
Acessibilidade em Ituiutaba – MG: uma análise da legislação vigente e das ações efetivadas no município

Accessibility in Ituiutaba – MG: an analysis of current legislation and actions taken in the municipality

Accesibilidad en Ituiutaba – MG: análisis de la legislación actual y acciones tomadas en el municipio

Ana Letícia de Oliveira Guerra¹

 <https://orcid.org/0009-0003-6256-0783>

Roneide Maria Gonçalves²

 <https://orcid.org/0009-0009-3576-9147>

RESUMO: Este artigo teve como finalidade avaliar como o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) está sendo implantado no município de Ituiutaba-MG. A pesquisa é de grande relevância social, pois destaca a importância do acesso pleno aos espaços urbanos para todas as pessoas. Para alcançar o objetivo, foi realizada uma análise documental das legislações vigentes, dentre elas a Lei nº 4.507 de 6 de julho de 2017 e a Lei Complementar nº 153, de 13 de julho de 2018 do município. Além disso, foi consultada a NBR 9050/2020 e conduzida uma pesquisa em fontes teóricas relacionadas ao tema. Como parte da metodologia, foram feitas observações em algumas ruas e avenidas inseridas no Hipercentro da cidade, com o intuito de mensurar as dimensões das calçadas e averiguar suas condições. Nos espaços observados, identificou-se uma acentuada concentração de calçadas com medidas inferiores às estipuladas pelo plano, muitas delas com desníveis consideráveis, deterioradas e com obstáculos. Em relação às rampas de acesso, percebeu-se que a maioria não possui sinalização, muitas estão sem pintura e fora do padrão previsto nas normativas. Pelos resultados alcançados, percebeu-se que a acessibilidade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ainda é um desafio para a cidade de Ituiutaba-MG.

PALAVRAS-CHAVE: acessibilidade; pessoas com deficiência; plano de mobilidade urbana; Ituiutaba-MG.

¹ Possui graduação em Biblioteconomia pelo Centro Universitário de Formiga (UNIFOR-MG) e especialização em Gestão da Tecnologia da Informação pela Faculdade Unyleya. Bibliotecária-Documentalista da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). E-mail: guerra.letici@gmail.com.

² Graduada em Tecnologia em Informática pela Universidade Estadual de Minas Gerais (UEMG - Campus Ituiutaba). Especialização em Educação de Jovens e Adultos, Juventude II, pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Técnica administrativa da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). E-mail: roneide@ufu.br.

ABSTRACT: *This article aimed to assess how the Urban Mobility Plan (UMP) is being implemented in the municipality of Ituiutaba-MG. The research is of great social relevance as it highlights the importance of full access to urban spaces for all people. To achieve this goal, a documentary analysis of current legislation was conducted, including Law No. 4,507 of July 6, 2017, and Complementary Law No. 153 of July 13, 2018, of the municipality. In addition, NBR 9050/2020 was consulted and conducted research on theoretical sources related to the topic. As part of the methodology, observations were made on some streets and avenues located in the city's Hypercenter, with the aim of measuring the dimensions of sidewalks and assess their conditions. In the observed spaces, a significant concentration of sidewalks with dimensions smaller than those stipulated by the plan was identified, many of them with considerable unevenness, deteriorated, and obstructed. Regarding access ramps, it was noticed that the majority lack signage, many are unpainted, and deviate from the standards outlined in regulations. Based on the results achieved, it was observed that accessibility for people with disabilities or reduced mobility remains a challenge for the city of Ituiutaba-MG.*

KEYWORDS: *accessibility; disabled people; urban mobility plan; Ituiutaba-MG.*

RESUMEN: *Este artículo tuvo como objetivo evaluar cómo se está implementando el Plan de Movilidad Urbana (PMU) en el municipio de Ituiutaba-MG. La investigación es de gran relevancia social, ya que destaca la importancia del acceso pleno a los espacios urbanos para todas las personas. Para lograr este objetivo, se realizó un análisis documental de la legislación vigente, incluyendo la Ley N° 4.507 del 6 de julio de 2017 y la Ley Complementaria N° 153 del 13 de julio de 2018 del municipio. Además, se consultó la NBR 9050/2020 y se llevó a cabo una investigación en fuentes teóricas relacionadas con el tema. Como parte de la metodología, se realizaron observaciones en algunas calles y avenidas ubicadas en el Hipercentro de la ciudad, con el fin de medir las dimensiones de las aceras y evaluar sus condiciones. En los espacios observados, se identificó una concentración significativa de aceras con dimensiones inferiores a las estipuladas por el plan, muchas de ellas con desniveles considerables, deterioradas y obstaculizadas. En cuanto a las rampas de acceso, se observó que la mayoría carece de señalización, muchas están sin pintura y no cumplen con los estándares establecidos en las normativas. Por los resultados obtenidos, se observó que la accesibilidad para personas con discapacidad o movilidad reducida sigue siendo un desafío para la ciudad de Ituiutaba-MG.*

PALABRAS CLAVE: *accesibilidad; personas con deficiencia; plan de movilidad urbana; Ituiutaba-MG.*

INTRODUÇÃO

Tratar do assunto da acessibilidade é uma tarefa desafiadora, porém igualmente inspiradora, pois trata-se de um campo de estudo em desenvolvimento, visto que ainda há muito a se conhecer e executar sobre os direitos dessa área na sociedade.

A acessibilidade é um direito de todos os cidadãos. Dessa forma, é essencial considerar as questões do deslocamento das pessoas como direito fundamental, quando cada indivíduo pode usufruir dos espaços sem barreiras que limitem esse direito. No entanto, para a sua efetivação, é preciso que o planejamento urbano seja eficiente. Ele deve ser capaz de criar cidades sustentáveis, inclusivas, resilientes e adaptáveis. Sem um planejamento urbano eficaz, o desenvolvimento das cidades fica desorganizado e limita a acessibilidade, deixando de cumprir seu papel social.

