

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Câmpus Experimental de Ourinhos

MATHEUS DE OLIVEIRA KAMAGUSO JAMAICO

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA EM OURINHOS-SP: UM
ESTUDO A PARTIR DAS CALÇADAS**

Ourinhos – SP
2021

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Câmpus Experimental de Ourinhos

MATHEUS DE OLIVEIRA KAMAGUSO JAMAICO

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA EM OURINHOS-SP: UM
ESTUDO A PARTIR DAS CALÇADAS**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à banca examinadora
para obtenção do título de Bacharel
em Geografia pela Unesp – Campus
Experimental de Ourinhos.

Orientador: Prof. Dr. Luciano Antonio Furini

Ourinhos – SP
2021

J27a Jamaico, Matheus de Oliveira Kamaguso
 Acessibilidade e mobilidade urbana em Ourinhos-SP :
 um estudo a partir das calçadas / Matheus de Oliveira
 Kamaguso Jamaica, -- Ourinhos, 2021
 63 p. : tabs., fotos, mapas

 Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado -
 Geografia) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),
 Câmpus Experimental de Ourinhos, Ourinhos
 Orientadora: Luciano Antonio Furini

 1. Geografia. 2. Acessibilidade. 3. Geografia urbana. I.
 Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do
Câmpus Experimental de Ourinhos. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

Banca examinadora

Prof. Dr. Luciano Antonio Furini (Orientador)

Prof. Dr. Paulo Fernando Cirino Mourão

Prof.^a Dr.^a Marcia Cristina de Oliveira Mello

Ourinhos, 24/06/2021.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a DEUS, pois todo conhecimento provém Dele e eu não chegaria a esse momento sem Ele e sem a intercessão de todos os Santos e Anjos

Agradeço a meus pais Moacir Kamaguso Jamaico e Valéria Nunes de Oliveira por todo o apoio a todos os meus sonhos

Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Luciano Antonio Furini por toda a ajuda, paciência e orientação

Agradeço aos docentes de minha banca: titulares Marcia Cristina de Oliveira Mello e Paulo Fernando Cirino Mourão, e suplente Marcelo Dornelis Carvalhal

Agradeço a Angela Peres Crespo do LAGHU (Laboratório de Geografia Humana da UNESP) por toda a fundamental ajuda

Agradeço a Victória Helena Borsa Piroli e Evandro Del Negro da Silva por todos os conselhos nessa empreitada

Agradeço finalmente a meus amigos de curso que me acompanharam em todos esses anos, e para não correr o risco de esquecer algum cito-os nesse momento

Agradeço as orações de todos

Resumo

A acessibilidade e a mobilidade urbana são temáticas de grande valor para o entendimento dos direitos fundamentais dos cidadãos de uma cidade. O trabalho tem como objetivo apresentar a união entre a teoria geográfica e as áreas interdisciplinares do conhecimento para entender essa temática ao mesmo tempo que analisa a acessibilidade do município de Ourinhos-SP. A metodologia inclui o estudo de teses, dissertações, leis, normas técnicas e demais obras pertinentes em um primeiro momento, além de analisar cinco quadras de cinco diferentes bairros de Ourinhos, por meio de imagens de satélite e fotos via endereços eletrônicos de mapeamentos.

Palavras-chave: Acessibilidade, Mobilidade Urbana, Ourinhos-SP, Geografia

Abstract

Accessibility and urban mobility are themes of great value for the understanding of the fundamental rights of the citizens of a city. The work aims to present the union between geographic theory and interdisciplinary areas of knowledge to understand this theme at the same time that it analyzes the accessibility of the municipality of Ourinhos-SP. The methodology includes the study of theses, dissertations, laws, technical standards and other relevant works at first, in addition to analyzing five blocks in five different neighborhoods of Ourinhos, using satellite images and photos via electronic mapping addresses.

Keywords: Accessibility, Urban Mobility, Ourinhos (SP), Geography

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- mapa da localização de Ourinhos	14
Figura 2- mapa do total de estabelecimentos em Ourinhos.....	15
Figura 3 –mapa dos domicílios particulares com renda mensal per capita de mais de dez salários mínimos em Ourinhos-SP	16
Figura 4 –mapa dos domicílios particulares com renda mensal per capita até dois salários mínimos em Ourinhos-SP	16
Figura 5 – mapa de localização dos bairros estudados	21
Figura 6- Centro - mapa de uso do solo	24
Figura 7- Centro - mapa mobiliário urbano e arborização	25
Figura 8- Centro - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana em calçadas	25
Figura 9- Centro - problemas de obstáculo/ rampa irregular	26
Figura 10- Centro - problemas de dimensionamento	27
Figura 11- Centro - problemas de dimensionamento	27
Figura 12- Centro – Problemas de obstáculos: mobiliário urbano.....	28
Figura 13- Centro – Problemas de obstáculos: mobiliário urbano.....	28
Figura 14- Centro – Problemas de obstáculos: ausência de rampa de acesso.....	29
Figura 15- Centro - mapa de altura das edificações.....	29
Figura 16- Jardim Paulista - mapa de uso do solo.....	30
Figura 17- Jardim Paulista - mapa de mobiliário e arborização.....	31
Figura 18- Jardim Paulista - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas	31
Figura 19- Jardim Paulista - Problemas de piso.....	32
Figura 20- Jardim Paulista - Problemas de piso	33
Figura 21- Jardim Paulista - Problemas de piso.....	33
Figura 22- Jardim Paulista – Obstáculos fixos.....	34
Figura 23- Jardim Paulista - mapa de altura das edificações.....	34
Figura 24- Vila Margarida - mapa de uso do solo.....	35
Figura 25- Vila Margarida - mapa de mobiliário e arborização.....	36
Figura 26- Vila Margarida - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas.....	36
Figura 27- Vila Margarida - Problemas de dimensionamento	37
Figura 28- Vila Margarida - Problemas de dimensionamento	37
Figura 29- Vila Margarida - Obstáculos fixos	38
Figura 30- Vila Margarida - Problemas de piso.....	38

