

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
CAMPUS JATAÍ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MICHAELA ANDRÉA BETTE CAMARA

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE EM JATAÍ-GO:
Em busca do efetivo exercício do direito à cidade

Jataí, 2013

MICHAELA ANDRÉA BETTE CAMARA

**MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE EM JATAÍ-GO:
Em busca do efetivo exercício do direito à cidade**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia/PPG-GEO-Stricto Sensu-Universidade Federal de Goiás-Campus Jataí/CAJ-UFG, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Organização do espaço nos domínios do Cerrado brasileiro.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lana de Souza Cavalcanti.

Jataí, 2013

A Deus, criador de todas as coisas, e em quem busquei forças nos momentos mais difíceis dessa caminhada.

Aos meus pais, pelo apoio e incentivo, em todos os momentos de minha vida.

Aos meus filhos, que souberam entender minha ausência e correria na busca da realização de mais um sonho.

AGRADECIMENTOS

Durante essa longa jornada, várias são as pessoas a quem devo manifestar, expressamente, meus agradecimentos:

A Deus,

Aos meus queridos filhos, João Miguel e Maria Júlia, razão do meu respirar, do meu viver. Vocês são para mim a certeza de que Deus não desistiu da humanidade. Antes de agradecer-lhes, quero pedir desculpas pela ausência e, sobretudo, pelas crises neurastênicas. Infelizmente, vocês, muitas vezes, eram os primeiros com quem tinha contato após longas horas de leituras ou redação da dissertação.

A você João Miguel, agradeço por ser esse menino de ouro, responsável, maduro e que muitas vezes me ensinou que não podemos desistir de nossos sonhos. Sua determinação e cabeça fria dentro de quadra, quando nos torneios, mostrou-me que nosso maior adversário não está do outro lado da quadra, mas dentro de nossa cabeça, cabendo a nós saber usar a melhor estratégia para derrotá-lo. Muitas vezes pensei em largar tudo, mas o seu apoio me impediu de tomar essa decisão equivocada. Obrigada, meu filho, sobretudo, por não julgar minhas atitudes e por todo amor que me dedica. Amo-te!

Maria Júlia, você, essa menina linda, sapeca, inteligente, sempre sagaz, tem saída para tudo. Isso me orgulha muito. Esse seu jeitinho danado, sempre com uma resposta na ponta da língua, só me faz perceber que o fruto não cai longe da árvore. Vejo-me em você. Quisera eu ter sempre uma solução para os problemas como você tem. Você é um exemplo prático de que a vida não é complicada, mas que somos nós quem a complicamos. Obrigada por enxugar minhas lágrimas quando as coisas fugiam ao meu controle e só me restava deixar vazar pelos olhos toda angústia e medo. Obrigada, minha filha, por me amar, simplesmente. Amo-te também.

Aos meus pais, Miguel e Elizabete, que além do exacerbado amor, educaram-me nas leis de Deus e dos homens, ensinando-me que honestidade, humildade, caráter, disciplina, competência, dedicação, dentre outras coisas, valem muito mais do que qualquer dinheiro. Agradeço-lhes por acreditarem em mim, por investirem na minha formação e, sobretudo, por estarem sempre ao meu lado, nas horas difíceis e alegres. A dedicação de vocês durante o Mestrado, em especial por

tomarem meus filhos como de vocês, foi imprescindível para que eu não desistisse ao longo da caminhada. Palavras não conseguem exprimir minha eterna gratidão.

Às minhas irmãs – e comadres – Carol e Michelli, por todo apoio a mim dedicado, seja com incentivo, seja ajudando no cuidado com as crianças.

Ao pequeno João Paulo, meu primeiro sobrinho, gerado e nascido durante esse Mestrado, por fazer com que a titia deixasse os estudos para pensar em como seria sua carinha e, depois de nascido, em como é bom ser tia.

Ao meu compadre e cunhado, Eliézer, por ser tão presente na vida dos meus filhotes. Você assumiu, de verdade, o papel de padrinho e de tio.

À querida coordenadora do Curso de Letras, Professora Vânia Carmem Lima, que antes de ser minha chefe, é uma diletta amiga. Agradeço-lhe por entender minha ausência e por me mostrar que o conhecimento é tecido a várias mãos, dentre as quais, as suas foram importantíssimas para que eu chegasse aqui. Obrigada, “mamãe”!

Aos meus amigos, que sempre acreditaram em mim e me incentivaram nessa jornada, obrigada. Nominá-los poderia me levar a injustiças, pois, com certeza, acabaria me esquecendo de citar alguns.

À Michelly Cristina da Silva, que, aos poucos, ganhou meu coração e amizade. Você foi muito importante nessa nova fase de minha vida. Sua companhia, seus conselhos, suas risadas, seu ombro amigo valem ouro. Obrigada por estar sempre comigo. Lembre-se daquilo que lhe disse uma vez: amigas são irmãs de mães diferentes.

Aos queridos amigos Talles Henrique Alves de Lima e Vítor Hugo Marques. Vocês me mostraram o real significado da palavra amizade. A companhia de vocês torna meus dias (e noites) melhores. Nunca me esquecerei tudo o que fizeram e fazem por mim.

Ao professor Hélder Barbosa Paulino, que sempre esteve pronto para me auxiliar. Sua ajuda, como profissional, está aqui, consolidada nesse relatório. Como amigo, está consolidada na minha vida.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia do CAJ/UFG, por dividirem conosco seus conhecimentos e experiências.

Quero agradecer ao coordenador do Programa, Prof. Cabral, que me incentivou a entrar no Programa e acreditou em mim. Você foi, antes de um professor, um grande amigo. Obrigada pela amizade, pelo carinho, pelos conselhos, pelos momentos de descontração.

Aos colegas de Mestrado, deixo meus agradecimentos por tornarem as

aulas tão prazerosas. A companhia de vocês fez toda a diferença. Quantas (in)experiências foram trocadas, quantas conversas fiadas, quantas palhaçadas (não é Suzi?), quantas novidades (concorda Vanito?). O convívio com vocês me fez ver o mundo com um novo olhar.

Por fim, mas não de maneira menos especial, quero agradecer a minha orientadora, professora Lana, que se dispôs a me orientar, mesmo longe e totalmente assoberbada de compromissos. Mesmo sendo poucos nossos encontros, todos foram enriquecedores. Obrigada por dividir comigo seu saber, suas experiências, suas vivências. Você é a generosidade em pessoa. Obrigada, de coração.

RESUMO

O direito à cidade é uma garantia da coletividade, através do qual se busca criar sistemas que proporcionem aos cidadãos viverem dignamente, com fulcro no reconhecimento da vontade coletiva, na convivência entre os diferentes e, sobretudo, no enfrentamento de lutas e conflitos que resultam em solidariedade e urbanidade. Entretanto, para que se tenha o efetivo exercício desse direito, é preciso que as políticas públicas de planejamento urbano contemplem dois aspectos que, nos últimos anos, têm ganhado notoriedade nas discussões sobre espaço, cidadania, direito da cidade, quais sejam: mobilidade urbana e acessibilidade. Além disso, o conceito de espaço é concebido como um dos principais instrumentos de estudo da Geografia enquanto ciência. É nesse espaço, também, que se exercita o direito de ir e vir – feito de maneiras diversas – o que nos leva a pressupor que o espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória, privilegiando alguns em detrimento de outros. E é justamente essa contradição – de que a cidade é para todos, mas nem todos têm direito a ela – que justifica o interesse em pesquisar a questão da mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, Estado de Goiás, investigando se há o efetivo exercício do direito à cidade e, em caso contrário, o que impede o cumprimento de preceitos legais e constitucionais e quais as razões de o Poder Público não fazer cumprir aquilo que está preceituado na legislação brasileira, sobretudo quando ela diz que todos são iguais perante a lei. A presente pesquisa tem por objetivo compreender como se dá o processo de mobilidade urbana e acessibilidade na Avenida Goiás, localizada na cidade de Jataí, Estado de Goiás, a fim de se verificar se há ou não o efetivo exercício do direito à cidade. Especificamente, objetiva investigar o Plano Diretor Urbano de Jataí, fazendo-se um paralelo com a legislação brasileira vigente sobre mobilidade urbana e acessibilidade; averiguar as políticas públicas de planejamento urbano vigentes, sobretudo se contemplam as questões de inclusão, cidadania, mobilidade e acessibilidade; verificar se é efetivo o direito à cidade ou se este se condiciona apenas à teoria. Trata-se de uma pesquisa de cunho quanti-qualitativo, em que foram coletados dados através de documentos (doutrinas, legislação, políticas urbanas), correlacionados aos estudos teóricos da área, entrevistas com responsável pela Divisão de Planejamento Urbano do Município de Jataí e com cidadãos, além de análise da Av. Goiás, que é o recorte espacial. Neste contexto, a hipótese levantada é de que o direito à cidade não é efetivamente praticado no município de Jataí, uma vez que o planejamento urbano parece não contemplar as políticas de mobilidade urbana e acessibilidade.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Acessibilidade; Direito à cidade.

ABSTRACT

The right to the city is a guarantee of the community, through which it seeks to create systems that provide citizens to live in dignity, with the fulcrum in the recognition of the collective will, in the coexistence of the different and especially in facing struggles and conflicts that result in solidarity and urbanity. However, in order to have the effective exercise of this right it is necessary that public policies on urban planning contemplate two aspects that, in recent years, have gained notoriety in discussions about space, citizenship, right in the city: urban mobility and accessibility. Furthermore, the concept of space is designed as a major instrument of study of geography as a science. Is in this space, we also exercise the right to come and go - done in different ways - which leads us to assume that the space is built and reproduces unequally and contradictory, favoring some over others. And it is precisely in this contradiction - that the city is for everyone, but not everyone has a right to it - that we justify the interest in researching the issue of urban mobility and accessibility in Jataí, State of Goiás, investigating whether there is the effective exercise of the right the city, and otherwise, what prevents the fulfillment of the legal and constitutional requirements and the reasons for the Government not to enforce what are presented in Brazilian law, especially when it says that everyone is equal before law. This research aims to understand how is the process of urban mobility and accessibility on Goiás Avenue, located in Jataí, State of Goiás, in order to check whether or not there is the effective exercise of the right to the city. Specifically, it aims to investigate the Urban Master Plan of Jataí, establishing a parallel with the current Brazilian legislation on urban mobility and accessibility; investigate the public policy of urban planning regulations, particularly if they deal with questions of inclusion, citizenship, mobility and accessibility; check whether the right of the city is effective or if it is only on paper. This is a survey of quantitative and qualitative nature, in which data were collected through documents (doctrines, laws, urban policies), correlated to the theoretical studies of the area, interviews with the responsible for the Division of Urban Planning of the Jataí and its inhabitants, and analysis of Goiás Avenue, which is the spatial area analyzed. In this context, the hypothesis is that the right to the city is not effectively practiced in Jataí, due the fact that the urban planning does not seem to contemplate policies of urban mobility and accessibility.

Keywords: Urban mobility; Accessibility; Right to the city.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Vistas parciais da Av. Goiás (junho de 1943)..... 20

Figura 02 – Imagem de satélite do município de Jataí 52

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto 01 – Foto panorâmica de Jataí (parcial).....	52
Foto 02 – Clube recreativo de águas termais Thermas Park Jataí.....	54
Foto 03 – Clube recreativo de águas termais Thermas Parque Jataí	54
Foto 04 – Clube recreativo de águas termais Thermas Parque Jataí	55
Foto 05 – Hotel Thermas Bonsucesso	55
Foto 06 – Hotel Thermas Bonsucesso	56
Foto 07 – Vista aérea do Hotel Thermas Bonsucesso	56
Foto 08 – Museu de Arte Contemporânea	57
Foto 09 – Memorial JK	57
Foto 10 – Museu Histórico de Jataí “Francisco Honório de Campos”	58
Foto 11 – Museu Histórico de Jataí “Francisco Honório de Campos”	58
Foto 12 – Centro Cultural “Basileu Toledo França”	59
Foto 13 – Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Cósia”	59
Foto 14 – Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Cósia”	60
Foto 15 – Interior do Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Cósia”	60
Foto 16 – Vista aérea do Polo Turístico “Vale do Paraíso”	61
Foto 17 – Orla do Lago Bonsucesso com Hotel Thermas Bonsucesso ao fundo ..	61
Foto 18 –Lago Bonsucesso.....	62
Foto 19 – Parque Ecológico Diacuy	62
Foto 20 – Parque Ecológico Diacuy	63
Foto 21 – Parque Ecológico Diacuy	63
Foto 22 – Parque JK	64
Foto 23 – Parque JK	64
Foto 24 – Parque JK à noite.....	65
Foto 25 – Parque Samuel Grahman.....	65
Foto 26 – Rio Claro	66
Foto 27 – Rio Ariranha	66
Foto 28 – Cachoeira Córrego Lajeado	67
Foto 29 – Cachoeira Ponte de Pedra	67
Foto 30 – Pórtico de entrada da Cidade Universitária “Prof. José Cruciano” – UFG / Campus Jataí.....	68
Foto 31 – Praça Tenente Diomar Menezes.....	70
Foto 32 – Praça Tenente Diomar Menezes.....	71
Foto 33 - Fonte luminosa e Igreja Nossa Senhora do Rosário.....	72
Foto 34 - Coreto da Praça da Matriz	72

Foto 35: Calçada da Av. Goiás, com 2,30 de largura.....	86
Foto 36: Calçada da Av. Goiás, com 3,30 de largura.....	86
Foto 37 – Calçada em desacordo com a NBR 9050	87
Foto 38 – Calçada em desacordo com a NBR 9050	87
Foto 39 – Calçada com material da superfície em conform. com a NBR 9050. ...	88
Foto 40 - Calçada com material da superfície em conform. com a NBR 9050	89
Foto 41- Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050 ...	89
Foto 42 – Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050 .	90
Foto 43 - Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050 ..	90
Foto 44 - Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050 ..	91
Foto 45 - Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050 ..	91
Foto 46 - Calçada com piso tátil e linha-guiam.....	92
Foto 47 – Calçada com piso tátil e linha-guiam.....	93
Foto 48 – Calçada com faixa tátil em conformidade com a NBR 9050	94
Foto 49 – Calçada com declividade de 3%	95
Foto 50 – Calçada com declividade de 9,10%	95
Foto 51 – Caixa de telefonia no centro da calçada, sem sinalização tátil	97
Foto 52 – Placa de sinalização em frente ao local que deveria ter rampa de acesso.....	97
Foto 53 – Grelha em desacordo com a NBR 9050.....	98
Foto 54 – Parada para embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo	99
Foto 55 – Parada para embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo.....	100
Foto 56 – Ônibus parando “no meio da rua”Foto 57 – Caixa de cabos óticos	101
Foto 57 – Caixa de cabos óticos	103
Foto 58 – Caixa de esgoto, sem identificação e com pisos irregulares.....	103
Foto 59 – Estabelecimento com degrau na entrada.....	105
Foto 60 – Sinalização vertical indicando vaga para deficiente físico.....	106
Foto 61 – Sinalização horizontal indicando vaga para deficiente físico.....	107
Foto 62 – Parte da frota da Auto Viação Jataí.....	110

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Localização da área de estudo..... 83

Mapa 02: Trecho da Avenida Goiás (objeto da pesquisa), situado no Setor Central de Jataí, GO. 84

Mapa 03 – Rota da linha “Conjunto Rio Claro” 111

Mapa 04 – Rota da linha “Cohacol” 112

Mapa 05 – Rota da linha “Setor Jacutinga” 113

Mapa 06 – Rota da Linha “Setor Colmeia Park” 114

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 15

CAPÍTULO I

A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM JATAI (GO) E O PROBLEMA DA MOBILIDADE /ACESSIBILIDADE 19

1.1 A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE JATAÍ: CONHECENDO A EVOLUÇÃO DO CENÁRIO URBANO JATAIENSE..... 19

1.2 A ÁREA CENTRAL DE JATAÍ – CONHECENDO A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL..... 24

CAPÍTULO II

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE NA CIDADE..... 26

2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS À MOBILIDADE URBANA E À ACESSIBILIDADE 39

2.2 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA 44

2.3. ACESSIBILIDADE: O PAPEL DOS MUNICÍPIOS 47

CAPÍTULO III

MOBILIDADE URBANA E ACESSILIDADE EM JATAÍ, GOIÁS 51

3.1 CARACTERIZANDO A ÁREA DE PESQUISA 51

3.2 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO SETOR CENTRAL DE JATAÍ, GOIÁS 69

3.3 CONHECENDO A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE ATRAVÉS DAQUELES QUE CIRCULAM PELO SETOR CENTRAL 73

3.3.1 Levantamento Documental..... 78

3.3.2 Detalhando a Pesquisa de Campo 81

CAPÍTULO IV

ANALISANDO A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE NO SETOR CENTRAL DE JATAÍ..... 83

4.1 AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA DA/NA AVENIDA GOIÁS.... 84

4.2 O TRANSPORTE COLETIVO EM JATAÍ – ANALISANDO A MOBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE..... 108

4.2.1 Considerações sobre o transporte coletivo em Jataí 115

CONSIDERAÇÕES FINAIS 117

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 119

ANEXOS 123

APÊNDICES 129

INTRODUÇÃO

Viver as cidades continua sendo um grande desafio para muitos e um grande transtorno para outros, porque, como afirma Raia Júnior (1997, p. 998), “as cidades são locais de convívio de pessoas. São nelas que os indivíduos trabalham, habitam, interagem e circulam, devendo ser, por isso, acessíveis a todas”.

E, quando se fala em cidade, é preciso reconhecer esta como um espaço em crescente crescimento – de especializações e espacialidades das mais diversas. Este espaço deve ser pensado e repensado de maneira a proporcionar lugar justo para as gerações futuras, de forma que cumpra sua função social, para, assim, constituir-se – de fato – como uma cidade para todos. A possibilidade de usufruir a cidade é uma demanda da coletividade, que busca criar sistemas que proporcionem aos cidadãos viverem dignamente, que tentam exercer o direito à cidade, direito este que está sendo construído com fulcro no reconhecimento da vontade coletiva, na convivência entre os diferentes e, sobretudo, no enfrentamento de lutas e conflitos que resultam em solidariedade e urbanidade.

Cavalcanti (2008, p. 83), sobre o direito à cidade, assim se expressa:

Reafirmar o direito à cidade é uma maneira de contraposição à organização dominante da sociedade atual, que quer se autodenominar “globalizada”, ressaltando uma tendência de homogeneização de seus espaços. A defesa do direito à cidade para todos os seus habitantes parte do entendimento de que a produção de seu espaço é feita com a participação desses habitantes, obedecendo a suas particularidades e diferenças. Trata-se de defender a necessidade de uma cidade com gestão democrática, que busca mediar interesses e ações de uma ordem socioeconômica mais geral com os interesses e ações mais imediatas e elementares, nem por isso menos importantes para a vida humana, do cotidiano de seus moradores.

A Geografia concebe o espaço como um de seus principais instrumentos de estudo enquanto ciência. É nesse espaço, ainda, que o direito de ir e vir - preceituado na Constituição Federal de 1988, no artigo 5º, inciso XV¹ - é exercitado de maneiras diversas, corroborando com a tese de que o espaço se constrói e se re-

¹ Assim apregoa o artigo 5º da Constituição Federal:

Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens (BRASIL, 1988).

produz de forma desigual e contraditória, privilegiando alguns cidadãos em detrimento de outros.

O direito à cidade, na legislação brasileira, foi incluído na Carta Magna de 1988, através do instituto da Função Social da Cidade e da Propriedade, sendo regulamentado com o advento do Estatuto da Cidade, sancionado em 2001.

Apesar de haver a preconização desse direito na legislação brasileira, nem sempre o mesmo é efetivo. Há uma distância entre estar consubstanciado e ser exercido na prática. Sobre isso, Martins (2006) afirma que, entre insuficiência de prioridade e de recursos públicos, a sobreposição de leis sobre matérias semelhantes, com disposições algumas vezes conflitantes, entraves administrativos, a desarticulação das agendas, procedimentos muitas vezes distantes das efetivas práticas sociais e uma cultura de segregação, fazem com que a legislação torne-se cada vez mais distante dos objetivos do Direito à Cidade, de se viver a cidade, de poder se deslocar, sem nenhum entrave por ela, visto que este é o direito a um lugar, a um espaço físico, em que o cidadão possa se assentar e acessar o que a cidade oferece – ou deveria oferecer.

E, para que se tenha o efetivo exercício desse direito, é preciso que as políticas públicas de planejamento urbano contemplem dois aspectos que, nos últimos anos, têm ganhado notoriedade nas discussões sobre espaço, cidadania, direito da cidade, quais sejam: mobilidade urbana e acessibilidade.

Questão central na atualidade, a mobilidade urbana, segundo o Ministério das Cidades (2006), representa a capacidade das pessoas – indistintamente – de se locomoverem no meio urbano, com a finalidade de realizarem suas atividades, sejam ocupacionais, de lazer, ou o simples fato de ir e vir. É, ainda, um fenômeno que abrange diversos fatores e processos que, em conjunto, influenciam o modo de vida das populações e a própria forma das cidades.

A acessibilidade, por sua vez, segundo a NRB 9050², é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização - com segurança e autonomia – de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos e elementos urbanos (ABNT, 2004).

Apesar de haver legislação que trata do assunto, verifica-se que a realidade das cidades, atualmente, mostra que não há um compromisso com a ordenação do espaço urbano, causando-nos a impressão de que tudo se pode e de que a

² NBR 9050 – Norma técnica brasileira, editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que normatiza a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

cidade é terra de ninguém, quando, na verdade, ela é – ou deveria ser - lugar de todos.

Hoje, o processo democrático de planejamento é condição ímpar para que todos tenham um pensamento voltado para o reordenamento urbano das cidades. Na verdade, há entre o processo democrático de planejamento e o reordenamento urbano uma interdependência.

Verifica-se, então, que há uma contradição: a cidade é para todos, mas nem todos têm direito a ela. E é essa contradição que justifica o interesse em pesquisar a questão da mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, Estado de Goiás, cujo objetivo geral é compreender como se dá o processo de mobilidade urbana e acessibilidade no município, a fim de verificar se há o efetivo exercício do direito à cidade e, caso contrário, o que impede o cumprimento de preceitos legais e constitucionais e quais as razões de o Poder Público não fazer cumprir aquilo que está preceituado na legislação brasileira, sobretudo quando ela diz que todos são iguais perante a lei. Especificamente, objetiva-se investigar o Plano Diretor Urbano de Jataí, fazendo um paralelo com a legislação federal vigente e Normas Técnicas relacionadas à mobilidade urbana e acessibilidade; averiguar as políticas públicas de planejamento urbano, sobretudo se contemplam as questões de inclusão, cidadania, mobilidade urbana e acessibilidade e, por fim, verificar se é efetivo o direito à cidade ou se este se condiciona apenas à teoria.

A pesquisa, de cunho quali-quantitativo, realiza-se no Município de Jataí, Estado de Goiás. Especificamente, foi analisado o Setor Central de Jataí, tomando-se como campo de pesquisa a Avenida Goiás (rua principal), no trecho compreendido entre a Av. Rio Claro e Rua Zeca Lopes, oportunidade em que foram sendo verificadas e quantificadas a mobilidade urbana e a acessibilidade aos diferentes espaços, no sentido de proporcionar aos gestores do município condições de elaborarem/alterarem políticas e ações governamentais, para que a acessibilidade aos diferentes ambientes do município seja oportunizada.

Esta pesquisa está estruturada em três capítulos.

No Capítulo I é abordada a formação socioespacial de Jataí, contextualizando como se formou o cenário urbano, desde sua origem (em 1836) até os dias atuais, tomando por referência a periodização em quatro períodos marcantes para o município, conforme proposto por SILVA (2005).

O Capítulo II traz em seu bojo um levantamento bibliográfico sobre mobilidade urbana e acessibilidade e as políticas voltadas ao tema. Trata, assim, da acessibilidade e mobilidade urbana na cidade, analisando o que preceitua a Consti-

tuição Federal, o Estatuto da Cidade, a norma técnica NBR-9050 e como tais documentos orientam a legislação municipal, especificamente o Plano Diretor Urbano.

Por fim, o Capítulo III destina-se a compreender a mobilidade urbana e a acessibilidade em Jataí, Goiás. Nesse capítulo, a proposta foi delimitar o local da pesquisa (centro comercial de Jataí) e quais instrumentos serão tomados para análise da acessibilidade, da mobilidade e, conseqüentemente, do direito à cidade.

O presente trabalho objetiva, ainda, a busca de informações que possibilitem aos gestores condições de análise do Plano Diretor, verificando as políticas públicas de mobilidade e acessibilidade, de forma que todo cidadão possa, efetivamente, exercer o direito à cidade.

CAPÍTULO I

A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM JATAÍ (GO) E O PROBLEMA DA MOBILIDADE / ACESSIBILIDADE

1. 1 A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE JATAÍ: CONHECENDO A EVOLUÇÃO DO CENÁRIO URBANO JATAIENSE

Não há como se falar - e especialmente tentar entender o problema a ser pesquisado - de determinada cidade sem conhecer como se deu a produção de seu espaço urbano. Considerando que a presente pesquisa tem como objetivo analisar as questões relativas à mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, Goiás, buscou-se, então, conhecer como foi evoluindo a configuração socioespacial do município encontrada atualmente. Apesar de haver algumas publicações que tratam do assunto, verifica-se que o acervo com material científico, de temática voltada à cidade de Jataí é bem escasso. Alguns trabalhos encontrados estão vinculados ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, merecendo destaque, em nossas leituras, as dissertações intituladas “Interação campo-cidade: a (re)organização socioespacial de Jataí (GO) no período de 1970 a 2000” (MELO, 2003) e “Encontros e desencontros: estudo do espaço urbano de Jataí – GO” (SILVA, 2005). Tais pesquisas permitem-nos entender o processo de produção da cidade de Jataí, fazendo-nos conhecê-la em sua singularidade – inscrita em um contexto maior – até estabelecermos um estudo comparativo com as cidades contemporâneas. As cidades constituem um espaço privilegiado em que se desencadeiam relações sociais marcadas de complexidade e contradições. A *polis* moderna é concebida como um modo de viver, como “a referência básica da vida quotidiana pois, mais que uma aglomeração de pessoas e objetos” (SILVA, 2009, p. 22), “mais que uma simples localização concentrada ela é um modo de vida” (CAVALCANTI, 2001, p. 22).

