

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA MOTORA EM ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO DE ITUMBIARA (GO)

Mário Lúcio Tavares Fonseca¹
José Luís Gomes da Silva²

Recebimento: 02 de junho de 2018

Aceite: 27 de julho de 2018

Resumo

As condições de mobilidade e acessibilidade da área urbana de uma cidade são fundamentais para a conquista da liberdade das pessoas, na medida em que influenciam o exercício do direito de ir e vir garantido pela vigente Constituição Federal. Ao percorrer as ruas das cidades brasileiras, contudo, o que se nota são vias e espaços públicos sem condições de acessibilidade para indivíduos que têm algum tipo de limitação. Nesse contexto se insere o presente estudo, que tem por objetivo analisar as condições de mobilidade urbana de pessoas com deficiência motora no município de Itumbiara (GO). A pesquisa foi realizada de forma documental, com levantamento, de campo e descritiva. Quanto à coleta de dados, a amostra é por acessibilidade, por meio da aplicação de questionário com perguntas fechadas. A pesquisa é com abordagem qualitativa por meio da análise estatística descritiva e, também, quantitativa, tendo como instrumento de análise de dados o Teste de Independência (Qui-Quadrado). Os resultados obtidos mostram que o município de Itumbiara (GO) não conta com estrutura que dê condições adequadas de mobilidade e acessibilidade às pessoas com deficiência. Várias calçadas e rampas de acesso apresentam irregularidades, o que dificulta o deslocamento dos pedestres, especialmente das pessoas com alguma limitação. Conclui-se, portanto, que os planos e projetos para a área urbana do município de Itumbiara-GO se mostram ineficazes, pois não asseguram a mobilidade e a acessibilidade de pessoas com deficiência motora.

Palavras-chave: Planejamento. Desenvolvimento Regional. Mobilidade. Acessibilidade. Pessoa com Deficiência.

MOBILITY AND ACCESSIBILITY OF PEOPLE WITH DISABILITIES MOTOR IN URBAN AREA THE MUNICIPALITY ITUMBIARA (GO)

Abstract

The conditions of mobility and accessibility of the urban area of a city are fundamental to the achievement of the freedom of the people, insofar as they influence the exercise of the right to come and go guaranteed by the current Federal Constitution. While walking the streets of Brazilian cities, however,

¹ Mestre em Planejamento e Desenvolvimento Regional, Programa de Pós-Graduação em Administração, Departamento de Gestão e Negócios da UNITAU - Universidade de Taubaté/SP. Graduado em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia (1995). Pós-graduado em Direito Civil pela Universidade Federal de Uberlândia/MG (2004). Docente do Curso de Direito da Unicerrado - Centro Universitário de Goiatuba/GO e do Curso de Direito do Instituto Luterano de Ensino Superior de Itumbiara/GO - ILES/ULBRA.

² Mestre e Doutor em Ciência pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica - ITA. Coordenador adjunto do Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional (Universidade de Taubaté).

what is noticeable are roads and public spaces without conditions of accessibility for individuals that have some type of limitation. In this context the present study is inserted, whose objective is to analyze the conditions of urban mobility of people with motor disabilities in the municipality of Itumbiara (GO). The research was carried out in a documentary manner, with survey, field and descriptive. As for the data collection, the sample is for accessibility, through the application of a questionnaire with closed questions. The research is with a qualitative approach through descriptive statistical analysis and, also, quantitative, having as instrument of data analysis the Independence Test (Chi-Square). The results show that the municipality of Itumbiara (GO) does not have a structure that provides adequate conditions of mobility and accessibility for people with disabilities. Several sidewalks and access ramps have irregularities, which makes it difficult for pedestrians to move, especially for people with some limitation. It is concluded, therefore, that the plans and projects for the urban area of the municipality of Itumbiara-GO are ineffective, as they do not ensure the mobility and the accessibility of people with motor disabilities.

Keywords: Planning. Regional Development. Mobility. Accessibility. People with Disability.

Introdução

A pessoa com deficiência se depara com obstáculos físicos ou sociais quando tenta se locomover nos espaços urbanos e edificações de qualquer cidade. São barreiras que evidenciam a necessidade de uma efetiva atuação do poder público local, de forma a melhorar as condições do meio urbano para esses indivíduos deficientes.

O devido planejamento urbano de uma cidade é a ferramenta fundamental que, considerando a acessibilidade ao espaço físico como elemento primordial, possibilitará a criação de uma sociedade inclusiva que incorpore gradualmente o conceito de integração social e espacial dos indivíduos com todas as suas diferenças (FEIJÓ, 2008).

A devida adequação do espaço urbano às exigências da população, principalmente das pessoas com deficiência, propiciará o exercício do direito de ir e vir, que é ponto basilar da cidadania e da dignidade humana, além de um pressuposto da liberdade.

O poder público, enquanto gestor de recursos e garantidor do bem-estar social, deve assegurar o respeito aos direitos dos cidadãos sem nenhuma hipótese de exclusão (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988). Conforme previsto no texto constitucional, as políticas públicas devem ser planejadas para o atendimento de necessidades prementes da população, implementando atividades executivas dos planos de mobilidade e acessibilidade já institucionalizados.

As cidades brasileiras, não obstante, em sua maior parte, não estão adequadas para que as pessoas com deficiência possam ter acesso, manter e utilizar os diversos espaços, das edificações, dos imóveis urbanos, dos instrumentos da urbanização, dos aparelhos urbanos e dos serviços públicos, com soberania, segurança, independência e conforto (NONATO, 2011).

A partir desse contexto, foi realizada pesquisa de campo com deficientes motores residentes no município de Itumbiara (GO), no intuito de averiguar como se apresentam os planos e projetos para a área urbana que visam assegurar a mobilidade e a acessibilidade às pessoas com deficiência motora. Com base na análise de dados e documentos discutiu-se por meio das lacunas detectadas a efetividade desses planos e projetos criados pela gestão pública local.