A promoção de espaços que as pessoas possam usufruir com igualdade e autonomia é ainda uma luta para a consolidação de uma cidade acessível, pois, independentemente da

capacidade de cada um, todos têm o direito de acessar os espaços e serviços que a cidade oferece.

Portanto, planejar um espaço acessível é fundamental, visto que dessa maneira garante às pessoas o direito de se deslocar em lugares sem quaisquer tipos de barreiras que as possam impedir de conviver ou circular livremente. Cabe ressaltar que é um equívoco pensar que a acessibilidade é apenas para as pessoas que possuem deficiência, pois ela tem o objetivo de adequar o espaço construído para todos os tipos de necessidades que possam surgir na sociedade.

Em razão do crescimento populacional nas cidades brasileiras e das transformações econômicas e institucionais, o Plano Diretor veio a se constituir em um importante instrumento para produzir mudanças nas políticas e na condução da gestão do desenvolvimento urbano brasileiro.

Em seu artigo 5º, o Plano Diretor de Ituiutaba retrata que as atribuições sociais do município constituem o direito da cidade para todos, equivalendo à capacidade da terra urbanizada, à habitação, ao saneamento ambiental, à infraestrutura e aos serviços de utilidade pública, ao transporte coletivo, à mobilidade urbana, à acessibilidade, ao emprego, à cultura e ao entretenimento. Uma das metas primordiais da política urbana é assegurar a acessibilidade universal a qualquer indivíduo, nas variadas localidades do contexto urbano (Ituiutaba, 2018).

Sendo assim, em Ituiutaba, o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), juntamente com o Plano Diretor, representa, a partir do ano de 2017, o ponto de partida para o desenvolvimento sustentável urbano e ambiental do município nos seus aspectos legislativos e instrumentais. Esse plano teve como escopo “[...] a integração entre os diferentes modos de transporte e visa a melhoria da mobilidade das pessoas e cargas no município e o acesso universal à cidade” (Ituiutaba, 2017, p. 1).

O Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba é um documento que consolida as políticas urbanas de forma estratégica para o desenvolvimento da cidade, constituindo-se como instrumento do processo de planejamento, visando a materialização efetiva de melhor qualidade de vida para a população de forma sustentável e com responsabilidade social.

Essa lei procura atender aos princípios do desenho universal, um conceito que sugere o desenvolvimento de espaços que sejam acessíveis e utilizáveis por todas as pessoas de maneira igualitária, garantindo condições democráticas em sua qualidade de uso. Além disso, procura orientar-se na legislação específica, a fim de atender às regras das normas técnicas brasileiras de acessibilidade, possibilitando as condições de acesso adequado aos mobiliários e equipamentos urbanos.

Entretanto, o acesso pleno e irrestrito nos ambientes urbanos ainda é um tema recente, e sua adoção depende de profundas mudanças culturais, políticas e sociais. Por isso, as

ações governamentais, os programas e as políticas são fundamentais para estimular novas formas de pensar essas práticas.

Dessa maneira, o planejamento urbano, quando aplicado ao planejamento da mobilidade urbana, fortalece a inclusão de todos. De acordo com Villaça (1998), o planejamento urbano que não observa as demandas da sociedade acentua as desigualdades, como se as duas cidades existissem em um mesmo local: a dos segregados involuntariamente e a dos auto segregados, evidenciando simultaneamente uma assimetria social e espacial. Apesar do exemplo, Villaça afirma que na realidade somente uma cidade existe, já que a segregação voluntária facilita o aparecimento da involuntária, pois a segregação surge de um movimento dialético, assemelhando-se ao mesmo fundamento da relação entre escravo e senhor.

Nesse sentido, no presente artigo, busca-se analisar as ações dos poderes executivo e legislativo do município de Ituiutaba voltadas para a consolidação do Plano de Mobilidade Urbana, com foco específico na regulação relacionada ao tema acessibilidade. Foram analisadas, neste estudo, questões ligadas às ruas, calçadas e áreas públicas livres no entorno do hipercentro da cidade, área situada na parte central do município de Ituiutaba, que compreende o conjunto de vias compostas pela Avenida 7 até a Avenida 19, abrangendo também a Rua 18 até a Rua 24. Este setor possui uma grande concentração de lojas de produtos variados, agências bancárias, instituições de ensino, hospitais, shoppings e praças, entre outros (Ituiutaba, 2021).

Dessa maneira, o artigo foi estruturado de forma a apresentar uma discussão sobre o conceito de acessibilidade e sua importância para a cidadania, no qual aborda a legislação e normas vigentes relacionadas à acessibilidade. Em seguida, descreve o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba, detalhando objetivos, diretrizes e ações propostas para melhorar a acessibilidade na cidade. O texto prossegue com a apresentação dos materiais e métodos utilizados na pesquisa de campo, seguido pelos resultados e discussões sobre as condições das calçadas, rampas de acesso, sinalização tátil e comunicação sonora. Finalmente, são sugeridos cenários para melhorias e apresentadas considerações finais sobre a eficácia das políticas de acessibilidade em Ituiutaba-MG. O trabalho apresenta uma estrutura clara, dividida em seções que guiam o leitor pela análise detalhada do tema, culminando em reflexões sobre os desafios e oportunidades para melhorar a acessibilidade urbana na cidade.

A ACESSIBILIDADE: DIREITO DE CIDADANIA

Dentre os vários conceitos de acessibilidade, Melo (2007) define-a como uma maneira de melhorar a qualidade de vida dos idosos e das pessoas com deficiência, que enfrentam diretamente as barreiras nos ambientes, produtos e serviços que utilizam. A acessibilidade a

espaços físicos, informações, instrumentos de trabalho e produtos não é apenas importante para esses grupos, mas para todos, afetando a qualidade de vida de forma geral.