Figura 31- Vila Margarida - mapa de altura das edificações.....	39
Figura 32- Orlando Quagliato - mapa de uso do solo	40
Figura 33- Orlando Quagliato - mapa de mobiliário e arborização	41
Figura 34- Orlando Quagliato - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas.....	41
Figura 35- Orlando Quagliato - Problemas de dimensionamento e obstáculos	42
Figura 36- Orlando Quagliato - Problema de dimensionamento e obstáculos.....	42
Figura 37- Orlando Quagliato - Problema de dimensionamento e obstáculos.....	43
Figura 38- Orlando Quagliato - Problema de dimensionamento e obstáculos.....	43
Figura 39- Orlando Quagliato - mapa de altura das edificações.....	44
Figura 40- Pacheco Chaves - mapa de uso do solo	45
Figura 41- Pacheco Chaves - mapa de mobiliário e arborização	46
Figura 42- Pacheco Chaves - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas	46
Figura 43- Pacheco Chaves- Problemas de dimensionamento e piso	47
Figura 44- Pacheco Chaves - Problemas de piso	47
Figura 45- Pacheco Chaves - Problema de piso.....	48
Figura 46- Pacheco Chaves - Problemas de obstáculos	48
Figura 47- Pacheco Chaves - mapa de altura das edificações.....	49
Figura 48 - Nova Ourinhos: problemas nas calçadas.....	50
Figura 49 - Nova Ourinhos: problemas nas calçadas.....	50
Figura 50 - Nova Ourinhos: problemas nas calçadas.....	51
Figura 51 - Jardim Paulista: problemas nas calçadas.....	51
Figura 52 - Jardim Paulista: problemas nas calçadas.....	52
Figura 53 - Royal Park: problemas nas calçadas.....	52

LISTA DE QUADROS

Quadro – 1 – Obras segundo a incidência de palavras-chave	10
Quadro – 2 – Principais Problemas identificados nas calçadas (quadra/bairro/área).....	53

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de normas técnicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LAGHU	Laboratório de Geografia Humana da UNESP
ODS	Objetivos de desenvolvimento sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
PMR	Pessoas com mobilidade reduzida
PIB	Produto interno bruto

SUMÁRIO

Introdução	01
1. Acessibilidade e mobilidade urbana e a geração de problemas socioespaciais	02
1.1 Levantamento documental e bibliográfico sistematizado.....	09
1.2 Diferentes áreas do conhecimento acadêmico e suas publicações sobre a temática ...	09
2. Ourinhos- SP como área do estudo de caso	13
3.Acessibilidade e mobilidade urbana em Ourinhos (SP): Os olhares no contexto da pandemia Covid-19	20
3.1 Bairro Centro	24
3.2 Bairro Jardim Paulista	30
3.3 Bairro Vila Margarida	35
3.4 Bairro Orlando Quagliato	40
3.5 Bairro Pacheco Chaves	45
3.6 Como as obras interpretam as calçadas	53
Considerações finais	54
Referências	56
Apêndice	
Apêndice 1-Quadros dos principais obras interdisciplinares utilizadas	59
Quadro 1 – Ficha bibliográfica do autor Jorge Amaro de Souza Borges	59
Quadro 2 – Ficha bibliográfica da autora Mariana Fernandes Mendes.....	60
Quadro 3 – Ficha bibliográfica da autora Renata Almeida Motta	61
Quadro 4 – Ficha bibliográfica da autora Lilian Rodrigues Carvalho da Silva	62
Quadro 5 – Ficha bibliográfica da autora Juliana Calvet de Moraes Vieira.....	63

Introdução

Em um mundo cada vez mais urbanizado as cidades passaram a ser o local de maior concentração da população e de seus modos de vida. A qualidade da vida dos cidadãos depende em grande parte do modo como a cidade é organizada enquanto um âmbito de inclusão e participação em que a acessibilidade e a mobilidade urbana tornam-se importantes em vários aspectos, influenciando em práticas urbanas, tais como: lazer, trabalhar, consumir, estudar e habitar. Deste modo a problemática levantada nesta pesquisa torna-se relevante.