Referencial teórico

Planejamento urbano

O espaço urbano é constantemente transformado pelos modos de produção capitalista, gerando conflitos pelas diferentes intencionalidades dos agentes sociais que são o Estado e os agentes de iniciativa privada (OLIVEIRA, 2014). Diversas alterações sociais ocorreram à medida que crescia a industrialização, com isso alguns obstáculos ao planejamento e desenvolvimento da sociedade passaram a ser ocorrentes (LEFEBVRE, 2008).

Destaca Ribeiro (2012) que a saída da zona rural em direção à zona urbana, aliada ao progresso ocorrido no espaço urbano visando à independência do governo, resultou em um processo de exclusão das pessoas pobres, não apenas em termos de cidadania oriunda no âmbito da república, mas também do ambiente urbano recentemente atualizado, embelezado e valorizado conforme pontua o autor, permitindo o aparecimento do capital imobiliário em solos brasileiros.

Para o autor, as questões sociais distribuídas no espaço se desenvolvem e são direcionadas de acordo com os modelos de dispositivos urbanos gerados por ações coletivas, determinando que algumas atividades diárias, como locomoção, ficam vinculadas a esses dispositivos. Assim, uma organização espacial com melhor utilização dos aparelhos urbanos pode ser relevante para o desenvolvimento de uma localidade.

Segundo Silva e Araújo (2003), o planejamento e a execução são normalmente indicados como a solução para o caos urbano, vez que pode proporcionar uma conscientização no processo de desenvolvimento. Para os autores, esse exercício de conscientização será mais eficaz se estiver baseado em práticas relacionadas aos anseios e padrões da qualidade de vida das pessoas e aos meios socioeconômicos e jurídicos à disposição do gestor público.

Este estudo, por sua vez, adota a concepção de planejamento elaborada pelo autor Santos (2012), o qual define aquele como um processo político no qual há a atuação de atores sociais. Isso porque o Estado e a sociedade como atores sociais, mediante ação conjunta, atuarão na construção do espaço urbano com propostas e soluções visando o bem estar da coletividade.

Portanto, o planejamento urbano tem um papel fundamental e é fator decisivo para o sucesso na busca de soluções dos problemas urbanos, mas para isso é necessária uma ação conjunta do Estado com a sociedade. Juntos, como atores sociais, devem atuar na construção do espaço urbano como participantes com resoluções e propostas (FREITAS, 2006).

Estatuto da Cidade

Mukai (2013) adianta que o Projeto de Lei 2.191/90 após a tramitação legislativa deu origem ao Estatuto da Cidade pela Lei 10.257/2001, trazendo como principal objetivo a efetivação dos planos diretores municipais, institucionalizando, de acordo com a Constituição Federal/88, sua obrigatoriedade em municípios com densidade demográfica superior a vinte mil pessoas.

Segundo o autor, os artigos 182 e 183 da Constituição Federal passaram a ser regulamentados pelo Estatuto da Cidade, traçando critérios para as cidades assumirem seu respectivo plano de desenvolvimento urbano. Dentre as premissas, o artigo 182 estabelece regras referentes a construções, impostos progressivos, desapropriação, além de penalidades para os gestores públicos por omissão, falta de probidade em suas ações e, ainda, mudanças em dispositivos legais para o desenvolvimento urbano (MUKAI, 2013).

Trata-se de um novo instrumento jurídico, resultante de um veemente processo de mobilização no Brasil, com importante participação de técnicos, associação de moradores e ambientalistas com objetivo de assegurar o direito à cidade, bem como sua administração democrática e participativa (CORREIA, 2003).

O seu principal objetivo é assegurar o direito à cidade como um dos direitos primordiais dos cidadãos, de forma que todos tenham acesso às possibilidades ofertadas pela vida urbana. É uma Lei que simboliza a efetivação de conquistas batalhadas há mais de três décadas por várias esferas da sociedade, especialmente pelos movimentos sociais (PLANMOB, 2015).

Mattos (2015) esclarece que o Estatuto foi validado e instituído em cinco capítulos. O primeiro cita regras para política urbana que disciplinam a exploração do espaço em favor da coletividade com atenção às questões ambientais. O segundo capítulo do Estatuto aborda instrumentos jurídicos importantes, que dizem respeito à utilização do espaço, tais como outorgas, concessões, direitos, vizinhança, propriedade e outros. No quarto capítulo e no quinto o Estatuto trata da administração da cidade, com cunho participativo.

Plano Diretor

Braga (1995), com base na Constituição Federal de 1988, define Plano Diretor como uma lei municipal imposta aos municípios com população acima de vinte mil habitantes. Trata-se de um instrumento basilar da política municipal de desenvolvimento e crescimento urbano, que tem o propósito de organizar o pleno progresso das funções sociais do município e assegurar o bem-estar dos cidadãos que nele residem.

Essa ferramenta elementar dá suporte às políticas públicas de desenvolvimento e crescimento urbano, cujo propósito é organizar o completo desenvolvimento das atribuições sociais da cidade, a propriedade urbana, assegurar tranquilidade aos moradores e a estabilidade ao meio ambiente (MARTINS; KAMIMURA; BRITO, 2013).

Villaça (1999), ao explicar o plano diretor, afirma que partindo de uma análise científica a respeito da concentração urbana se afiguram algumas proposições que visam à evolução da utilização do espaço físico urbano e questões de infraestrutura disciplinadas por legislação.

Segundo Silva et al., (2013), a Lei nº 10.257/2001, que instituiu o Estatuto da Cidade, estabeleceu premissas para o chamado plano diretor participativo. Nele, todos os interesses devem ser discutidos para que os anseios possam ser compreendidos e avaliados, permitindo que as políticas públicas possam ser devidamente planejadas.

