratização. 2015.177f. Dissertação (Mestrado em Educação), 2015.

AZZINI, E. P. **Espaços e equipamentos públicos de lazer esportivo:** acessibilidade da pessoa com deficiência - o caso de Piracicaba /SP. 2014. 167f. Dissertação de Mestrado em Educação Física, 2014.

ASCHER, F. **Os Novos Princípios do Urbanismo.** São Paulo: Romero Guerra, 2010.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (ANTP). **Relatório 2012- Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP.** [S.l]: ANTP, 2014. Disponível em: <<http://antp.org.br>> Acesso em: 10 abr.2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR. 9050:** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** 4. ed. Lisboa: Edições70, 2010.

BRANDÃO, B. H. B. et al. Guia de acessibilidade de Campinas. **Revista Extensão em Foco**, Curitiba, v.3, n. 2, p. 161-172, jul. 2008.

BRASIL, Lei Federal nº 11.982/2009, de 16 de julho de 2009. Esta lei acrescenta parágrafo único ao art.4º da lei nº10.098, de 19 de dezembro de 2000, para determinar a adaptação de parte dos brinquedos de diversões às necessidades das pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 16 jul. 2009.

_____. **Brasil Acessível:** programa brasileiro de acessibilidade urbana. 2.ed. Brasília: Ministério das Cidades, 2008.

_____. **Caderno 5:** construindo a cidade acessível. 2.ed. Brasília: SeMob, 2008. Disponível em: <www.cidades.gov.br>. Acesso em: 5 jul.2018.

_____. **Caderno 2:** construindo a cidade acessível. 4. ed. Brasília: SeMob, 2007. Disponível em: <www.cidades.gov.br>. Acesso em: 5 jul.2018.

_____. Decreto Nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta a lei nº10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 2 dez.2004.

_____. Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas

gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e das outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 19 dez.2000.

_____. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. 2 ed. Brasília: [s.n],2001.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Congresso Nacional,1988.Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm >. Acesso em: 29 jul.2018.

BOLONHINI JUNIOR, R. **Portadores de necessidades especiais**: prerrogativas dos portadores de necessidades especiais e legislação brasileira. 2. ed.São Paulo: Atlas, 2010.

CARLI, S. P. Moradias inclusivas no mercado habitacional brasileiro. In: ORNSTEIN, S. W; PRADO, A. R.A; LOPES, M. E. **Desenho Universal**: caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010.

CAMBIAGHI, S. S. **Desenho Universal**: métodos e técnicas de ensino na graduação de arquitetos e urbanistas. 3. ed. São Paulo:Senac, 2012.

CASSAPIAN, M. R. **Da cidade planejada ao lazer para todos**: as experiências no âmbito do lazer vividas pelos cadeirantes do grupo -a união faz a força. 2011. 163f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba,Paraná.

CERTEAU, M.A **Intervenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2002.

COHEN, R; DUARTE, C. R. **O Projeto Rio-Cidade e a questão da acessibilidade para as pessoas com dificuldade de locomoção**. Rio de Janeiro:[s.n], 2013.

CARMONA, M; HEATH, T; OC, T; TIESDELL,S. **Public spaces, urban spaces**. Oxford: Architectural Press, 2009.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH,2007.

DENZIN, N.K; LINCOLN, Y,S. Introdução: a disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. In: **O planejamento da pesquisa: teorias e abordagens**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DUARTE, C. R. S; COHEN, R et.al. **Metodologia para diagnostico de acessibilidade em centros urbanos**: análise da área central do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: EdUFRJ,2013.

DEL RIO, V; DUARTE, C. R; RHEINGANTZ ,P. A. **Projeto do Lugar**: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo: Rio de Janeiro: Coleção ProArq,2002. FARIA H. M., LIMA, C. A. Andar a pé mobilidade urbana e sustentabilidade nas

regiões metropolitanas brasileiras. **Rua**, v.1, n. 22, p.125-149, jun.2016.

FRISCHTAK, C; DAVIES, K. O investimento em mobilidade urbana no Brasil e seu financiamento. In: PINHEIRO, A. C; FRISCHTAK, C. **Mobilidade Urbana: desafios e perspectivas para as cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Elsevier,2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA (IBGE). **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Brasília: IBGE, 2018.Disponível em:<<https://censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em: 11 abr.2019

_____. **Censo Demográfico 2010**. Brasília: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.censo2010.gov.br>>. Acesso em: 29 ago. 2018.