É importante reconhecer que a acessibilidade não é apenas relevante para pessoas com deficiência permanente, mas também para aquelas que experimentam mobilidade reduzida temporária. Isso inclui gestantes, pessoas com sobrepeso e indivíduos que estão se recuperando de lesões ou cirurgias, entre outros casos.

O Ministério das Cidades (Brasil, 2006) afirma que falar de acessibilidade, em termos gerais, é assegurar que todos possam acessar, se aproximar, usar e manipular qualquer ambiente ou objeto, incluindo as pessoas com deficiência. Isso implica em criar condições favoráveis para que o indivíduo, dentro de suas capacidades de movimento, consiga alcançar seu destino planejado, sendo o próprio condutor dessa mobilidade para se deslocar e se aproximar do local ou objeto desejado.

Assim, a acessibilidade não se limita apenas ao direito de se locomover de forma independente. Ela é fundamental para que pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida possam exercer plenamente sua cidadania. Isso envolve garantir o cumprimento de direitos amplamente reconhecidos, e o espaço físico das cidades é onde isso se desenrola efetivamente. Ao implementar medidas de acessibilidade no ambiente urbano, torna-se possível democratizar o seu uso para todos, em sua totalidade.

A cidade precisa garantir acesso igualitário a todos os cidadãos. No entanto, historicamente, o espaço urbano foi projetado com base em um único modelo de indivíduo, ignorando as diversas características e necessidades das pessoas. Portanto, é essencial refletir sobre a acessibilidade universal, que implica em planejar espaços que possam ser utilizados por todos, independentemente de características como peso, capacidade física, status socioeconômico ou estética. Isso significa assegurar o direito de todos à cidade (Silva, 2014).

Segundo Matus (1996) se entendermos que planejar implica em conduzir conscientemente, então não há outra opção senão o planejamento. Ou planejamos ou ficamos sujeitos às circunstâncias. Recusar-se a planejar é recusar a capacidade de escolher o futuro e aceitá-lo, seja qual for.

As ações promovidas pelo poder público para organizar a cidade devem estar alinhadas com o planejamento, visando facilitar um desenvolvimento urbano significativo (Souza, 2010). Vasconcellos (2001) destaca que essa abordagem colabora com a transformação social, deixando de depender exclusivamente da racionalidade técnica guiada pelo sistema econômico.

Nessa perspectiva, a acessibilidade é considerada uma ação política. Para garantir o acesso e a utilização dos serviços públicos e privados pela população, diversas leis e normas foram estabelecidas para regular a acessibilidade. Por exemplo, a NBR 9050 (ABNT, 2020)

define as medidas e condições para adaptar espaços de modo que as pessoas tenham autonomia e segurança. O Decreto Federal 5.296/04 regulamenta as leis 10.098/2000 (Brasil, 2000a) e 10.048/2000 (Brasil, 2000b) e estabelece normas gerais e critérios básicos para promover a acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (Brasil, 2004).

Com base na norma ABNT NBR 9050, o governo federal, por meio do Ministério das Cidades, lançou em 2004 o programa "Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana". Esse programa consiste em ações e instrumentos com o objetivo de incentivar e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolverem iniciativas que garantam a acessibilidade de pessoas com restrições de mobilidade e deficiências nos sistemas de transporte, equipamentos urbanos e circulação em áreas públicas. O objetivo é incorporar, no processo de planejamento das cidades, uma nova visão que promova o acesso universal ao espaço público (Brasil, 2006).

Entre as ações desse programa, estão previstas capacitação de pessoal, adaptação dos sistemas de transporte, remoção de barreiras arquitetônicas, promoção do conceito de desenho universal no planejamento de transportes e equipamentos públicos, integração das políticas governamentais, conscientização da sociedade, apoio à organização das pessoas com deficiência, e estímulo ao avanço tecnológico. Além disso, foram publicados cadernos abordando temas relacionados à garantia da acessibilidade para pessoas com restrições de mobilidade e deficiência, incluindo: atendimento adequado a essas pessoas, construção de cidades acessíveis, implementação do Decreto nº 5.296/04, adoção de políticas municipais de acessibilidade, criação de sistemas de transporte acessíveis e compartilhamento de boas práticas (Brasil, 2006). Também foi lançado o PlanMob em 2007, um documento de referência para a elaboração de planos de mobilidade urbana (Brasil, 2007).

O MUNICÍPIO DE ITUIUTABA

O município de Ituiutaba está localizado no interior do estado de Minas Gerais, região Sudeste do país, na Mesorregião do Pontal do Triângulo Mineiro. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022a), sua população é estimada em 105.818 habitantes, com uma densidade demográfica de 37,40 hab./km²; índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM) de 0,739 e uma mortalidade infantil de 10,44 óbitos por mil nascidos vivos (Figura 1).

Em 2017, como forma de avanço na política municipal de mobilidade, já havia sido publicado o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba, que tem por objetivo a melhoria dos deslocamentos sem comprometer a qualidade de vida e o meio ambiente. Por meio da implantação do Plano de Mobilidade Urbana, da aplicação do conceito do Desenho Universal e da adoção das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) como