Esse Plano, conforme divulgado pelo Ministério das Cidades (2005), precisa desenvolver-se em estágios distintos, que vão desde a formação dos integrantes escolhidos entre pessoas que atuam na seara pública e na sociedade civil.

De acordo com a divulgação, os demais estágios passam pela identificação e compreensão da realidade municipal além de combinar proposições e planejamentos das metas e ações a serem realizadas pela administração municipal. Daí ocorrerá a instituição, por lei, do plano diretor do município.

Políticas Públicas e Gestão no desenvolvimento regional

As cidades atualmente têm, em nível mundial, uma função importante no âmbito político, econômico, social e cultural, mas, por outro lado, também enfrentam desafios de ordem econômica e política que suscitam discussões acerca das responsabilidades do Poder Público em relação aos progressivos anseios sociais, resultantes do intenso aumento das desigualdades sociais.

Segundo Oliveira (2016), a instituição de políticas públicas inerentes aos anseios sociais é um dos fundamentais desafios para a consolidação do processo de desenvolvimento. Acrescenta o autor que ante a evidente uniformidade quanto à urgência de se acabar com a acumulação de renda e a insuficiência de oportunidades sociais aliadas à desigualdade e às disparidades modernas, existe uma infinidade de possibilidades cuja dimensão vai de políticas capazes de robustecer as desigualdades sociais no país até aquelas que conduzem à sua eficaz diminuição.

De acordo com Teixeira (2002), as políticas públicas objetivam atender aos interesses especialmente das esferas marginalizadas da sociedade tidas como frágeis. Esses anseios sociais são analisados por pessoas que detêm o poder de governar, porém podem ser influenciadas por uma agenda que se elabora na sociedade civil pelos movimentos sociais.

No Brasil, o ano de 1970 foi marcado pela importância do local como elemento excepcional para planejar e pôr em prática políticas públicas de desenvolvimento. Tal prática não era corriqueira, porque na época havia um poder centralizador e autoritário. Entre os anos de 1976 e 1988 não foi diferente: nesse período havia ínfima presença de experiências de resistência no sentido de alcançar uma maior articulação entre políticas territoriais e desenvolvimento local (MARTINS; VAZ; CALDAS, 2010).

De acordo com Martins, Vaz e Caldas (2010), as práticas entre os anos de 1970 e 1980 serviram de modelo para as pessoas que acreditavam na viabilidade de se estabelecer novos métodos na gestão pública local.

Carvalho e Oliveira (2005) ressaltam que a procura do desenvolvimento da gestão tem transformado os agentes públicos em agentes de mudança que procuram inovação, porém se agarram em análises que tão somente estruturam uma definição de padrão de gestão organizacional caracterizado de forma passageira ou desfavorável em seus efeitos.

Embora não seja um mandamento, esse padrão acaba predominando em virtude da ausência de direcionamento e planejamento na utilização dos meios públicos em benefício da qualidade de vida do povo, que afeta a gestão pública em sua generalidade.

Nesse cenário, uma nova forma de gestão tem sido estudada. Trata-se da democratização da gestão pública, que reclama uma maneira de gestão diferente da clássica e presume três processos: i) transmissão ou divisão de poder tanto entre os níveis de governo quanto na relação Estado/Sociedade; ii) atos que permitam a efetividade das políticas por meio do aprimoramento dos recursos existentes e melhor transparência da gestão, associando-se ao ponto de vista gerencial; e iii) conteúdo da gestão em consonância com impactos redistributivos, bem-estar da população e justiça social (BLOCH; BALASSIANO, 2000).

Mobilidade Urbana

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, a mobilidade diz respeito à condição que operam os movimentos de pessoas e cargas no meio urbano. A mobilidade nas cidades é elemento fundamental para a qualidade de vida de seus habitantes. A forma como se estabelece a passagem de pessoas e cargas no espaço urbano influencia diretamente o desenvolvimento econômico do país, visto que dele depende a maneira pela qual são ordenados os produtos, a saúde e a produtividade de sua população (PLANMOB, 2015).

Com o forte crescimento urbano no Brasil, a partir de 1960 diversas cidades e áreas metropolitanas começaram a mostrar sistemas de mobilidade de baixo nível e de elevado custo, com reflexos negativos na vida dos habitantes e nos gastos econômicos e ambientais em prol da coletividade.

Outro aspecto relevante quando se fala em mobilidade urbana são as condições sociais. Há uma ligação de causa e efeito entre as condições sociais dos indivíduos e suas necessidades e habilidades de locomoção na procura das possibilidades ofertadas pelas cidades no que tange a trabalho, educação, serviços e lazer.

De acordo com PlanMob (2015), na dinâmica preponderante de uso e ocupação do espaço nas cidades as pessoas de baixa renda são forçadamente afastadas para a periferia e para municípios periféricos das regiões metropolitanas, tendo que fazer deslocamentos cada vez mais longos e demorados e com despesas tarifárias progressivas. Por esse motivo, parcela expressiva desse grupo de pessoas tem a mobilidade limitada por ausência de meios para custear sua locomoção.

Mobilidade para pessoas com deficiência

De acordo com Oliveira (2012), cada Estado e região oferta condições de vida distintas para sua população, e como as pessoas com deficiência integram em sua compreensão os obstáculos e facilidades que encaram diariamente, a ocorrência pode ser menor ou maior conforme as condições ofertadas. Assim, a maior ocorrência pode repercutir, ainda, em condições ruins detectadas em alguns estados e regiões.

Em relação a esse assunto, Vasconcellos (2012) também pontua que as pessoas com deficiência (visual, auditiva, motora, mental ou intelectual) encontram problemas em sua mobilidade, porque as vias de sua utilização não foram preparadas para suprir suas necessidades. Tais pessoas experimentam todo tipo de adversidade por conta da falta de planejamento e adaptação dos locais de utilização pública.