E assim, nessa seara, inclui-se Jataí, cuja expansão do cenário urbano é rebuscada por marcas de contrastes que revelam a lógica da produção da sociedade capitalista. Nesse sentido, SILVA (2005, p. 11), assim se manifesta:

Espaço estruturado, que não se levanta ao acaso, detentor de uma gama de variáveis que o torna único. [...] contraditório, reflexo de uma sociedade pautada em princípios que se distanciam da valorização do indivíduo, enquanto cidadão. [...] onde o “novo” é produzido em detrimento do tradicional que se torna obsoleto no processo de reprodução do espaço urbano. [...] fragmentado, detentor de lugares, antes não imaginados, onde as relações sociais se restringem ao mínimo possível e as experiências sociais são reduzidas ao âmbito privado. [...] reflexo de uma sociedade pautada em princípios que se distanciam da valorização do indivíduo (SILVA, 2005, p. 11).

Jataí constitui-se na última fase da expansão do gado que, vindo da Zona Leste do Brasil, através do rio São Francisco, tomou conta de Minas Gerais e veio até Goiás e Mato Grosso. Até essa época, a região sudoeste era pouco conhecida, envolta em perigos e mistérios. Mas, sustentados pelo sonho desenvolvimentista, os primeiros desbravadores chegaram à região, ignorando quaisquer obstáculos. Suas origens datam de 1836 e a elevação à categoria de cidade – emancipação política – deu-se através da Lei Estadual nº 56, de 31 de maio de 1895.

Figura 01 – Vistas parciais da Av. Goiás (junho de 1943)



Fonte: CARVALHO, L. A. A., 2011. Dissertação de mestrado (PPGGeo)

Com uma população estimada de 88.048 habitantes (IBGE, 2010), Jataí situa-se no Sudoeste Goiano, a 327 km da capital estadual, Goiânia, e sua economia baseia-se no agronegócio, com destaque para a produção de grãos, com crescimento, também, das áreas industriais e comerciais.

Desde sua fundação (1836), quando o núcleo original (que compreendia uma área de 1,73 Km²) instalou-se às margens do Córrego Jataí, até a década de 1960, a expansão urbana de Jataí foi acontecendo espontaneamente. No entendimento de Silva (2009), ao se analisar a paisagem urbana, verifica-se que, em Jataí, esta traz consigo elementos do contexto histórico e social que a produziu. O entendimento de Melo (2003, p. 11) explicita isso:

Jataí, como a maioria das cidades e municípios goianos, é também uma construção a partir das relações do campo. [...] é a expressão espacial da acumulação de tempos; tempo dos tradicionais fazendeiros, da criação de bovinos, dos meeiros, dos agregados e, ainda, dos imigrantes sulistas (MELO, 2003, p. 11).

Silva (2005) apregoa que a partir da década de 1970 inicia-se um processo de mudanças na estrutura do uso da terra, não só de Jataí, mas também dos municípios circunvizinhos, em razão da introdução da agricultura de precisão, com técnicas modernas para a produção de culturas voltadas à exportação, em especial a soja, que repercutiu, significativamente, tanto no cenário rural quanto nas áreas urbanas.

Para melhor entendimento sobre a evolução e configuração socioespacial de Jataí, SILVA (2005) propõe uma periodização da ocupação do espaço urbano jataiense, em quatro períodos considerados marcantes para o município e, em consequência, para a formação do espaço urbano, assim discriminados:

- O primeiro é iniciado com a ocupação das terras em 1836 e marca-se pelas primeiras atividades agropecuárias desenvolvidas nesta região. Este se estende até as décadas de 1950 a 1970, momento em que a pecuária extensiva veio a declinar;
- O segundo refere-se à chegada da fronteira agrícola e ao início da modernização da agricultura, compreendendo a década de 1970;
- O terceiro diz respeito às décadas de 1980 e 1990, período marcado pela consolidação da modernização da agricultura com a produção de monoculturas para exportação. Período de grande dinamismo do espaço urbano;
- O quarto período compreende a década de 2000 quando, esgotada a dinâmica econômica produzida pela expansão da fronteira agrícola, sobressai e busca por alternativas econômicas (SILVA, 2005, p. 26).

Depreende-se da periodização proposta por Silva (2005) que Jataí surgiu a partir do campo, como expressão da produção deste, com características da grande fazenda, tendo a cidade “incipiente papel econômico e com funções nitidamente político-administrativas”, conforme explica Melo (2003, p. 38), situação que perdurou até meados do século XX, mais precisamente até a década de 1960, período em

que a economia era baseada na criação de gado e na agricultura, cuja produção era destinada ao abastecimento local (SILVA, 2005, p. 39).

O segundo período marcante para a análise da formação socioespacial de Jataí, conforme proposto por Silva (2005), tem início em 1970, resultado da modernização da agricultura no Brasil e que transformou o Centro-Oeste na nova fronteira agrícola do país. Essas novas formas de produção agrícola refletiram nos setores industrial, de serviços, agroindustrial e comércio e, sobretudo, na taxa de urbanização. A modernização da agricultura “expulsou” diversos trabalhadores do campo; além disso, abriu fronteira para migrantes que já estavam envolvidos com as novas e modernas atividades relacionadas à agricultura. A população urbana aumentava, ao passo que a população rural apresentou decréscimo. Com o aumento da população urbana, ensejou a implantação de novos loteamentos, como forma de atender a demanda por moradia (SILVA, 2005, p. 51).

No terceiro período, compreendido entre 1980 e 1990, houve a consolidação da agricultura moderna, a produção agrícola voltou-se à exportação e o espaço urbano passou por alterações consideráveis. Melo (2003, p. 109) ressalta que, nesse período, a cidade se viu obrigada a se equipar para dar suporte à modernização do campo, ocasião em que

recebeu empresas, instituições financeiras e educacionais, indústrias. [...] Os produtos e serviços tornaram-se diversificados e especializados, de forma a possibilitar uma dinâmica de fluidez de informações, mercadorias, serviços e capital (MELO, 2003, p. 109).

Melo (2003) comenta que a modernização da agricultura – e a consequente mecanização da produção agrícola – promoveu, em Jataí, mudanças socioespaciais e culturais; as mudanças se espacializaram na cidade e esta foi se transformando para atender às demandas oriundas da modernização.

Houve ainda, nesse período, a transferência da renda do campo para a cidade, o que impulsionou a urbanização e o crescimento demográfico de Jataí. Em razão disso, surgem, na década de 1990, 25 novos loteamentos, dos quais 07 eram destinados à população de baixa renda.

Sobre o último período – a partir dos anos 2000 – Silva (2009) esclarece que a dinâmica produzida pela expansão da fronteira agrícola esgotou e Jataí busca, agora, alternativas econômicas, dentre as quais se inclui a implantação do polo turístico, política fomentada pela administração municipal (que construiu três parques ecológicos e reestruturou o complexo de águas termais, com perfuração de poço e reabertura de clube) em parceria com a iniciativa privada (que investiu muito na área

de serviços – hotéis, restaurantes). Envidavam-se esforços para geração de renda e de empregos.

Apesar de Silva (2009) afirmar no quarto período, que compreende a década de 2000, é esgotada a dinâmica econômica produzida pela expansão da fronteira agrícola, o que se pode verificar é que essa dinâmica econômica ainda tem forte influência na formação do espaço urbano de Jataí. Isso pode ser comprovado quando se verifica a implantação de novos loteamentos, com lotes grandes e preços altos, além de novas construções de alto valor no condomínio horizontal fechado, implantado no início da década de 2000 e só agora com todos os lotes ocupados, bem como em um novo condomínio fechado, em uma área distante do centro da cidade. A renda gerada pela produção agrícola inflaciona o valor do metro quadrado dos lotes, fazendo com que as áreas nobres tenham destinação residencial de alto custo e a periferia seja ocupada por famílias de baixa renda, ou, ainda, por projetos sociais de moradia do governo.

A política de inserir Jataí no cenário turístico, em razão de ter maior apoio da administração municipal, ficou paralisada entre os anos 2005 a 2008, em virtude de mudança no governo municipal. O novo mandatário municipal, em sua gestão, não deu continuidade ao turismo. Preferiu, por sua vez, privilegiar a implantação de indústrias. Contempla, assim, a instalação de usinas de álcool (num total de cinco), destacando a produção sucroalcooleira.

O turismo volta ao cenário jataiense em 2009, após nova mudança de governo. Além de novos empreendimentos, como o Centro de Cultura e Eventos, obra construída pelo Poder Público Municipal e o Hotel Bonsucesso, resort construído por empreendedores da iniciativa privada, há um investimento em marketing turístico, que contempla outros locais, como Museus, Parques Ecológicos, Feiras e, também, o turismo ecológico, mostrando o que a região tem para oferecer, como rios, cachoeiras, etc. Podemos, então, afirmar que turismo, agroindústria e agronegócios são as atividades que, na última década, influenciam o cenário urbano e socioeconômico de Jataí.

Assim foi evoluindo a (re)produção socioespacial do cenário urbano de Jataí. Denota-se que o espaço urbano hoje encontrado em Jataí nada mais é do que o resultado de um processo de construção que teve início a partir de 1826, quando aqui se instalaram seus primeiros ocupantes e que, posteriormente, se tornaram os moradores dos primeiros bairros.

E desse modo se deu o processo de urbanização de Jataí, Goiás, município que pode ser compreendido como resultado distinto de dois tempos econômicos,

como restou configurado anteriormente, tendo sua emancipação política e o desenvolvimento econômico inicial fundados no modelo agropecuário.

1.2 A ÁREA CENTRAL DE JATAÍ – CONHECENDO A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL

Quando se objetiva (re)conhecer o Setor Central de Jataí - recorte espacial desta pesquisa – verificou-se que estavam envolvidos aspectos da dinâmica urbana adotada e de suas (re)significações, o que implica a necessidade de considerar esse espaço, essa paisagem, esse lugar, em sua totalidade. Santos (1999) diz que uma paisagem representa momentos diferentes do desenvolvimento de uma sociedade, sendo, então, o resultado da acumulação de tempos diferentes. Assim, conforme o enunciado por Santos, é possível entender que a área central de Jataí é a que guarda maior acumulação de tempos, sendo um lugar em que houve grande ação do homem e que traz a história de um povo em suas rugosidades.

E essa área tem algumas características. Nela, há uma forte concentração de equipamentos públicos, de instituições públicas, presença de atividades comerciais, de serviço, bancos e alta densidade de edificações, onde construções antigas coexistem com outras novas. Além disso, sua localização é privilegiada, com melhor oferta de transporte coletivo e de vias para transporte individual.

É certo, porém, que a cidade dependente do pequeno centro original, ao redor da praça da igreja e dos casarões da velha elite não mais existe (SILVA, 2005, p. 103). O antigo, em função do novo, foi remodelado. A área central da cidade é a mesma do núcleo original, sendo o centro das atividades econômicas, apresentando-se como indispensável ao seu dinamismo. Segundo o Plano Diretor Urbano (JATAÍ, 2010), a área central encontra-se na Zona Estrutural,

Área onde se concentram predominantemente as atividades destinadas ao comércio e à prestação de serviços, e onde os demais usos são considerados complementares e acessórios a este espaço urbano. Caracteriza-se como Zona de média densidade demográfica de 100 a 500 hab./há (JATAÍ, 2010).

Primeira área urbana ocupada, a região central da cidade apresenta-se hoje como uma área consolidada em termos de comércio e serviço (SILVA, 2005), mas que “mantêm sua importância mais por seu processo histórico de ocupação e pelos equipamentos nela instalados, do que pelas condições urbanas satisfatórias a um centro urbano contemporâneo” (SILVA, 2005, p. 86).

Analisando as cidades, é comum ver que estas estão marcadas por problemas como a precariedade em serviços essenciais, dentre eles, transporte, saúde, educação, saneamento básico, desemprego, dentre outros. Esses problemas, na medida em que cresce a urbanização, crescem a olhos vistos, tornando-se perceptíveis por todos.

Se todas as cidades, conforme Santos (1993, p.95), com diferença de grau e intensidade, exibem problemáticas parecidas, Jataí também não se exclui de tais problemas, principalmente no que tange à ocupação do solo urbano, cuja expansão foi marcada, segundo SILVA (2009), por contrastes que revelam a lógica da sociedade capitalista. Essa lógica impede que o processo de urbanização atenda a todas as esferas sociais que culminam no desenvolvimento das cidades.

Dentre esses problemas, podemos incluir as questões relativas à mobilidade urbana e à acessibilidade, assunto em destaque na atualidade, mas muito pouco privilegiado, ainda, na formação socioespacial.

Cumpre-nos, assim, fazer uma abordagem teórica sobre o tema, de forma a contextualizá-lo na presente pesquisa para, posteriormente, concatená-lo com nossa pesquisa, realizada no setor central de Jataí, verificando a sua interferência no cotidiano dos cidadãos jataienses.

O Capítulo II, então, se propõe a falar sobre a mobilidade urbana e a acessibilidade na cidade, mostrando, ainda, as políticas públicas voltadas a esse tema e o papel dos municípios em relação à acessibilidade e a mobilidade.

CAPÍTULO II

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE NA CIDADE

O homem convive em sociedade e, ao longo da evolução do *homo sapiens* até os dias atuais, suas relações sociais e o convívio no espaço que cerca essa comunidade tomaram nuances que nos colocam atualmente frente a uma série de ações sociais e conceitos, os quais são necessários seu entendimento não só para o convívio, como - e principalmente - para o planejamento de ações que envolvam essa sociedade.

Nesse sentido, vários autores, ao longo da história, propuseram-se à reflexão do ser social, das relações sociais, do convívio e das relações da sociedade. Assim, o conhecimento do espaço que cerca essa comunidade/sociedade torna-se importante no sentido de que o espaço proporciona aos seus habitantes uma série de ações, muitas vezes consideradas normais, mas que são reflexos do ambiente. Ressalta-se aqui a influência do meio urbano no desenvolvimento da cultura e da sociedade Espartana e Ateniense, com ações distintas influenciadas pelo meio, o que gerou pensamentos, ações e culturas com características diametralmente opostas.

Assim, o entendimento das cidades e sua influência sobre o cotidiano e modos de vida das pessoas, que usam e habitam esses espaços, levaram pensadores a estabelecerem relações teóricas dentro das ciências sociais, muitas vezes com viés diferente – e nelas se incluem desde os pensadores clássicos até os contemporâneos – os quais tiveram concepções diferentes sobre estes espaços, em especial as cidades.

Ao longo do século XX, o conceito de cidade foi revisto e ampliado em razão dos estudos teóricos e empíricos, resultantes do pensamento social contemporâneo. Dentre os teóricos desse século, que voltaram seus estudos ao tema cidade, merece destaque Henri Lefebvre, que desenvolveu o conceito de cidade, a partir da

década de 1960, no contexto da sociologia francesa. O conceito de cidade que Henri Lefebvre formulou teve forte influência da teoria marxista. Nesse conceito, Lefebvre concebe a sociedade urbana dominada pelo Estado, em suas condições políticas e econômicas, bem como a exploração do capital sobre o trabalho. Por outro lado – e é justamente o que expressa a originalidade e atualidade do pensamento de Lefebvre – o autor afirma que “a cidade é, também, o *lócus* construído pela vida quotidiana moderna, ao mesmo tempo em que é, ainda, seu construtor”. Nessa acepção sobre a produção social do espaço, Lefebvre enfatiza o homem como sujeito da sua história, resgatando o princípio fundamental da teoria Marxista.

Lefebvre, em suas obras, estabelece algumas diferenças e similaridades entre o urbano e a cidade. Para o autor (2001, p. 159), o urbano “é a simultaneidade, a reunião, é uma forma social que se afirma”; já cidade, para o autor, “é a projeção da sociedade sobre um local” (2001, p. 56), “um objeto espacial que ocupa um lugar e uma situação” (2004, p. 65). Apesar de serem aparentemente simples estas definições, há, sobre o urbano e a cidade, um complexo encadeamento de ideias, as quais devem ser compreendidas e observadas por todo aquele que pretende se debruçar sobre este tema.

O urbano – conceito, temática e problemática - é um fenômeno que se impõe em escala mundial a partir do duplo processo de implosão-explosão da cidade atual. A cidade – fruto da primeira cisão da totalidade (a divisão social do trabalho entre a cidade e o campo) - vem da história, porque a ela cabem os trabalhos espiritual, intelectual (a filosofia e, mais tarde, as ciências) e de organização político-econômica, cultural e militar.

Desde a Antiguidade, na Grécia, especificamente na cidade-estado, o urbano existe enquanto potência, germe, visto que “desde o primeiro ajuntamento ou amontoado de frutos ele anunciava sua realização virtual” (LEFEBVRE, 2004, p. 115). Isso quer dizer que o conteúdo do urbano é a centralidade. E o que define uma centralidade são as movimentações de fixos e fluxos, ou seja, a circulação contínua de consumidores, trabalhadores, automóveis, mercadorias, informações e ideias, a presença desses elementos, e suas dinâmicas constroem espaços luminosos, onde a presença do capital é constante, ou ainda, sua ausência faz com que os espaços tornem-se opacos.

Castells (1983) afirma que a centralidade advém da dimensão social do espaço, a partir do momento em que as diversas atividades se espacializam ocorrem as diferenciações, tanto em nível social como espacial. Os centros urbanos são produtos da divisão social do trabalho.

Nessa perspectiva Sposito (1991, p. 6) salienta que:

[...] o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Esta qualidade pressupõe, provoca e reforça os traços concentradores desta área, permitindo dizer que mesmo que a dimensão ou uma nova dinâmica da divisão territorial do trabalho provoque a emergência de outros centros, o principal e cada um deles, desempenha um papel de concentricidade, ou seja, para diferentes setores da cidade e para diferentes escalas de atuação/atração, é uma área de interesse de convergência (SPOSITO, 1991, p. 6).

Ao investigar a dinâmica da centralidade e definir a densidade das atividades comerciais e de serviços que os núcleos centrais urbanos oferecem, apreende-se que os fluxos que sustentam essas localizações e que delas resultam, através da articulação entre o que está fixo e o que está em movimento configura a centralidade (SPOSITO, 2001, p.247).

A cidade tornou-se um dos principais *lócus* da reprodução social, enquanto que o urbano anuncia sua mundialidade. Mas, para entender esse novo perfil, que esses conceitos adquiriram, é preciso algumas considerações.

A cidade, sendo uma das expressões da produção social, tem passado por transformações intimamente relacionadas com os modos de produção. Lefebvre mostra que, nessas transformações, a cidade política, que surgiu no Ocidente, e que é o centro do poder dos homens livres, é superada pela cidade comercial, pois “a troca e o comércio, indispensáveis à sobrevivência como à vida, suscitam a riqueza, o movimento” (LEFEBVRE, 2004, p. 22).

O processo de consolidação dos comerciantes, enquanto classe hegemônica, desencadeou o acúmulo de riquezas e a industrialização, que provocaram uma profunda metamorfose sobre a prática social e a cidade, pois a indústria negou não só a cidade, mas toda estrutura social nela presente (LEFEBVRE, 2004).

A industrialização percorreu dois caminhos diferentes: primeiro, considerou a cidade prescindível, pois buscava apenas fontes de energia e/ou de matérias-primas, localizadas, geralmente, fora da cidade; posteriormente, a industrialização tornou-se próxima das cidades, em razão da abundância de mão de obra, capitais e do próprio mercado. Este simples movimento da indústria em direção à cidade produziu profundas transformações em sua morfologia. Ao negar a centralidade na cidade, a industrialização provocou o fenômeno que Lefebvre identifica como “implo-

são”, pois, o conteúdo político e comercial perde sua potência social. Posteriormente, ocorre a “explosão” da cidade ou projeção de fragmentos da malha urbana disjuntos por uma vasta região (LEFEBVRE, 2004).

A partir dessa “explosão”, cidade e urbano passam a ter uma relação mais próxima. Na cidade, a dimensão qualitativa do urbano está presente nas crises - da habitação, da segregação de toda ordem, do centro e das periferias, da violência. Lefebvre (2004) mostra que, onde há contradições na/da cidade, irrompe o urbano pleno de sentido porque é o negativo da dispersão e da segregação.

Lefebvre (2004) afirma que a sociedade – como um todo – vive uma fase crítica, incluindo, aí, a cidade, com o mesmo sentido da fase que promoveu a inflexão do agrário para o industrial através do comércio, só que nesta segunda inversão o urbano, ou sociedade urbana, suplantará a sociedade industrial. Essa inversão tem em Lefebvre uma dimensão ao mesmo tempo radical e simples, pois, dentre outras coisas, “afirma o primado durável do habitar” (LEFEBVRE, 2004, p. 87).

Segundo Lefebvre (2004), o ato de habitar é uma condição revolucionária, visto sua capacidade de se opor dialeticamente ao movimento de homogeneização do capital. Ressalte-se, porém, que, para o filósofo, habitar vai muito além do simples fato de se ter um local para morar; é, ainda, o direito à cidade, no sentido político mais profundo possível.

A cidade responde aos conteúdos sociais ao longo do tempo histórico. Instigante é, por sua vez, pensar a cidade e urbano como formas em interação dialética. Tal interação decorre do fato de que o urbano é a forma da simultaneidade, da reunião, da convergência, enquanto que a cidade é a forma material que viabiliza ou não o urbano.

Ao longo de cinco mil anos, verifica-se que as cidades sofreram inúmeras modificações e permanecem, ainda, em franco processo de mutação, mutações estas que vão desde o espaço urbano, da relação homem-espaço e mesmo da relação entre as pessoas que co-habitam esses espaços.

De acordo com Carlos (2007), a cidade como construção humana é um produto histórico-social. Nesta dimensão a cidade aparece como trabalho materializado e acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações.

Assim, como a sociedade tem apresentado mudanças bruscas em seus espaços, pela própria globalização e velocidade das informações, no que diz respeito à modernização dos ambientes, alterações de funções dos espaços sociais, e mesmo novas alternativas de espaços anteriormente inexistentes, no que concerne às mais diferentes formas de interação da sociedade, faz-se necessário debruçar-se

sobre o tema com mais foco. Nesse sentido, Mumford (1998, p. 618) faz um retrospecto sobre esse processo de evolução das cidades e aponta, ainda, algumas perspectivas, assim se manifestando:

Devemos agora conceber a cidade não, em primeiro lugar, como um local de negócios ou de governo, mas como um órgão essencial de expressão e atualização da nova personalidade humana – ‘a do Homem de um Mundo só’. A antiga divisão entre homem e natureza, entre citadino e rústico, entre grego e bárbaro, entre cidadão e forasteiro, já não pode ser mais mantida: quanto às comunicações, o planeta inteiro está se transformando numa aldeia; e em consequência, até a menor vizinhança ou distrito há de ser planejado como um modelo funcional do mundo maior (MUMFORD, 1998, p. 618).

Desse modo, o desafio das cidades do século XXI consiste em reverter o processo de fragmentação e segregação a que estão submetidas, no que se incluem a fragmentação das políticas públicas, do território, segregação de um enorme contingente de cidadãos que não têm acesso à moradia regular, aos serviços e à infraestrutura das cidades, dentre outros. As cidades são um todo. Não se restringem ao urbano e precisam ter no centro de sua gestão um urbanismo capaz de dialogar com a vida humana e que, sobretudo, implique a inclusão de todos os cidadãos na cidade. É preciso ressaltar que muitos aspectos referendados parecem restritos aos grandes centros urbanos, com milhares de habitantes, entretanto muitas das relações ocorrem de maneira velada em cidades menores, com diferenciação entre bairros no que diz respeito a investimentos públicos para o bem estar da população.

Para Carlos (2007, p. 19),

expressão e significação da vida humana, a cidade a revela ao longo da história, como obra e produto que se efetiva como realidade espacial concreta em um movimento cumulativo, incorporando ações passadas ao mesmo tempo em que aponta as possibilidades futuras que se tecem no presente da vida cotidiana. Assim, o sentido e a finalidade da cidade (enquanto construção histórica) dizem 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 socio-espacial, evidenciando a vida na cidade (CARLOS, 2007, p. 19).

Este fato requer da pesquisa mais que o conhecimento destas nuances; requer, sobretudo, perceber estes indicativos de forma sutil e /ou velada que ocorrem em pequenas cidades. Assim, será possível romper com a fragmentação e segregação que ocorrem nos centros urbanos nas diferentes escalas, apesar de a mídia tentar homogeneizar, pelo padrão de consumo, os diferentes moradores das cidades.

Nesse sentido Cavalcanti (2011) comenta,

grande parte das pessoas atualmente vive em cidades, que são locais complexos com modos de vida que se padronizou, sobretudo no mundo ocidental. Tais aspectos afetam todas essas pessoas, embora haja uma diversidade de grupos, uma multiplicidade de redes sociais, de manifestações culturais, em disputa e em conflito nesses mesmos locais. Com isso, as cidades se produzem numa dialética do local/global, do homogêneo/heterogêneo, da inclusão/exclusão, para que seus habitantes pratiquem a vida coletiva, compartilhando desejos, necessidades e problemas cotidianos (CAVALCANTI, 2011, p. 02).