Girardi, V. L .**Lazer, inclusão e autonomia de pessoas com deficiência intelectual na cidade de Curitiba, PR: entre a cidade de todos e a cidade para todos**. Curitiba, 2017.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

_____. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo Perspectiva, 2013.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

GOMES, P. C.C. **A condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KUNST, M. H. **Avaliação da acessibilidade do idoso em conjuntos habitacionais: o caso da cidade Maduro**. 2016. 193 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano), Recife, 2016.

LIRA NETO; ALBUQUERQUE,C.**História Urbana e imobiliária de Fortaleza: uma biografia sintética**. São Paulo: Braba, 2014.

MARCONI, M.A.; LAKATOS, **Metodologia Científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2017

MALATESTA, M. E. B. Andar a pé: um transporte desvalorizado nos grandes centros urbanos. In: MIRANDA, A. C. **Brasil não motorizado: coletânea de artigos sobre mobilidade urbana**. Curitiba: LaBmon,2013

_____. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. 2007. 254f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/>. Acesso em: 10 out. 2018.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Habitação**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

MARCELLINO, N.C. **Estudo do Lazer:** uma introdução. Campinas: Autores Associados, 1996.

MAZZOTA, M.J.S. Acessibilidade e a indignação por sua falta. In: Conferência nacional de direitos da pessoa com deficiência, 1., 2006. Brasília. **Anais...** Brasília, 2006. Disponível em: < <http://www.pessoascomdeficiencia.gov.br/>>. Acesso em: 20 out. 2018

NUCCI, J.C. **Qualidade Ambiental e Adensamento Urbano:** um estudo de ecologia e planejamento da paisagem aplicado ao distrito da Santa Cecília (MSP). São Paulo: [s.n], 2001.

OMOTE, S. Inclusão: da intenção à realidade. In: OMOTE, S. **Inclusão:** intenção e realidade. Marília: Fundepe, 2004.

ORNSTEIN, S. W. **Desenho Universal:** caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010.

OLIVEIRA, J. **O município e a acessibilidade urbana.** Rio de Janeiro: Lumes, 2018

ONU. **Declaração dos direitos das pessoas deficientes.** Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_def.pdf>. Acesso em: 30 out. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ. **Plano Diretor de Macapá.** Macapá, 2004.

PRADO, A. R.A; LOPES, M. E; ORNSTEIN, S. W. Trajetória da acessibilidade no Brasil. In: ORNSTEIN, S. W; PRADO, A. R. A; LOPES, M. E. **Desenho Universal:** caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010.

PORTO, J.L. **Amapá:** principais transformações econômicas e institucionais- 1943 a 2000. Macapá: SETEC, 2003.

PINHEIRO, H. L. As políticas públicas e as pessoas portadoras de deficiência. In: SILVA, S.; VIZIM, M. **Políticas públicas:** educação, tecnologias e pessoas com deficiências. Campinas: Mercado de Letras, 2003.

RAULINO, G.D.B. Lazer e políticas públicas: conceito, diálogo e um recorte da realidade. In: MAIA, L.F. J et al. **Política de lazer e seus múltiplos interfaces do cotidiano urbano.** Natal: CEFET, 2007.

MONTENEGRO, N.G.S; ZILSA, M.P.S; SOUSA, V.C.de. **Guia de Acessibilidade:** espaço público e edificações. Fortaleza: SEINFRA-CE, 2009.

RECHIA, A. U. **A exclusão social e o caos nas cidades:** um fato cuja solução também passa pelo direito como instrumento de construção de um projeto de cidade sustentável. Caxias do Sul: EducS, 2007.

_____. **Direito urbanístico:** fundamentos para construção de um plano diretor sustentável na área urbana e rural. Caxias do Sul, RS: Educs, 2010

ROLNIK, R. **O que é cidade.** São PAULO: Brasiliense, 1995.

SANTIAGO, Z.M;SANTIAGO,C.Q DE;SOARES,T.S .**Acessibilidade no espaço público:** o caso das praças de Fortaleza. Rio de Janeiro: EdPUC-Rio, 2016.

SANTIAGO, Z. M. P. **Projeto de Pesquisa - análise das condições de acessibilidade espacial de praças e equipamentos sociais sob o enfoque do desenho universal:** estudo de caso dos bairros Centro, Aldenora, Fátima e Benfica em Fortaleza. Fortaleza: EdUFC, 2014.

SASSAKI, R. K. **Inclusão:** construindo uma sociedade para todos. Rio de Janeiro: WVA, 2006.

SECCHI, L. **Políticas Públicas:** conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2.ed. São Paulo: Cenagage Learning, 2016.