Este trabalho tem como objetivo contribuir para a pesquisa da temática da acessibilidade e mobilidade urbana, analisar as questões dessa temática na teoria conjunta entre Geografia e outras áreas do conhecimento e com a prática online, realizando um estudo bibliográfico e um estudo de caso em que os resultados poderão servir ao debate sobre o tema, sendo que devido ao conjunto de condições colocadas nos anos de 2020/2021, com a pandemia da covid-19, a metodologia foi bem peculiar, conforme detalhado a seguir.

A metodologia está organizada em duas direções mais amplas com seus respectivos desdobramentos em técnicas e procedimentos específicos. Uma primeira direção metodológica busca contemplar um estudo bibliográfico que baseia-se em levantamento e análise de obras sobre o tema, embora não se confunda com o levantamento bibliográfico – que também está presente neste estudo e abrange outros temas, como sobre o próprio município, leis e demais temas correlatos – esse estudo também contribui para o debate teórico presente na pesquisa em geral. Em uma segunda direção realiza um estudo a partir de dados do *Street View* e *Google Earth*, buscando observar e caracterizar padrões de acessibilidade e mobilidade urbanas em Ourinhos (SP) por meio de cinco quadras de cinco diferentes bairros, abrangendo diferentes pontos da cidade a fim de melhor realizar a caracterização da temática, sendo os bairros: Centro, Jardim Paulista, Vila Margarida, Orlando Quagliato e Pacheco Chaves. A utilização desses recursos computacionais foi necessária por conta do contexto de saúde atual, e por conta disso teve-se a oportunidade de incorporar essas tecnologias na metodologia, de forma mais elementar possível. Os textos de diferentes áreas demonstram como a área geográfica tem um leque de influências em assuntos de múltiplos pontos de vista e vertentes como esse que é tratado no trabalho, e sendo assim é a partir do olhar geográfico que pensamos as questões colocadas.

Assim, este trabalho pode vir a somar com outros trabalhos para a construção de cidades mais justas e acessíveis, caracteristicamente contribuindo para o planejamento urbano,

através da soma de dados de uma cidade porte médio acompanhada de análises interdisciplinares de textos diversos.

Deste modo, no primeiro capítulo é apresentado um levantamento bibliográfico sistematizado, buscando caracterizar brevemente pesquisas sobre acessibilidade e mobilidade urbana. O segundo capítulo busca caracterizar aspectos gerais do município e da cidade de Ourinhos (SP), priorizando aspectos sobre a estruturação urbana. No terceiro capítulo são apresentados os resultados do estudo de caso, realizado segundo critérios muito peculiares a este estudo.

Com os resultados deste trabalho busca-se, também instigar outros estudos sobre os temas, que atualmente ganham mais relevância frente aos diversos problemas que a vida nas cidades implica.

1- Acessibilidade e Mobilidade Urbana e a geração de problemas socioespaciais

Entre as diversas problemáticas de um mundo cada vez mais urbano, mobilidade e acessibilidade urbana passam a ganhar cada vez mais importância no planejamento devido a uma série de fatores, tais como: os custos cada vez maiores de se implementar alternativas que combatam os diferentes modos de constrangimento à mobilidade e ao acesso, o sofrimento implicado para diversos segmentos populacionais, particularmente os mais vulneráveis; a complexidade de se oferecer soluções, devido aos limites organizacionais e de gestão envolvidos, entre tantos outros fatores.

A acessibilidade é um tema atual, e sua maior preocupação está voltada às pessoas com mobilidade reduzida (PMR), definitiva ou temporária, buscando favorecer sua autonomia. Tal pressuposto significa oferecer às pessoas com restrição de mobilidade condições de desempenhar atividades com o máximo de autonomia e usabilidade do ambiente construído em suas diferentes dimensões. (VIEIRA, 2016. p. 25)

No Brasil o tema está presente na legislação e é replicado em diversas instâncias governamentais, e mesmo assim percebe-se que muito se resta por fazer, para que a legislação se torne prática e, assim, efetivamente realize-se alguma mudança significativa sobre acessibilidade e mobilidade urbana.

[...] falar de acessibilidade em termos gerais é garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer ambiente ou objeto. Reportar este conceito às pessoas com deficiência também está ligado ao fator deslocamento e aproximação do objeto ou local desejado. Indica a condição favorável de um determinado veículo condutor que, neste caso, é o próprio indivíduo, dentro de suas capacidades individuais de se movimentar, locomover e atingir o destino planejado. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 18)

A importância dessa temática reside em entender como ela é um eixo para que diversos direitos fundamentais da população possam existir, pois como tudo necessita de uma base para se iniciar, esse tema é a base para políticas públicas abrangentes na atualidade.

Pode-se dizer que para assegurar os direitos basilares das pessoas com deficiência, tais quais educação, saúde, emprego, transporte coletivo e acesso à informação; primeiramente devemos garantir a acessibilidade destas, pois só assim terão plenitude para exercê-los. Todos têm a obrigação de viabilizar e facilitar o acesso das pessoas com deficiência para garantir a sua inclusão, deve-se englobar tanto a sociedade civil e política, quanto as instituições públicas e privadas, reconhecendo que ambas são importantes para garantir a dignidade da pessoa humana. (SILVA, 2018, p. 38)

Mobilidade urbana é definida de várias formas, entre elas: ser condição para o deslocamento das pessoas em uma cidade ou o modo como as populações se locomovem.