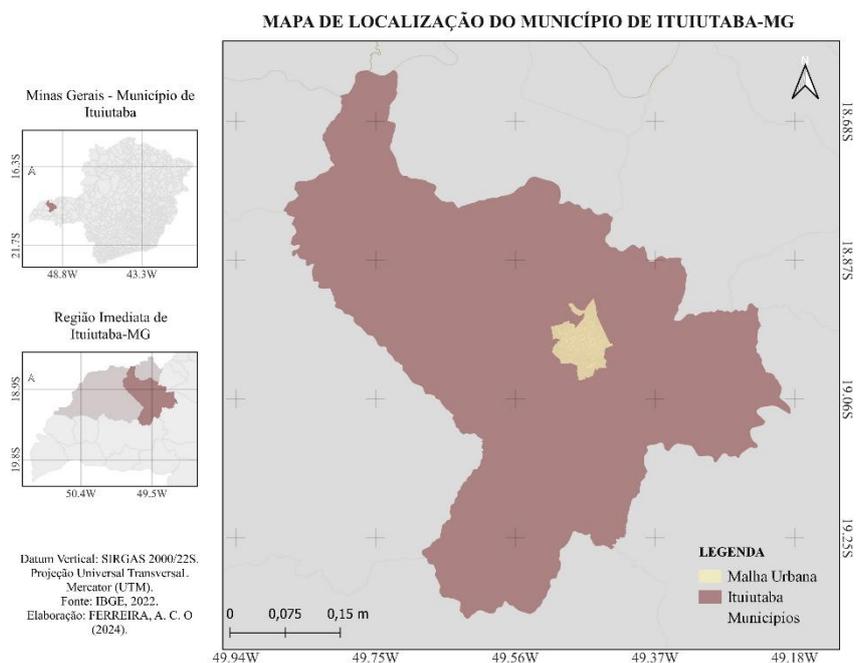
referência técnica na elaboração e execução de novos projetos e serviços, o município de Ituiutaba já visava caminhar no sentido de garantir igualdade de oportunidades a seus cidadãos, principalmente àqueles com deficiência ou com mobilidade reduzida. O Plano Diretor revisado em 2018, incorpora em seu Capítulo II, o tema específico da “mobilidade urbana” para a qual apresenta os seguintes objetivos:

Art. 59. São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

- I. priorizar a acessibilidade cidadã - pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida sobre o transporte motorizado;
- II. priorizar o transporte coletivo sobre o individual;
- III. reduzir a necessidade de deslocamento;
- IV. considerar as questões de logística empresarial no sistema de mobilidade urbana, garantindo a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico.

Parágrafo único. Entende-se por Sistema de Mobilidade Urbana a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade – trânsito, transporte, sistema viário, educação de trânsito e integração regional – de forma a assegurar o direito de ir e vir, com sustentabilidade, e considerando a melhor relação custo-benefício social (Ituiutaba, 2018, p. 30).

Figura 1 – Mapa de localização do município de Ituiutaba-MG



Fonte: IBGE (2022b).

Através da implementação do Plano de Mobilidade Urbana e da revisão do Plano Diretor, o município estabeleceu diretrizes para priorizar a acessibilidade, promover o transporte coletivo e reduzir a necessidade de deslocamento, refletindo uma abordagem holística e consciente para o planejamento urbano. Com essas medidas, o município procura a implantação de uma cidade mais equitativa, resiliente e próspera para todos os seus habitantes.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITUIUTABA

O Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba foi elaborado em consonância com as diretrizes do Plano Diretor então vigente e o Estatuto da Cidade. Seu objetivo principal foi estabelecer políticas e diretrizes visando a melhoria da mobilidade das pessoas e cargas no território do município e o acesso universal à cidade, por meio de ações integradas de desenvolvimento urbano, mobilidade e proteção ao meio ambiente.

A estrutura do Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba segue a seguinte divisão: I) Disposições Preliminares; II) Dos modos não motorizados; III) Do transporte coletivo; IV) Do sistema viário; V) Da educação para a mobilidade urbana; VI) Da gestão democrática e controle social; VII) Da estrutura administrativa e VIII) Das disposições finais e transitórias. Consoante à delimitação proposta para o desenvolvimento deste estudo, as diretrizes constantes no Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba são:

I – acessibilidade, como forma de acesso seguro e democrático à cidade pelos cidadãos;

II – segurança, que deve ser garantida nos diversos modos de deslocamentos, os quais devem ser realizados com o mínimo de exposição a fatores de riscos;

III – eficiência, para que o uso dos diferentes modos de transporte seja racionalizado e otimizado com a finalidade de incentivar a utilização do mais adequado;

IV – qualidade de vida, para preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental (Ituiutaba, 2017, p. 1).

O Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba (2017) elenca as ações propostas para a acessibilidade, apresentadas no Quadro 1. Diante das diretrizes estabelecidas pelo plano, que incluem acessibilidade, segurança, eficiência e qualidade de vida, é possível vislumbrar um caminho promissor em direção à construção de uma cidade mais inclusiva, sustentável e habitável para todos os seus cidadãos. Ao seguir esses princípios, o município de Ituiutaba pode cumprir o compromisso de promover um ambiente urbano que priorize o bem-estar e a mobilidade de seus habitantes, garantindo assim um futuro mais promissor e equitativo para a comunidade local.