No Censo de 2010 foi realizada uma pesquisa sobre o estado em que se encontram as imediações das residências brasileiras e verificou-se que não há um espaço facilitador para a mobilidade das pessoas com deficiência. Os resultados mostraram que apenas 5,4% das residências brasileiras dispunham de rampas, 5,8% dos quais apresentaram moradias adequadas; 1,9% semiadequadas e 0,2% moradias inadequadas.

Quanto ao quesito calçada/passeio, foi constatado sua presença em 80% das moradias adequadas; 43% nas semiadequadas e somente 9% em moradias inadequadas. O meio fio/guia foi localizado em 86,1% das moradias adequadas; 55,6% das residências semiadequadas e 14,1% nas inadequadas (OLIVEIRA, 2012).

Exigências da NBR 9050 (2015) em relação a rampas, calçadas, vagas para veículos e sanitários

A fim de projetar ambientes acessíveis para as pessoas com deficiência, a Norma NBR 9050 (2015) estabelece orientações para o acesso universal a todos os deficientes. No caso dos cadeirantes, determina uma condição ideal de inclinação de rampas de acesso, que se dá mediante a seguinte equação:

$$i = \frac{h}{c} \times 100 \quad (\text{Equação 1})$$

Em que:

i = inclinação, em porcentagem;

h = altura do desnível;

c = comprimento da projeção horizontal.

De acordo com a NBR 9050, de 2015, as rampas devem ter inclinação entre 6,25% e 8,33%, bem como áreas de descanso nos patamares a cada 50 m de trajeto. Em reformas, quando exauridas as

possibilidades de solução que atendam completamente à exigência mencionada, podem ser aplicadas inclinações superiores a 8,33% até 12,5%.

As calçadas, por sua vez, segundo essa Norma “devem ser rebaixadas junto às travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres”. A inclinação necessita ser constante e não superior a 8,33% na direção longitudinal da rampa central e na rampa das bases laterais.

Por fim, em relação a sanitários acessíveis a NBR 9050 (2015) estabelece que devem atender a determinados parâmetros exigidos pela Norma. Devem ter rotas acessíveis, estar perto da circulação principal; ter sinalização; se forem isolados é preciso conter um dispositivo de sinalização de emergência; se forem de uso comum devem ter no mínimo 5% do total de cada unidade instalada acessível; barras de apoio e papeleiras, entre outros.

Método

Esta pesquisa foi desenvolvida sob a forma descritiva, documental (leis, projetos, planos institucionais, entre outros), de levantamento e de campo (observação do público-alvo). No que concerne ao problema levantado, a pesquisa é qualitativa (análise comparativa dos planos, projetos e leis que visam a mobilidade e acessibilidade com a percepção das PCDs motoras) e quantitativa (Análise Estatística Descritiva e Teste de Independência - Qui-Quadrado).

Em relação à população e amostra, o Censo apontou que mais de 4,4 milhões de pessoas têm graves limitações motoras, mais de 734,4 mil relataram a impossibilidade de andar e mais de 3,6 milhões têm pouca mobilidade (IBGE, 2010). No município de Itumbiara/GO, há um total de 7.145 pessoas com deficiência motora.

Essa cidade, de acordo com o censo do IBGE de 2010, tem um total de 92.883 habitantes, no entanto, como a presente pesquisa aborda apenas a sua área urbana, a escolha da amostra foi procedida com base no total da população urbana, que corresponde a 88.942 habitantes.

A ausência de banco de dados no município, em associações como Rotary Club e a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), que fornecesse precisamente o número de pessoas com deficiência motora e seus respectivos meios de contato, dificultou o acesso a esse público pelo pesquisador durante a pesquisa de campo. Por esse motivo optou-se pela amostra por acessibilidade, ou seja, participaram dessa coleta de dados 50 pessoas com deficiência motora, maiores de 18 anos, residentes em Itumbiara.

Para o desenvolvimento da pesquisa, a coleta de dados foi realizada por meio de questionário com perguntas fechadas aplicado a pessoas com deficiência motora, usuários das vias públicas e serviços públicos de transporte coletivo. Esse instrumento foi adaptado de Oliveira (2015), que abordou em seu estudo pessoas com deficiência física e visual, enquanto que a presente pesquisa se restringe apenas a pessoas com deficiência motora.

O questionário, contendo 18 questões fechadas, foi adaptado pelo pesquisador e dividido em duas partes. A primeira parte contém oito questões fechadas (1.1 a 1.8), que identificam o respondente. Já a segunda parte (1.9 a 2.8) apresenta dez perguntas fechadas, que dizem respeito às condições de mobilidade e acessibilidade no município objeto de estudo.

Após aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade de Taubaté, deu-se início à coleta de dados que ocorreu durante o mês de janeiro de 2017. As respostas das questões fechadas foram tabuladas de forma quantitativa pelo Teste de Independência (Qui-Quadrado), e também qualitativa por meio da análise da estatística descritiva, leis, projetos, planos e percepção dos deficientes motores sobre as condições físicas e estruturais da mobilidade de Itumbiara.

Resultados e discussão

Durante o estudo de campo, o pesquisador realizou diversos registros fotográficos em Itumbiara, por meio dos quais foi possível constatar que a cidade apresenta em algumas de suas vias e calçadas sinais de atenção em relação às pessoas com deficiência física. Há, inclusive, várias rampas de acesso na área central do município, algumas concentradas em estabelecimentos, tais como bancos, lojas, escolas, entre outros (Figura 1).

Na Figura 1 tem-se a demonstração de uma rampa de acesso bem demarcada na sequência da faixa de pedestres, onde há também um semáforo. No caso, a imagem retrata uma agência bancária na região central da cidade de Itumbiara (GO). A faixa de pedestre, no entanto, está visivelmente apagada, em desacordo com as exigências da NBR 9050 (2015).