A mobilidade entre áreas diferentes e acesso ao lazer são dois enfoques da temática principal que se tornam complementares entre si, pois a segunda é um direito do cidadão que depende da primeira, pois muitas vezes as áreas de recreação de uma cidade se encontram em poucos pontos do território e com distâncias consideráveis entre si, sendo que são locais necessários para a vida social da população pelas interações sociais e pelo lazer em si.

Não basta tratar a inclusão social como obrigatoriedade legal ou como política para a concessão de benefícios assistencialistas, a primeira porque não ensejará a mudança na postura social e a última, em razão do seu alto custo, não resolverá a situação. Logo, ambas não contribuem de forma efetiva para a autonomia e independência das pessoas com deficiência. (SILVA, 2018, p. 27)

Embora muitas das formas de dar sentido às representações e à memória coletiva sobre o lazer passem por estratégias de especulação imobiliária e acabem se materializando enquanto mercadoria imobiliária, elas são aspirações humanas legítimas e que podem ser satisfeitas com respeito aos padrões de acessibilidade e mobilidade urbanas.

A vida urbana compreende mediações originais entre a cidade, o campo, a natureza. [...] É o caso dos parques, dos jardins, das águas cativas. Essas mediações não podem ser compreendidas sem os simbolismos e *representações* (ideológicas e imaginárias) da natureza e do campo como tais pelos cidadãos. (LEFEBVRE, 2001, p. 73, grifos do autor)

A acessibilidade é um termo abrangente e essa característica a torna um favorável objeto de estudo por permitir inúmeros enfoques, seja social, econômico, físico, institucional, entre outros, que são provenientes da vida humana e seus desafios cotidianos no espaço urbano, constando na constituição federal, no artigo 5, inciso XV de 1988:

Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XV - e livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens; (BRASIL, 1988)

A Constituição Federal de 1988 sintetiza várias tentativas de inclusão social, que embora possam conter elementos de vinculação do trabalho e do trabalhador a direitos mínimos, passam a dar novos significados contextuais para os temas da acessibilidade e mobilidade.

As Constituições de 1937 e 1946 preocuparam-se também com a proteção dos trabalhadores por invalidez, nada mais. Na Constituição de 1967, também houve esta preocupação com a invalidez dos trabalhadores, e com o advento da EC nº 1/1969 foi introduzida a expressão ‘excepcionais’ para se referir às pessoas com deficiência, ao prever que lei especial disporá sobre a educação destas. Posteriormente, a EC nº 12/1978 trouxe a expressão ‘deficiente’, primeiro documento a tratar sob o prisma constitucional das pessoas com deficiência, assegurando em seu artigo único, que os mesmos necessitam de melhoria na sua condição social e econômica, especialmente mediante educação especial e gratuita; assistência, reabilitação e reinserção na vida econômica e social do país; proibição de discriminação, inclusive quanto à admissão ao trabalho ou ao serviço público e a salários; possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos. (SILVA, 2018, p. 69)

Outra lei importante é a lei federal 10.257 de 2001 sobre diretrizes gerais da política urbana, chamada de Estatuto da cidade, onde no seu capítulo I cria diversos instrumentos de lei, a fim de garantir um planejamento do território das cidades.

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:
I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;
II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
(BRASIL, 2001)

Sendo assim percebe-se que a acessibilidade e mobilidade urbana se inserem tanto em questões físicas quanto socioeconômicas, sendo que a segunda pode vir a alterar o modo como a primeira impacta na vida das pessoas que possuem mobilidade reduzida, pois além das diferentes áreas e da mobilidade gerada pelas demandas de acesso às mesmas, o espaço urbano comporta diversos tipos de desigualdades, que também aumentam o grau dos problemas de acessibilidade, o que gera um contexto de seletividades de acesso.

Cabe salientar que a mobilidade é condicionada por fatores socioeconômicos da população. Assim, a limitação da mobilidade de um cidadão pode interferir em sua condição de acesso aos bens e serviços urbanos, de forma a diminuir sua qualidade de vida. Neste contexto, é preciso haver condições adequadas de mobilidade e, portanto, o planejamento de transportes deve ser norteado pela mobilidade de seus cidadãos, uma vez que a mobilidade se tornou um requisito essencial para o funcionamento de uma sociedade moderna. (MOTTA, 2016, p. 36)

A contraposição entre as consequências socioespaciais da lógica capitalista e as tímidas formas de enfrentamento das desigualdades geradas pelas mesmas agregam uma série de novos problemas urbanos. As cidades tornam-se, assim, focos de geração de maiores níveis de desigualdades socioespaciais.