Isso nos leva ao entendimento de que a cidade exerce diversas funções e, dentre estas, a função social, que ultrapassa a ideia de espaço privado (propriedade individualmente considerada), atingindo, então, o âmbito de espaço público, ou seja, de tutela da cidade. É importante ressaltar que muitos dos aspectos citados por Cavalcanti (2011) passam despercebidos no cotidiano dos cidadãos e, ao longo do tempo, imprimem no modo de vida da população uma homogeneização que vai além dos padrões das construções, adentrando o seio familiar e mudando os hábitos e o modo de vida dos cidadãos. Assim, é comum bairros inteiros mal cuidados, apesar dos investimentos públicos e /ou bairros agradáveis, mesmo carentes de infraestrutura. Cabe ao administrador público perceber essas características para a averiguação da situação, atentando para as exigências impostas tanto pelas normas técnicas brasileiras, quanto pela legislação vigente, no que concerne à mobilidade e à acessibilidade dos diferentes espaços que compõem as cidades.

Devido ao fato de os aspectos que envolvem as cidades e o urbano apresentarem nuances singulares - que exigem um olhar mais cuidadoso e criterioso sobre os mesmos -, o Brasil viu a necessidade de inserir na Constituição Federal de 1988 a questão da política urbana. Sendo assim, a Constituição Federal preceitua no artigo 182 que “a política de desenvolvimento urbano tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade” (BRASIL, 1988). Esse recorte da Constituição Federal do Brasil ainda deixa dúvidas sobre quais seriam as funções sociais da cidade.

Nesse sentido, recorrendo-se à Carta de Atenas, Meirelles (1993, p. 377), afirma que “são quatro as funções sociais da cidade: habitação, trabalho, circulação e recreação”. Estas são, sim, funções reconhecidas do espaço urbano. Porém, apenas com essas quatro funções, não é possível garantir o bem-estar social dos habitantes, conforme preceituado, também, na Carta Magna brasileira, haja vista que a população tem mudado suas necessidades desde a elaboração da nossa Constitui-

ção Federal. Assim, a nova Carta de Atenas, publicada em 2003, mostra que são dez as funções para a cidade, abordadas como conceitos no documento, que tenta garantir ao cidadão e habitante das cidades condições dignas de convivência.

No Brasil, a discussão sobre a Reforma Urbana voltou à tona em 1988, com a Assembleia Nacional Constituinte. O Movimento Nacional pela Reforma Urbana articulou o cenário de participação popular em todo o Brasil no processo da Constituinte de 1988, formado por um grupo heterogêneo, cujos participantes atuavam em diferentes e complementares temáticas do campo urbano. Reuniu-se uma série de organizações da sociedade civil, movimentos, entidades de profissionais, organizações não-governamentais, sindicatos. Essas entidades assumiram a tarefa de elaborar uma proposta de lei a ser incorporada na Constituição Federal, com o objetivo de modificar o perfil excludente das cidades brasileiras, marcadas pela precariedade das políticas públicas de saneamento, habitação, transporte e ocupação do solo urbano, assim configuradas pela omissão e descaso dos poderes públicos (MARICATO, 2011).

Com base nessa troca entre entidades tão diversas e nas contribuições advindas das experiências práticas, formula-se uma proposta mais avançada, fruto não só das lutas locais, mas também da participação na elaboração de políticas públicas, ainda que em um nível jurídico-legal.

O Movimento Nacional pela Reforma Urbana, em 1986, definiu o conceito da reforma urbana como uma nova ética social, que condena a cidade como fonte de lucros para poucos em troca da pobreza de muitos. Nesse momento, passa-se a criticar e denunciar o quadro de desigualdades sociais, considerando a dualidade vivida em uma mesma cidade: a cidade dos ricos e a cidade dos pobres; a cidade legal e a cidade ilegal. Condena a exclusão da maior parte dos habitantes da cidade determinada pela lógica da segregação espacial; pela cidade mercadoria; pela mercantilização do solo urbano e da valorização imobiliária; pela apropriação privada dos investimentos públicos em moradia, em transportes públicos, em equipamentos urbanos e em serviços públicos em geral (MARICATO, 2011).

Dessa forma, essa nova ética social politiza a discussão sobre a cidade e formula um discurso e uma plataforma política dos movimentos sociais urbanos, em que o acesso à cidade deve ser um direito a todos os seus moradores e não uma restrição a apenas alguns, ou aos mais ricos.

A bandeira da reforma urbana se consolida não somente na perspectiva da articulação e unificação dos movimentos sociais por meio de uma plataforma urbana que ultrapassa as questões locais e abrange as questões nacionais, mas tam-

bém na crítica da desigualdade espacial, da cidade dual. Com isso, surge no país algo inédito: um projeto que reivindicava uma nova cidade, propondo, ainda, a quebra dos privilégios de acesso à cidade e seus espaços. Resta configurada, assim, uma politização que vai além da questão urbana porque se estende para o âmbito da justiça social e da igualdade.

Essa nova concepção sobre a reforma urbana tem como cerne das discussões a questão da participação democrática na gestão das cidades, tão discriminada pela lógica excludente dos planos tecnocráticos dos anos 1960 e 1970, apoiados apenas em saberes técnicos, dos quais a população era considerada incapaz de saber, agir e decidir (MARICATO, 2011).

A principal bandeira da reforma urbana se consolida: o direito à cidade, caracterizado pela gestão democrática e participativa das cidades; pelo cumprimento da função social da cidade; pela garantia da justiça social e de condições dignas a todos os habitantes das cidades; pela subordinação da propriedade à função social; e pelas sanções aos proprietários nos casos de não cumprimento da função social (MARICATO, 2011).

Dentro das necessidades que sempre emergem na sociedade atual, o legislador brasileiro criou, para regulamentar essa questão, o Estatuto da Cidade, promulgado pelo Presidente da República, em 2002. No referido ordenamento, as imposições vão desde as cidades sustentáveis até a implementação de políticas urbanas que privilegiem o direito à mobilidade e acessibilidade do cidadão, incluindo a participação popular na gestão democrática da cidade. Nota-se aqui a inclusão de temas e discussões que permeiam o homem moderno, os quais devem fazer parte do cotidiano do legislador, do habitante e dos empresários desse núcleo social a que estes estão inseridos.

Destarte, objetivou o legislador permitir que o cidadão tenha, no sentido estrito da expressão, o direito à cidade, especialmente quando a norma constitucional estabelece que a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo, assim, o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988). E, da análise do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), denota-se que as funções sociais da cidade podem ser divididas em três categorias: urbanísticas, de cidadania e de gestão.

As denominadas funções urbanísticas são aquelas definidas e sistematizadas na Carta de Atenas: trabalho, habitação, recreação e circulação. Os termos recreação e circulação foram alterados, respectivamente, para lazer e mobilidade

urbana, visto que essa nova terminologia contempla a amplitude conceitual que os novos termos contêm.

As funções sociais de cidadania materializam os direitos sociais que estão elencados na Constituição Federal, no caput do artigo 6º, que são educação, saúde, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados. Apesar de serem estes os direitos que a Constituição reconhece como sociais, existem outros direitos, expressos em outros artigos constitucionais. Garantir o direito à mobilidade urbana e à acessibilidade, disponibilizá-lo a todos os moradores da cidade, sem nenhum tipo de exclusão, seja por falta de condições de acessibilidade física, econômico/financeira ou qualquer tipo de discriminação, através da universalização dos serviços, é a forma de o Poder Público implementar esta função social da cidade.

Por fim, o terceiro grupo, em que se elencam as funções de gestão pública, reflete as práticas urbanas comuns e esperadas pela população, dentre as quais podemos incluir a prestação de serviços públicos, a promoção do planejamento territorial, econômico e social, a preservação do patrimônio cultural e natural (histórico, artístico, cultural, paisagens naturais, sítios arqueológicos) e a sustentabilidade urbana, as quais devem ser igualmente oferecidas a todos os cidadãos. O planejamento territorial

Nota-se que o Brasil apresenta recursos jurídicos capazes de dar ao homem moderno subsídios para ter uma vida plena nos diferentes núcleos urbanos do país. Faz-se necessário, entretanto, perceber se a Administração Pública cumpre o que apregoa a Constituição Brasileira e o escopo de todas as leis derivadas da mesma. Percebe-se que o tema é bastante amplo, sendo necessária uma equipe multidisciplinar preparada para se apreender todo conhecimento que os diferentes núcleos urbanos expressam, da maneira mais sutil até a mais explícita.

Porém, a presente pesquisa interessa-se pela função social de mobilidade urbana e acessibilidade, estudo que requer a inclusão de mais uma função, qual seja, a promoção do planejamento territorial. E, para tanto, necessário se faz conhecer um pouco sobre o que vem a ser Mobilidade Urbana e Acessibilidade, de forma que, posteriormente, possamos averiguar como tal função está relacionada com o Direito à Cidade.

Segundo Pinheiro (1998), o que torna cada indivíduo único é a diferença, pois não existem duas pessoas iguais. Entretanto, mesmo diferentes, o princípio da igualdade torna-nos iguais. Só que o princípio da igualdade consiste, segundo Aris-

tóteles, em tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de sua desigualdade.

Por esse princípio, todas as pessoas – incluindo-se nesse rol as deficientes e aquelas que têm mobilidade reduzida – têm direito ao acesso à educação, à saúde, ao lazer, ao trabalho, à cidade. Assim, é preciso que o poder público tenha essa percepção quando das ações políticas, no sentido de inserir em seus planos de governo e plano de ação as diferentes necessidades, dos diferentes habitantes das cidades, e que perceba também que privar um indivíduo da mobilidade e acessibilidade é impedir a inserção social, comprometendo o desenvolvimento de uma vida saudável e de uma sociedade inclusiva, ou seja, é impedir o pleno exercício da cidadania.

Corroborando com essa afirmação, o artigo 5º da Constituição Federal estabelece, no inciso XV, que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. Por esse artigo, vê-se assegurada, a todos os cidadãos, o direito de ir e vir.

E o direito de ir e vir contempla, ainda, dois aspectos, objeto de recentes discussões: a mobilidade urbana e a acessibilidade.

Questão central na atualidade, a mobilidade urbana, segundo o Ministério das Cidades (2006), representa a capacidade das pessoas – indistintamente – de se locomoverem no meio urbano, com a finalidade de realizarem suas atividades, sejam ocupacionais, de lazer, ou o simples fato de ir e vir. É, ainda, um fenômeno que abrange diversos fatores e processos que, em conjunto, influenciam o modo de vida das populações e a própria forma das cidades (BRASIL, 2006).

Ainda segundo o Ministério das Cidades (2006), a mobilidade urbana é um atributo das cidades, referindo-se à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e de bens com a cidade.

A acessibilidade, por sua vez, segundo a Norma Técnica NRB 9050, é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização - com segurança e autonomia – de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos e elementos urbanos (ABNT, 2004). Complementando o conceito de acessibilidade, surge um novo elemento – a acessibilidade urbana, que pode ser entendida como a facilidade, em tempo, distância e custo, de se alcançar fisicamente os destinos desejados na cidade.

Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criada pelo Ministério das Cidades, a mobilidade urbana pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma efetiva, não gerando segregações espaciais e sendo socialmente inclusiva (BRASIL, 2006). Portanto, transporte e circulação são interligados, articulados.

Para que se cumpra com esse objetivo, é preciso que sejam observados alguns objetivos e prioridades, como o direito de viver a cidade, de usá-la, a consolidação da democracia, a promoção da cidadania e da inclusão social, a modernização regulatória e desenvolvimento institucional e o fortalecimento do poder local, muitas vezes imperceptíveis nas diferentes cidades brasileiras.

Assim sendo, se as necessidades de se deslocar estão intimamente ligadas ao cotidiano de todo cidadão, é importante que haja uma preocupação voltada para a garantia de que essa mobilidade aconteça de forma segura, eficiente, com acessibilidade universal e sustentável para todos (BRASIL, 2006).

Cumpre-nos, aqui, exibir os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade que, muitas vezes, acabam por se confundir e até mesmo se complementar.

Mobilidade urbana, em uma abordagem bem simples, pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano. Seu conceito diz respeito aos deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano, considerando tanto sua efetiva ocorrência, como sua facilidade e possibilidade de ocorrência. Interpreta-se a mobilidade pessoal como a capacidade que o indivíduo tem de se locomover de um local a outro. Porém, hoje existe uma complexidade urbana que permitiu a composição de um conceito que concebe a mobilidade como fenômeno multifacetado, com dimensões diferentes, em nível social, econômico e político, bem como as especificidades nas mais diversas esferas oferecidas pelo espaço urbano (Raia Jr, 2000). Percebe-se, assim, a necessidade do conhecimento, pelos gestores, das opções oferecidas pelas cidades, aos seus cidadãos, para que estes tenham mobilidade e acessibilidade a todos os espaços do urbano.

O Ministério das Cidades, por sua vez, ao desenvolver a Política Nacional de Mobilidade Urbana, definiu mobilidade urbana como um atributo associado às pessoas e bens, estando esta relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, em conformidade com as atividades nele desenvolvidas (BRASIL, 2006).

Segundo Raia Júnior (2000),

Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço (RAIA JÚNIOR, 2000, p. 43).

Para o autor, esses três elementos (população/infraestrutura/fluxos) determinam as características da mobilidade urbana (RAIA JR., 2000). Então, partindo da premissa de que o espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória – em razão do uso diferenciado da cidade - consequentemente ocasiona a desigualdade social e a espacial. “O espaço surge enquanto nível determinante que esclarece o vivido, na medida em que a sociedade o produz, e nesta condição apropria-se dele e domina-o” (CARLOS, 2004, p. 12).

Santos (1978, p. 149) reitera que, antes de qualquer coisa, a dinâmica do espaço lhe assegura

[...] a tendência a reproduzir a estrutura global que lhe deu origem, ao mesmo tempo em que se impõe a essa reprodução social como uma mediação indispensável que às vezes altera o objetivo inicial ou lhe imprime uma orientação particular (SANTOS, 1978, p. 149).

Nessa perspectiva, a concepção do espaço induz que sua dinâmica é intrínseca às relações sociais estabelecidas.

Então, o espaço urbano caracteriza-se como produto social em constante transformação, refletindo as características da sociedade capitalista, em que se predomina o acesso desigual ao espaço, a segregação socioespacial, o conflito de interesses por parte dos agentes sociais. Nota-se, portanto, que apesar de o espaço ser entendido de modo adequado e que este “evolui” no sentido de que recebe as alterações que a sociedade necessita devido ao seu grau de evolução social, as questões relativas àqueles com necessidades especiais só serão garantidas se a sociedade onde estes se inserem reconhecer sua existência bem como a necessidade de alteração no espaço para que esses indivíduos possam exercer plenamente sua cidadania. Assim, faz-se necessário conceituar mobilidade como “habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas” (VASCONCELOS, 1996, p. 78).

Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana,

é um atributo associado às pessoas e aos bens, correspondendo às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamentos, consideradas as dimensões

do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (BRASIL, 2004).

A mobilidade urbana é uma função urbanística da cidade. Tão importante quanto ela é a acessibilidade, que está intimamente ligada ao conceito de mobilidade.

Villaça (2001) apregoa que os diferentes pontos do espaço urbano apresentam diferentes tipos de acessibilidade a todo o conjunto da cidade, o que quer dizer que a acessibilidade à cidade, por parte do indivíduo, é diferente, estando sujeita tanto ao poder aquisitivo quanto à possibilidade de acesso à cidade, partindo do local onde mora.

Nesse sentido, a cidade dá-nos a ideia de pluralidade – de pessoas e objetos. Esta pluralidade tem que garantir o direito fundamental de ir e vir, que está consubstanciado na acessibilidade, cujo conceito, ao longo do tempo, vem sendo discutido e desenvolvido. É importante que se perceba que o direito deve ser garantido a todos os cidadãos, indistintamente.

Assim, é importante perceber a acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos e elementos urbanos, conforme apregoa NBR-9050 (ABNT, 2004).

É possível conceber a acessibilidade fazendo uma relação do cidadão com os elementos urbanos, conceituando-a como a facilidade com que cada pessoa, em um determinado ponto, consegue ter acesso, via locomoção, a todos os outros lugares em uma determinada área, considerando as variações de atividades e o custo percebido para atingi-lo.

A acessibilidade é, assim, um elemento fundamental para se estabelecer uma relação saudável entre os habitantes da cidade e os equipamentos urbanos, garantindo-lhes exercer seus direitos e deveres de habitar, circular, viver a cidade, através de locomoção própria e de maneira autônoma, utilizando como recurso toda a rede de circulação de maneira fácil, segura e objetiva, através de uma perspectiva de interação dos diferentes elementos da cidade (Raia Jr, 2000).

Percebe-se, assim, que o tema não se esgota aqui e que inúmeros autores/pesquisadores deverão se debruçar sobre esse tema, no sentido de se estabelecerem critérios/normas para que os cidadãos brasileiros possam exercer plenamente sua cidadania, sem que haja a necessidade de se recorrer a ações judiciais. Além disso, é premente que se apresentem, de modo claro e simples, aos homens públicos, nas diferentes cidades brasileiras, as relações de mobilidade e acessibilidade

existentes no Brasil, para que, assim, as políticas públicas sejam eficientes e que atendam às diferentes necessidades, concebidas e implementadas, evitando assim a necessidade recorrente de se apelar para a justiça. Outro ponto importante diz respeito à necessidade de alertar o cidadão de que existem necessidades que são adquiridas com a idade, e que, muitas vezes, pela falta de se aperceber destas, o poder público e o cidadão desconsideram-nas.

Nesse sentido, a presente pesquisa pretende elencar e avaliar a mobilidade e a acessibilidade nas cidades, de forma que os cidadãos – com ou sem deficiências – possam, efetivamente, fazer uso do Direito à cidade.

2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS À MOBILIDADE URBANA E À ACESSIBILIDADE

No item anterior, deu-se ênfase à conceituação de acessibilidade e mobilidade urbana. A preocupação em explorar tal assunto reside no fato de que, hoje, a mobilidade urbana e a acessibilidade são dois itens que interferem no efetivo exercício do direito à cidade, objeto de nossa pesquisa.

E, ao se discorrer sobre a acessibilidade e mobilidade urbana, vemo-nos impelidos a citar as políticas públicas que permeiam esses conceitos, aqui explorados. Primeiramente, é preciso destacar que, ao contrário do que muitos pensam, as políticas públicas não dizem respeito apenas à ação exclusiva do Estado. Políticas públicas, segundo Pereira (2008, p. 94), tratam da

ação pública, na qual, além do Estado, a sociedade se faz presente, ganhando representatividade, poder de decisão e condições de exercer o controle sobre a sua própria reprodução sobre os atos e decisões do governo (PEREIRA, 2008, p. 94).

Pereira (2008) defende que as políticas públicas objetivam concretizar os direitos sociais, que se orientam pelo princípio da igualdade. Neste diapasão, pode-se, com base no autor, afirmar que a identificação das políticas públicas com esses direitos reside no fato de eles terem como perspectiva a equidade, a justiça social e a possibilidade de a sociedade cobrar do Estado atitudes positivas, visando à transformação da realidade. Assim, vê-se que o legislador constituinte, ao inserir a política urbana na Constituição, teve a preocupação de ver garantida a função social da cidade e o bem-estar de seus habitantes.

Nas últimas décadas, surgiram sujeitos titulares de direitos até então desconhecidos – pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, dentre outros –

fazendo com que os direitos sociais se multipliquem e se especializem. Nesse sentido, as políticas públicas buscam atender a esses segmentos – historicamente tratados como pessoas passíveis de atos de caridade e assistencialistas, não como sujeitos de direitos – “concretizando os direitos sociais declarados e garantidos na legislação, bem como a concretização da cidadania” (GUEIROS, 1991, p. 26).

Dentre as políticas públicas voltadas aos portadores de deficiência ou com mobilidade física reduzida, por exemplo, podemos dizer que o marco legal encontra-se consubstanciado na Constituição Federal de 1988 que, em diversos artigos, fez referência às pessoas com deficiência. Isso sem falar no artigo 5º, segundo o qual “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]” (BRASIL, 1988).

Então, analisando as políticas públicas existentes, especificamente aquelas que privilegiam a acessibilidade e a mobilidade urbana, verifica-se que merecem destaque as políticas urbanas, que são aquelas voltadas – especificamente - para os processos de produção, reprodução, transformação e apropriação do ambiente construído, incluindo as infraestruturas físicas, os equipamentos e serviços urbanos, sua localização relativa no território e as práticas sociais, que são articulados entre si e dos quais as políticas públicas não podem ser separadas.

Depreende-se, da análise das políticas urbanas, que, embora a dimensão espacial representada principalmente pela abrangência da escala de atuação seja um aspecto importante de toda política pública, as políticas urbanas distinguem-se pelo fato de seus efeitos provocarem transformações na estruturação do ambiente construído.

A política urbana brasileira encontra-se preceituada na Constituição Federal, no Capítulo II do Título VII, que versa sobre a Ordem Econômica e Financeira, especificamente nos artigos 182 e 183, que assim determinam:

Art. 182 – A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183 - Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º - Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º - Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

A inserção de artigos contemplando a política urbana dá-se em razão de que, em nosso país, é comum vermos cidades crescendo de maneira abrupta, legal ou ilegalmente, implicando, então, a necessidade de que exista um planejamento urbano aplicável, com vistas a garantir não só a dignidade humana, mas, também, o respeito pelo meio ambiente (REZENDE, 2004), sendo necessárias, assim, leis complementares em municípios específicos, os quais devem ter um conhecimento acerca das necessidades dos cidadãos para elaborar e executar as leis necessárias pela característica local, leis estas muitas vezes não plenamente atendidas pela nossa Carta Magna.

Porém, conforme dispositivo constitucional, exigia-se que fosse editada uma lei federal, que regulamentasse e definisse as diretrizes gerais a serem utilizadas pelos municípios para organizar o desenvolvimento sustentável da cidade, cumprindo, assim, o preceituado no artigo 182 da Carta Magna brasileira. Mas por que exigir que a legislação fosse editada pela União? Simplesmente porque as cidades são resultantes da evolução das sociedades que nelas habitam, sendo únicas, com características singulares que as representam, pois cada população produz e transforma o espaço onde vive de uma determinada forma e era preciso, pois, que a União editasse tal lei, de forma que os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade imperassem e, sobretudo, para que não houvesse discrepâncias ou medidas muito divergentes, nas estruturas gerais, de uma cidade brasileira para outra. Isso reforça a tese de que a apropriação do espaço urbano deve ocorrer de modo que propor-

cione aos habitantes a vida em sociedade; para tanto, conforme Castrogiovani (2001), os gestores das cidades têm no planejamento urbano um instrumento de ordenamento e organização do espaço, visando à melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos.

Assim, em 2001, após mais de dez anos de tramitação no Congresso Nacional, foi promulgada a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, que regulamenta a Política Urbana Constitucional e estabelece normas de ordem pública e interesse social para regular o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (pois o meio ambiente não envolve apenas aspectos naturais, mas também o ambiente construído pelo homem) (BRASIL, 2001).

Este instrumento legal, segundo Mukai (2001), destinado ao direito urbanístico e ao direito ambiental, assegurou que, quando da execução de qualquer política urbana, devem prevalecer os interesses coletivos em detrimento dos interesses exclusivamente individuais, de forma que o conforto e a comodidade dos cidadãos, a segurança e a harmonia ambiental prevaleçam nas cidades (REZENDE, 2004). É possível afirmar que o Estatuto da Cidade é o principal objeto da política urbana nacional, pois traz no corpo da lei instrumentos importantes que visam a maior participação popular na organização do espaço citadino, tais como estudo de impacto de vizinhança, elaboração de planos diretores e orçamentos municipais, além de definir a função social da propriedade em conjunto com a população, bem como avaliar os espaços públicos e coletivos, com vistas ao atendimento adequado de todos os usuários dos mesmos.

O Estatuto da Cidade reúne importantes instrumentos urbanísticos; esses instrumentos garantem o Plano Diretor, o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, reforçando, destarte, a ideia de cidade para todos.

O Estatuto da Cidade foi uma grande conquista e sinal de novos tempos na construção de cidades mais justas. É inegável a dificuldade imposta pela cidade, especialmente as grandes e médias, no que tange à sua apreensão para fins de análise, planejamento e gestão. No entanto, tal ordenamento só atingirá sua plenitude quando alcançar a integração das políticas municipais, como as de transporte, habitação, planejamento urbano, meio ambiente, saúde, educação, saneamento, patrimônio histórico e arquitetônico, essenciais à efetivação da gestão democrática. Daí porque o Estatuto da Cidade dá maior ênfase ao Plano Diretor, pois o considera como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

O Plano Diretor pode ser definido como um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano, partindo de uma leitura da cidade real, envolvendo temas e questões relativos aos aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais, que embasa a formulação de hipóteses realistas sobre as opções de desenvolvimento e modelos de territorialização. O objetivo do Plano Diretor não é resolver todos os problemas da cidade, mas sim ser um instrumento para a definição de uma estratégia para a intervenção imediata, estabelecendo poucos e claros princípios de ação para o conjunto dos agentes envolvidos na construção da cidade, servindo, também, de base para a gestão pactuada da cidade (SENADO, 2005, p. 40)

Assim, Rezende (2004) comenta que, nesse sentido, a política urbana deve administrar os interesses e os conflitos da população, atendendo todos os seus habitantes e, ainda, resguardando e preservando o equilíbrio ambiental para as gerações presentes e futuras, mesmo com o desenvolvimento e crescimento sustentáveis das cidades.

Assim, denota-se que os municípios precisam de um instrumento para que o Estatuto da Cidade seja efetivamente implantado. Esse instrumento é o Plano Diretor, cuja elaboração é obrigatória para cidades com mais de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas e áreas de especial interesse turístico, em que o Poder Público municipal queira determinar, ao proprietário do solo urbano não edificado, a promoção do seu adequado aproveitamento ou a sua inserção na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental regional ou nacional, conforme o artigo 182 da Constituição Federal e Lei nº 10.257/2001 (REZENDE, 2004).

Para que a Administração Pública intervenha no crescimento e ordenamento das cidades, direcionando o desenvolvimento do espaço de maneira mais equilibrada, socialmente falando, e com maior harmonia com o meio ambiente, é preciso que esteja com os olhos voltados ao Plano Diretor, que tem por objetivo “compreender a realidade do espaço urbano em suas diversas abrangências: social, econômica, ambiental, política e cultural, de modo a criar alternativas de desenvolvimento com base na potencialidade de cada área da cidade” (BRASIL, 2001).