Figura 1: Rampa de acessibilidade situada na Rua Paranaíba em Itumbiara



Fonte: elaborada pelo autor (2016)

Figura 2: Barreiras físicas em rampa de acessibilidade situada na rua Tiradentes em Itumbiara



Fonte: elaborada pelo autor (2016)

Na região central, foi possível ainda identificar outra situação irregular nas calçadas, como exemplifica a Figura 2. Trata-se de uma calçada que além de ser estreita tem uma rampa de acessibilidade pequena, com algumas barreiras físicas. Conforme se vê na Figura 2, há um muro na residência que inviabiliza a passagem do cadeirante pela rampa de acesso, bem como uma árvore que ocupa quase toda a extensão da calçada.

Foi possível, ainda, observar as seguintes situações na cidade de Itumbiara: a) ausência de faixa de pedestre na sequência entre duas rampas de acesso; b) árvores em calçadas dificultando o acesso dos pedestres; c) rachaduras na calçada; d) calçadas estreitas e inacessíveis; e) rampa de acesso destruída, entre outros.

Essas situações demonstram que as determinações presentes no Plano diretor de Itumbiara, especialmente as ações voltadas às pessoas com deficiência que se encontram no artigo 15, não são aplicadas na prática no município de Itumbiara.

A partir dos dados obtidos na aplicação dos 50 questionários, e no intuito de auxiliar a realização do Teste de Independência (Qui-Quadrado), foi feita inicialmente a análise descritiva (distribuição de frequência) de cada variável qualitativa do questionário (Tabela 1). A estatística descritiva dos dados coletados permitiu organizá-los e apontar a frequência de resposta de cada variável qualitativa investigada.

Com essa análise foi observado que a maioria dos respondentes: a) tem entre 45 a 59 anos (44%); b) é do sexo masculino (58%); c) não trabalha (62%); d) possui ensino médio completo (30%); e) possui paraparesia (32%); f) costuma sair sozinho e não precisa de auxílio (74%); g) desloca a pé em vias e calçadas da cidade sem auxílio de terceiros (58%); h) utiliza cadeira de rodas como instrumento para auxiliar no deslocamento a pé (48%); i) afirma que existem alguns instrumentos que viabilizam o acesso de PCD, porém necessitam de ser intensificados e estendidos aos locais de serviços e lazer (80%); j) aponta que não utiliza o meio de transporte público oferecido pela cidade em função da ausência de equipamento adequado (62%); k) utiliza carro como meio de transporte (48%); l) frequenta diariamente o centro da cidade (36%); m) desloca até o centro da cidade por motivo de comércio (36%); n) considera as calçadas em ruínas sendo apenas algumas delas com condições adequadas de acessibilidade (58%); o) considera ruins as calçadas dos bairros onde moram (58%); p) considera o conforto como característica importante das calçadas (70%); q) acredita que o fator que dificulta a acessibilidade de PCD motora nas calçadas de Itumbiara é o fato de estas serem estreitas (44%); r) acredita que as condições de acessibilidade em locais públicos são razoáveis (48%).

Tabela 1: Respostas mais expressivas de cada variável do questionário

Questão do questionário	Alternativa do questionário com maior frequência de resposta pelos respondentes	Porcentagem válida
Questão 1.1	45-59 anos	44%
Questão 1.2	Masculino	58%
Questão 1.3	Não	62%
Questão 1.4	Ensino médio completo	30%
Questão 1.5	Paraparesia	32%
Questão 1.6	Costuma sair sozinho. Não precisa de auxílio.	74%
Questão 1.7	Não necessita de auxílio	58%
Questão 1.8	Cadeira de rodas	48%
Questão 1.9	Possui alguns instrumentos de facilitação acesso, mas precisam ser intensificados e estendidos a todos os locais de serviços e lazer	80%
Questão 1.10	Não utiliza transporte coletivo por falta de equipamento adequado	62%
Questão 2.1	Carro	48%
Questão 2.2	Diariamente	36%
Questão 2.3	Comércio	36%
Questão 2.4	Ruins: apenas algumas calçadas são acessíveis – 29%	58%
Questão 2.5	Ruins: apenas algumas calçadas são acessíveis – 29%	58%
Questão 2.6	Conforto	70%
Questão 2.7	Calçadas estreitas	44%
Questão 2.8	Razoáveis (acessível entre 30% e 59%)	48%

Fonte: elaborada pelo autor (2017)

Com base na estatística descritiva foi possível verificar as respostas mais expressivas de cada variável qualitativa estudada. Assim, em função da variável trabalha/não trabalha ter apresentado uma porcentagem significativa quanto às PCD motora que não trabalham, foi realizado o teste de independência desta variável principal com as demais variáveis por meio de uma associação pareada (entre duas variáveis). A Tabela 2 mostra os resultados obtidos na análise de independência das variáveis qualitativas adotadas no questionário.

A análise que comparou o fato trabalha/não trabalha com a escolaridade dos respondentes foi a que apresentou maior grau de associação entre as variáveis com $\chi^2 = 19,65$, e nível de significância de 0,01 (p-valor). Tal associação tem procedência, pois a maioria dos respondentes apontou no questionário que possuem apenas ensino médio completo. Logo, o fato da maioria não trabalhar possivelmente se justifique pelo nível de escolaridade dos mesmos.

Outro fato que possivelmente justifique a maior parte dos respondentes não trabalharem é a questão da desigualdade na relação do trabalhador com o mercado. Para Ferrazzo *et al* (2015), as recentes mudanças no mercado de trabalho têm ocorrido em função da intensa desigualdade na relação do trabalhador com o mercado. Tais relações, que, por conseguinte, ilustram a oposição das classes, andam lado a lado. As condições sociais disponibilizadas para a formação de pessoas com algum tipo de deficiência ainda abrange graves problemas, embora haja recentes transformações importantes neste sentido.