SILVA, E.L. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação.** 4 ed. rev. atual. Florianópolis: EdUFSC, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EdUSP, 2006.

_____. **O espaço do cidadão.** 7. ed. São Paulo: EdUSP, 2014.

SAVIANI, D. **Educação:** do senso comum à consciência filosófica. 11. ed. São Paulo: Cortez, 1982.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico.** 22.ed. São Paulo: Cortez, 2002.

SILVA, E.C. **A urbanização em Macapá após a criação do Estado do Amapá: Expansão urbana e a desigualdade socioespacial.** Artigo apresentado no Congresso de Ciência Geográfica- Bauru XXI, 2017.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 10. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

SOUZA, J. C. **Análise da Paisagem:** instrumento de intervenção nos espaços livres da Lagoa da Conceição-Florianópolis. 2003. 103f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) -Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

TAVARES, A. S. **Acessibilidade em instituição para idosos:** a ergonomia do ambiente construído sob a luz do Método do Espectro de Acessibilidade. 2014. 171f. Dissertação (Mestrado em Design) - Pós-graduação em Design, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

TOSTES, J. A. **Planos Diretores no Estado do Amapá: uma contribuição para o desenvolvimento regional.** Macapá: J.A. Tostes, 2014.

VASCONCELOS, C. F; VILLAROUCO, V; SOARES, M. M. Contribuição da Psicologia Ambiental na Análise Ergonômica do Ambiente Construído. **Revista Ação Ergonômica**, v.5, n.3, p.33-37, set. 2010.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** 3.ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VIEIRA, M.M.F; ZOUAIN, D.M. **Pesquisa qualitativa em administração: teoria e prática.** Rio de Janeiro: EdFGV, 2005.

ANEXOS

ANEXO A - Check List

CHECK LIST

Tem como objetivo identificar as dificuldades no passeio público no conjunto habitacional Minha Casa, Minha Vida Macapaba, a partir dos estudos da NBR9050/2004, com atualização em 2015, com os moradores residente na área, principalmente os segmento com alguma necessidade seja ela física, motora, cognitiva , etc.

Seção 1- O seu perfil

Nome: _____

SEXO: M () F () IDADE: _____

Local do Conjunto onde mora ?

Qual seu grau de instrução?

01 () Ensino Fundamental

02 () Ensino Médio

03 () Ensino Superior

04 () Pós-graduação

Qual sua profissão?

Você tem emprego?

01 () Sim, qual sua renda? _____ 02 () Não

Você possui alguma deficiência?

() Sim, qual? _____ () Não

Seção 2 – Dimensionamento

Tipo de área: _____ Largura da área(m/cm): ____

2.1 Piso

Tipos de piso encontrado:

() concreto

() arenoso

() cimentado grosso

() cimentado liso encerado

Situação do piso:

() Contínuo () Irregular

() Sem pavimento () Outros: ____

Existe Piso tátil direcional e de alerta?

Sim ()
 Não ()

3. Obstáculos

Existem obstáculos nas áreas de lazer? Sim() Não ()

- a. Postes ()
- b. Placas ()
- c. Lixeiras ()
- d. Carrinho de Lanche()
- e. Ambulantes ()
- f. Outros ()_____

4. Infraestrutura:

Existe a presença de mobiliário de apoio aos utilizadores do espaço? Sim ()
 Não()

- a. sinalização vertical e horizontal ()
- b. poste de iluminação ()
- c. bancos ()
- d. equipamentos de academia ao ar livre ()
- e. presença de corrimão ()
- e.outros:_____

5. Travessia

Existe algum obstáculo em torno das áreas do passeio público : Sim () Não ()

- a. Calçadas sem inclinações acessíveis()
- b. Falta de sinalização dos pisos com os selos de acessibilidade ()
- c. Falta de placas com sinalização ()
- d. Há o desconforto e insegurança na descida da calçada ()

Seção 3- Utilização dos equipamentos urbanos nas áreas do passeio público

O conjunto oferece áreas de passeio público a comunidade com acessibilidade?

- 01 () Sim
- 02 () Não

Quais os tipos de áreas de lazer que o conjunto habitacional Macapaba oferece a comunidade?

- 01() Parques
- 02() Area poliesportiva 03 () Rendario
- 04() Academia em espaços livres
- 05() Espaço de conveniência (centro comunitário,etc) 06 () Outros? __

Qual a dificuldade encontrada nas áreas do passeio público? 01 () falta de rampas

- 02 () falta de corrimões
- 03() falta de calçadas sem inclinação , 04 () iluminação
- 04() falta de sinalização na área
- 05 () falta de equipamentos urbanos?_____

Algum tipo de acidente ocorrido na área do passeio público Sim () Não()

01 () queda

02()escorrego

03() topada

04 ()outros? _____

Quando se direciona a área do passeio público já observou se o caminho possui sinalização?