Quadro 1 - Ações propostas para a acessibilidade

Ações
<ul style="list-style-type: none">- O desenho universal deve ser adotado em caráter de exclusividade em todas as intervenções urbanas. Todas as instituições de uso público, devem se tornar acessíveis em até cinco anos.- Como forma de incentivar os deslocamentos a pé, o município deve implantar infraestruturas adequadas com adoção das novas geometrias.- O município deve adequar as calçadas de acordo com os seguintes parâmetros: alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos sendo padrão mínimo de 2,5 metros de largura; definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos ao lote poderão ser rampados; tratamento específico de acessibilidade universal às travessias com elevação dos cruzamentos (platô) na Área 2.- Todos os pontos de travessia de pedestre devem ser iluminados, preferencialmente, por meio de iluminação por energia solar e iluminação específica para a via de pedestre.- Todos os cruzamentos semaforizados devem possuir temporizador para pedestres com indicação luminosa e sonora. No cálculo do tempo para travessia de pedestre deve ser considerado o tempo de deslocamento do idoso e das pessoas com mobilidade reduzida.- O município deve criar uma ambiência para o pedestre com a finalidade de reduzir: poluição visual; poluição sonora; obstáculos permanentes e temporários.- O município deve promover a substituição gradual da frota de transporte público por veículos piso baixo, com tecnologias menos poluentes e com infraestrutura para carregar bicicletas, com prazo de até 10 anos.- Todas as infraestruturas relacionadas ao transporte coletivo devem possuir acessibilidade universal, como por exemplo, os pontos de embarque e desembarque e calçadas.- Os pontos de embarque e desembarque devem: possuir infraestrutura de qualidade, com banco e cobertura, capaz de proporcionar segurança e conforto; disponibilizar informação ao usuário quanto aos locais de destinos e horários das viagens, de forma acessível a todos; respeitar as regras do desenho universal; possuir a distância de aproximadamente 300 metros entre eles; possuir sinalização horizontal e vertical.- A projeção das vias deve contemplar a futura instalação de pontos de embarque/desembarque com equidistância de 300 metros.- O município deve promover o adequado atendimento às exclusividades, como pessoas idosas e com deficiência temporária ou permanente através da adoção da acessibilidade universal, criando condições de maior segurança e conforto para todos.

Fonte: Ituiutaba (2017) adaptado pelas autoras.

MATERIAIS E MÉTODOS

Para a realização deste estudo, primeiramente foi necessário efetuar um levantamento bibliográfico sobre os aspectos aqui abordados para a compreensão dos conceitos envolvidos, especialmente para o conhecimento das normas de acessibilidade determinadas pela ABNT. Para a investigação da área do hipercentro da cidade, foi utilizada a técnica da observação. Segundo Marconi e Lakatos (2007, p. 193):

A observação ajuda o pesquisador a identificar e a obter provas a respeito de objetivos sobre os quais os indivíduos não têm consciência, mas que orientam seu comportamento. Desempenha papel importante nos processos observacionais, no contexto da descoberta, e obriga o investigador a um contato mais direto com a realidade. É o ponto de partida da investigação social.

A técnica de observação foi a "não estruturada ou assistemática", ou seja, foi realizado o exame por meio de fotos e medições da infraestrutura para observar se houve a aplicação das recomendações das leis e normas vigentes. Foram observadas a qualidade da calçada e a existência de instrumentos de acessibilidade, tanto internos quanto externos, das ruas do entorno de cada local.

Para viabilizar a implementação das medidas delineadas pelo Plano de Mobilidade Urbana, a área urbana do município foi segmentada em cinco áreas distintas: Área 1, designada como Projeto Piloto; Área 2, conhecida como Hipercentro; Área 3, denominada Núcleo Central; Área 4, designada como Centro e a Área 5 que abrange as demais áreas urbanas (Ituiutaba, 2017).

Para mensurar as dimensões das calçadas, foi selecionado o Hipercentro (Figura 2) com o intuito de averiguar as condições dos passeios de cada quarteirão. A área foi selecionada devido à sua importância, uma vez que engloba as principais vias da cidade, onde estão localizados estabelecimentos comerciais, agências bancárias, instituições de ensino, hospitais e praças, entre outros. Além disso, há alto fluxo de pedestres.

Figura 2 - Área do hipercentro de Ituiutaba-MG



Fonte: Ituiutaba (2017).

Quanto ao piso, foi verificado o seu estado de conservação, bem como a existência ou não de riscos de quedas para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em função de buracos e imperfeições na via de circulação. Também foi observado o tipo de piso das calçadas, com o objetivo de determinar se as mesmas oferecem segurança na circulação das pessoas, além da existência de barreiras que dificultem ou impossibilitem o trajeto dos pedestres.

No que se refere em especial à acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, foi verificada a presença ou não de rampas de acesso no entorno dos locais, bem como suas dimensões e estado de conservação. Toda a análise teve como base as diretrizes estabelecidas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba e os parâmetros da NBR 9050/2020 da ABNT.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para analisar as condições das calçadas, primeiramente foi realizada uma aferição com o objetivo de examinar suas dimensões, considerando a norma ABNT NBR 9050/2020 e o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba. Foram percorridas a Avenida 17 e as ruas 20, 22, 24 e 26 do Hipercentro. De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba (2017, p. 3), o município deve adequar as calçadas de acordo com os seguintes parâmetros:

- I - alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos sendo padrão mínimo de 2,5 metros de largura;
- II - definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos ao lote poderão ser rampados;
- III - tratamento específico de acessibilidade universal às travessias com elevação dos cruzamentos (platô) na Área 2 — Hipercentro em até 05 anos, conforme - Anexo IV;
- IV - adoção exclusiva do desenho universal para a acessibilidade nos cruzamentos da Área 3 - Núcleo Central em até 07 anos;
- V - padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil, indicando a rota acessível.

Além disso, o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba define um novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos poderão ser rampados para acesso ao lote. Neste caso, a faixa livre, que é a área destinada para o deslocamento dos pedestres, deve possuir largura mínima de 1,25 metro com pavimento regular, sem obstáculos e sem inclinações para o acesso ao lote. Também estabelece que a faixa de acesso, que é a área destinada para construção de rampas para acesso ao lote, deve possuir 0,50 metro, e a faixa de serviço, que é a área destinada para instalação de mobiliário (poste, lixeira, sinalização), arborização e grama (área permeável), e rampa de acesso ao lote, deve ter 0,75 metro.

Já as recomendações da NBR 9050 (2020) estabelecem que as calçadas devem ser desobstruídas, possuir uma inclinação transversal de até 3%, ser contínuas entre os lotes, ter uma largura mínima de 1,20 metro de faixa livre de circulação e uma altura livre de 2,10 metros. Além disso, recomenda-se uma faixa de serviço de 0,70 metro para a instalação de mobiliário urbano.