Ao comparar o fato trabalha/não trabalha com a presença de transporte coletivo adequado às pessoas com deficiência motora obteve-se um grau de associação significativo entre as variáveis de $\chi^2 = 8,26$, com nível de significância de 0,02 (p-valor). A dependência entre as variáveis aludidas mostra que possivelmente um dos motivos dos respondentes não estar no mercado de trabalho se deve ao fato do transporte público da cidade não oferecer condições adequadas a esse público de deficientes em específico.

Sobre o transporte público, Vasconcellos (2012) informa que a mobilidade é influenciada pela quantidade e qualidade do transporte público. Para o autor, o transporte público será atrativo e, por sua vez, utilizado pelos habitantes quando tiver qualidade e menor custo. Se for de baixa qualidade ou ruim consequentemente o seu uso cairá.

Já a análise que comparou o fato trabalha/não trabalha com a variável “necessita de algum instrumento para deslocamento a pé” obteve-se um grau de dependência de $\chi^2 = 10,74$ e nível de

significância de 0,03 (p-valor). Isso ocorreu devido à maioria dos respondentes utilizarem cadeira de rodas e que pode ser um fator de interferência na obtenção de uma vaga de emprego, uma vez que nem todos ambientes de trabalho são adaptados para dar condições de acessibilidade e mobilidade a essas pessoas com deficiência motora.

A respeito disso, Nonato (2011) ressalta que a estrutura de circulação urbana que compreende: ônibus; micro ônibus; vans; calçadas, entre outros, não é criada pensando no público de pessoas com deficiência. Por esse motivo, tais pessoas enfrentam diariamente problemas de mobilidade em diversos ambientes sociais em face da ausência de condições mínimas de acessibilidade.

A análise que comparou o fato trabalha/não trabalha com a existência de condições especiais de acessibilidade no município de Itumbiara (GO), obteve um grau de dependência entre as variáveis de $\chi^2=5,86$, com nível de significância de 0,05 (p-valor). 80% dos respondentes apontaram que na cidade em questão existem alguns instrumentos que viabilizam a acessibilidade, no entanto, precisam ser intensificados e estendidos a setores de serviços e lazer. Provavelmente, essa necessidade apontada pelos respondentes seja um fator que está contribuindo para a condição de desempregado da maioria destes.

Essa situação provavelmente se dê em virtude da ausência de planejamento na cidade de Itumbiara. Segundo Feijó (2008), a acessibilidade presume a liberdade de escolha na relação com o espaço e com a vida. Assim, um bom planejamento de uma cidade e sua execução, considerando a acessibilidade ao espaço físico, propiciará a construção de uma cidade inclusiva que relacione gradualmente o conceito de integração social e local dos indivíduos com todas as suas diferenças.

A comparação entre as variáveis trabalha/não trabalha com o tipo de transporte utilizado apresentou um grau de dependência de $\chi^2=5,69$, com nível de significância de 0,05 (p-valor). A expressiva associação entre as duas variáveis se deve, possivelmente, ao fato da maioria dos respondentes utilizarem carro como meio de transporte e, conseqüentemente, dependerem de outra pessoa para sua locomoção. Portanto, por se tratar de um veículo não adaptado e da necessidade de outra pessoa para dirigi-lo, é possível que estes fatores sejam impedimentos aos respondentes de trabalharem.

O fato da maioria dos respondentes utilizarem o carro como meio de transporte provavelmente esteja relacionado também com a questão da renda. Vasconcellos (2012) ressalta que um dos fatores que interferem na mobilidade é a renda. Segundo o autor, a renda interfere nas locomoções em virtude dos custos de usar específicos meios de transporte. Por exemplo, se uma família é de baixa renda, o pouco provento é investido para pagar transporte coletivo. Já a família de classe média com um veículo, a decisão de usar o carro estará condicionada ao preço do combustível e do estacionamento.

Em especial, entre os resultados significativos do teste, o comparativo entre as variáveis trabalha/não trabalha com a importância das características das calçadas foi o mais expressivo, o qual apresentou um grau de dependência de $\chi^2=57,08$ e nível de significância de $1,28 \times 10^{-8}$ (p-valor). A forte associação entre as duas variáveis se deve, possivelmente, ao fato de uma adequada e confortável mobilidade de uma PCD motora estar relacionada a fatores físicos como ausência de desníveis, rachaduras, depressões, ondulações e buracos nas calçadas. O conforto das calçadas, portanto, é uma característica fundamental para facilitar o acesso dessas pessoas com deficiência motora a diversas localidades da cidade, assim como de garantir a acessibilidade ao público geral.

A respeito das calçadas, Vasconcellos (2012) comenta que andar em segurança é um direito fundamental, contudo as políticas de transporte em geral deixam de lado tal preceito e favorecem os automóveis motorizados ao invés dos pedestres e dos ciclistas. E essa ideologia do veículo, segundo o autor, é tão expressiva que é capaz de influenciar até as pessoas mais instruídas, no sentido de que estas aproveem o uso de recursos públicos para pavimentar as ruas, de modo a facilitar o tráfego dos veículos, sem que as calçadas sejam beneficiadas.

Um dos resultados não significativos do teste foi o comparativo entre as variáveis trabalha/não trabalha com a frequência de deslocamento até o centro da cidade, o qual apresentou um reduzido grau de dependência de $\chi^2=2,17$ e nível de significância de 0,70 (p-valor). Isso aconteceu devido aos respondentes que não trabalham (62%) apontarem como frequência de deslocamento até o centro da cidade a opção “diariamente” (36%), o que pode estar relacionado a outros motivos de deslocamento, tais como: saúde, comércio, lazer, e outros. Portanto, essa frequência de deslocamento (diariamente) não interfere no fato do respondente trabalhar ou não trabalhar.