A cidade se expande e se reestrutura de acordo com os interesses que a permeiam, estando associada à lógica de produção e reprodução do espaço, sendo este uma condição e expressão da produção/reprodução do modo capitalista de produção que favorece a diferenciação socioespacial no interior da cidade, gerando e recriando áreas melhor servidas com meios de consumo coletivo em contraposição a outras que são

precariamente atendidas, o que acaba por implicar no padrão e na qualidade de vida dos moradores. (PEREIRA, 2006, p. 26)

Para alguns segmentos a questão da acessibilidade é agravada, pois, por exemplo, o número de idosos (faixa entre 60 a 90 anos) no Brasil em 2010 era de 20.590.599 (IBGE, 2010), esse fato demonstra a inevitabilidade da vida humana em envelhecer e necessitar de políticas públicas específicas para auxiliar na procura dos direitos fundamentais dos cidadãos, pois muitas vezes o enfoque na temática do planejamento urbano parece ignorar os idosos e as particularidades que demandam em relação a eles.

[...]a maioria das cidades brasileiras não apresenta infraestrutura apropriada para a locomoção a pé, o que aumenta conflitos entre o pedestre com ciclistas e outros veículos. As calçadas, quando existentes, oferecem constantemente riscos devido a problemas como desníveis abruptos, guias e rampas irregulares; medidas mínimas exigidas inadequadas; mobiliário urbano mal colocado; piso inadequado e péssimas condições de manutenção. (MOTTA, 2016, p. 50)

Isso se deve ao fato de que as estruturas e equipamentos urbanos do Brasil guardam inúmeros problemas de mobilidade e acessibilidade em meio a limites políticos administrativos e econômicos, gerando dificuldade na implementação dos direitos constitucionais, tornando essa temática ainda mais relevante, pois o planejamento das cidades deve seguir determinadas diretrizes para o benefício da população.

[...] é importante reforçar a tradicional advertência sobre a diferença entre política (*politic*) e políticas públicas (*policy*). Enquanto o primeiro refere-se ao universo das relações de poder e partidos e dos processos decisórios nas esferas parlamentares de deliberação pública (congresso, assembleias legislativas, por exemplo), o segundo diz respeito aos processos do governo em ação após decisões parlamentares. (BOULLOSA, 2014, p. 144)

Ainda sobre essa questão da diferença entre política e políticas públicas é interessante notar o modo como a mesma gere a sociedade, e não somente pelos motivos óbvios, pelo fato de estar enraizada no modo de vida dos cidadãos. Adotamos a diferenciação usada por Marques (2003) entre políticas (ações do Estado) e política (mobilizações).

Sobre a importância da acessibilidade dos trajetos de veículos por exemplo, Bertho (2014) apresenta constrangimentos importantes que surgem no processo de expansão das cidades, neste caso a partir da cidade de Campinas.

Em parte, o crescimento da cidade só foi possível graças ao desenvolvimento dos meios de transporte, que permitiram o distanciamento casa-trabalho. Entretanto, a mera existência dos meios de transporte não é garantia de acessibilidade de todas as pessoas para todos os destinos desejados. Como se mostrou, no Brasil ocorreu uma priorização do transporte individual motorizado (carros e motos) em detrimento dos meios coletivos (trens e ônibus). Ainda que em outros países a propriedade de veículos privados não signifique necessariamente maior uso dos mesmos, pois há diversas opções de transporte para se realizar a mobilidade cotidiana, não é o que ocorre no Brasil. Como agravante, há um déficit nos investimentos em infraestrutura viária, o que torna a circulação de pessoas e mercadorias uma atividade arriscada. (BERTHO, 2014, p. 96)

E isso demonstra como o desenvolvimento de uma cidade está, ou deveria estar, inteiramente ligado a capacidade da mesma em criar condições para o acesso dos seus cidadãos aos múltiplos equipamentos urbanos.

De acordo com IBGE (2015), o Brasil contém a maior parte da população (84,72%), vivendo em áreas urbanas, por conta disso, a acessibilidade, por ser um termo abrangente, torna-se um favorável objeto de estudo permitindo inúmeros enfoques, seja social, econômico, físico, institucional, entre outros, que são provenientes da vida humana e seus desafios cotidianos no espaço urbano principalmente, o que a torna objeto de várias ciências e estudos.

Uma sociedade inclusiva vai além de garantir apenas espaços adequados para todos. Ela fortalece as atitudes de aceitação das diferenças individuais e de valorização da diversidade humana e enfatiza a importância de pertencer, da convivência, da cooperação e da contribuição que todas as pessoas podem dar para construir vidas comunitárias mais justas, saudáveis e mais satisfatórias. (SASSAKI, 2006, p. 41)

Isso demonstra que a urbanização gera estruturas urbanas com processos de segregação espacial e residencial que limitam a implantação de projetos que se direcionem ao direito à cidade em sua plenitude, sendo que toda essa questão, dada sua complexidade, demonstra que não existem soluções fáceis para esse tema, e que em função disso, essa acessibilidade e mobilidade urbana são o modo mais visível, e invisível ao mesmo tempo, de compreender as questões sociais urbanas.