Os planejadores urbanos devem, dentre outras coisas, ter percepção do espaço urbano, das necessidades dos cidadãos que fazem uso desses espaços, para assim proporem ações que mobilizem a participação social plena e diversa, tendo no Plano Diretor uma ferramenta entendida como um espaço de debate, de construção coletiva do espaço urbano, para que, assim, possam promover a melhoria da qualidade de vida da comunidade, de modo a ordenar o espaço urbano na integração entre o trabalho, o lazer, mobilidade e acessibilidade, moradia e, ao mesmo

tempo, promovendo o desenvolvimento econômico por meio de estratégias que atraiam novos setores produtivos. Assim, o Plano diretor se configurará como uma ferramenta de orientação para formulação das políticas públicas de modo a indicar princípios e regras formuladas por meio de um debate entre os atores sociais que definirão como se dará o desenvolvimento do espaço urbano que fazem parte.

O Estatuto da Cidade reúne importantes instrumentos urbanísticos; esses instrumentos garantem o Plano Diretor, o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, reforçando, destarte, a ideia de cidade para todos.

O Estatuto da Cidade foi uma grande conquista e sinal de novos tempos na construção de cidades mais justas. Também é inegável a dificuldade imposta pela cidade, especialmente as grandes e médias, no que tange a sua apreensão para fins de análise, planejamento e gestão. No entanto, tal ordenamento só atingirá sua plenitude quando alcançar a integração das políticas municipais, como as de transporte, habitação, planejamento urbano, meio ambiente, saúde, educação, saneamento, patrimônio histórico e arquitetônico, essenciais à efetivação da gestão democrática. Daí porque o Estatuto da Cidade enfatiza o Plano Diretor, pois o considera como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. .

Do ponto de vista da mobilidade urbana e acessibilidade, as quais devem compor o Plano Diretor das cidades, a função social se traduz na produção de cidades acessíveis, democráticas, socialmente inclusivas e ambientalmente sustentáveis. Para isto, é fundamental que os padrões urbanísticos e os instrumentos da política urbana a serem estabelecidos nos Planos Diretores estejam focados também nas políticas de transporte e circulação, como recomenda a política nacional de mobilidade urbana, tema abordado no próximo tópico.

2.2 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

No Brasil, o marco legal sobre a acessibilidade e mobilidade urbana foi orientado por premissas – e experiências – internacionais. Em 1948, a Organização das Nações Unidas (ONU) apresentou a Declaração Universal dos Direitos Humanos, documento em que decreta que todos os homens são iguais, devendo ser respeitados seus direitos no atendimento de suas necessidades fundamentais, sendo esta uma regra para o equilíbrio dos direitos das pessoas com mobilidade reduzida. Complementando esta ação, a ONU, em 1971, apresentou a Declaração dos Direitos do Deficiente Mental e, em 1975, a Declaração dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiências.

A ONU declarou a década de 1980 como a Década das Nações Unidas para as Pessoas Portadoras de Deficiência. Foi nesta década, ainda, que no Brasil tornaram-se mais visíveis as questões inerentes à acessibilidade universal. Nesta década, merece destaque a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, que dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência, sua integração social, institui também a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público e define crimes contra o preconceito (BRASIL, 1989).

A partir do ano 2000, houve a elaboração de diversas leis e decretos que devem ser considerados quando se propõe uma discussão sobre a acessibilidade e mobilidade para pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida.

A busca dos movimentos sociais urbanos para construção de uma legislação adequada e que estabeleça o tratamento igual de todas as pessoas e o direito de usufruir à cidade, independentemente das suas deficiências ou dificuldades, culmina no final dos anos 1980, com a Constituição Federal de 1988, que já foi mencionada no presente trabalho.

As demais legislações de proteção às pessoas com deficiência seguem a mesma lógica da Constituição Federal de 1988 e são claras em fixar condições obrigatórias a serem desenvolvidas pelo poder público e pela sociedade para a integração dessas pessoas aos fenômenos vivenciados pela sociedade, através da construção de espaços e serviços acessíveis a elas, eliminando barreiras físicas e sociais.

Em 2000, o Governo Federal promulgou a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Para que tal finalidade seja cumprida, a referida lei propõe 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 de comunicação (BRASIL, 2000). Essa Lei trouxe elementos até então pouco observados quanto à questão da acessibilidade, sendo, assim, uma referência na legislação sobre o tema.

Com o advento de leis infraconstitucionais, o país necessitava de políticas públicas que fossem voltadas ao planejamento urbano. Com fulcro nessa necessidade e, também, pelas manifestações sociais, como já vimos, foi publicado o Estatuto da Cidade, que regulamentou a política urbana e a implantação de Planos Diretores nos municípios brasileiros, dentre outros. No entanto, ainda se fazia necessário

um instrumento que fosse voltado às questões da mobilidade urbana e da acessibilidade. Cria-se, então, o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.

Esse programa foi criado pelo Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) e seu lançamento deu-se em 02 de junho de 2004. Segundo a Cartilha Brasil Acessível (2006), o programa tem por objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a cumprirem suas prerrogativas e desenvolver ações que garantam acesso para as pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e à circulação em áreas públicas.

Temos, ainda, as normas técnicas voltadas ao tema acessibilidade e mobilidade urbana. Normas técnicas são documentos que estabelecem padrões reguladores com o objetivo de garantir a qualidade de produtos industriais, a racionalização da produção e processos, o transporte e o consumo de bens, a segurança das pessoas e o estabelecimento de limites para a manutenção da qualidade ambiental. É a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), único Foro Nacional de Normalização, que tem a atribuição de desenvolver essas ferramentas que contribuem para consolidar a base necessária ao desenvolvimento tecnológico e promovem o bem-estar dos cidadãos. No ano de 1985, a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT – disponibilizou para a sociedade a primeira edição da norma brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050.

A NBR 9050 – Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente - foi a primeira norma técnica brasileira sobre acessibilidade, tendo sido elaborada em 1985 com a participação de diversos profissionais de diferentes áreas, em conjunto com pessoas com deficiência. Segundo Calado (2006), a ABNT instalou uma Comissão de estudos, juntamente com o apoio e iniciativa do governo do Estado de São Paulo, em 1993, para ampliar o alcance e atualizar a NBR 9050, passando a ser nomeada, em 1994, como Acessibilidade de deficientes físicos às edificações e espaço, mobiliário e equipamentos urbanos, que passou por duas revisões, uma em 1994 e a última em 2004.

Em 2004, houve a substituição da referida norma, que passou a estabelecer critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade (ABNT, 2004). Para o estabelecimento desses critérios e parâmetros técnicos foram consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos, co-

mo: próteses, aparelhos de apoio, cadeiras de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistivos de audição ou qualquer outro que venha a complementar as necessidades individuais (CALADO, 2006).

Esta norma constitui instrumento de orientação técnica para que profissionais ligados à construção das cidades tenham amparo na tarefa de promover a acessibilidade universal nos espaços urbanos. Há outras normas de acessibilidade, inclusive as que tratam da acessibilidade nos sistemas de transportes coletivos.

Os avanços legais acontecidos nas legislações federais e nas normas técnicas implicam, necessariamente, a obrigação dos Estados e Municípios em desenvolverem legislações específicas para acessibilidade universal em leis e decretos complementares às suas constituições e leis orgânicas. A regulamentação dessas leis federais, a criação das leis e regulamentos estaduais e municipais e a constituição de normas técnicas vinculadas, que estabelecem as penalidades e a prática da fiscalização de seu cumprimento por parte de órgãos executivos e judiciários, favorecem o desenvolvimento de um programa de implantação da acessibilidade. Isso leva-nos ao entendimento de que os municípios, especificamente, têm papel muito importante no que tange à acessibilidade e à mobilidade urbana.

A diversidade e complexidade das cidades brasileiras, somadas às necessidades da sua população, o seu estágio cultural, social, econômico e tecnológico local, são fatores que definem o ritmo com que é conduzido o processo de planejamento para a implantação dos programas que buscam prover a acessibilidade universal nas vias e serviços públicos. As legislações e os programas das diferentes esferas de poder formam o marco regulatório legal necessário para gestão de uma infraestrutura e serviços públicos plenamente acessíveis.

2.3. ACESSIBILIDADE: O PAPEL DOS MUNICÍPIOS

A Constituição Federal da República de 1988 consagrou o processo de descentralização fiscal, administrativa e política do Estado, instituiu os municípios como entes federados autônomos e estabeleceu no Brasil uma Federação Trina, cooperativa e solidária. O Governo Federal, como agente articulador e mediador da dinâmica federativa, é o órgão propositor e de apoio às políticas de promoção da acessibilidade ao espaço urbano, mas é no âmbito dos municípios que ocorre a tomada de decisão e as ações executivas dessas políticas. Nos dois casos as iniciativas para promoção da acessibilidade devem fazer parte do processo de planejamento e ordenamento do território, estando submetidas aos preceitos de sustentabilidade.

de urbana e ambiental, da função social da cidade e da propriedade urbana e da gestão democrática (CARTILHA BRASIL ACESSÍVEL, 2006).

No que diz respeito à situação dos municípios, é preciso considerar que, no Brasil, eles apresentam desigualdades espaciais gritantes, resultantes das condições socioculturais da população, das políticas econômicas e dos aspectos físicos e regionais. Feijó (2003) explica que, neste cenário de crescimento espontâneo das cidades brasileiras, vê-se propiciado o surgimento de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, além das sociais ou invisíveis, dificultando a mobilidade e a acessibilidade, principalmente das pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida.

Segundo Bahia et al (1998),

As barreiras arquitetônicas e urbanísticas são, por vezes, resultantes da paisagem geográfica, vocação natural, origem de implantação das cidades e heranças culturais. Daí porque o acesso aos elementos que compõem o ambiente espacial é fator a ser trabalhado no processo de planejamento das cidades. [...] O estudo para a eliminação das barreiras para a acessibilidade, que não se restringe somente ao meio físico, mas envolve todo um contexto das atividades cotidianas de uma pessoa, é de grande importância para se ter uma cidade mais justa e inclusiva (BAHIA, 1998, p. 43).

O Poder Público Municipal precisa desempenhar efetivamente seu papel e tratar os temas ligados às questões de acessibilidade no seu sentido mais amplo, complementando o que preceituam as legislações federais e estaduais, através de sua legislação urbanística, como o plano diretor urbano, que abarca, dentre outras leis, o código de obras e edificações e a lei de uso e ocupação do solo.

Rezende (2004, p. 45) assim se manifesta sobre o assunto:

O poder público existe exatamente para mediar os interesses e desejos individuais e garantir o equilíbrio de que se fala: é o poder estatal que irá refrear a cupidez, evitar e punir a violência e o esbulho e assegurar que todo e qualquer membro daquela comunidade humana tenha assegurado um grupo de direitos fundamentais independentemente de sua posição na escala social e econômica. Essa é a base do estado respeitador de direitos fundamentais das pessoas, como se conhece desde o século dezenove (REZENDE, 2004, p. 45).

Neste sentido, denota-se que os municípios precisam trabalhar a acessibilidade, no sentido mais amplo, como a prestação de um serviço essencial, uma atividade corrente, com previsão continuada de recursos para investimento em intervenções e capacitação de seus quadros, incluindo, além do corpo técnico, os operadores das atividades de fiscalização e de execução direta das obras e serviços.

Prever a acessibilidade física, segundo Bahia (1998), constitui uma estratégia para a promoção dos direitos das pessoas com deficiência física ou com mobi-

lidade reduzida, propiciando o estabelecimento da cidadania dessas pessoas no território.

Já foi apresentada a definição de plano diretor - conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano – e sua importância, na política urbana, para que a cidade exerça sua função social. Pode-se, então, dizer, que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

A acessibilidade nos espaços urbanos e edificações de uso público ou de uso coletivo devem ser garantidas. O Plano Diretor Municipal, com as legislações específicas, constitui um conjunto de instrumentos municipais que complementa a legislação federal, em especial aquela que versa sobre mobilidade urbana e acessibilidade. Assim, incluir o conceito de acessibilidade nestes instrumentos é fundamental para a construção da cidade acessível. O governo local tem responsabilidades, regras e prazos estabelecidos na legislação para isso, dentre as quais podem ser elencadas a implantação de sistemas de mobilidade urbana acessíveis, contemplando a infraestrutura e serviços de transporte coletivo com utilização do conceito do desenho universal.

É, pois, na cidade que se desenrolam as lutas internas e a resolução dos conflitos, inclusive da democratização do uso dos espaços. O planejamento urbano, intrinsecamente ligado à sua operacionalização, é uma forma que se apresenta para a modificação desta situação real de exclusão social que atualmente predomina nos municípios brasileiros. Não se tenta, aqui, defender a tese de que as cidades devem ter uma forma apenas; objetiva-se, na verdade, mostrar que a forma, por si só, não deve segregar os cidadãos.

Assim sendo, a produção – ou reprodução – da cidade, conforme Maricato (2000), deve estar direcionada ao convívio e inter-relação de todos os cidadãos, incluindo, aí, aqueles portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, não apenas na teoria, mas, especialmente, na operacionalização da cidade. Essa produção deve ser contemplada, então, nas políticas de planejamento urbano, pois muitas cidades brasileiras, de tamanhos diferentes, apresentam espaços mal concebidos e inadequados para a locomoção – mobilidade e acessibilidade – das pessoas com deficiência física e com mobilidade reduzida, configurando a segregação socioespacial.

A circulação pelo território só será igual para seus cidadãos se os espaços que o compõem forem inclusivos, ou seja, estiverem na concepção de desenho universal com rota acessível, para que também as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida tenham o direito de experienciar este espaço (COHEN, 2006).

Pereira (2008), então, ao fazer uma alusão ao planejamento urbano, diz que este busca ser um processo de orientação e controle do desenvolvimento e da transformação do território. Segundo a autora, o controle deve ser realizado pelo poder público com o objetivo de promover o bem estar dos cidadãos e o desenvolvimento da sociedade no seu conjunto. Mas, na realidade, não é isso que acontece. Conforme diz a autora, “as decisões de maior importância para o desenvolvimento e para a transformação do território têm-se processado à margem do planejamento, pouco influenciadas pelos poderes públicos e na ignorância dos cidadãos em geral” (PEREIRA, 2008, p. 48).

As políticas urbanas do município devem estar voltadas, no planejamento urbano, para o efetivo exercício do direito à cidade. Assim, quando dirigidas à acessibilidade, deve-se entender que esta é a oportunidade que um indivíduo tem de participar e alcançar facilmente um determinado destino ou atividade, e poder usufruí-lo. Assim sendo, os meios de transportes, os espaços físicos urbanos, as edificações públicas e seus mobiliários devem ser adaptados às necessidades de todos os cidadãos, garantindo, irrestritamente, acesso a todos os espaços, sejam eles públicos ou não, pois constitui condição primária para inclusão das pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida.

Feitas as devidas considerações sobre mobilidade urbana e acessibilidade, bem como uma explanação sobre as políticas públicas que tratam sobre o assunto, o Capítulo III mostrará a questão da mobilidade urbana e da acessibilidade em Jataí, Goiás, mais especificamente na Avenida Goiás, situada na área central do município.

CAPÍTULO III

MOBILIDADE URBANA E ACESSILIDADE EM JATAÍ, GOIÁS

3.1 CARACTERIZANDO A ÁREA DE PESQUISA

Por ser a cidade o espaço onde vive a maior parte da população mundial – e brasileira -, seu estudo torna-se cada vez mais necessário. Isso ocorre porque a dinâmica interna de cada cidade, sua estrutura, função, forma, seus processos de ocupação socioespacial e os problemas de gestão se constituem em um amplo campo para as pesquisas que são voltadas ao estudo do urbano.

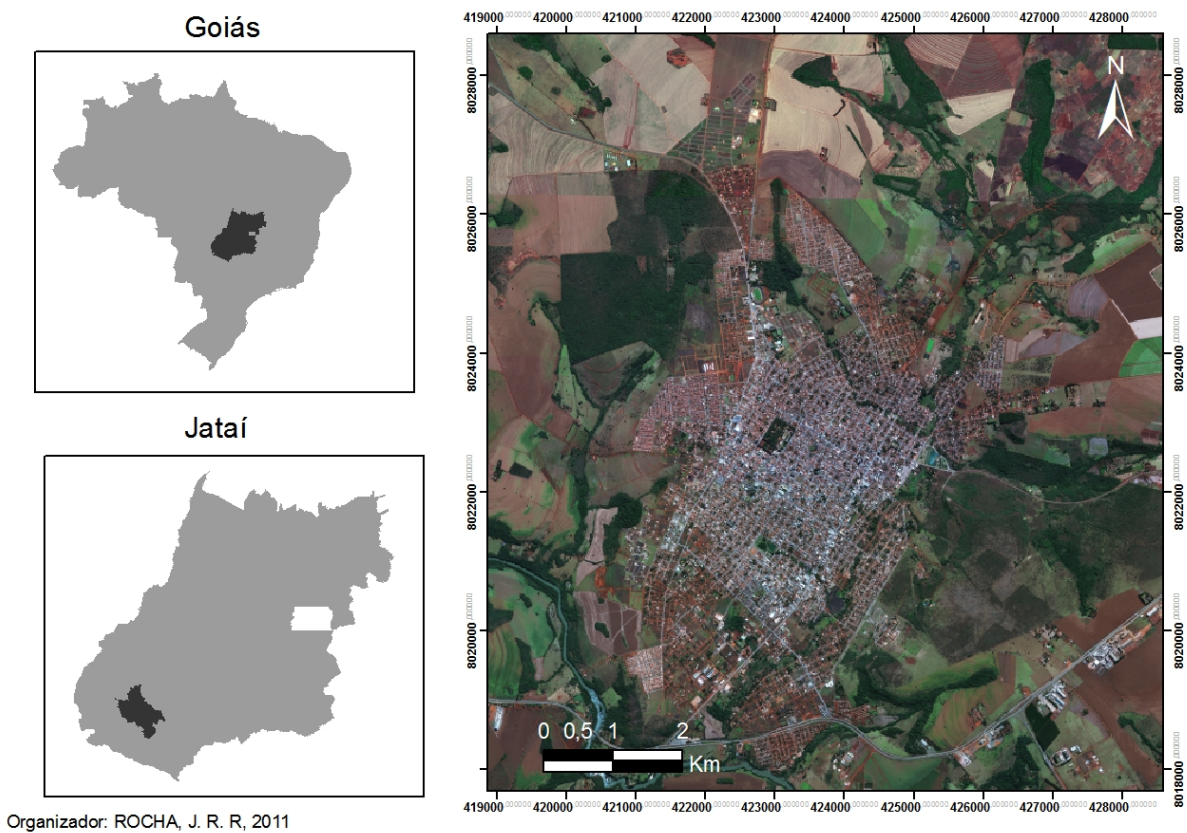
Com uma população estimada de 88.048 habitantes, Jataí (foto 01) situa-se no sudoeste de Goiás, a 327 km da capital estadual, Goiânia, 535 km da capital federal, Brasília e a 934 km da cidade de São Paulo. Suas coordenadas geográficas são: latitude: 17° 52' 53"S, longitude: 51° 42' 52"W, localizada na Mesorregião Sul de Goiás, Microrregião Sudoeste Goiano (figura 02):

Foto 01 – Foto panorâmica de Jataí (parcial)



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Figura 02 – Imagem de satélite do município de Jataí



Organizador: ROCHA, J. R. R, 2011

Cada cidade tem suas características próprias, resultantes do processo de formação e ocupação socioespacial. Dentre essas características, encontram-se aquelas que podem classificar as cidades em pequenas, médias, grandes, metrópoles.

Segundo Amorim Filho e Serra (2001), as cidades médias são valorizadas pela oferta de emprego, pela existência de infraestrutura básica, pelas oportunidades de acesso à informação, pelos melhores recursos educacionais. Em outras palavras, nas cidades médias existem bens e serviços essenciais ao progresso socioeconômico de seus habitantes.

Sob essa concepção, Jataí, atualmente, configura-se como cidade média, pois reúne diversas condições que definem sua importância econômica, política, educacional, cultural e socioambiental. Além disso, considerando seu nível de desenvolvimento econômico atual, Jataí mantém relações com centros maiores e também com cidades menores. Conforme Amorim Filho e Rigotti (2007, p. 10),

é essa função de ligação entre o espaço rural e as pequenas cidades da microrregião, e entre centros urbanos mais importantes que constituem a própria essência dessa noção de cidade média (AMORIM FILHO e RIGOTTI, 2007, p. 10).

Jataí apresenta inúmeras qualidades que despertam o interesse de pessoas que querem investir na economia local, estudantes, turistas e pessoas que buscam um lugar no mercado de trabalho.

O agronegócio do município tem grande expressividade em nível nacional, devido ao uso de tecnologia de ponta. O seu potencial agrícola é ampliado a cada ano, sendo detentor da maior produtividade por hectare/ano plantado, da maior produção de milho e o oitavo maior produtor de soja do país. A bovinocultura de corte e leiteira tem no aprimoramento genético sua maior expressão, sem nada dever a outros estados nessa área.

Além do agronegócio, a partir do ano de 2000, o turismo também passou a ser explorado em Jataí. A exploração por esse novo setor econômico, em Jataí, dá-se por vários motivos, a saber:

a) águas termais - que podem ser usufruídas no Thermas Park Jataí (fotos 02, 03 e 04), administrado pela Comtat (Companhia Municipal de Turismo e Águas Termais), um órgão do município, e no Hotel Thermas Bonsucesso (fotos 05, 06 e 07), que é administrado por particulares:

Foto 02 – Clube recreativo de águas termais Thermas Park Jataí



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 03 – Clube recreativo de águas termais Thermas Parque Jataí



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 04 – Clube recreativo de águas termais Thermas Parque Jataí



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 05 – Hotel Thermas Bonsucesso



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 06 – Hotel Thermas Bonsucesso



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 07 – Vista aérea do Hotel Thermas Bonsucesso



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

b) museus – em Jataí, existem quatro museus: Museu de Arte Contemporânea (foto 08), Memorial JK (foto 09), Museu Histórico de Jataí “Francisco Honório de Campos” (fotos 10 e 11) e Centro Cultural “Basileu Toledo França”, que abriga a biblioteca municipal (foto 12):

Foto 08 – Museu de Arte Contemporânea



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 09 – Memorial JK



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 10 – Museu Histórico de Jataí “Francisco Honório de Campos”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 11 – Museu Histórico de Jataí “Francisco Honório de Campos”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 12 – Centro Cultural “Basileu Toledo França”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

c) **Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Domingos Cósia”** - construído pelo Poder Público Municipal (com verba do Governo Federal), o Centro de Cultura e Eventos objetiva atrair turistas que buscam o turismo cultural, sendo um local com cvcvcvvcvc (fotos 13, 14 e 15):

Foto 13 – Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Cósia”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 14 – Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Cósia”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 15 – Interior do Centro de Cultura e Eventos “D. Benedito Cósia”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

d) Polo Turístico “Vale do Paraíso” – complexo formado pelo Lago Bonsucesso e Clube Thermas Park Jataí, cujas atrações estão relacionadas aos esportes náuticos, torneios de pesca e camping (fotos 16, 17 e 18):

Foto 16 – Vista aérea do Polo Turístico “Vale do Paraíso”



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 17 – Orla do Lago Bonsucesso com Hotel Thermas Bonsucesso ao fundo



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 18 –Lago Bonsucesso



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

e) Parques ecológicos – Jataí tem três parques ecológicos: Parque Ecológico “Olavo Sérvulo de Lima”, conhecido como Parque Diacuy (foto 19, 20 e 21), Parque JK (foto 22, 23 e 24) e Parque Samuel Graham (foto 25), que são usados para prática de esportes e contemplação da natureza:

Foto 19 – Parque Ecológico Diacuy



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 20 – Parque Ecológico Diacuy



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 21 – Parque Ecológico Diacuy



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 22 – Parque JK



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 23 – Parque JK



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 24 – Parque JK à noite



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 25 – Parque Samuel Grahman



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

f) Belezas naturais – dentre as quais podemos incluir rios e cachoeiras, que oportunizam a prática de esportes de aventura (fotos 26, 27, 28 e 29):

Foto 26 – Rio Claro



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 27 – Rio Ariranha



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 28 – Cachoeira Córrego Lajeado



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 29 – Cachoeira Ponte de Pedra



GONÇALVES, A., 2009. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Jataí, sob o ponto de vista dos fluxos, das possibilidades de circulação de capital, bens e pessoas, encontra-se em uma localização estratégica. Essa localização estratégica, bem como o potencial do agronegócio, proporcionaram a implantação de três instituições de ensino superior públicas: a Universidade Federal de Goiás (UFG) (foto 30) , que oferece vinte e quatro cursos, o Instituto Federal de Goiás (IFG), que oferece quatro cursos superiores e três tecnólogos e uma unidade estadual de ensino superior – a Universidade Estadual de Goiás (UEG), que oferece, atualmente, dois cursos na modalidade de Tecnologia: Tecnologia de Alimentos e Tecnologia em Logística. Além dessas instituições, há no município faculdades particulares e centros profissionalizantes. Considerada um polo educacional, Jataí tem atraído estudantes de diversos locais, de diversas regiões, o que tem contribuído para a receita municipal e de seus cidadãos.

Foto 30 – Pórtico de entrada da Cidade Universitária “Prof. José Cruciano” – UFG / Campus Jataí



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Jataí possui ainda um comércio dinâmico e indústrias na área de confecção, produção de óleo e fertilizantes. No município, há a COMIGO e multinacionais (Louis Dreyfus, Bunge e Cargill), que recebem, armazenam e comercializam a produção agrícola. Há ainda uma unidade da Nestlé (Dairy Partners America), que faz o pré-condensamento do leite produzido na região e outros laticínios de pequeno porte que intermediam ao comércio do leite entre produtores e indústrias.