Essa situação de desemprego da maioria dos respondentes provavelmente se dê em razão da falta de aplicabilidade da Lei de Cotas. Embora haja a exigência legal de cotas para trabalhadores com deficiência, a participação desses indivíduos no mercado de trabalho, em 2010, ainda era inferior quando comparada com a dos indivíduos sem deficiência. Em 2010, segundo Oliveira (2015), havia cerca de 44 073

377 pessoas com algum tipo de deficiência (visual, auditiva, motora, mental/intelectual) em idade ativa, porém 23,7 milhões não estavam ocupadas.

Tabela 2: Análise de independência da variável trabalha/não trabalha com as demais variáveis do questionário

Variáveis associadas	Estatística Qui-Quadrado (χ^2)	Grau de liberdade	p-valor	Conclusão
Trabalha/Não trabalha X Idade	4,92	3	0,18	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Gênero	0,80	1	0,37	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Escolaridade	19,65	8	0,01	Há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Tipo de deficiência	13,06	10	0,22	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Grau de dependência p/ sair de casa	3,23	3	0,36	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Grau de dependência p/ deslocamento a pé em vias e calçadas	4,28	3	0,23	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Necessita de algum instrumento p/ o deslocamento a pé	10,74	4	0,03	Há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Condições especiais de acessibilidade do município	5,86	2	0,05	Há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Transporte coletivo adequado	8,26	2	0,02	Há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Tipo de transporte utilizado	5,69	2	0,05	Há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Frequência de deslocamento até o centro da cidade	2,17	4	0,70	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Motivo de deslocamento até o centro da cidade	8,85	4	0,06	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Condições de acessibilidade das calçadas do centro da cidade	2,49	2	0,29	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Condições gerais de acessibilidade das calçadas do bairro do respondente	2,49	2	0,29	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Importância das características das calçadas	57,08	10	1,28 x 10 ⁻⁸	Há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Dificuldades presentes nas calçadas de Itumbiara	4,62	4	0,33	Não há dependência entre as variáveis
Trabalha/Não trabalha X Condições de acessibilidade em locais públicos	2,32	3	0,51	Não há dependência entre as variáveis

Fonte: elaborada pelo autor (2017)

Considerações finais

Este trabalho se propôs a averiguar como se apresentam os planos e projetos para a área urbana do município de Itumbiara (GO) que visam assegurar a mobilidade e acessibilidade às pessoas com deficiência motora. Para tanto, participaram da pesquisa de campo deficientes motores residentes na área urbana de Itumbiara (GO), os quais responderam a um questionário que possibilitou conferir a percepção desse público sobre as condições de mobilidade e acessibilidade do município em estudo.

As informações obtidas por meio da aplicação dos questionários permitem inferir que Itumbiara-GO conta com algumas rampas de acesso implantadas, principalmente na área central da cidade onde o fluxo de pedestres é maior em razão do comércio, órgãos públicos e local de trabalho, entre outros. Apresenta também sinalização de vagas de estacionamento destinadas aos deficientes.

Por outro lado, na percepção dos deficientes motores que participaram da pesquisa, as condições de mobilidade e acessibilidade do Município são ruins e razoáveis quanto a calçadas, repartições públicas e transporte público, o que de fato foi comprovado por registros fotográficos que mostram muitas rampas construídas sem planejamento, com barreiras físicas que dificultam a locomoção.

Com relação à legislação, o Município conta com um projeto de lei direcionado aos habitantes que têm algum tipo de deficiência, inclusive há uma lei que disciplina o Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Há também um programa criado pela gestão local no ano de 2014, que visa disciplinar o uso das calçadas com aplicação de multas aos infratores.

Além disso, o Ministério Público da cidade propôs um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) ao Poder Público local, com o objetivo de promover a inclusão e a defesa dos direitos dos deficientes, mas tais planos não atendem satisfatoriamente às necessidades das pessoas com deficiência motora, conforme já pontuado.

Outros aspectos que se evidenciaram referem-se às lacunas detectadas na mobilidade e acessibilidade urbana de Itumbiara. Com a pesquisa de campo foram identificados problemas como calçadas estreitas, com desníveis e ocupadas por carros estacionados; rampas sem o símbolo internacional de acesso e construídas em pontos onde há barreiras físicas, como postes de sinalização e árvores; rampa totalmente destruída, sem condições de uso pelo cadeirante; e rampas com maior concentração na região central do município. Bairros mais afastados do centro não contam com esse instrumento de acesso.

Portanto, com base na verificação *in loco* na pesquisa de campo e discussão dos resultados observou-se que os planos e projetos desenvolvidos pelo município de Itumbiara são ineficazes, e que falta uma efetiva atuação do poder público local no sentido de fiscalizar e executar tais planos e projetos já existentes. Os resultados mostram ainda que a cidade não conta com uma infraestrutura adequada, que permita a mobilidade e acessibilidade urbana às pessoas com deficiência motora. Várias calçadas são estreitas, apresentam desníveis, e a maior parte da sua extensão é ocupada por carros estacionados e árvores. Além disso, diversas rampas de acesso implantadas nas calçadas apresentam irregularidades que dificultam o trânsito do cadeirante.

Os resultados obtidos e as conclusões desta pesquisa permitem sugerir para trabalhos futuros um estudo propositivo, visando solucionar os problemas aqui identificados e incluindo a população de deficientes visuais e idosos. Sugere-se, também, verificar a participação social na melhoria da mobilidade e acessibilidade urbana e aprofundar este estudo nas regiões mais afastadas da região central de Itumbiara (GO). Considerando, ainda que a Correlação de Pearson apresentou valores fracos, sugere-se como estudo futuro o aprimoramento na escolha das correlações.