No trecho percorrido da Avenida 17, que fica entre as ruas 16 e 26, percebeu-se que a maioria das calçadas tem uma boa medida, e as medidas ficaram acima de 2,55 metros. Já nas ruas 20, 22, 24 e 26 pode-se verificar que a maior parte das calçadas tem em média de 1,70 a 2,30 metros, principalmente nos locais onde se concentra o comércio, clínicas e hospital, e há circulação constante de pessoas.

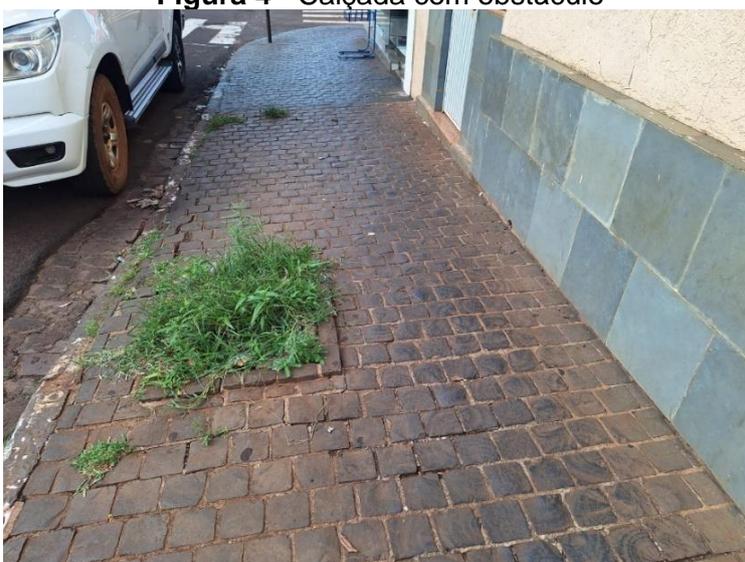
Na área pesquisada, encontramos algumas calçadas com medidas abaixo de 1,80 metro. Neste caso, o deslocamento é dificultado, visto que são muito estreitas, e se possuem mobiliário urbano como postes, placas e lixeiras, a área livre diminui, conforme as figuras 3 e 4.

Figura 3 - Calçada estreita com poste



Fonte: as próprias autoras.

Figura 4 - Calçada com obstáculo



Fonte: as próprias autoras.

Além disso, durante a pesquisa, notou-se que nessas calçadas estreitas, à medida que aumentava o fluxo de pedestres, podiam-se perceber as dificuldades durante a circulação. A Figura 5 apresenta um mobiliário urbano atrapalhando a circulação das pessoas. Nesse espaço, não seria possível a passagem de duas pessoas pelo local e ficaria prejudicado o deslocamento de um cadeirante, levando-o a fazer o desvio pela rua, o que é um risco para sua segurança. Segundo a NBR 9050 (2020), uma pessoa que utiliza cadeiras de rodas precisa de um espaço de 0,90 metro para a realização de um deslocamento em linha reta, e caso compartilhe o espaço com um pedestre, as dimensões seriam de 1,20 a 1,50 metro. Já no caso de duas pessoas em cadeiras de rodas, é necessária uma largura de 1,50 a 1,80 metro (ABNT, 2020).

Figura 5 - Calçada com obstáculo



Fonte: as próprias autoras.

É importante destacar que, conforme as orientações estabelecidas no Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba, é necessário priorizar o modo de deslocamento a pé ao definir políticas públicas. Isso implica assegurar que os deslocamentos sejam realizados de maneira segura, visando a redução de acidentes, ferimentos e, principalmente, fatalidades, por meio de ações integradas, com especial atenção à educação. Infelizmente, durante a pesquisa, não se observou a implementação e adaptação adequadas das calçadas para tornar isso uma realidade.

O problema da dificuldade de deslocamento também foi notado em calçadas estreitas com abrigo do ponto de ônibus. Percebe-se, pela Figura 6, que o abrigo acaba se tornando um obstáculo, principalmente se este estiver sendo ocupado por pessoas aguardando o ônibus. Vale ressaltar que a NBR 9050 aponta que os abrigos em ponto de ônibus não podem atrapalhar a circulação no local.

Figura 6 - Ponto de ônibus Rua 20



Fonte: as próprias autoras.

Ainda com relação às barreiras físicas, destacamos alguns exemplos, percebidos na Figura 7. Pode-se notar vasos de plantas, árvores, mesas e ambulantes. O Plano de Mobilidade Urbana estabelece que eles devem ficar na faixa de serviço. No entanto, nota-se que a disposição deles atrapalha a calçada e diminui o tamanho da faixa livre para circulação. Outro problema observado foram as obras (construções ou reformas) obstruindo a calçada, conforme Figura 8. Essa é uma barreira física temporária, mas que pode durar anos.

Figura 7 - Barreiras nas calçadas



Fonte: as próprias autoras.

Figura 8 - Construções e reformas



Fonte: as próprias autoras.

Com relação às obras, o código de posturas do município de Ituiutaba (Ituiutaba, 1970), estabelecido em 1970, estipula no artigo 232 que, além de manter o alinhamento do tapume, é proibida a ocupação do passeio com materiais de construção. Em seu parágrafo único, especifica que os materiais de construção descarregados fora da área delimitada pelo tapume devem ser removidos para o interior da obra no prazo máximo de duas horas após o descarregamento. Apesar dessa proibição, observam-se frequentemente tais práticas pela cidade, como ilustrado na Figura 8.

Dentre os tipos de pisos das calçadas pesquisadas, encontramos diferentes materiais inapropriados, o que representa risco para a segurança do pedestre, seja por dificultar o deslocamento ou por serem escorregadios, conforme Figura 9. Dentre os materiais, as pedras portuguesas ou de outros tipos, o cimento pintado, a ardósia e os revestimentos cerâmicos (esmaltados ou não) foram os mais encontrados. O Plano de Mobilidade Urbana aponta em suas diretrizes a padronização de piso nas calçadas e a adoção do Desenho Universal para que os acessos sejam confortáveis para todos os pedestres.