O município conta com um polo turístico, constituído de lagos, cachoeiras, hotéis fazenda, clubes, museus e um complexo de águas termais como o Thermas Beach Park e o Resort Bonsucesso.

O município de Jataí é considerado a capital de grãos de Goiás, tendo sido considerado na safra 2003/2004, 2005/2006 o maior produtor de milho e sorgo do Brasil e maior de soja de Goiás. É o maior produtor de grãos de Goiás e o quinto do Brasil com 1.164.913 toneladas colhidas em 2007. O município produz 1,08% de toda produção nacional de grãos e, por conta destes valores, em Jataí, a produtividade dos agricultores já superou a dos Estados Unidos.

Atualmente, cinco grandes usinas de álcool instalaram-se na cidade, configurando a região como um dos mais importantes polos sucroalcooleiro do país.

A cidade conta com a Regional da Polícia Civil, uma Delegacia da Mulher, um Batalhão da Polícia Militar (15º BPM), Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal, 3ª Companhia Independente Bombeiro Militar, uma unidade do Exército Brasileiro (41º BIMTz) e uma unidade da Polícia Técnico Científica.

Devido a essas características e sobretudo por ser uma cidade voltada para o agronegócio, turismo e educação, que demandam um grande número de pessoas que usam a cidade, a mobilidade urbana e a acessibilidade aos espaços devem ser pensadas não só para os habitantes de Jataí como também para aqueles que fazem uso da cidade de Jataí.

3.2 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO SETOR CENTRAL DE JATAÍ, GOIÁS

O objetivo da presente pesquisa é conhecer a mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, Goiás, e se há o efetivo exercício da cidade. O recorte espacial é a Avenida Goiás (avenida principal), localizada No setor central do município.

Segundo o Plano Diretor Urbano (JATAÍ, 2010), a área central encontra-se na Zona Estrutural,

na área onde se concentram predominantemente as atividades destinadas ao comércio e à prestação de serviços, e onde os demais usos são considerados complementares e acessórios a este espaço urbano. Caracteriza-se como Zona de média densidade demográfica de 100 a 500 hab./há (JATAÍ, 2003).

Primeira área urbana ocupada, a região localizada no setor central da cidade apresenta-se hoje como uma área consolidada em termos de comércio e serviço (SILVA, 2005), mas que “mantêm sua importância mais por seu processo histó-

rico de ocupação e pelos equipamentos nela instalados, do que pelas condições urbanas satisfatórias a um centro urbano contemporâneo” (SILVA, 2005, p. 86).

E, ao considerarmos a área central de Jataí, percebemos o quanto há por ser feito em relação à adoção de preceitos que contemplem o desenho universal, com o intuito de que sejam estabelecidos níveis aceitáveis de mobilidade e acessibilidade, muito embora, mobilidade e acessibilidade sejam dinâmicas, estando, portanto, sujeitas a mudanças em função da própria natureza do espaço urbano (PIRES, 2007).

O local pesquisado, objeto dessa pesquisa, foi a Avenida Goiás, no percurso compreendido entre a Avenida Rio Claro e a Rua Zeca Lopes, por ser um local em que há uma grande circulação de pessoas e mercadorias, além de ser um local com um número considerável de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, principalmente bancários.

Nesse local, verificou-se que a infraestrutura consolidada atende às demandas da população ali fixada (seja residindo ou trabalhando), contando com abastecimento de água, saneamento, energia elétrica, telefonia, coleta de lixo, pavimentação asfáltica e transporte urbano.

Verificou-se, também, a existência de área verde (Praça Tenente Diomar Menezes), que no ano de 2010 passou por reforma, sendo remodelada e que mantém preservada uma discreta arborização. Esse local, ao invés de ter um caráter contemplativo e integrador, serve como roteiro de passagem de grande parte das pessoas que transitam pelo centro comercial de Jataí (fotos 31 e 32).

Foto 31 – Praça Tenente Diomar Menezes



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 32 – Praça Tenente Diomar Menezes



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Poucas residências foram encontradas; aparecem em maior número os estabelecimentos de uso comercial e de prestação de serviços – como já mencionado – com variada oferta e grande afluência de pessoas.

A área, apesar de apresentar rugosidades, pouco tem da arquitetura histórica. Os prédios foram se modernizando com o passar do tempo, deixando poucas – ou nenhuma – características de anos passados (fotos 33 e 34). Essa modernização, porém, não levou em consideração os problemas relacionados à mobilidade urbana e acessibilidade, especificamente para pessoas deficientes ou com mobilidade física reduzida.

Foto 33 – Fonte Luminosa e Igreja Nossa Sra. Do Rosário (Praça da Matriz)



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Foto 34 - Coreto da Praça da Matriz



GONÇALVES, A., 2010. Disponível em www.jatai.go.gov.br.

Tão importante quanto analisar um determinado recorte espacial, através de observação e visitas *in loco*, é saber como aqueles que usam esse espaço, suas opiniões e concepções.

O próximo tópico tem por finalidade conhecer a mobilidade urbana e a acessibilidade através daqueles que circulam pela área objeto da pesquisa.

3.3 CONHECENDO A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE ATRAVÉS DAQUELES QUE CIRCULAM PELO SETOR CENTRAL

A presente pesquisa teve por objeto conhecer a mobilidade urbana e a acessibilidade em uma área de grande importância para a cidade de Jataí e, mais ainda, para os cidadãos. Assim, a premissa inicial foi averiguar como a área central de Jataí apresenta-se frente a esse binômio, sobretudo se os indivíduos que procuram os serviços e comércios ali instalados conseguem efetivamente ter resguardado o direito à cidade, principalmente os deficientes físicos e aqueles com mobilidade física reduzida.

Para tanto, foi preciso conhecer a realidade desses indivíduos, que são alvo de observações diretas, nas mais variadas situações de deslocamentos na área central, seja nas calçadas, seja no asfaltamento ou, ainda, no acesso aos estabelecimentos ali existentes. Nas primeiras observações, analisando a circulação naquela área, verificou-se que o número de deficientes físicos ou com mobilidade física reduzida era muito pequeno, o que implicou na mudança da amostragem para a pesquisa. Foram feitas, então, entrevistas com alguns usuários, pois, nas observações procedidas, verificou-se que, ao caminhar, são evidentes as dificuldades ao se locomover pela área comercial. Com as entrevistas, objetivou-se tornar a pesquisa mais abrangente, de forma que fosse evidenciado como se dá a mobilidade e a acessibilidade, considerando habilidades diferentes e formas diversas de apreensão do espaço urbano, visto que o espaço não pode ser entendido em uma única dimensão, delimitado exclusivamente pelos seus aspectos físicos e pontuais.

As entrevistas foram aplicadas a um deficiente físico (usuário de cadeira de roda), a um idoso, a uma mulher com mobilidade reduzida (uso provisório de muletas, em razão de um acidente de trânsito) e a três outras pessoas, sem nenhuma deficiência física ou mobilidade reduzida, que circulavam pela área estudada. As abordagens aconteceram em dias e horários diferentes, durante os meses de

outubro a dezembro de 2012. Ao total, foram 16 semanas de observação, cujas intervenções estão assim discriminadas:

- a) primeira semana - segunda, quarta e sexta-feira, no período das 8h às 9h;
- b) segunda semana - segunda, quarta e sexta-feira, no período das 13h às 14h;
- c) terceira semana - terça e quinta-feira, das 9h às 10h;
- d) quarta semana – terça e quinta-feira, das 14h às 15h;
- e) quinta semana – segunda, quarta e sexta-feira, no período das 10h às 11h;
- f) sexta semana - segunda, quarta e sexta-feira, no período das 15h às 16h;
- g) sétima semana - terça e quinta-feira, das 10h às 11h;
- h) oitava semana - terça e quinta-feira, das 16h às 17h;
- i) nona semana - segunda, quarta e sexta-feira, no período das 11h às 12h;
- j) décima semana - segunda, quarta e sexta-feira, no período das 17h às 18h;
- k) décima primeira semana - terça e quinta-feira, das 12h às 13h;
- l) décima segunda semana - terça e quinta-feira, das 18h às 19h;
- m) décima terceira semana – segunda a sexta, das 20h às 22h (período natalino, em que os estabelecimentos comerciais estão abertos à noite);
- n) décima quarta semana – sábado e domingo, das 09h às 11h;
- o) décima quinta semana – sábado e domingo, das 14 às 16h;
- p) décima sexta semana – domingo à sábado, com uma hora em cada período.

Os entrevistados foram abordados com uma conversa informal, ocasião em que lhes era informado que se tratava de uma pesquisa de mestrado e que se os mesmos se disponibilizavam a responder nossas perguntas. Com o aceite dos mesmos, procedia-se a leitura do termo de consentimento e assinatura do documento.

Por ser uma cidade de porte médio, em que se conhece muitas pessoas, a abordagem sempre foi tranquila. O povo do interior ainda não tem o receio dos moradores de grandes cidades. Há uma relação de confiança e de boa vontade.

Inclusive, verificou-se a satisfação dos entrevistados em contribuir com a pesquisa. O idoso, quando questionado sobre a participação, assim se manifestou:

Minha filha, você não sabe como é bom saber que ainda tem gente que se preocupa em conhecer minha opinião. Depois de certa idade, as pessoas mais novas pensam que sou um estrovo (sic) ou peça de museu. Mas eu sei muita coisa de Jataí, o que era isso lá nos anos 50 e o que isso virou (M.C.C., entrevistado 01).

Conhecer a cidade através da visão daqueles que a usam é muito importante para o pesquisador e para sua pesquisa. Cada indivíduo imprime um olhar sobre o espaço, sobre o lugar, sobre seu povo e seus costumes.

O primeiro entrevistado foi o idoso M.C.C, que tem 65 anos. Ele parou em frente à uma agência bancária, estacionando seu automóvel na vaga reservada para idosos. Durante a observação, verificou-se que, logo após estacionar, antes de descer de seu automóvel, ele afixou, por dentro do para-brisa dianteiro, um cartão. Ao descer de seu automóvel, foi feita a abordagem, em que se explicou o porquê de se falar com ele. Com a permissão para entrevistá-lo, a primeira pergunta foi em relação àquele cartão (apesar de haver um roteiro de entrevista, procurou-se fazê-la como uma conversa, de forma que outras informações não contempladas no roteiro fossem trazidas à pesquisa), ao que respondeu que “era uma exigência do pessoal do trânsito” (funcionários públicos municipais, lotados na Superintendência Municipal de Trânsito). O entrevistado disse que não bastava ter idade para ocupar aquela vaga, mas que era preciso comprovar isso e que, sem o cartão exposto, estaria sujeito à multa.

Esse entrevistado diz que a Av. Goiás mudou muito. Disse que até por volta de 1990, 1995, “não havia esse tumulto de gente não”. Para ele, naquela década, “o povo não vivia nessa correria louca”.

O idoso diz que “poderia usar o transporte coletivo, que tem até cartão de passe livre, mas é muito complicado”. Questionado sobre essa “complicação”, o entrevistado disse “não tenho paciência. Demora demais, às vezes o motorista não para, e nem sempre tem ônibus para onde preciso ir”. Por isso, ele prefere usar seu automóvel, que lhe permite melhor mobilidade.

Sobre as dificuldades para andar nas calçadas da Avenida Goiás, o entrevistado disse que não acha que tenha algo que lhe impeça de ir e vir; para ele, o mais difícil, é “esse monte de gente, esbarrando, sem nem pedir desculpas. Acabou a gentileza”. Mas, indagado se nada atrapalha, o mesmo disse que a ele não, que apesar de idoso, não tem problema algum, mas que já viu pessoas com dificuldade, “especialmente aquelas que estão em uma cadeira de rodas”.

Sobre usar a cidade, M.C.C. disse que se sente, sim, um usuário da cidade, completando que “em Jataí, eu estou em casa. Aqui nasci, aqui quero ser enterrado”.

O segundo entrevistado foi um deficiente físico, usuário de cadeira de rodas, W.S, de 34 anos, cuja deficiência advém de um tiro, durante uma briga. Esse entrevistado mostrou-se curioso, queria saber se a pesquisa ajudaria “a prefeitura” a olhar um pouco sobre eles, deficientes físicos. Disse que o fato de não haver uma associação de deficientes físicos na cidade faz com que sua voz não seja ouvida.

Apesar de estar em uma cadeira de roda, mostrou-se feliz, sagaz, com uma visão da Avenida Goiás diferente da visão do idoso. Esse entrevistado disse que para chegar ao centro da cidade (Setor Central), depende de seu irmão, que faz o papel de “motorista particular” (sic), pois, se for depender do transporte coletivo, “está ferrado” (sic). Segundo W.S, só um ônibus da frota da Viação Jataí tem elevador para cadeira de rodas. Esse ônibus não passa no setor em que mora e ele precisa se deslocar até o setor mais próximo. “Esse tempo que eu gasto para ir para outro setor, já venho direto para a Goiás”.

Sobre a acessibilidade na Avenida Goiás, W.S. assim se expressa:

Não é nada fácil. Eu ainda tenho meu irmão que me ajuda, porque, se fosse pra eu andar sozinho, na cadeira, não tinha jeito. O trânsito é coisa de louco. As calçadas, nem sempre têm rampa para acesso. O povo vive correndo, não tem olhos para quem precisa. Essas calçadas da Goiás estão horríveis, tem buracos, tem postes no meio, tem até parte sem nada, no chão. Não sei o que a prefeitura faz que não arruma logo isso! Sem falar que só o Banco do Brasil tem rampa para cadeirante. Ainda bem que minha aposentadoria eu recebo lá. Ufa! Além disso, esses comerciantes acham que os deficientes físicos não são consumidores. Você vai numa loja e como que entra? Bem na porta do comércio tem um degrau de 20 cm. Pera aí (sic), eu sou deficiente, não mendigo. Eu quero gastar o que recebo, comprar um perfume, uma roupa nova, tomar um lanche [...] As coisas não são fáceis não (W.S., entrevistado 02).

W. S. disse, ainda, que se sente excluído. Para ele, em Jataí, o deficiente físico “é invisível”. Sua deficiência, em sua opinião, impede que ele participe de festas, feiras. “Eu sei que a cidade existe, mas não para mim. Aqui, sou apenas mais um pobre coitado”.

A terceira entrevistada foi M.G.O, de 49 anos, que está com mobilidade reduzida, usando muletas, em razão de um acidente de trânsito em que teve a tíbia fraturada. Maria apresentava um pouco de pressa. Disse que precisava pegar o banco aberto para sacar um dinheiro e pagar umas contas, “pois essa minha amiga

está fazendo um favor para mim, pois não posso dirigir. Dependo da amizade dela para resolver até coisas pequenas”.

Na entrevista, M.G.O. disse que “só agora depois do acidente que passou a entender o problema de quem não anda”. Para ela, antes do ocorrido, andava pela Avenida Goiás como tantas outras pessoas, com pressa, sem olhar para quem está ao seu lado.

Disse, ainda, que nunca havia reparado como as calçadas da Avenida Goiás estão precisando ser reformadas. “Outro dia, minha muleta ficou presa na calçada, em um buraco. Quase caí”.

Mas, apesar da mobilidade reduzida, diz que se sente parte da cidade, que participa de um conselho municipal, “lugar em que minha opinião é ouvida”. Segundo ela,

o que precisa ser mudado é esse trânsito. O prefeito precisa fazer alguma coisa. Você vem na cidade e perde muito tempo procurando estacionamento, porque vaga é coisa rara. Criaram estacionamentos para motos, que tirou (sic) as vagas dos carros e essas “pragas” (sic) de motoqueiros estacionam em vagas de carro. É comum ver moto ocupando uma vaga em que caberia um carro (M.G.O., entrevistada 03).

Foram entrevistadas outras três pessoas, sem nenhuma deficiência física aparente (o que durante a entrevista foi confirmado). Essas pessoas mostraram, durante as entrevistas, insatisfação com duas coisas: o trânsito da Avenida Goiás e o transporte coletivo. Para M.F.B.C, 28 anos, dona de casa, “é um inferno vir na Avenida Goiás no horário de expediente bancário, pois não se acha vaga para estacionar e o fluxo de carros é intenso).

O entrevistado T.H.A.L., 25 anos, professor, disse que precisou adquirir uma motocicleta para “otimizar o tempo”, pois, com automóvel perdia muito tempo procurando uma vaga para estacionar.

O último entrevistado foi V.V.V., 22 anos, universitário, que não é de Jataí, mas que faz faculdade aqui desde 2011. Segundo ele,

quem tem carro, moto, reclama de barriga cheia. Quero ver você sair de casa às 6 e meia da manhã, chegar no ponto às 6 e 45, esperar o ônibus (que deveria passar às 6 e 50, mas ele passa às 7 e 10), para chegar na UFG da BR sem atraso. Isso é impossível. Como as aulas começam às 7 e 30, o ônibus vem lotado, parando em “tudo quanto é pote” (sic) e atrasando mais ainda a chegada. É um caos. Se a prefeitura não mudar o contrato de concessão da Viação Jataí, vai ser sempre assim. Está passando da hora de mudar isso. Jataí há muito tempo precisa de uma nova empresa de transporte coletivo” (V.V.V., entrevistado 06).

Como as entrevistas foram feitas em horário de expediente bancário, não foi possível delongá-las, o que impediu de trazer mais informações.

Feitas as considerações sobre o modo de ver a cidade por aqueles que a usa, passa-se, agora, à análise documental.

3.3.1 Levantamento Documental

Foi realizada a análise de documentos que estejam relacionados às questões de mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, Goiás. Esse levantamento documental teve como principais referências o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor Urbano. Para esse levantamento, foram feitas leituras de documentos oficiais, de mapas da cidade e de bibliografias referentes ao tema.

O plano diretor urbano é um instrumento que norteia o processo de planejamento municipal. Segundo Saboya (2007), o plano diretor pode ser entendido como um conjunto de leis e documentos que sintetizam e tornam públicos as políticas públicas municipais voltadas ao planejamento urbano, estabelecendo normas e diretrizes para que tais políticas sejam efetivamente implantadas e cumpridas.

No Estatuto das Cidades, plano diretor é “um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano” (BRASIL, 2002, p. 40).

O plano diretor, para Villaça (1999), é a representação da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, traduzida em um conjunto de propostas para o desenvolvimento socioeconômico e organização socioespacial futuros, aprovado através de lei municipal.

Carvalho (2011, p. 26), em relação ao plano diretor, assim se manifesta:

Através do estabelecimento de princípios, diretrizes e normas, o plano deve fornecer orientações para as ações que, de alguma maneira, influenciam no desenvolvimento urbano. Essas ações podem ser desde a abertura de uma nova avenida, até a construção de uma nova residência, ou a implantação de uma estação de tratamento de esgoto, ou a reurbanização de uma favela. Essas ações, no seu conjunto, definem o desenvolvimento da cidade, portanto, é necessário que elas sejam orientadas segundo uma estratégia mais ampla, para que todas possam trabalhar (na medida do possível) em conjunto na direção dos objetivos consensuados (CARVALHO, 2011, p. 26).

A Constituição Federal de 1988 trouxe em seu bojo o conceito de plano diretor, inserido no capítulo que versa sobre a política urbana. Porém, como dito an-

teriormente, só com o advento do Estatuto da Cidade, em 2001 – 13 anos após a promulgação da Carta Magna -, é que a política urbana foi regulamentada. No Estatuto da Cidade, ao contrário de outras, o plano diretor é o tema central da lei, cabendo aos municípios sua elaboração, regulamentação e aplicação.

Essa autonomia dada aos municípios para legislar sobre o planejamento urbano, deu-se em razão de que cada cidade tem características próprias, sendo que o (re)ordenamento socioespacial deve ser feito de maneira que a cidade cumpra com sua função social.

Para melhor conhecermos como se deu o processo de elaboração, aprovação e aplicação do Plano Diretor Urbano em Jataí, foi feita uma entrevista (apêndice 01) com o arquiteto e urbanista Dr. Rafael Alves Pinto Júnior, Chefe da Divisão de Planejamento Urbano da Prefeitura de Jataí. Nessa entrevista, buscou-se compreender como foi concebido o Plano Diretor Urbano de Jataí, quem o elaborou, quais leis o compõem, se a questão da mobilidade urbana e acessibilidade é contemplada, como se dá a regulamentação, como é o processo de fiscalização, e outras questões relativas à formação socioespacial e à política urbana.

A entrevista permitiu trazer à pesquisa informações relevantes.

Segundo o entrevistado, o primeiro Plano Diretor Urbano implantado em Jataí, nos moldes estabelecidos pela Constituição Federal, data de 1993, sendo atualizado em 1999, 2001, 2003, 2007 e 2010 (versão vigente). Hoje, ele é composto por cinco leis que têm por objetivo regulamentar e ordenar o crescimento e as atividades do município, quais sejam:

a) Lei de parcelamento do solo, que determina as dimensões mínimas de cada lote em suas diferentes atividades, a distribuição de áreas públicas e as dimensões das vias públicas;

b) Lei de zoneamento, que determina o que e onde se pode construir, em cada local;

c) Lei que dispõe sobre o Código de Posturas, que regulamenta as atividades e estabelece horários de funcionamento das diversas atividades econômicas desenvolvidas no município, bem como as diretrizes da conduta dos munícipes;

d) Lei que dispõe sobre o Código de Edificações, que regulamenta as formas e dimensões das edificações;

e) Lei do Plano Diretor, que determina os limites da área urbana, regulamenta a expansão urbana e rural e que regulamenta as quatro leis citadas anteriormente.

O Plano Diretor Urbano de Jataí foi elaborado pelo atual Chefe da Divisão de Planejamento Urbano do Município e que concedeu entrevista para a presente pesquisa. O entrevistado disse que a opção em não se contratar uma empresa especializada em elaboração de PDU³ foi a questão da singularidade e particularidades de cada município. Essas empresas, em tese, adaptam às necessidades do município em cima de modelos pré-fabricados, deixando, muitas vezes, de contemplar questões inerentes a cada cidade. Em razão de sua formação ser em Arquitetura e Urbanismo, o prefeito à época da elaboração da primeira versão do PDU de Jataí confiou a ele os trabalhos. Sobre a equipe que colaborou na elaboração, essa era composta por ele, por um Engenheiro Civil, que ocupava o cargo de Secretário Municipal de Obras e Urbanismo e pela Procuradora Geral do Município. A equipe buscou contemplar nas leis municipais que compõem o PDU a questão urbana do município, a questão da legalidade e, ainda, a demanda da sociedade jataiense, visto que houve participação popular.

No que tange às questões de inclusão, cidadania, mobilidade urbana e acessibilidade, o entrevistado afirmou que a política urbana do município de Jataí as contempla. No entanto, o PDU de Jataí trata apenas da questão da construção de calçadas, oferecendo, inclusive, no site da prefeitura (www.jatai.go.gov.br) arquivo que contém a planta baixa para os interessados fazerem download. Só que essa exigência de um novo modelo/padrão para as calçadas dá-se apenas para os novos imóveis. Os antigos ainda apresentam calçadas desniveladas, com obstáculos, que impede e/ou dificulta a plena acessibilidade.

Sobre a fiscalização, o entrevistado informou que o quadro de fiscais de obras e posturas não consegue atender satisfatoriamente a demanda. Em Jataí, cresceu vertiginosamente o número de novas construções e, apesar de haver a necessidade de aprovação do Departamento Técnico da Prefeitura, inclusive com emissão de CRPD⁴, que impede que CELG e SANEAGO façam as ligações de luz e água, ainda há algumas irregularidades que, conforme o caso, podem levar ao embargo da obra.

O entrevistado foi questionado sobre a efetividade do direito à cidade em Jataí, ao que o mesmo respondeu que acredita, sim, que há o direito à cidade, não em sua totalidade, mas que o direito de usar a cidade, seus espaços, opções de lazer, cultura e educação eles têm. As diretrizes municipais são voltadas ao cidadão (orçamento participativo, conselhos de classe, conselhos que gerem os fundos mu-

³ PDU – Sigla usada para designar Plano Diretor Urbano.

⁴ Crpd – Certidão de Regularidade junto ao Plano Diretor.

nicipais), de forma que suas necessidades sejam supridas, atendidas, sempre com vistas à qualidade de vida da população.

Em relação à acessibilidade e mobilidade urbana, o entrevistado concorda que esse é um grande desafio, especialmente no local objeto da pesquisa (Av. Goiás), visto que é um lugar antigo, com residências, que impede o município de fazer muitas intervenções (um calçadão, por exemplo). Até mesmo a exigência de se ter o Plano Municipal de Mobilidade Urbana ainda não foi atendida (a legislação exige isso para os municípios com mais de 20 mil habitantes), pois é um estudo que exige muito tempo, muito conhecimento das legislações brasileiras sobre o tema, previsão de verbas e, sobretudo, regulamentação. O entrevistado disse que espera que a presente pesquisa traga dados satisfatórios para que o processo de elaboração do plano seja iniciado.

O Plano Diretor Urbano de Jataí apresenta metas que, se alcançadas, promoverão a melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos e, conseqüentemente, um espaço mais justo, visto que nele estão previstos como objetivos

[...] garantir o equilíbrio entre o crescimento demográfico/econômico e a qualidade de vida e bem-estar da população na área urbana [...] bem como [...] assegurar as condições gerais para o desenvolvimento da produção, do comércio e dos serviços e, particularmente para a plena realização dos direitos dos cidadãos como o direito à saúde, à educação, ao saneamento básico, ao trabalho e à moradia, ao transporte coletivo, à segurança, à informação, ao lazer e à qualidade ambiental e à participação no planejamento (JATAÍ, 2001, p.1).

Daí sua importância na análise das questões relativas à mobilidade urbana e à acessibilidade.

3.3.2 Detalhando a Pesquisa de Campo

A pesquisa de campo – exploratória – foi desenvolvida em dois momentos: o primeiro constou de uma visita “*in loco*”, para reconhecimento técnico do espaço já delimitado, ocasião em que foram feitas observações sobre a circulação, calçadas, mobiliários urbanos, sinalização, dentre outros, fundamentadas na legislação que versa sobre planejamento urbano e acessibilidade e na Norma Técnica NBR-9050; o segundo constitui-se de entrevistas com usuários do Setor Central, em dias e horários previamente estabelecidos.