Sim () Não ()

01.() Placas de sinalização

02 () Iluminação

03() rampas de inclinação

04.() piso tátil (aquele piso diferenciado na cor e na textura) usado no meio da calçada para servir de referencia aos deficientesvisuais.

05.semáforo sonoro

06 () piso direcional

07()Outros? _____

Percebe alguma diferença na qualidade das áreas de passeio público do conjunto Macapaba em relação a outros na cidade de Macapá?

01()Sim,Qual? _____

02()Não

Se fosse sugerir alguma intervenção que melhorasse a sua locomoção na área do passeio público no conjunto Macapaba, o que seria?

01.() calçadas mais largas e livre de obstáculos na área do passeio (buracos, postes, arvores, banca de jornal, lixeira,etc.)

02.()faixas de pedestres nas travessias com semáforo sonoro e temporizador

03.() calçadas arborizadas(desde que não causem obstáculos no passeio

04.()Outros? _____

ANEXO B – Questionário Teste

Questionário Teste Grupo Respondente

01 () Pessoa Com Deficiência física

02 () Pessoa com algum tipo de Mobilidade Local (Quadra) onde mora?

Qual a sua idade? Sexo do entrevistado?

01 () Feminino

02 () Masculino

Qual seu grau de instrução?

01 () Ensino Fundamental

02 () Ensino Médio

03 () Ensino Superior

04 () Não Alfabetizado Qual sua profissão?

Você tem emprego?

01 () Sim

02 () Não

TRANSPORTE

Qual o meio de transporte utilizado por você para se locomover no residencial em direção a algum lugar na cidade de Macapá

01 () Moto

02 () Carro

03 () Bicicleta

04 () Apé

05 () Carro particular

Ao sair de casa costuma caminhar algum trecho a pé?

01 () Sim

02 () Não

O residencial Macapaba possui quantas linhas de ônibus? 01 () Um

02 () Dois

03 () Mas três

Saindo de sua casa para o trabalho até o primeiro ponto do ônibus, anda quantos quarteirões?

R:.....

Experiência de Locomoção-Qualidade das calçadas

Já sofreu algum acidente andando pela calçada (queda,escorrego, topda)

01 () Sim

02 () Não

Quais dos acidentes você já teve?

() Queda

() escorrego () topada

() Outros?.....

Conhece alguém que tenha sofrido algum desses acidentes?

() Sim

() Não

Quando anda pela calçada, já observou o tipo de piso utilizado?

() Sim

() Não

Qual o tipo mais observado por você? () cerâmica

() cimentado () tijolos

() piso intervalado () ladrinho

() outros?.....

Por onde você circular (trajeto nos blocos) já observou se existe alguma marcação de piso tátil (aquele piso diferenciado nas cores e na textura) usado no meio da calçada para servir de referência ao deficiente visual.

() sim

() não

Quando anda pelo residencial qual as maiores dificuldades de mobilidade/locomoção em relação ao espaço do pedestre que enfrenta

01 () Inexistência de calçadas sem alguns trechos (calçadas sem piso)

02 () O tipo de piso usado nas calçadas (piso irregular)

03 () calçadas estreitas, altas em relação à via do carro e sem opção de acesso (rebaixo nas esquinas) para travessia de uma quadra para outra

04 () calçadas com obstáculos (buracos, rampas de acesso à garagem e estacionamento e batentes no meio fio)

05 () com obstáculos (postes, ambulantes, cadeiras e mesas ou outros objetos/moveis)

06 () outros?.....

Se fosse sugerir alguma intervenção que melhorasse a sua locomoção no residencial, o que seria?

01 () calçadas mais largas e livre de obstáculos na área do passeio público

02 () faixa de pedestre nas travessias com semáforo comtemporizador

03() calçadas arborizadas (desde que não causem obstáculos no passeio 04() outros?.....

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA

Você tem alguém na família com problemas ao se locomover?

() sim

() não

Quais as dificuldades dessa(s) pessoa(s) () muletas

() andador

() bengala (idoso)

() cadeira derodas

Essas pessoa(s) costuma(m) sair de casa?

() sim

() não

Quais os locais?

() escola/faculdade

() casa de amigos

() casa de parentes

() trabalho

() assuntos diversos

Costuma usar as calçadas para chegar ao destino desejado?

() sim

() não

Indique um local que você considerar acessível para sua locomoção?