Segundo a NBR 9050 (2020), os materiais de revestimento e acabamento dos pisos devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e ser antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado).

Com relação à conservação das calçadas, observamos que muitas estão em mau estado de conservação, conforme mostrado na Figura 10. A falta de manutenção dificulta a circulação dos pedestres. Além disso, foi notada a presença de desníveis, os quais representam um grande risco para a segurança das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, como os idosos, podendo levá-los à queda por não conseguirem se equilibrar durante a circulação.

Figura 9 - Calçadas com pisos inapropriados



Fonte: as próprias autoras.

Figura 10 - Calçadas estragadas, sem manutenção



Fonte: as próprias autoras.

Outro problema que dificulta a circulação das pessoas com deficiência pelas calçadas é a falta de rebaixamentos nas guias ou rampas de acesso, o que torna o acesso a determinados locais muito difícil, necessitando sempre de auxílio (Figura 11).

Durante a pesquisa, foi realizada a quantificação e análise das rampas de cada cruzamento no trajeto percorrido para o estudo. De acordo com os dados coletados, em todo o trajeto foram identificadas 84 rampas, considerando apenas os locais de cruzamento de via. Na maioria dos cruzamentos, as rampas estão sem pintura, com inclinação e largura bem abaixo das recomendadas e, principalmente, sem sinalização tátil de alerta. Pode-se também

perceber que algumas rampas estão em má conservação, o que atrapalha o acesso com segurança.

Figura 11 - Rampas de acesso



Fonte: as próprias autoras.

Além disso, percebe-se que nenhuma das rampas segue um padrão e nem recomendações técnicas. Dentre os problemas observados, o que mais chamou a atenção é que em algumas vias não havia nenhuma rampa e, em alguns casos, foram implantadas nas calçadas de apenas um dos lados da via.

Segundo o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba (2017), deve-se fazer a adoção do Desenho Universal para a acessibilidade nos cruzamentos. Dessa forma, deve-se tornar acessível a estrutura de calçadas e acessos a estabelecimentos públicos e privados para todas as pessoas. Este conceito determina a utilização de acessos que tenham geometrias confortáveis para que todos possam se deslocar pela cidade.

No âmbito do planejamento urbano, a acessibilidade se caracteriza pela oportunidade de acesso às atividades para todas as pessoas. É a base para o desenvolvimento de uma cidade acessível, permitindo ao cidadão ter autonomia e meios para ter uma vida mais dinâmica e ativa.

Algumas rampas foram construídas próximas de estacionamentos, e um problema flagrante foi encontrar veículos estacionados na frente da rampa, bloqueando o acesso e a utilização pelas pessoas com deficiência (Figura 12).

Além disso, de acordo com o artigo 10 do Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba (2017), o município deve padronizar os pisos com indicação de prioridade e sinalização podotátil, indicando a rota acessível. Durante a pesquisa, pôde-se perceber que são poucas

as calçadas com a presença de sinalização tátil, e a maioria se concentra em estabelecimentos de serviços, como os bancos.

Figura 12 - Rampa de acesso com bloqueio



Fonte: as próprias autoras.

A NBR 9050 recomenda a implantação da sinalização podotátil em: rebaixamentos de calçadas; nas faixas elevadas de travessia; nas plataformas de embarque e desembarque e pontos de ônibus; e no início e término de escadas e rampas. O mobiliário urbano também precisa possuir uma sinalização de alerta pois sem ela tornam-se obstáculos para os deficientes visuais, levando a possíveis acidentes. Além disso, segundo a norma, os "Mobiliários com altura entre 0,60 m até 2,10 m do piso podem representar riscos para pessoas com deficiências visuais, caso tenham saliências com mais de 0,10 m de profundidade" (ABNT, 2020, p. 10).

No caso da comunicação sonora, durante a pesquisa, pôde-se perceber que alguns pontos possuem giroflex com luzes, porém não apresentam a função sonora de alerta. Também foram encontrados semáforos para pedestres funcionando em todos os cruzamentos do trajeto, inclusive percebemos novos semáforos instalados na Avenida 17.

CENÁRIOS PARA MELHORIAS

Diante das questões apresentadas, é essencial pensar em como melhorar a estrutura urbana do município de Ituiutaba para que ela seja mais acessível aos diferentes grupos que ocupam a cidade.

O Plano de Mobilidade Urbana instituído normatiza a implantação correta das estruturas e equipamentos que garantem a acessibilidade universal, mas sua implementação depende de vontade política. É necessário que a atual gestão pública execute as ações propostas de forma eficiente e que os próximos governos continuem realizando as ações e a fiscalização para garantir acesso a todos. O plano possui propostas possíveis, e é preciso que o Poder Executivo, juntamente com sua equipe, priorize a acessibilidade e dê a ela a devida importância na melhoria do funcionamento da cidade.

Deste modo, a prefeitura deverá reunir esforços e uma equipe técnica especializada para que não se adie mais a aplicação de soluções para os problemas relativos à acessibilidade, podendo-se até mesmo utilizar referências de outras cidades e outros países.

Vale ressaltar que desde a sua aprovação já se passaram alguns anos, e que é aconselhável uma revisão do plano para que se atualizem dados e necessidades conforme o funcionamento e logística atual da cidade, mantendo assim sua eficiência.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como objetivo analisar se está ocorrendo a implantação efetiva do Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com os parâmetros do Plano Diretor do Município de Ituiutaba no que diz respeito ao tópico acessibilidade, e quais as ações que estão sendo implantadas por parte dos governantes deste município. Foram observadas algumas avenidas e ruas que compõem o Hipercentro da cidade.