A vistoria técnica exigiu diversas visitas à área estudada para a coleta de dados, de forma que fosse possível elaborar um diagnóstico sobre o espaço delimitado para a pesquisa. Além da observação, foram usados mais dois recursos: material fotográfico, para registro das dificuldades e/ou facilidades de mobilidade urbana e acessibilidade e uma lista em que foram enumeradas as principais características que dizem respeito à mobilidade e à acessibilidade (anexos 1 e 2).

O acervo de imagens fotográficas foi ampliado a cada visita feita na área estudada. Objetivou-se, nessas visitas, uma observação de orientação, de forma que fosse permitido, ao caminhar na área, conhecer, sentir, ouvir, viver o espaço, tendo uma orientação espacial e reconhecendo seus atores.

Essas visitas, inicialmente, foram feitas em horários com menor movimento, visto que o objetivo era conhecer o espaço, fazer uma avaliação física da área, suas condições de acessibilidade. Caso contrário, se as visitas acontecessem em horário de intensa movimentação, o fluxo de usuários poderia impedir, nesse momento, a visualização de possíveis problemas.

A lista utilizada para a averiguação (anexo 1) aborda nove condições relacionadas às calçadas e passeios, abrangendo, ao todo, cem critérios essenciais à acessibilidade. Por esse levantamento, objetivou-se destacar as principais características que dizem respeito à acessibilidade e que podem interferir de maneira positiva ou negativa. Além de verificar se é ou não acessível, serviu para analisar a existência ou não do elemento citado, de forma a facilitar a visualização das características levantadas e que serviram de base para a pesquisa.

Os resultados obtidos através destas visitas e levantados no documento foram analisados à luz da NBR-9050 e legislação vigente.

Assim, foram analisadas a mobilidade urbana e a acessibilidade aos diferentes espaços, no sentido de proporcionar aos gestores do município condições de elaborarem políticas e ações governamentais, para oportunizar acesso aos diferentes ambientes do município, visto que, conforme o que disse em entrevista o Chefe da Divisão de Planejamento Urbano, Rafael A. Pinto Júnior, o município de Jataí ainda não elaborou o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, exigido para municípios com mais de 20 mil habitantes.

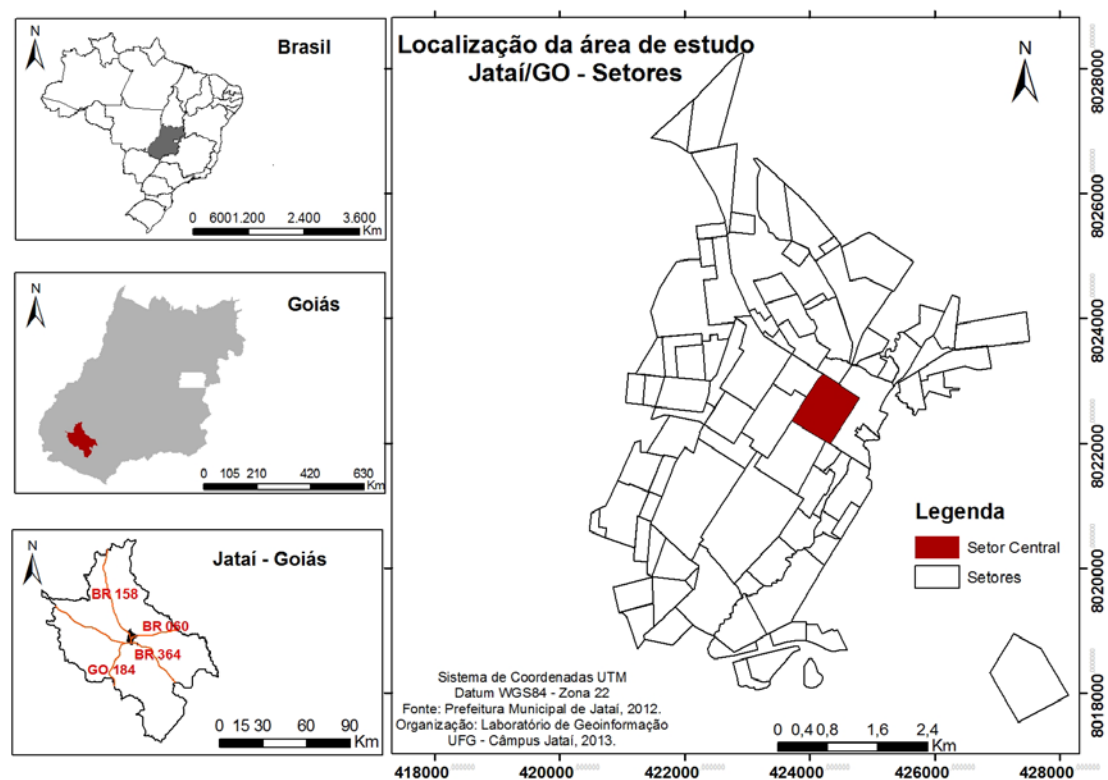
Para tanto, o foco da pesquisa foi uma análise quantitativa e qualitativa do acesso existente nos diferentes espaços que compõem o município de Jataí, e que são utilizados para o trabalho, estudo, lazer e prática de esportes. Assim, o presente trabalho pretende avaliar a mobilidade urbana e a acessibilidade da Avenida Goiás, situada no Setor Central de Jataí, aos diferentes tipos de necessidades especiais.

CAPÍTULO IV

ANALISANDO A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE NO SETOR CENTRAL DE JATAÍ

Como já mostrado, a área em estudo compreende um trecho com aproximadamente 700 metros ao longo da Avenida Goiás, no Setor Central de Jataí, Estado de Goiás, conforme ilustrado pelo mapa 01:

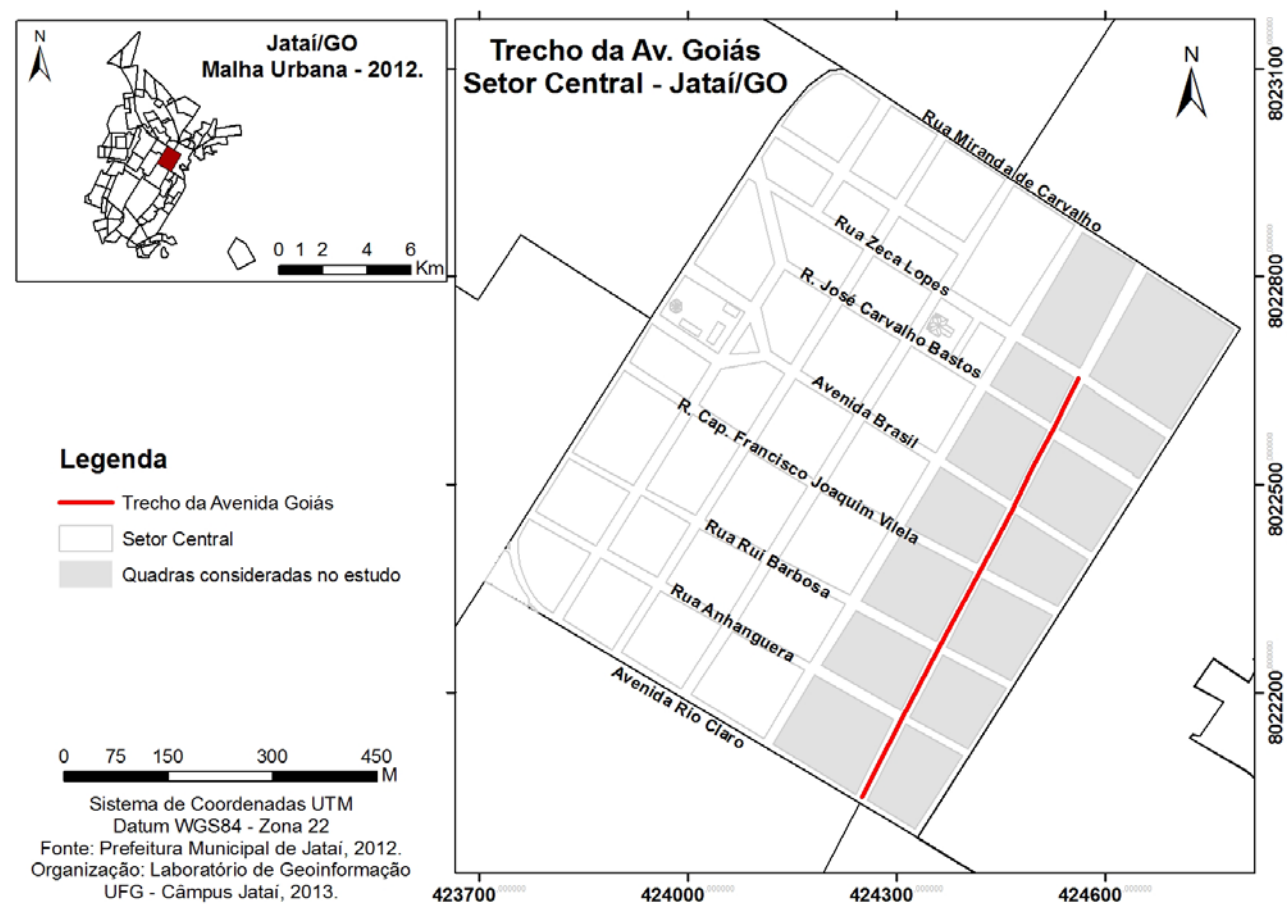
Mapa 01: Localização da área de estudo



Organizado por: MARTINS, A. P. Jataí, 2013.

No presente estudo, foram avaliados os espaços de circulação e edificações localizados na Avenida Goiás, inclusive com análise das congruências das vias transversais, conforme mostrado no mapa 02:

Mapa 02: Trecho da Avenida Goiás (objeto da pesquisa), situado no Setor Central de Jataí, GO.



4.1 AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA DA AVENIDA GOIÁS

Quando se pretende analisar a mobilidade urbana e acessibilidade de determinado espaço ou lugar, vários critérios devem ser analisados, de forma que seja possível congrega o maior número de itens que atestem a mobilidade urbana e a acessibilidade, a falta delas ou, ainda, se é possível haver interferências que o tornem acessíveis. Em nossa pesquisa, o objeto de estudo – recorte espacial – é a Avenida Goiás, em que analisamos a via carroçável (lugar onde circulam os veículos e de travessia de pedestres) e suas calçadas.

A calçada – parte integrante da via pública – que é um espaço destinado à circulação e implantação de mobiliários urbanos, geralmente localizada em nível

elevado em relação à faixa de rolamento de veículos e que atende às diretrizes municipais.

Ao se avaliar as questões de mobilidade urbana e acessibilidade nas calçadas, foram considerados os seguintes critérios:

- ✓ Dimensionamento, pavimentação, circulação horizontal e inclinação;
- ✓ Mobiliário urbano – caixas de correio, lixeiras, telefones públicos e grelhas;
- ✓ Parada de Ônibus;
- ✓ Semáforos;
- ✓ Elementos de infraestrutura;
- ✓ Vegetação;
- ✓ Acesso aos imóveis;
- ✓ Travessias e cruzamentos;
- ✓ Estacionamento e reserva de vagas.

Para se falar sobre o dimensionamento, pavimentação, circulação horizontal e inclinação das calçadas, cumpre-nos, antes, apresentar a definição de calçado segundo a Lei nº 9.503/1997:

calçada é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins (BRASIL, 1997).

As calçadas devem ter uma área de livre circulação. Esta área, obrigatoriamente, deve ser livre de obstáculos (mobiliários, vegetação ou infraestrutura), de forma que seja permitida a circulação segura e contínua de todos seus usuários, ou seja, de todos os cidadãos, inclusive dos deficientes e de pessoas com mobilidade reduzida. Segundo a NBR-9050, a inclinação transversal não pode ser maior do que 3%, deve ser de 1,20m (sendo recomendado 1,50m) e o material de sua superfície regular, firme e estável. Alguns municípios têm normas específicas para seu dimensionamento. Na área de estudo, em relação às calçadas da Av. Goiás, verificou-se diversas situações que vão de encontro às recomendações estabelecidas pela legislação brasileira e pela ABNT na NBR-9050.

Em relação ao dimensionamento, as calçadas do trecho estudado na Av. Goiás variam entre 2,30m e 3,30m (fotos 35 e 36):

Foto 35: Calçada da Av. Goiás, com 2,30 de largura



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 36: Calçada da Av. Goiás, com 3,30 de largura



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Quanto à circulação horizontal que, segundo a NBR 9050 deve ter, no mínimo, 1,20m, apenas dois trechos não estão em consonância com o estabelecido pela ABNT (fotos 37 e 38):

Foto 37 – Calçada em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 38 – Calçada em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

O trecho mostrado na foto 37 está situado no lado direito do quarteirão compreendido entre a Rua Capitão Francisco Joaquim Vilela e Avenida Brasil; o mostrado na foto 38 situa-se no quarteirão localizado entre a Avenida Brasil e a Rua Zeca Lopes, ambos do lado direito, no sentido da avenida (sentido Av. Rio Claro – Rua Zeca Lopes). Coincidentemente, nesses dois trechos, as áreas em desacordo com a norma ocorrem em frente a construções, delimitadas por tapumes que avançam a calçada e a área de livre circulação.

No que tange ao material da superfície, que deve ser regular, firme, estável e antiderrapante, bem como não provocar trepidações em dispositivos com rodas, são evidenciados problemas no calçamento. Alguns trechos estão em conformidade com a legislação (fotos 39 e 40):

Foto 39 – Calçada com material da superfície em conformidade com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 40 - Calçada com material da superfície em conformidade com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Outros trechos, porém, dificultam a circulação dos usuários da cidade, especialmente dos deficientes, daqueles que têm mobilidade reduzida, de gestantes e até mesmo da mulher que usa salto (conforme fotos 41, 42, 43, 44 e 45):

Foto 41- Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 42 – Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 43 - Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 44 - Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 45 - Calçada com material da superfície em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Nas fotos, verifica-se que há alguns trechos que estão sem nenhuma pavimentação (chão batido), alguns com obstáculos (desníveis, pisos quebrados, buracos) e, ainda, outros com pavimentação irregular, prejudicando a mobilidade e a acessibilidade do pedestre.

Em relação ao piso tátil, este existe apenas no trecho compreendido entre a Rua José Carvalho Bastos e Rua Zeca Lopes, do lado esquerdo da via, em frente à uma agência bancária. Nesse local, percebe-se que a área com sinalização tátil está de acordo com as normas técnicas, apresentando linha-guiam que indicam o início e o término, facilitando, sobremaneira, a orientação para os pedestres, principalmente os deficientes e com mobilidade reduzida (fotos 46 e 47).

Foto 46 - Calçada com piso tátil e linha-guiam



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 47 – Calçada com piso tátil e linha-guiam



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Nesse local, verificou-se que o piso tátil é antiderrapante e apresenta, em relação à outra pavimentação, cor e texturas contrastantes, o que permite uma fácil visualização, conforme recomendado pela NBR 9050. A ABNT indica que a dimensão das faixas táteis seja de 25 cm a 60 cm. No local analisado (foto 48), a faixa tem a largura mínima exigida (25 cm).

Foto 48 – Calçada com faixa tátil em conformidade com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Quanto à inclinação das calçadas, a ABNT estabelece que estas só podem compor rotas acessíveis se tiverem inclinação longitudinal de até 8,33% e transversal de até 3%. A Avenida Goiás, no trecho estudado, apresenta, de maneira geral, uma suave topografia, cuja inclinação é variável, com valores entre 3% (foto 49) e 9,10% (foto50). Esse último valor é aferido no trecho compreendido no trecho situado entre a Rua Rui Barbosa e a Rua Cap. Francisco Joaquim Vilela, do lado esquerdo da via. Com base nesses resultados, é possível concluir que, com exceção desse último trecho, as calçadas apresentam condições de topografia que favorecem a mobilidade e a acessibilidade dos transeuntes.

Foto 49 – Calçada com declividade de 3%



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 50 – Calçada com declividade de 9,10%



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Outro critério a ser observado quando se pretende verificar a acessibilidade de determinado local é o que diz respeito ao mobiliário urbano, que abrande caixas de correio, lixeiras, telefones públicos e grelhas.

Segundo a legislação brasileira, a implantação do mobiliário urbano deve se atentar a informações como materiais, design e funcionalidade. Advém que, conforme o lugar onde for instalado, isso poderá facilitar ou impedir a boa utilização do elemento, a mobilidade e a acessibilidade, ou, ainda, se transformar em uma situação que oferece perigo durante o deslocamento das pessoas (BRASIL, 2004).

Segundo a NBR 9283 (ABNT, 1986), são considerados mobiliário urbano todos “os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do Poder Público, em espaços públicos e privados” (ABNT, 1986).

Ao mencionar que são implantados mediante autorização do Poder Público, quer se deixar claro que sua implantação no espaço urbano prescinde de autorização dos órgãos competentes - Administração Municipal e empresas gerenciadoras de serviços específicos, como energia elétrica, telefonia, água, dentre outros.

Alguns desses mobiliários, como outdoor, bancas de jornal, letreiros, são instalados em locais particulares, mas a maioria desse mobiliário urbano – telefones públicos, caixas de correio, lixeiras, bancos, placas de sinalização etc –, de interesse da coletividade, é instalada sobre as calçadas. Quando da instalação, deve ser feito um estudo detalhado de sua posição, pois, caso sua locação seja errada, isso implicará não só no desconforto de uso do elemento, mas também em inacessibilidade e até mesmo acidentes (BRASIL, 2004).

Na área estudada, foram identificadas irregularidades na locação do mobiliário. O mobiliário está instalado em posição oposta ao lote, adjacente à guia, conforme preconizado na norma técnica, mas verificou-se que algumas placas de sinalização, lixeiras e postes de energia apresentam conflitos com as calçadas (fotos 51 e 52):

Foto 51 – Caixa de telefonia no centro da calçada, sem sinalização tátil



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 52 – Placa de sinalização em frente ao local que deveria ter rampa de acesso



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Não foi verificada nenhuma caixa de correio no trecho analisado, o que resta prejudicada a análise sobre a locação desse mobiliário.

Em relação aos telefones públicos, a NBR 9050 indica que, em espaços externos, 5% destes devem permitir o acesso a pessoas com cadeiras de rodas e de baixa estatura. No local de estudo, há quatro telefones públicos e nenhum é acessível a este tipo de usuário. Na verdade, dos existentes, três não obedecem aos padrões estabelecidos em norma, especificamente em relação à altura do ponto de inserção do cartão relativa ao piso, que, segundo a NBR 9050, a altura máxima permitida é de 1,20m. Desses três telefones públicos, que estão fora dos padrões, dois têm 1,30m de altura e o outro 1,35m. O telefone público que atende à NBR 9050 tem 1,20m de altura.

Verificou-se, também, que há grelhas em todas as quadras da Avenida Goiás, alguns com até três exemplares na mesma quadra, totalizando dezoito unidades. Do total, seis estão em desacordo com a NBR 9050, que estabelece que o vão não deve ser superior a 1,5 cm (foto 53). As grelhas irregulares apresentam vãos de 1,8cm a 4,0cm:

Foto 53 – Grelha em desacordo com a NBR 9050



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Em suas adjacências também não se verifica o cumprimento da recomendação de haver piso tátil de separação/indicação sobre a existência de área reservada para a implantação de mobiliário.

As paradas de ônibus constituem outro critério analisado na avaliação da acessibilidade nas calçadas.

Ao se falar em mobilidade e acessibilidade, é imperioso fazer uma relação destes com os elementos destinados à marcação de pontos de embarque e desembarque de usuários do transporte coletivo.

Muitas vezes, o local de embarque e desembarque é indicado por uma placa, um simples elemento de referência; outras vezes, o ponto é demarcado com um abrigo, que, geralmente, tem assentos para os usuários e placas com informação dos itinerários.

No trecho analisado, há um local de embarque e desembarque, com abrigo para passageiros (fotos 54 e 55):

Foto 54 – Parada para embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 55 – Parada para embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Neste abrigo, verificou-se que o design não permite que as pessoas – principalmente as deficientes e com mobilidade reduzida – sejam protegidas das intempéries (pois é bem estreita a cobertura) e os assentos fixos são poucos, considerando o número de usuários do sistema de transporte coletivo que dependem desse local para embarque e desembarque.

O abrigo é situado no meio da quadra que fica entre as Ruas Rui Barbosa e Cap. Francisco Joaquim Vilela, do lado direito da via. Nele não se verifica a reserva de área de 0,80m x 1,20m, destinada às pessoas usuárias de cadeiras de rodas, tampouco rebaixamento de guia e sinalização tátil.

As placas de identificação de itinerário devem ter letras em tamanho que permita sua compreensão por todos e informações em braile. No abrigo situado na área estudada não há nenhuma placa que identifique os itinerários.

Como já mencionado, o abrigo ocupa uma parte da calçada, ficando atrás da faixa de livre circulação. Os ônibus param no meio da rua para que os usuários façam o embarque e/ou desembarque e não há outra forma de embarque acessível a usuários de cadeiras de roda, bem como não se verifica piso que contemple informações táteis e cromáticas para orientação de deficientes visuais (foto 56):

Foto 56 – Ônibus parando “no meio da rua”



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Assim, verifica-se que o abrigo de parada de ônibus não é dotado de condições adequadas de acessibilidade, pois não atende critérios como a instalação de piso tátil de alerta e direcional e a correta reserva de lugares para pessoas em cadeiras de rodas, o que torna difícil a mobilidade e a acessibilidade a esse tipo de mobiliário.

Os semáforos são objeto de estudo na avaliação da acessibilidade e da mobilidade urbana. Em cruzamentos onde há necessidade de setorização de tempo entre possibilidades de conflito (veículo x veículo e veículo x passantes) faz-se necessária a implantação de elementos luminosos, popularmente conhecidos como semáforos, sinaleiras, faróis (BRASIL, 2004).

Em Jataí não é diferente. A Avenida Goiás é a rua principal da cidade, local onde há um fluxo grande de veículos e pedestres e a presença de semáforos em todos os cruzamentos corrobora com essa afirmação.

Na área pesquisada, no sentido da via (Av. Rio Claro sentido Rua Zeca Lopes), há um total de seis semáforos na Avenida Goiás, em cada um dos cruzamentos. Nesse sentido, apenas em dois cruzamentos verificou-se a presença de

semáforos para pedestres, porém, sem dispositivos de acionamento (que, caso houvesse, deveriam estar a uma altura de 0,80m a 1,20m).

No sentido contrário (usado apenas por pedestres), também só se verificou dois exemplares de semáforos para pedestres, nas mesmas condições dos encontrados no sentido da via.

A legislação permite, em cruzamentos com grande fluxo de pessoas, o sistema conhecido por “vermelho total”, situação em que o semáforo está fechado para todas as opções. Na área estudada, apesar de haver cruzamentos que justifiquem esse sistema, o mesmo não é usado.

Para que a cidade funcione perfeitamente, existe uma estrutura física necessária a esse funcionamento que, muitas vezes, esquecemos que existe. Essa estrutura é composta pelas fiações, tubulações localizadas no subsolo da cidade e que compõem sua infraestrutura. A infraestrutura é composta pelas redes de energia, água, telefonia, esgoto etc. E, para que as concessionárias desses serviços tenham acesso a essas tubulações e fiações, para manutenção dos sistemas, há a necessidade de caixas de visita, instaladas – quase que em sua totalidade – nas calçadas (BRASIL, 2004).

Na área estudada, é comum encontrá-las (fotos 57 e 58). Verifica-se que, em muitos casos, elas são mal vedadas, precariamente, ou a saliência dá-se pela instalação mal feita da tampa de fechamento, o que resulta em ressaltos e saliências, prejudicando, sobremaneira, a mobilidade e a acessibilidade. Além disso, encontrou-se alguns lugares em que o piso em volta da caixa está totalmente danificado ou com emendas longitudinais (o que não é permitido), prejudicando, também, a mobilidade.

Foto 57 – Caixa de cabos óticos



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 58 – Caixa de esgoto, sem identificação e com pisos irregulares



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Não há, também, nenhuma sinalização tátil indicando a presença dessas caixas; o que se verifica, apenas, é que o material das tampas (geralmente metal) em textura diferente da pavimentação das calçadas.

Melhorar a qualidade ambiental dos centros urbanos remete à necessidade de se ampliar o índice de áreas verdes nos municípios, seja com a criação de parques, seja com a implantação de praças com mobiliários de contemplação e lazer (BRASIL, 2004). Além disso, tem-se o trabalho de arborização urbana, que é uma política pública municipal cujo objetivo é viabilizar o plantio de árvores nos espaços permissíveis, a ampliação do índice de área verde e aumento da permeabilidade do solo urbano (BRASIL, 2004).

Já foi dito nessa pesquisa que respaldar igualitariamente o direito de ir e vir a toda comunidade é um ato de cidadania. É comum encontrarmos calçadas em condições precárias, que atrapalham ou até impedem a circulação dos pedestres. Bastou analisar a Avenida Goiás e foram encontrados diversos problemas, como buracos, pedras e pisos soltos, degraus, desníveis ou saliências, piso escorregadio, irregular ou trepidante, materiais de construção, entulho, lixo, produtos de lojas em exposição, vendedores ambulantes, ou ainda equipamentos urbanos mal localizados.

Como a maioria das ruas, calçadas, quintais e espaços abertos da cidade estão asfaltados ou cimentados, as águas das chuvas rapidamente escorrem para ralos, bocas de lobos e em pouco tempo estão nos rios, sendo que, logo após as chuvas pararem, já encontraremos nossas ruas e calçadas nos lugares mais altos secas e as baixadas alagadas (ALMEIDA e FERREIRA, 2008).