A subjetividade dos sujeitos da cidade deve ser analisada na sua relação com a objetividade da produção do espaço, com os processos estruturantes da sua produção e com as contradições inerentes às múltiplas identidades desses sujeitos. Tal enfoque destaca o espaço público como instância de exercício da cidadania. A preocupação com esse espaço revela uma concepção de gestão urbana mais democrática e participativa, com a meta de melhoria da qualidade de vida de seus habitantes. Os espaços públicos são lugares da coabitação, onde se podem expressar as infinitas diferenças, onde ocorrem explicitações das divergências, das contradições, onde se promovem e se ampliam as possibilidades de construção de cidadania. (CAVALCANTI, 2011, p. 5)

Esta dualidade entre o que se apresenta de modo visível ou invisível remete ao conjunto de demandas por acessibilidade em diversos locais como calçadas e prédios públicos, é o mais costumeiro de ser utilizado como exemplo dessa problemática, ao mesmo tempo que é ignorado pela população e pelos poderes públicos, o que é curioso, pois a dificuldade de locomoção afeta quaisquer pessoas, independente da camada econômica, sendo que quando ocorre com os cidadãos menos favorecidos agrava o quadro, devido ao conjunto de carências ao qual estes são geralmente submetidos.

Corrêa (2004) aponta que o espaço urbano capitalista é resultado das lutas, dos agentes e dos símbolos que o fragmenta, sendo que isso leva a um processo que reorganiza e incorpora áreas novas a esse espaço e mesmo assim continuando fragmentado. Sousa (2005) diz que a

cidade é centro de vários poderes, entre estatais, político e religioso; onde as pessoas se organizam por seus interesses, ou por suas bases territoriais. Ambos demonstram como é complexa uma cidade, sendo constituída por múltiplas vozes e ideais, e por esse motivo que a temática da acessibilidade e mobilidade ao serem urbana se torna uma união de fatores do indivíduo com o meio onde vive, justamente pelo fato dos meios urbanos terem essa complexidade, e dependerem de uma gama de decisões que são oriundas muitas vezes de antes do cidadão impactado por elas nascer.

Ações recentes do Governo Federal acabaram por inviabilizar as ações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) privando a sociedade das informações censitárias muito necessárias e que constituirão uma perda histórica inestimável em relação a diversas conquistas, particularmente em relação ao direito de segmentos populacionais que mais sofrem com a ausência de políticas públicas de qualidade. Descartar ou protelar o censo é lançar mais problemas para questões sociais que possuem alternativas já bastante limitadas.

Ainda que o tema ‘pessoas com deficiência’ tenha integrado os Censos Demográficos de 1872, 1890, 1900, 1920, 1940 e 1991 – de modo muito incipiente e impreciso, é verdade - e que a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989 tenha estabelecido a obrigatoriedade da inclusão, nos censos nacionais, de questões específicas sobre as pessoas com deficiência, foi somente a partir da realização do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano 2000 que, de fato, os pesquisadores e a população em geral vieram a tomar conhecimento de informações precisas sobre este contingente populacional de nosso País. Em 2010, o IBGE realizou novo Censo Demográfico que também incluiu questões referentes à população com deficiência. O resumo dos principais resultados dos Censos de 2000 e de 2010 referentes à população com deficiência será apresentado a seguir. (ANDRÉS, 2014, p. 3)

Como dito anteriormente no texto, ao existir uma grande população idosa, existe mais um tipo de demanda por acessibilidade, que se une a das pessoas com mobilidade reduzida, gestantes, e pessoas que momentaneamente estão sem poder locomover-se, enfim, une-se e mostra que uma grande parte da população diariamente (em condição pré-pandemia) tem novas barreiras em seus direitos, além dos já existentes, e com isso perdendo acesso à saúde, educação, segurança e ao lazer, agravando crises socioeconômicas e políticas, pelo simples fato de tornar mais difícil exercer direitos elementares, como votar, ou agora no contexto da pandemia da Covid-19 se vacinarem, acarretando inúmeros problemas.

Embora as tendências políticas apontem para um descaso das questões de acessibilidade e mobilidade urbanas, novas formas de visibilidade das problemáticas auxiliam no combates aos limites das políticas públicas. As novas mídias digitais e suas expressões em redes sociais acabam por permitir formas de interação que tornam-se, ao mesmo tempo, âmbitos

de geração e propagação de visibilidade dos problemas urbanos. Embora o excesso de informações e a qualidade das mesmas possam constituir entraves em algumas situações.

Os diferentes mecanismos e espaços de controle e participação social têm sido fundamentais na promoção e disseminação do conhecimento sobre pessoas com deficiência, face à complexidade que envolve estas questões configurando-se como instâncias importantes de influência na agenda política. É preciso destacar que o fenômeno das redes sociais tem produzido novas formas de militância e ativismo social das pessoas com deficiência, através de indivíduos ou entidades, as quais buscam dar visibilidade a pautas através de petições e campanhas na rede mundial de computadores, assim como, a comunicação facilitada aproxima e internacionaliza alguns debates. (BORGES, 2018, p. 81)

Outra lei importante é a lei 13.146 de 2015, que cria o estatuto da pessoa com deficiência.