A equipe de trabalho realizou análise e medições das calçadas, tirou fotos, verificou as rampas de acesso e consultou as legislações vigentes. Apesar de existirem leis e normas que tratam especificamente desta temática no município, observou-se que a acessibilidade para as pessoas com deficiência ou mobilidade física ainda é um desafio para a cidade de Ituiutaba. Percebemos a falta de conscientização e educação: muitas empresas, instituições e indivíduos ainda não possuem a consciência da importância da acessibilidade e da inclusão social, o que dificulta a implementação de medidas que favoreçam a mobilidade reduzida.

Através desse estudo, evidenciamos vários pontos que estão em desacordo com a legislação vigente, dificultando a acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, não permitindo que esses indivíduos utilizem todos os recursos disponíveis em um ambiente ou espaço.

Destaca-se ainda a necessidade de ações mais efetivas por parte do poder público municipal, visto que este tem a responsabilidade de fazer cumprir o que foi imposto no Plano Diretor e no Plano de Mobilidade Urbana, de garantir a função social da cidade e a acessibilidade urbana.

A temática da acessibilidade deve ser continuamente pauta das discussões e agendas das políticas públicas do município, contando sempre com a participação da comunidade local, a fim de que juntos possam construir projetos interativos, primordiais no contexto social da atualidade, a fim de reduzir as desigualdades sociais e ampliar o acesso a direitos e serviços básicos.

A percepção da população sobre a acessibilidade é de fundamental importância para a compreensão de como ela vê esses aspectos na estrutura e serviços do município. Uma medida que poderia contribuir para amenização do problema seria uma campanha de conscientização da população Ituiutabana, implementada pela Prefeitura Municipal, destinadas ao público em geral, em especial aos comerciantes do Hipercentro. Calçadas bem planejadas, limpas e livres de obstáculos não só melhorariam a experiência dos pedestres, mas também poderiam aumentar o fluxo de consumidores nas lojas, uma vez que se sentiriam mais confortáveis ao se deslocarem até os estabelecimentos.

REFERÊNCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências e edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BRASIL. **Decreto n. 5.296 de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 21 nov. 2023.

BRASIL. **Lei n. 10.048, de 8 de novembro de 2000**. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2000a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. **Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2000b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno planmob**: construindo a cidade sustentável. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNH/ArquivosPDF/Livro-Plano-Mobilidade.pdf>. Acesso em: 24 nov. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Programa brasileiro de acessibilidade urbana**: Brasil acessível. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2006.

IBGE. **Censo demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022a. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 4 nov. 2023.

IBGE. **Ituiutaba**. Rio de Janeiro: 2022b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ituiutaba/panorama>. Acesso em: 15 mar. 2024.

ITUIUTABA. Prefeitura. **Lei complementar 153, de 13 de julho de 2018**. Institui a revisão do Plano diretor de Ituiutaba e dá providências. Ituiutaba: Prefeitura, 2018. Disponível em: <https://www.ituiutaba.mg.leg.br/leis/lei-municipal/leis-complementares/ano-de-2018/lei-complementar-no-153-de-13-de-julho-de-2018/view>. Acesso em: 4 nov. 2023.

ITUIUTABA. Câmara Municipal. **Lei n. 1363, de 10 de dezembro de 1970**. Institui o código de posturas do município de Ituiutaba e dá outras providências. Ituiutaba: Câmara Municipal, 1970. Disponível em: https://www.ituiutaba.mg.leg.br/leis/codigos-municipais/lei-no-1363-codigo-de-posturas.docx/at_download/file#:~:text=DEZEMBRO%20DE%201970.-,Institui%20o%20C%C3%B3digo%20de%20Posturas%20do,Ituiutaba%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias.&text=Art.,Posturas%20do%20Munic%C3%ADpio%20de%20Ituiutaba. Acesso em: 4 nov. 2023.

ITUIUTABA. Câmara Municipal. **Lei n. 4.507, de 06 de julho de 2017**. Institui o plano de mobilidade urbana de Ituiutaba e dá outras providências. Ituiutaba: Câmara Municipal, 2017. Disponível em: <https://www.ituiutaba.mg.leg.br/leis/lei-municipal/leis-ordinarias/ano-de-2017/lei-no-4-507-de-06-de-julho-de-2017/view>. Acesso em: 4 nov. 2023.

ITUIUTABA. Câmara Municipal. **Pauta n. 61/2021**. Reunião ordinária da 1. sessão legislativa do 2º período legislativo de 28/09/2021. Ituiutaba: Câmara Municipal, 2021. Disponível em: <https://www.ituiutaba.mg.leg.br/institucional/pauta-das-reunioes/ano-de-2021/2-deg-periodo-de-2021/pauta-n-o-61-2021-reuniao-ordinaria-da-1-a-sessao-legislativa-do-2-o-periodo-legislativo-de-28-09-2021>. Acesso em: 15 mar. 2024.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2007.

MATUS, Carlos. **Estratégias políticas**. São Paulo: FUNDAP, 1996.

MELO, Amanda Meincke. **Design inclusivo de sistemas de informação na web**. 2007. Tese (Doutorado em Ciência da Computação) – Instituto de Computação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1606847>. Acesso em: 10 nov. 2023.

SILVA JUNIOR, Vagner Pereira da. **Parques esportivos como espaço de e lugar de in(ex)clusão de pessoas com deficiência física e visual**. 2014. Tese (Doutorado em Educação Física) – Universidade Católica de Brasília, Brasília, DF, 2014. Disponível em: <https://bdtd.ucb.br:8443/jspui/handle/123456789/1007>. Acesso em: 10 nov. 2023.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

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

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 1998.

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

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1998.

Recebido: fevereiro de 2024.

Aceito: março de 2024.