Uma solução para tais problemas, que tem sido adotada, diz respeito à calçada ecológica, que consiste em evitar a impermeabilização dos passeios públicos e privados, através da implantação de material permeável como os concregramas, entretravados e faixas de gramados ou jardins, juntamente com uma arborização adequada no calçamento, fará com que a cidade fique valorizada no aspecto estético, quebrando um pouco da frieza de nossas ruas, dando um charme à mesma, seguido de uma correta sinalização para portadores de necessidades especiais, através dos pisos táteis contribuirá para o sucesso da calçada ecológica. Neste sentido, este trabalho tem como o objetivo à informação da importância em se obter um calçamento ecológico, ou seja, um calçamento permeável.

Em Jataí, nas calçadas da Avenida Goiás, isso não é usado.

Qualquer tipo de vegetação implantada no espaço público deve atender às questões de mobilidade e acessibilidade para que se comporte de forma acessível para todos.

No recorte espacial em que se desenvolveu esta pesquisa, nas calçadas, não se verificou a presença de nenhuma espécie vegetal plantada diretamente na

calçada. Apenas em frente a um estabelecimento comercial verificou-se uma floreira, obedecendo todos os critérios de instalação de mobiliário urbano.

No trecho compreendido entre as Ruas Anhanguera e Rui Barbosa está localizada a Praça Tenente Diomar Menezes, que em 2010 foi reformada e revitalizada.

Em relação ao acesso aos imóveis, verifica-se que muitos dos estabelecimentos comerciais localizados na Avenida Goiás não têm rampa de acesso, o que impede e/ou dificulta o acesso ao interior dos mesmos (foto 59):

Foto 59 – Estabelecimento com degrau na entrada



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Quando fazemos uma referência ao uso da via pública pelas pessoas que ali circulam, é necessário nos atentarmos aos deslocamentos que acontecem nessas áreas, pois, além da movimentação dos pedestres sobre a calçada, há a necessidade de se transpassar de uma quadra a outra, enfrentando área de conflitos.

Em faixas de travessia, é necessário construir rebaixamentos de calçadas dos dois lados da via, alinhados entre si, devidamente sinalizados com sinalização tátil de alerta, devendo também ser instalado piso tátil direcional sobre a faixa de travessia (ABNT NBR 9050, 2004). Identificou-se no estudo a inexistência e/ou inadequação dos rebaixamentos nas calçadas junto às travessias. Algumas das faixas de travessia identificadas na área dispõem de rebaixos junto à calçada em ambos os lados da via, geralmente quando um dos lados possui, o outro é desprovido. Ainda,

inexiste qualquer sinalização tátil direcional sobre as faixas de travessia de pedestres da região estudada.

A ABNT, na NBR 9050, ao tratar sobre as faixas de travessia, dispõe sobre a existência de dispositivos que garantam o deslocamento seguro de pedestres em casos de vias com alto fluxo de veículos, pessoas ou periculosidade, devendo haver mecanismo que sirva de orientação para a travessia de pessoa com deficiência visual ou mobilidade reduzida, bem como ser um sistema que garanta a preferência do pedestre em relação ao veículo. No entanto, no local estudado, não há sistemas de orientação sonora, assim como dispositivos que garantam a preferência do pedestre em relação ao veículo nas demais travessias.

Constata-se, então, que as faixas de segurança existentes na área não permitem a travessia segura de pedestres, não atendendo adequadamente a demanda existente, já que é significativo o fluxo de pessoas em toda a área. Como consequência, é fato recorrente os pedestres cruzarem a avenida fora da faixa de segurança, de modo arriscado.

Quanto às vagas de estacionamento, o decreto federal 5.296/2004 insere em seu texto a obrigatoriedade da reserva de ao menos uma vaga para veículos que conduzem ou são conduzidos por pessoa com deficiência, quando o número de vagas for inferior a 50, devendo corresponder a 2% do total de vagas, quando for superior a este número (BRASIL, 2004).

Há, na área estudada, três vagas destinadas a pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida adequadamente demarcada, com dimensões equivalentes ao que exige a norma ABNT NBR 9050, em termos de dimensões, espaço lateral de circulação e ausência de desníveis. As vagas são sinalizadas verticalmente através de placa e horizontalmente através de pintura no piso como especificado na mesma norma (fotos 60 e 61):

Foto 60 – Sinalização vertical indicando vaga para deficiente físico



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

Foto 61 – Sinalização horizontal indicando vaga para deficiente físico



CAMARA, M. A. B. JATAÍ, 2013

O símbolo internacional de acesso, cuja função consiste em identificar espaços acessíveis, deve ser afixado, de acordo com a norma supracitada, em local de fácil visibilidade ao público. Ao longo da área estudada, em apenas um estabele-

cimento acessível foi identificada a presença desta sinalização. É nesse estabelecimento bancário que se verificou o atendimento de todas as diretrizes voltadas aos deficientes e às pessoas com mobilidade reduzida no que tange à acessibilidade e à mobilidade.

Depois de analisada a mobilidade urbana e a acessibilidade nas calçadas da Avenida Goiás, é importante mostrar como é o transporte coletivo na cidade de Jataí, pois não há como se falar em mobilidade urbana sem dispensar uma análise sobre esse tema.

4.2 O TRANSPORTE COLETIVO EM JATAÍ – ANALISANDO A MOBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Segundo Pereira (2008), as características dos transportes - estrutura que privilegia algumas áreas em detrimento de outras, o não atendimento da demanda dos usuários que mais necessitam, ser um serviço de alto custo para a grande maioria da população, não haver um planejamento desse sistema de modo que seja eficiente e que se torne uma opção mais atrativa em relação ao uso do automóvel privado – podem ser aplicadas a diferentes contextos socioespaciais.

Não há que se falar em deslocamento de pessoas sem considera a circulação, visto que essa é quem permite o ir e vir do cidadão pela cidade, de forma que seja possível realizar as atividades necessárias (emprego, lazer, educação). Porém, esses deslocamentos implicam em custos que não podem, muitas vezes, ser arcados, o que faz com que os cidadãos busquem alternativas – bicicleta, carona ou mesmo caminhadas. Mas, se o transporte é público, por que é tão oneroso? Simplesmente porque a (re)produção e apropriação do espaço urbano dão-se em conformidade com a lógica capitalista, o que faz com que a mobilidade de pessoas, bens e mercadorias ocorra de maneira diferente, de acordo com fatores políticos, sociais e econômicos.

Nesse sentido, Vasconcellos (2001, p. 205), assim se manifesta:

As pessoas, enquanto seres políticos, apropriam-se do espaço de formas variadas, algumas condizentes com as formas previstas e outras não, interferindo nos pressupostos formais das políticas de transporte e trânsito. O exemplo mais claro está no trânsito, em que a ocupação violenta do espaço pelos motoristas reflete um aspecto da luta de classes. Se no campo do trabalho o conflito principal se dá entre os detentores dos meios de produção e os trabalhadores, no trânsito o conflito básico se dá entre a classe média e os trabalhadores, na forma automóvel versus ônibus/pedestres (VASCONCELLOS, 2001, p. 205).

O processo de urbanização de Jataí fez (e ainda faz) com que houvesse uma reestruturação da cidade, conforme a legislação de uso do solo e direcionamento da expansão urbana. Essa nova estruturação socioespacial, para se efetivar, dentre tantos itens que compõem a infraestrutura, deveria oferecer um sistema de transporte (público ou privado) eficiente. Mas isso é uma questão muito complexa, pois envolve interesses diferenciados.

Verifica-se que em Jataí a circulação e mobilidade adequadas são desfavoráveis aos cidadãos, pois o sistema de transporte público apresenta diversos problemas (poucas linhas, tarifa cara, ausência de terminais, dentre outros) e Tanto a estruturação espacial quanto a ordenação dos meios de transportes públicos não são tão simples e espontâneas, estando permeadas por interesses diferenciados dos agentes urbanos. Com isso não há, portanto, uma situação favorável que permita fluir a circulação de maneira adequada, já que há inúmeros problemas nos sistemas de transporte público e uma grande presença do automóvel particular, implicando na mobilidade e acessibilidade de muitas pessoas, principalmente, das que possuem uma renda menor.

Em Jataí, o serviço de transporte coletivo público é influenciado - negativamente – por dois aspectos. Um é a falta de comprometimento do Poder Público com esse serviço. Apesar de haver a Superintendência Municipal de Trânsito, esse órgão não atua efetivamente na regulamentação do serviço de transporte prestado e não há investimentos para mitigar as dificuldades que a cidade encontra nessa área (LIMA, 2009). O outro aspecto, ainda segundo Lima (2009) diz respeito à grande frota de veículos do município, que inviabiliza a reestruturação do sistema de transportes, o que está diretamente relacionado ao baixo número de usuários do sistema público de transportes.

A frota de veículos de Jataí, segundo o IBGE (2012), totaliza 56.589 veículos, assim distribuídos: 23.099 automóveis, 2.101 caminhões, 7.453 caminhonetes/ camionetas, 114 micro-ônibus, 13.450 motocicletas (a partir de 125 cilindradas), 6.813 motonetas (menos de 125 cilindradas), 204 ônibus e 2.906 outros tipos de veículos (não especificados).

Jataí também tem o serviço de moto-táxi e taxi, sendo 120 vagas de moto-taxistas e 100 de taxistas.

O transporte público coletivo é oferecido pela empresa Auto Viação Jataí, que iniciou seus serviços em 1977 e atua até a presente data (considerando que em 1984 houve mudança do contrato social, trocando os proprietários).

A cidade é servida por quatro linhas de ônibus, que atendem cerca de cinco mil pessoas, sendo que a frota da empresa que presta os serviços de transporte coletivo é composta por dezesseis ônibus (foto 62):

Foto 62 – Parte da frota da Auto Viação Jataí

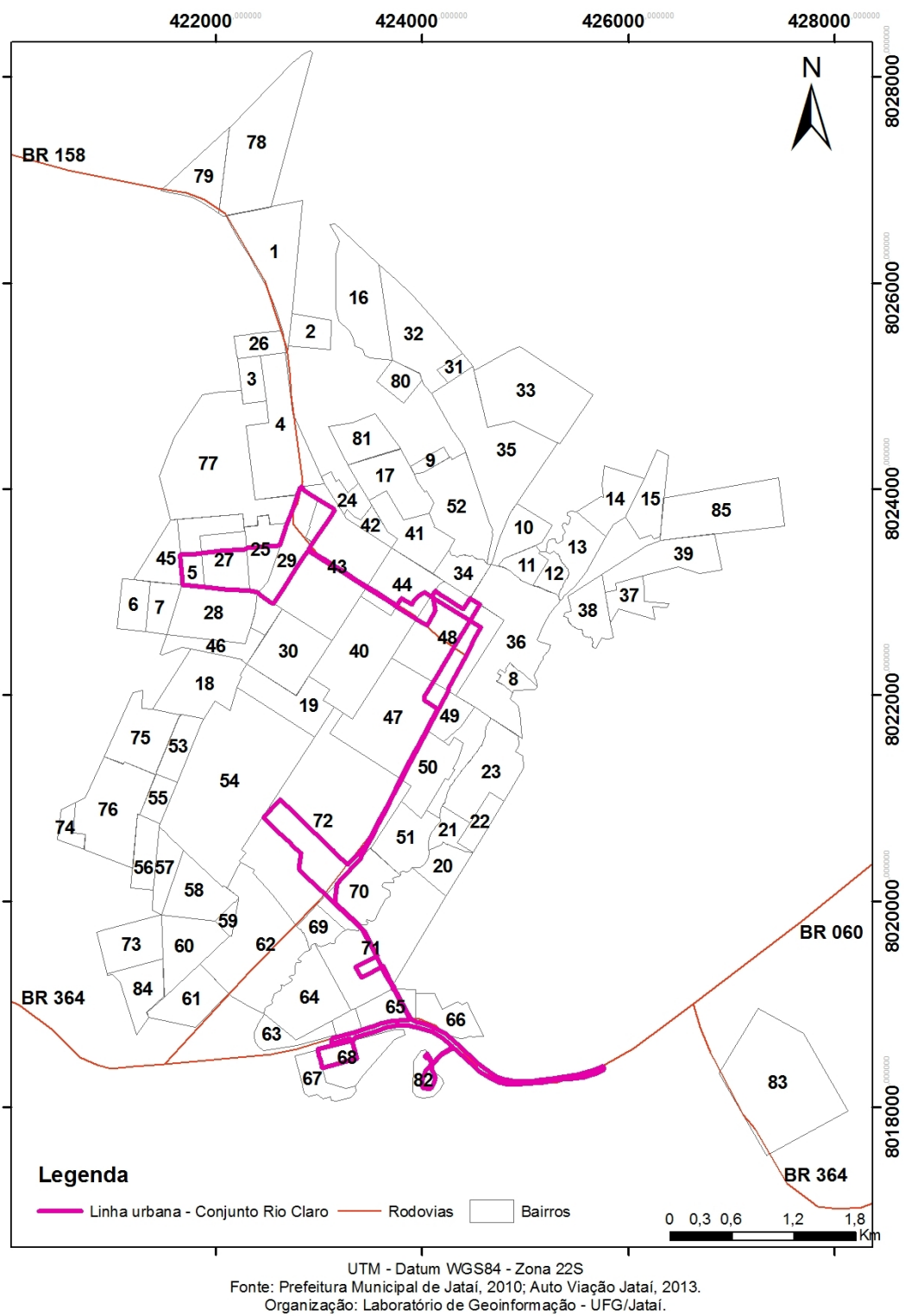


CAMARA, M. A. B. Jataí, 2013

As quatro linhas que servem a cidade estão demonstradas conforme se segue:

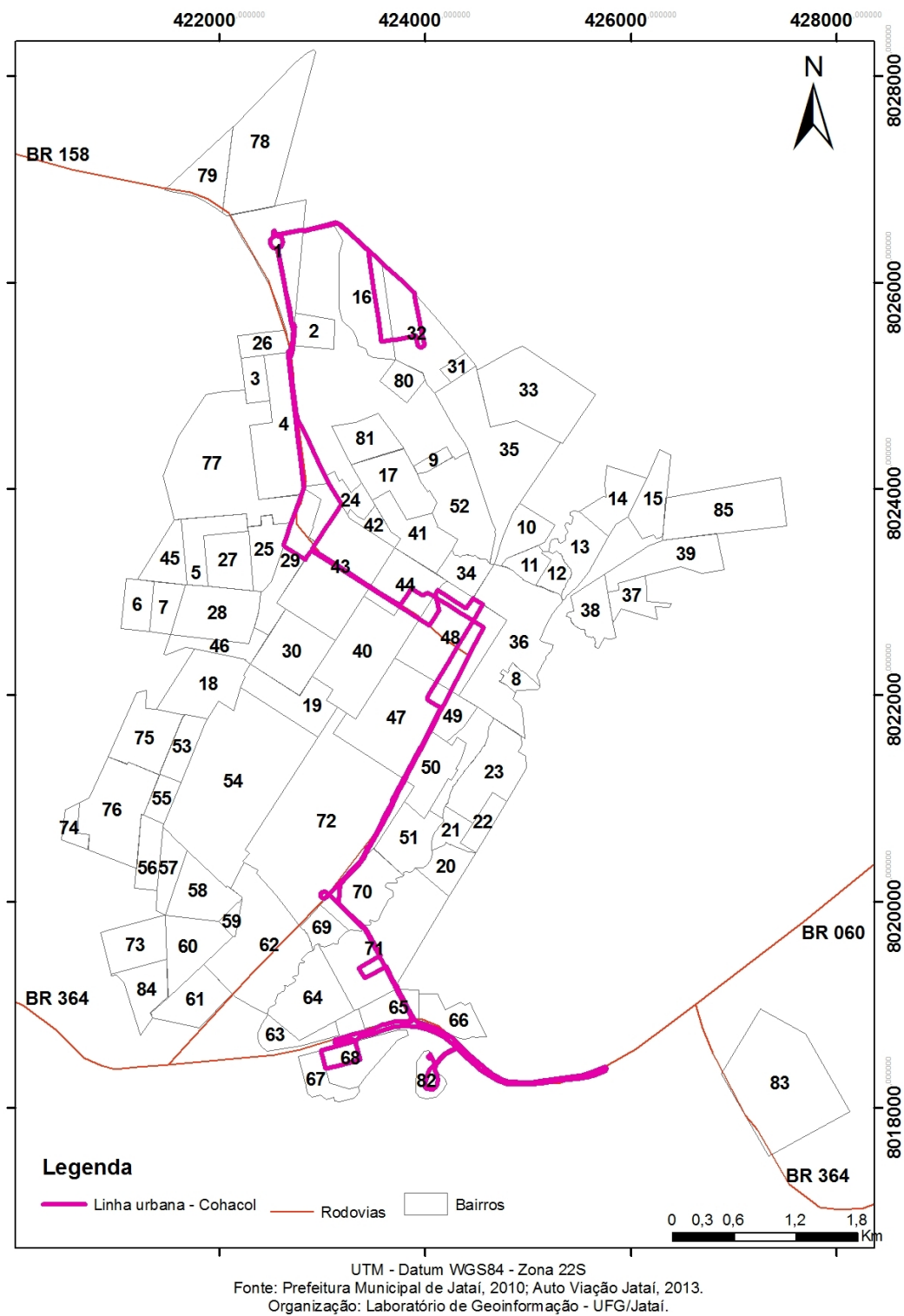
a) Conjunto Rio Claro, com extensão de 28,3 Km e 65 pontos de embarque e tempo de espera de cerca de 20 minutos (mapa 04):

Mapa 03 – Rota da linha “Conjunto Rio Claro”



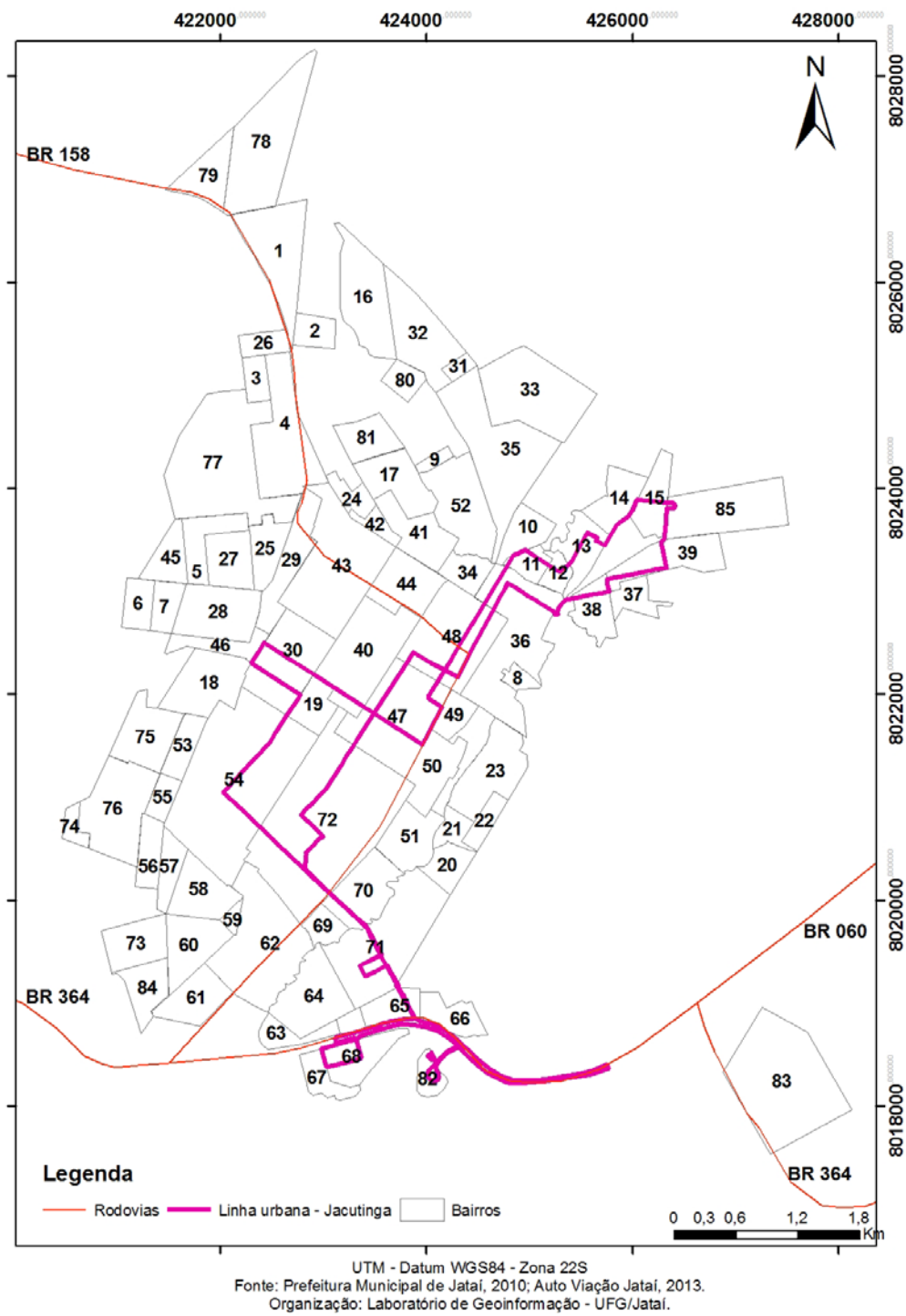
b) Conjunto Cohacol, com extensão de 34 Km, com 55 pontos de embarque e tempo de espera entre 20 e 30 minutos (mapa 05):

Mapa 04 – Rota da linha “Cohacol”



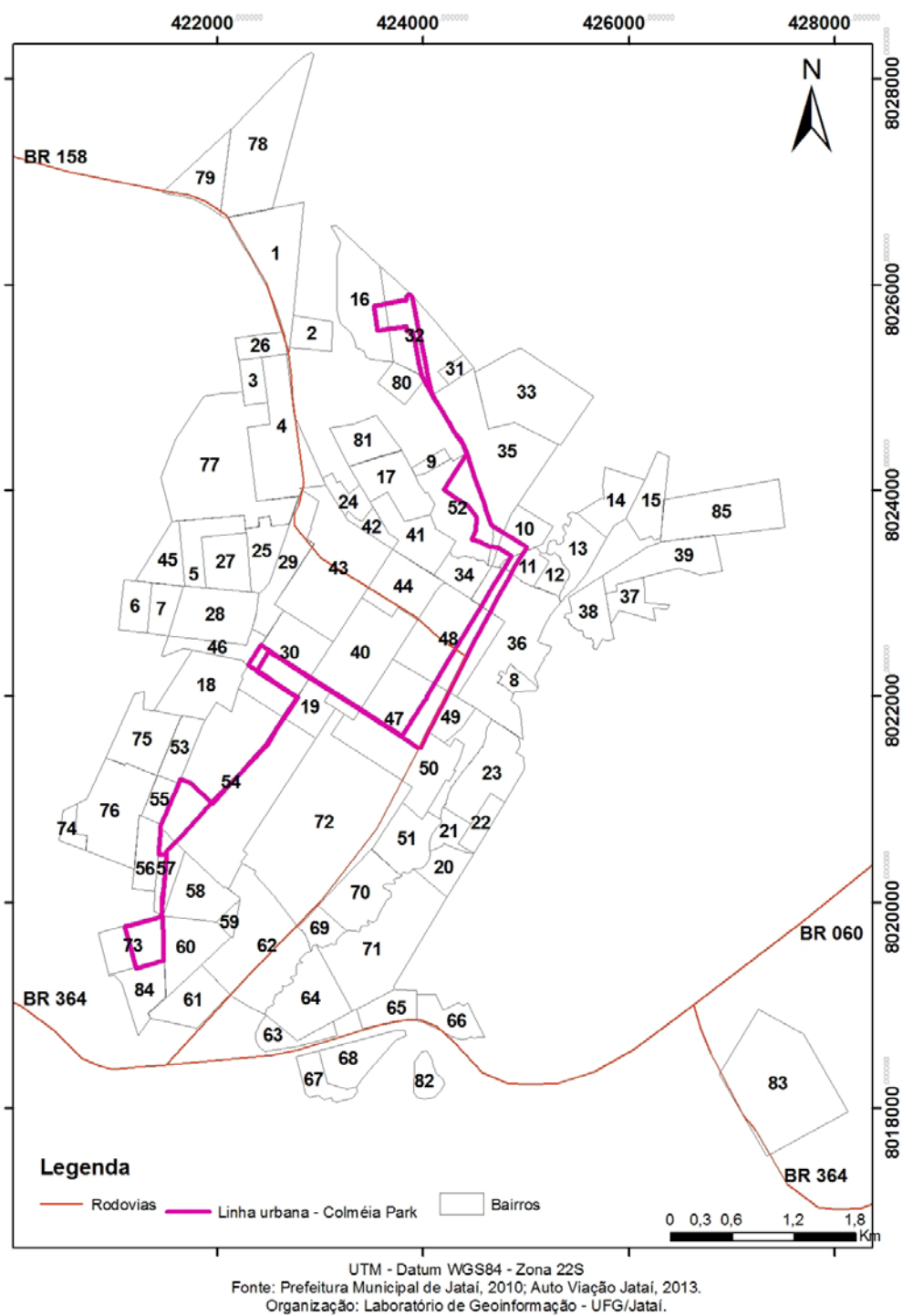
c) Setor Jacutinga, com 28,3 Km de extensão, com 75 pontos de embarque e tempo de espera de cerca de 40 minutos (mapa 06):

Mapa 05 – Rota da linha “Setor Jacutinga”



d) Setor Colmeia Park, com 23 Km de extensão, 48 pontos de embarque e tempo de espera de 30 minutos (mapa 07):

Mapa 06 – Rota da Linha “Setor Colmeia Park”



Os setores/bairros indicados nos mapas por números são identificados conforme exposto no apêndice 03.

Para entender como é o sistema de transporte público, fizemos uso do transporte, acompanhando cada linha do início (ponto de partida) ao fim (último ponto).