Art. 3º Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se: I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; Art. 28. Incumbe ao poder público assegurar, criar, desenvolver, implementar, incentivar, acompanhar e avaliar: XVI - acessibilidade para todos os estudantes, trabalhadores da educação e demais integrantes da comunidade escolar às edificações, aos ambientes e às atividades concernentes a todas as modalidades, etapas e níveis de ensino; (BRASIL, 2015)

A lei federal 12.587 de 2012 apresenta diretrizes para implementação de integração entre vários tipos de transportes e uma mudança no sentido da acessibilidade e mobilidade das pessoas, onde no seu capítulo III, cria vários direitos aos cidadãos, como participar do planejamento da política de mobilidade urbana de seu município, ser informado de seus direitos, entre outras, além de orientar o modo como os planejamentos devem ser e suas várias características, entre elas: identificação dos objetivos em determinados prazos, de seus meios financeiros, formular modos de monitoramento.

Voltada aos transportes a Lei 12.587 apresenta as definições de acessibilidade e mobilidade.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor; (BRASIL, 2012)

Já nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é apresentada a seguinte definição de acessibilidade:

3.1.1 Acessibilidade

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (ABNT, 2015, p. 2)

Buscando contribuir mais diretamente com o debate, serão apresentadas a seguir as características do levantamento bibliográfico temático elaborado na presente pesquisa. Trata-se de um esforço em sistematizar determinado padrão das publicações sobre a problemática levantada.

1.1- Levantamento documental e bibliográfico sistematizado

Pelo fato da amplitude dessa temática foi necessário recorrer a obras e autores de outras áreas do conhecimento, demandando uma metodologia para executar esse intento e extrair o necessário para gerar uma análise geográfica integrada.

A metodologia utilizada foi um levantamento bibliográfico sistematizado, dando preferência a teses e dissertações mas não excluindo outros tipos de textos como livros e artigos, sendo que foi pesquisado em diferentes instituições e áreas do conhecimento, além de buscar leis e normas técnicas para embasar as problemáticas apontadas nos capítulos 2 e 3.

1.2- Diferentes áreas do conhecimento acadêmico e suas publicações sobre a temática: o que foi acessado

Considerando a argumentação apresentada na seção anterior, a contribuição de diferentes áreas de conhecimento em relação aos temas da acessibilidade e mobilidade urbanas mostra a amplitude da temática e possibilita compreender as diferentes perspectivas de análise, caracterizando um olhar interdisciplinar para melhor apreender o escopo existente e assim realizar uma pesquisa mais detalhada. A importância destes diferentes olhares vai ao encontro de uma tentativa de assimilar um conjunto geral de informações que permitam estudos de caso mais aprofundados.

A contribuição de diferentes áreas do conhecimento nos prova a amplitude da temática da acessibilidade e possibilita um apoio interdisciplinar para melhor compreender o escopo existente e assim realizar uma pesquisa mais apurada, vide a seleção de obras por meio do quadro abaixo, o detalhamento acadêmico de cada obra encontra-se em anexo. A seguir serão incluídos comentários a partir dos levantamentos realizados.

Os levantamentos foram feitos visando a multiplicidade de áreas do conhecimento em várias universidades do país utilizando para encontrar textos condizentes com a proposta, assim foram buscadas obras a partir das seguintes palavras-chave: acessibilidade, mobilidade e urbanismo; sendo pesquisado nos repositórios universitários, geralmente uma instituição estadual e uma federal de cada estado. Esse primeiro levantamento apresentou um resultado de 60 obras sobre os temas. Estas 60 obras foram analisadas a partir de uma busca textual no aplicativo Word, com o qual se selecionou os textos nos quais as palavras a seguir mais apareciam: ONU, Acessibilidade, Mobilidade, sustentabilidade, ABNT e Constituição Federal. Após essa pesquisa, cinco textos tiveram os maiores números.

Quadro – 1 – Obras segundo a incidência de palavras-chave

Palavras-chave	Número	Autor (ano)	Título
ABNT	60	VIEIRA, Juliane Calvet de Morais (2016)	Acessibilidade em edifícios de múltiplos usos: uma abordagem da Arquitetura mediada pela ergonomia
Acessibilidade	708	BORGES, Jorge Amaro de Souza (2018)	Política da pessoa com deficiência no Brasil: percorrendo o labirinto
Constituição Federal	48	SILVA, Lilian Rodrigues Carvalho da (2018)	Pelo direito de inclusão: um estudo de aplicação das medidas de acessibilidade para pessoas com deficiência no fórum central de palmas - TO
Mobilidade	508	MENDES, Mariana Fernandes (2017)	As vias que removem não abrem caminhos: reestruturação espacial e mobilidade urbana na metrópole de Fortaleza e a luta pelo direito à cidade
ONU	125	BORGES, Jorge Amaro de Souza (2018)	Política da pessoa com deficiência no Brasil: percorrendo o labirinto
Sustentabilidade	217	MOTTA, Renata Almeida (2016)	Método para a determinação da sustentabilidade de ciclovias

Essas 6 palavras foram escolhidas objetivando encontrar textos que possuíssem pontos de vista diferentes da geografia em si para criar, como anteriormente mencionado, uma interdisciplinaridade coerente, sendo assim ONU e sustentabilidade foram escolhidas por conta dos objetivos da ONU, as chamadas ODS (objetivos de desenvolvimento sustentável); Constituição Federal e ABNT para garantir o uso de normativas; e acessibilidade e mobilidade por serem a temática dessa pesquisa.