Recomenda-se, também uma abordagem voltada aos deficientes que residem na zona rural do município de Itumbiara (GO), de modo que se verifiquem as condições de acessibilidade e mobilidade nessa região. Além disto, como foi constatado que a maior parte dos participantes da pesquisa não trabalha, sugere-se também um estudo direcionado a acessibilidade no ambiente de trabalho, de forma a analisar se essa condição tem influenciado na ínfima participação de deficientes no mercado de trabalho.

Referências

- ABNT NBR 9050: 2015. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_24.pdf> Acesso em: 23 janeiro 2017.
- BRAGA, R. Plano diretor municipal: três questões para discussão. **Caderno do Departamento de Planejamento**, Presidente Prudente, v. 1, n. 1, p. 15-20, 1995.
- BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, Senado, 1998.
- _____. Ministério das Cidades. Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos Municípios e cidadãos. 2. ed. Brasília: Confea, 2005.
- CARVALHO, A. R. D. S.; OLIVEIRA, E. A. D. A. Q. Diagnóstico das barreiras do aprendizado organizacional que levam à deterioração da gestão pública moderna. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 1, n. 1, p. 34-51, 2005.
- CORREIA, C. Gestão Democrática da Cidade: construindo uma nova política. In: RIBEIRO, L. C. D. Q.; CARDOSO, A. L. **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Terra**. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2003.
- FEIJÓ, A. R. A. O Direito Constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. **Revista da ENA**, v. 1, p. 4, 2008.
- FERRAZZO, G.; FRUTUOSO, C.; PATRÍCIA, M. A.; GOMES, M. A. D. O. O processo de inclusão/exclusão da pessoa com deficiência no contexto da reestruturação produtiva do capital. **Revista HISTEDBR On-line**, v. 15, n. 61, 2015.

- FREITAS, H.D.N. **Organização social do espaço urbano e a acessibilidade para as pessoas com deficiência física e motora no Município de São José dos Campos - Um estudo para o planejamento urbano.** 2006. Dissertação (Mestrado em Planejamento urbano e regional) - Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba, 2006.
- IBGE CIDADES. Censo demográfico 2010: resultados da amostra - pessoas com deficiência. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?codmun=521150&idtema=92>> Acesso em: 31 de agosto de 2016.
- ITUMBIARA. Lei Complementar n° 073/2006: “Dispõe sobre o plano diretor participativo do município de Itumbiara e dá outras providências”. Disponível em: <<http://www.camaradeitumbiara.go.gov.br/site/leis/planodiretor.pdf>> Acesso em: 17 de abril de 2016.
- LEFÉBVRE, H. **O Direito à Cidade** [1968]. São Paulo: Centauro, 5ª ed. 2008.
- MARTINS, R. D’A.; VAZ, J. C.; CALDAS, E. de L. A gestão do desenvolvimento local no Brasil: (des) articulação de atores, instrumentos e território. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, p. 559-590, 2010.
- MARTINS, R. Z.; KAMIMURA, Q. P.; BRITO, L. A. P. F. de. Políticas públicas e o desenvolvimento regional à luz do plano diretor da cidade de Taubaté e o equilíbrio sustentável ambiental. **Janus**, Lorena, n. 17, p. 111-118, 2013.
- MATTOS, L. P. O estatuto da cidade e o acesso à justiça em matéria urbanística. **Revista da Faculdade de Direito de São Bernardo do Campo**, v. 8, 2015.
- MUKAI, T. O estatuto da cidade. **Revista de Direito Administrativo**, v. 225, p. 343-348, 2013.
- NONATO, D. do N. Acessibilidade arquitetônica como direito humano das pessoas com deficiência. **Revista Jurídica Orbis**, v. 2, n. 2, p. 138-164, 2011.
- OLIVEIRA, C. A. de. Revisitando os conceitos de cidade difusa e acessibilidade: relações com a circulação e o aumento da frota de veículos em cidades médias do Estado de São Paulo. **Geo UERJ**. Rio de Janeiro - Ano 16, nº. 25, v.2, 2º semestre de 2014, pp.324-365.
- OLIVEIRA, E. A. de A. Q. Políticas Públicas e desenvolvimento territorial. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 12, n. 3, p. 1-3, 2016.
- OLIVEIRA, J. R. **Acessibilidade e mobilidade do pedestre com deficiência física e visual em área urbana do município de Taubaté (SP)**. 2015. 121 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional) - Universidade de Taubaté - SP, Taubaté, 2015.
- OLIVEIRA, L. M. B. **Pessoas com deficiência**. Brasília: SDH-PR/SNPD, 2012. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/cartilha-censo-2010-pessoas-com-deficiencia-reduzido.pdf>> Acesso em: 06 novembro 2016.
- PLANMOB. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso em: 28 outubro 2016.
- RIBEIRO, T. F. O Planejamento Urbano como Instrumento Garantidor do Direito à Cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v. 4, n. 1, p.71-90, 2012.
- SANTOS, Â. M. S. P. Planejamento urbano: pra quê e pra quem? **Revista de Direito da Cidade**, v. 04, n. 01, p. 91-119, 2012.
- SILVA, A. S.; GUERRA, C. A.; OLIVEIRA, D. B. D.; OLIVEIRA, K. B. M.; SOUZA, L. B. E.; SANTOS, M. G. D. A representação social sobre meio ambiente na leitura técnica do plano diretor de Palmas-TO. **Revista Interface (Porto Nacional)**, n. 06, 2013.
- SILVA, J. M. da; ARAÚJO, M. L. M. Estatuto da Cidade e o Planejamento Urbano-Regional. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 105, p. 57-74, 2003.

TEIXEIRA, E. C. O Papel das Políticas Públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. **Revista AATR**, 2002. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/politicaspUBLICAS.pdf>> Acesso em: 11 novembro 2016.

VASCONCELOS, E. A. de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VILLAÇA, F. **Dilemas do plano diretor**. CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima-CEPAM, p. 237-247, 1999.