O início do serviço de transporte coletivo ocorre às 5 horas e termina às 23 horas. O tempo para percorrer cada rota, estabelecido pela empresa que presta o esse serviço varia entre 1 hora e 1 hora e vinte minutos, com o intuito de haver regularidade de passagem em cada ponto. Apesar de haver essa estipulação de tempo, verifica-se que os ônibus sempre passam com atraso de, em média, 15 minutos. Porém, houve reclamações de usuários do sistema coletivo, especialmente daqueles que são acadêmicos do Campus Jataí da UFG e estudam na cidade universitária no período noturno, que os ônibus ali usam antecipar o horário de passagem, prejudicando-lhes, pois as aulas terminam às 22h40m e o horário do ônibus passar é às 23h; tal antecipação acaba deixando-os à mercê de caronas ou de serviço de táxi ou moto-táxi.

Analisando as rotas oferecidas pela empresa, verifica-se que, apesar de atender grande parte dos setores/bairros da cidade, nem todos são atendidos. Porém, os bairros Estrela Dalva e Francisco Antônio são atendidos por três rotas. Durante os percursos, verificou-se que há muitas falhas no serviço de transporte coletivo. Um grande número de paradas de ônibus não tem nenhuma estrutura para os usuários, que ficam expostos ao calor e à chuva, não há nem mesmo um banco para que eles possam aguardar com o mínimo de conforto. A frota é bem antiga, com ônibus velhos, que, segundo alguns usuários, estragam durante o trajeto, atrasando o itinerário e prejudicando todos. Na frota da Auto Viação Jataí, apenas um ônibus tem sistema de elevação de cadeira de rodas, prejudicando totalmente a acessibilidade dos deficientes físicos e dificultando a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida. Outras reclamações dizem respeito ao excesso de velocidade e imprudência de alguns motoristas, ao número reduzido de ônibus e em relação à falta de informações sobre horários (não há nenhuma placa, em nenhum dos pontos, indicando a rota e os horários). Em relação às imprudências, segundo a empresa, eles costumam penalizar os motoristas quando recebem reclamações, inclusive com demissão por justa causa. Já sobre a frota reduzida, a empresa alega a inviabilidade financeira, pois a demanda de usuários é muito pequena, o que implica na não cobertura dos custos com manutenção, combustível e folha de pagamento.

4.4.1 Conclusões sobre o transporte coletivo em Jataí

Esse sistema de linhas isoladas inviabiliza e dificulta o acesso a outros locais que não servidos pelo sistema de transporte coletivo. Falta no município um sistema integrado de transportes em redes. Por esse sistema, seria possível criar linhas

que suprissem a demanda da população e as necessidades de deslocamentos por toda a cidade.

Falar em mobilidade urbana sem se considerar o transporte coletivo é impossível, pois esse tem papel fundamental dentro do contexto do transporte urbano. Essa importância é conhecida por todos, sejam os usuários de transporte coletivo das metrópoles, seja das grandes e médias cidades. Cada município com problemas proporcionais ao seu tamanho.

E essa necessidade de melhorias nos sistemas de transporte coletivo tem gerado inúmeros protestos pelo Brasil, inclusive em Jataí. Iniciado apenas como uma negativa ao aumento em R\$ 0,20 (vinte centavos de real), em Goiânia, o movimento tomou outras proporções em diversas cidades brasileiras. Durante os protestos, verificou-se que não era apenas para impedir o aumento. A população se queixou – e queixa – da qualidade dos serviços prestados em todo o país. E as queixas não são em relação apenas aos meios de transporte (ônibus, trens, metrô), mas também em relação à mobilidade urbana e à infraestrutura existente, como terminais, pontos de ônibus etc.

Verifica-se, então, que apesar de Jataí oferecer transporte coletivo a seus munícipes, este não é da melhor qualidade. Em razão do pequeno número de linhas, frota reduzida, ônibus sem elevador para deficientes físicos, alto custo da passagem, ônibus velhos, não atendimento de todos os setores, a questão da mobilidade urbana e da acessibilidade ficam prejudicadas. É preciso que o município, que é quem tem o poder de concessão do serviço de transporte coletivo, implemente uma nova política de transporte, principalmente criando um sistema integrado em rede, de forma que a demanda da sociedade seja suprida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Indo, vindo e não concluindo.

Para se construir a cidade acessível, é necessário que haja um interesse coletivo da sociedade e do poder público. Ao poder público cabe uma fiscalização mais rígida, com a aplicação da legislação pertinente. À sociedade resta cobrar a aplicação da legislação e da realização de investimentos, sempre com ênfase na qualidade de vida de todos seus habitantes, sem nenhuma distinção.

A mobilidade urbana e a acessibilidade ainda são um tema de difícil aplicação entre os mais diversos temas profissionais. Essa constatação dá-se pelo fato de que poucos são os materiais que embasam a presente pesquisa. Além disso, é fato que os espaços urbanos e edificados não contemplam, ainda, de maneira plena e eficaz, os parâmetros estabelecidos na legislação e na NBR-9050, de forma que a totalidade das condições essenciais à garantia da inclusão de todas as pessoas resta prejudicada.

E foi justamente isso que nos levou à estudar o termo mobilidade urbana e acessibilidade. É um tema que tomou espaço nas discussões sobre política urbana, mas que ainda tem poucos estudos sobre o mesmo.

No início, quando da elaboração do projeto, nosso objetivo era analisar apenas a questão da acessibilidade urbana e do efetivo exercício do direito à cidade. Posteriormente, quando de um encontro com a orientadora, essa entendeu que a mobilidade urbana está diretamente ligada com a questão da acessibilidade, do direito ao uso da cidade, da democracia, da cidadania.

Com esse novo tema, passamos à busca de dados que corroborassem com a presente pesquisa. Esses dados foram encontrados em bibliografias de autores (geógrafos, urbanistas) que trabalham a temática, na legislação brasileira, em normas técnicas e em documentos do município de Jataí.

Era interesse, ainda, pesquisar não apenas a Avenida Goiás, recorte espacial e objeto desta pesquisa. Nossa vontade era conhecer o processo de mobilidade urbana e acessibilidade em outros locais, como Cidade Universitária, Câmara de Vereadores e um parque ecológico, todos no município de Jataí. Porém, isso demandaria um tempo muito maior, uma análise minuciosa de todos os dados e o tempo não era suficiente. Optamos, então, em analisar a Avenida Goiás, na extensão compreendida entre a Avenida Rio Claro e a Rua Zeca Lopes, no Setor Central de Jataí, Goiás, onde está instalado o “centro comercial”.

Para que a pesquisa tivesse uma relevância científica, foram enviados inúmeras visitas ao lugar, foram feitas entrevistas com os cidadãos, foi montado um acervo de imagens. Com o material em mãos, era preciso traduzi-los, mostrar como o cidadão jataiense entende a cidade, se considera ter efetivamente o direito à cidade e como se dá a mobilidade urbana e a acessibilidade.

Foram idas e vindas, seja nas leituras, nas entrevistas, na tabulação dos dados. Nessas idas e vindas, tentamos traduzir como se dá o processo de mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, Goiás, e se seus cidadãos tem o efetivo exercício do direito à cidade.

No objeto pesquisado, verificamos que o mesmo não é inacessível. Ocorre que alguns trechos encontram-se com a acessibilidade prejudicada (não inacessíveis por completo). Poucas intervenções do Poder Público serão suficientes para tornar a Avenida Goiás um local acessível, conforme preceituado na NBR 9050 e na legislação brasileira.

Porém, a simples existência de uma legislação não é garantia de que se há a efetividade de um direito. É preciso que haja uma regulamentação e, sobretudo, instrumentos de fiscalização.

Permitir que uma cidade seja acessível é uma forma de garantir que todos possam desfrutar do direito de circular e utilizar os espaços de forma plena e livre de barreiras. A necessidade de circular, de se mover está ligada ao desejo de realização das atividades culturais, sociais, políticas e econômicas necessárias na sociedade. Mobilidade urbana e acessibilidade são questões de relevância no contexto do planejamento urbano, afinal, as necessidades humanas não podem ser restringidas pelas barreiras físicas. Essas questões voltadas à mobilidade urbana e à acessibilidade se constituem em respostas sociais. O espaço precisa ser concebido de forma justa e plural.

A gente quer viver pleno direito,
A gente quer viver todo respeito,
A gente quer viver uma nação,
A gente quer é ser um cidadão
Gonzaguinha

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2004.

ALMEIDA, R. B., FERREIRA, O. M. **Calçadas ecológicas**: construção e benefícios socioambientais. 2008. disponível em <<https://www.puc-go.edu.br>>. Acesso em 14 jun 2013.

AMORIM FILHO, O. B.; RIGOTTI, J. I. R. **Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais**. Revista RA 'E A. Curitiba: Editora UFPR, 2007.

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas das cidades médias no planejamento urbano regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

BAHIA, Sérgio Rodrigues; COHEN, Regina; VERAS, Valéria. **Município e acessibilidade**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 1988.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10.257.htm>. Acesso em 26 abr 2012.

_____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10.098.htm>. Acesso em 26 abr 2012.

_____. **Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre a Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Diário Oficial da União de 21 de dezembro de 1999.

_____. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília: 2004.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível**: Caderno 2: construindo a cidade acessível. Brasília, 2006.

_____. Senado Federal. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. 2. ed. Brasília: Senado, 2005.

CALADO, Giordana. **Acessibilidade no Ambiente Escolar**: reflexões com base no estudo de duas escolas municipais de Natal-RN. 2006. 80f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

CARVALHO, L. A. A. **Áreas públicas no espaço urbano de Jataí-GO: uma análise de destinação e uso – 2000/2009**. 2012. Dissertação (Mestrado em GEOGRAFIA) - UFG - CAMPUS JATAÍ.

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo. Editora Contexto, 2004.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 1983.

CAVALCANTI, Lana de Souza. Aprender sobre a cidade: a geografia urbana brasileira e a formação de jovens escolares. In: **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, EGAL, 2011, p. 1-18.

_____, Lana de Souza. **A geografia escolar e a cidade: Ensaio sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana**. São Paulo: Papirus Editora, 2008.

_____, Lana de Souza. Uma geografia da cidade – elementos da produção do espaço urbano. In: _____ (Org.) **Geografia da cidade: a produção do espaço urbano em Goiânia**. Goiânia, Alternativa, 2001.

COHEN, Regina. **Cidade, corpo e deficiência: percursos e discursos possíveis na experiência urbana**. 2006. 213f. Tese de doutorado (Doutorado em Psicossociologia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. **Direitos humanos e proteção jurídica da pessoa portadora de deficiência: normas constitucionais de acesso e efetivação da cidadania à luz da Constituição Federal de 1988**. Brasília: Ministério da Justiça, 2003.

GUEIROS, Maria José Galvão. **Serviço social e cidadania**. Rio de Janeiro: Agir, 1991.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 18 jul 2013.

JATAÍ. Secretaria de Obras e Urbanismo. Divisão de Planejamento Urbano. **Plano Diretor Urbano**. 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2004.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, P. M. **Transporte Público no Município de Jataí**. 2009. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Federal de Goiás.

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

MARTINS, M. L. R. Política urbana, política ambiental e o direito à cidade. In: _____. **Tensão e diálogo na metrópole**. São Paulo: FAUSP, 2006.

MEIRELLES, Helly Lopes. **Direito municipal brasileiro**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 1993.

MELO, Nágela Aparecida de. **Interação Campo-Cidade: a (re)organização socioespacial de Jataí (GO) no período de 1970 a 2000**. 2003. 179f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

MUKAI, Toshio. **Direito e legislação urbanística no Brasil**. São Paulo: Saraiva, 2001.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2008.

PINHEIRO, H. L. **Os direitos humanos e as pessoas portadoras de deficiência**. 2008. Disponível em: <<http://www.al.rs.gov.br/Download/RelAzul/relatorioazul-97.pdf>>. Acesso em 24 abr 2012.

PIRES, Teresa Cristina Vieira. **A cidade sem barreiras é para todos?** 2007. 277f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2007.

RAIA JÚNIOR, A. A. Comparação entre medidas de acessibilidade para aplicação em cidades brasileiras de médio porte. In: **XI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**. Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: ANPET, 1997. v. 2. p. 997-1008.

REZENDE, Ana Paula de. **Todos na cidade: o direito a acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia**. Uberlândia. EDUFU - Editora da Universidade Federal de Uberlândia, 2004.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1978.

SILVA, Sinara Rosa Carvalho e. **Cicatrizes urbanas: marcas de socialização e formação na cidade em Jataí – GO**. 2009. 136f. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

SILVA, Márcio Rodrigues. **Encontros e desencontros: estudo do espaço urbano de Jataí – GO**. 2005. 112f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista Geografia**, São Paulo, UNESP, n. 10, p. 1-18, 1991.

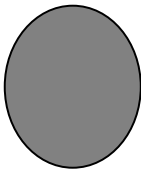
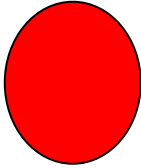
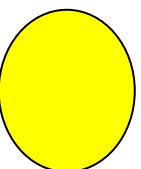
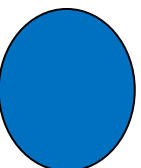
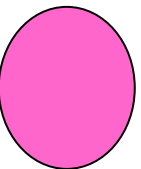
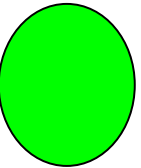
_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. IN: _____. (Org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso viver não é preciso:** a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo. Editora ANNABLUME, 1996.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 2001.

ANEXOS

ANEXO I
QUADRO DE AFERIÇÃO DE NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE

COR	CONDIÇÃO	CONCEITO	NÍVEL DE ACESSIBILIDADE	%
	INEXISTENTE	Não há no local quaisquer elementos que facilitem a acessibilidade	0	0
	INACESSÍVEL	Fisicamente inacessível e de impossível solução	0	0
	INACESSÍVEL porém ADAPTÁVEL	O local é fisicamente inacessível, porém permite adaptações para atendimento às normas e legislação	1	25
	ACESSÍVEL Porém INADEQUADO	O local é fisicamente acessível, porém exige adaptações para atendimento às normas e legislação	2	50
	EXISTENTE/ ADEQUADO	Condições existentes e adequadas para alguns critérios isolados	3	75
	ACESSÍVEL	O local é acessível e adequado às normas e legislação	4	100

ANEXO II

ROTEIRO PARA AVALIAÇÃO DE ACESSIBILIDADE AMBIENTAL

CRITÉRIOS DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE EM CALÇADAS – NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE AMBIENTAL			
 Inacessível/ Inadequado	 Inacessível/ Adequável		
 Acessível a adequar	 Acessível/ Adequado		
 Existente	 Inexistente		
Atendimento parcial a NBR-9050			
Atendimento total a NBR-9050			
ITEM		PONTOS	ATENDIMENTO A NBR-9050
1 COM RELAÇÃO ÀS CALÇADAS			
	Dimensionamento		
	Piso regular		
	Piso anti-derrapante e anti-trepidante		
	Piso nivelado		
	Inclinação adequada (2% a 3%)		
	Material adequado à condução e alerta		
	Condições de manutenção		
2 QUANTO À CIRCULAÇÃO HORIZONTAL			
	Largura mínima livre (1,20m)		
	Grelhas / posicionamento transversal e dimensão (1,5cm)		
	Bocas de lobo		
	Condições de manutenção		
3 QUANTO ÀS GUIAS REBAIXADAS			
	A rampa principal possui largura mínima padronizada (1,20m)		
	As abas laterais possuem largura mínima (,50m – 10% de inclinação)		
	Existe desnível entre o término da rampa e o leito carroçável		
	Inclinação adequada (8,33%)		
	Está locada, preferencialmente, próxima à faixa de pedestres		
	Existe correspondência com outra rampa do lado oposto		
	Condições de manutenção		
4 PISO TÁTIL			
	Existente para delimitação de barreiras físicas		
	Para delimitação de barreiras físicas		
	Para condução/ orientação de rotas		
	Largura adequada (0,25m a 0,60m)		
	Possui cor contrastante com o piso do entorno		
	O material é contrastante		
	Condições de manutenção		

	O material é normatizado		
5 QUANTO AO MOBILIÁRIO URBANO			
5.1 Telefones Públicos			
	Existente		
	Inexistente		
	Alturas		
	Está sinalizado com piso de alerta		
	Respeitada a faixa de acesso livre (1,20m)		
	Condições de manutenção		
5.2 Bancos, lixeiras, jardineiras			
	Existente		
	Inexistente		
	Alturas		
	Está sinalizado com piso de alerta		
	Respeitada a faixa de acesso livre (1,20m)		
	Condições de manutenção		
5.3 Pontos de ônibus e Bancas de jornal			
	Existente		
	Inexistente		
	Possibilitam a circulação livre para pedestres (1,20m)		
	Possibilitam a integração aos meios de transporte		
	A parada de ônibus é acessível – acesso rampado ou em nível		
	A banca de jornal é acessível – acesso rampado ou em nível		
	Existe sinalização para indicação do serviço		
	Existe sinalização de alerta ao redor do mobiliário		
	Existe sinalização em Braile para orientação das linhas		
	Condições de manutenção		
5.4 Semáforos			
	Existente		
	Inexistente		
	Localização adequada		
	Possui dispositivo sonoro		
	Possui acionamento independente (botoeira)		
5.5 Marquises e elementos suspensos			
	Existente		
	Inexistente		
	Localização adequada		
	Altura conveniente		
	Projeção sobre a calçada		
5.6 Postes			
	Existente		
	Inexistente		
	Localização respeita a faixa livre		

	Sinalização		
5.7 Grelhas e tampas de instalações subterrâneas			
	Existente		
	Inexistente		
	Localização respeita a faixa livre		
	Dimensionamentos		
	Sinalização		
	Material		
	Manutenção		
6 ESTACIONAMENTOS			
	Existente		
	Inexistente		
	Existe vaga preferencial demarcada		
	Possui faixa de circulação livre (1,20m)		
	Está bem dimensionada (2,30x5,50m)		
	Existe sinalização horizontal		
	Existe sinalização vertical		
	Existe rebaixamento de guia na proximidade da vaga		
	Condições de manutenção		
	É respeitada		
7 VEGETAÇÃO			
	Existente		
	Inexistente		
	Implantada em áreas exclusivas		
	Sinalização adequada no piso		
	As raízes são alastrantes, pois danificam o passeio		
	A vegetação acanča sobre o passeio		
	Existe faixa livre de circulação de pedestres (1,20m)		
	Raízes expostas		
	Condições de manutenção		
8 QUANTO AO TRANSPORTE PÚBLICO			
	Existente		
	Inexistente		
	Estão integrados aos sistemas de circulação acessíveis / rotas		
	Possibilitam acesso em nível com a calçada/ parada		
	Possuem piso baixo		
	Possuem mecanismo móvel de acesso		
	Possuem local reservado no interior do veículo para usuários de cadeira de rodas		
	Condições de manutenção		
9 QUANTO ÀS BARREIRAS DE UM MODO GERAL			
	Existente		
	Não interferem na circulação		

	É possível eliminar		
MÉDIA DE PONTUAÇÃO			
PERCENTUAL TOTAL			

Fonte: PIRES (2007)

APÊNDICES

APÊNDICE 1

ROTEIRO DE ENTREVISTA

(CHEFE DA DIVISÃO DE PLANEJAMENTO URBANO)

Entrevistado: Rafael Alves Pinto Júnior, arquiteto e urbanista, chefe da Divisão de Planejamento Urbano da Prefeitura de Jataí

Data da realização: 12/11/2012

1) O Objetivo geral da minha pesquisa é compreender como se dá o processo de mobilidade urbana e acessibilidade em Jataí, a fim de verificar se há ou não o efetivo exercício do direito à cidade. Para tanto, será feita, especificamente, uma investigação do PDU, paralelamente à legislação brasileira. Antes de adentrarmos ao tema específico de minha pesquisa, considero importante entender e compreender como o PDU de Jataí foi concebido, até sua sanção em 2001. A obrigatoriedade deu-se com a promulgação do Estatuto da Cidade, mas a iniciativa de implantá-lo em Jataí partiu de você, Arquiteto e Urbanista, ou do prefeito à época?

2) Diferente de outras cidades, é sabido que o PDU de Jataí foi elaborado por você e não por uma empresa contratada que, geralmente, traz um modelo pré-definido, adaptado às necessidades do município, mas que nem sempre contemplam todas as especificidades da cidade. Qual o diferencial dessa opção? Houve participação popular?

3) A legislação federal contempla na CF, em leis, normas técnicas, a questão da mobilidade urbana e da acessibilidade. Como o PDU de Jataí tem abarcado essa questão? Contempla-se? Se sim, como se dá o processo de fiscalização? Há regulamentações para que a lei não seja uma “letra morta”, ou seja, existe no corpo da lei, mas não é cumprida?

4) Dentre as políticas públicas, merecem discussões as de planejamento urbano. Como a administração municipal tem formulado essas políticas para o município? Quais os critérios estabelecidos quando da elaboração delas? As políticas de planejamento urbano vigentes contemplam as questões de inclusão, cidadania, mobilidade urbana e acessibilidade?

5) Em Jataí, sob seu ponto de vista enquanto arquiteto, urbanista e chefe da divisão de planejamento urbano, é efetivo o direito à cidade? Como as políticas de planejamento urbano podem contribuir para que o jataiense tenha, efetivamente, o direito a cidade?

6) Como está estruturada a Divisão de Planejamento Urbano? Você considera eficiente a atual estrutura ou já se estuda uma reestruturação?

7) Os funcionários lotados na Div. De Plan. Urbano são devidamente qualificados para os cargos que ocupam? Todos têm formação na área em que atuam? É suficiente o número de funcionários? Existe no Orçamento rubricas próprias para a área de Planejamento Urbano? Se sim, os recursos financeiros são suficientes para efetivar as políticas voltadas à área?

8) É uma exigência, Rafael, que cidades com mais de 20 mil habitantes tenham seu Plano de Mobilidade Urbana. O município de Jataí já tem uma lei específica nesse sentido? Se sim, quais as maiores contribuições que o PMMU pode trazer aos cita-

dinos? Se não, existe algum estudo sobre isso? Tem uma previsão de quando isso será efetivamente cumprido?

9) Por fim, vc pode fazer uma explanação sobre o processo de formação socioespacial de Jataí nas últimas duas décadas? Houve um crescimento ordenado? Diminuiu ou aumentou a segregação? As diretrizes que compõem o PDU estão sendo respeitadas? Como você vê a questão da mobilidade urbana e da acessibilidade?

APÊNDICE 2
ROTEIRO DE ENTREVISTA
(USUÁRIOS DA CIDADE)

- 1) Você é de Jataí mesmo ou mora em Jataí? Vem sempre ao centro da cidade?
- 2) Como você se desloca de sua casa para vir à Avenida Goiás?
- 3) Você consegue andar pela Avenida Goiás sem nenhum problema? Há obstáculos que dificultam sua circulação pelas calçadas?
- 4) Como você vê o trânsito de Jataí? E os estacionamentos, são suficientes?
- 5) Você se sente parte da cidade? Você acredita que há o direito à cidade?

APÊNDICE 3

LISTA DE IDENTIFICAÇÃO DE BAIRROS

FID_	IDENTIDADE
	1 JARDIM PARAI SO
	2 COHACOL
	3 JARDIM GOIÁS
	4 EPAMINONDAS
	5 RIO CLARO III
	6 CYLLENEO FRANÇA
	7 PRIMAVERA
	8 JARDIM PRIMAVERA
	9 DORIVAL DE CARVALHO
	10 JARDIM DA LIBERDADE
	11 FREI DOMINGOS
	12 CAMPO NEUTRO
	13 PALMEIRAS
	14 COLINAS
	15 JACUTINGA
	16 COLMEIA PARK II (MAURO BENTO)
	17 SANTO ANTÔNIO
	18 HERMOSA
	19 DIVINO ESPÍRITO SANTO
	20 GEDDA
	21 JOSÉ ESTEVAM
	22 DOMBENEDITO
	23 OLAVO
	24 BELA VISTA I
	25 EPAMINONDAS II (MULTIRÃO)
	26 JARDIM GOIÁS II
	27 RIO CLARO I e II
	28 GRANJEIROS
	29 PLANALTO
	30 SAMUEL GRAHAM
	31 FILOSTRO MACHADO
	32 COLMÉIA PARK
	33 SÍTIO DE RECREIO ALVORADA
	34 IRACEMA
	35 DOMABEL
	36 CENTRO
	37 ALTO DAS ROSAS
	38 SÃO PEDRO
	39 BRASÍLIA
	40 SANTA MARIA I
	41 SANTA LÚCIA
	42 BELA VISTA II
	43 AEROPORTO
	44 SETOR ANTENA
	45 JOSÉ BENTO
	46 MANSÕES
	47 SANTA MARIA II
	48 CENTRAL
	49 NOSSA SENHORA DO BOMCONSELHO
	50 PROGRESSO
	51 JARDIM MAXIMIANO
	52 SANTA TEREZINHA
	53 BARCELONA
	54 FÁTIMA
	55 LUÍZA
	56 POPULAR
	57 SODRÉ
	58 SERRA AZUL
	59 AIMBIRÉ
	60 FABRINY
	61 JARDIM FLORESTA
	62 INDUSTRIAL
	63 SOFIA III
	64 SOFIA II
	65 SOFIA III B
	66 SEBASTIÃO HERCULANO DE SOUZA
	67 FRANCISCO ANTÔNIO
	68 ESTRELA DALVA
	69 CORDEIRO
	70 JARDIM AMÉRICA
	71 SOFIA I
	72 JARDIM RIO CLARO
	73 COHACOL V
	74 RESIDENCIAL DAS ABELHAS
	75 MORADA DO SOL
	76 RESIDENCIAL DAS BRISAS
	77 FLAMBOYANT
	78 PORTAL DO SOL - ETAPA 1
	79 PORTAL DO SOL - ETAPA 2
	80 RECANTO DA MATA
	81 BANDEIRANTES
	82 UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
	83 DISTRITO AGROINDUSTRIAL
	84 RESIDENCIAL SUL
	85 CIDADE JARDIM