A partir desta seleção foi possível identificar obras que tratavam dos principais temas elencados, os quais fizeram parte dos quadros argumentativos dos textos. Desse modo, os textos utilizados estariam sempre voltados, e de forma direta, aos principais temas. Maiores detalhes de conteúdo sobre as obras encontram-se no apêndice 1.

Entre as áreas identificadas neste levantamento destaca-se a da arquitetura e da engenharia em que os aspectos mais técnicos sendo priorizados nos auxiliam nas comparações e entendimentos, como, por exemplo, em relação aos conceitos.

O desenho universal, como critério e requisito de desempenho das edificações habitacionais apresenta-se com mudanças de paradigmas na arquitetura e urbanismo ao possibilitar experiências e processos de projeto que consideram a diversidade dos usuários. A concepção de conforto também foi alterada na medida em que o grupo propôs que o termo “homem padrão” fosse substituído por “homem real” integrando o conceito de variabilidade inter e intra individual. (VIEIRA, 2016, p. 25)

Outro ponto importante refere-se aos cuidados sobre a construção e uso de indicadores, cuja falta de padronização e critérios pode remeter a limites nas análises. Contudo mesmo em pesquisas com ausência de sistematização é possível realizar uma análise crítica importante.

As características que definem um indicador partem da quantificação e simplificação da informação diante do entendimento dos problemas. Portanto, uma atividade ou opção pode parecer ótima e desejável quando avaliada por meio de um conjunto de indicadores, mas prejudicial quando avaliada por outro. Assim sendo, é preciso cuidado ao estabelecer indicadores. (MOTTA, 2016, p. 61)

Apesar de claramente serem mais técnicas, essas áreas não se privam de fazer reflexões sobre os direitos humanos e a sociedade, o que nos leva a perceber como as causas sociais influenciam também esses aspectos, e como podem ser incorporadas em formatos diferentes de acordo com as áreas estudadas.

Outra área científica foi a de políticas públicas, onde percebe-se como as ciências humanas e técnicas realmente se complementam, pois é necessário as normas técnicas existirem para propiciarem um real uso, e não somente discursos que não levam em conta características físicas das construções e acabam por não atenderem as demandas da população.

O Desenho Universal é um modo de concepção de espaços e produtos visando à sua utilização pelo maior número de pessoas e suas diversas características físicas, pois a meta é atingir um desenho de qualidade no qual, além de requisitos estéticos, é fundamental o fácil entendimento sobre o uso (legibilidade), a segurança e o conforto para todos os usuários. (BORGES, 2018, p. 175)

Outro ponto das políticas públicas que vale citar é sua abrangência de enfoques, e é exatamente pela acessibilidade e mobilidade urbana impactarem em diversos direitos, que torna-se importante citar essa ciência nesse trabalho.

Podemos pensar as políticas públicas a partir de três grandes tipos ou gerações. A primeira geração é formada pelas políticas de ampliação e extensão dos benefícios e direitos sociais que, no caso brasileiro, podem ser observadas em três períodos distintos entre si, sendo o primeiro, a partir da década de 30 com a criação das

primeiras leis de proteção ao trabalhador e as primeiras instituições de previdência social; o segundo período foi aquele que culminou na organização da sociedade durante a Constituição Federal (CF) de 1988 e; o terceiro, destacamos os vários acordos e tratados internacionais que consagram um amplo conjunto de direitos sociais na área da educação, saúde e proteção ao trabalhador que iniciam no pós-guerra em 1948 com a criação da ONU. A segunda geração caracteriza-se por políticas públicas de oferta governamental descentralizada, universais, estimuladas pela CF de 1988. Já a terceira geração, corresponde a um conjunto de políticas públicas ofertadas em parceria entre Estado e Sociedade civil, configurando-se em novas formas de implementação e governança. (BORGES, 2018, p. 123)

Outra área foi a de direitos humanos e seu enfoque na legislação, que necessita existir para assegurar que outras áreas possam ter mais respaldo jurídico para passar de teoria e discursos para a prática. Assim, ora se valoriza a passagem das regras espontâneas para uma formulação legislativa.

Para disciplinar o convívio entre seus indivíduos, a vida em sociedade pressupõe a existência de regras e normas. Estas tomam como base a Declaração Universal dos Direitos Humanos e o Direito Constitucional, que preveem o tratamento diferenciado a determinados grupos de pessoas, com o intuito de garantir a isonomia de acesso. (SILVA, 2018, p. 71)

E ora remete-se aos padrões elementares da vida humana, para justificar direitos que são incontestáveis, e que por si só não deveriam necessitar de justificação para existirem.

A inclusão e o respeito ao acesso da pessoa com ou sem deficiência está vinculado à dignidade desta pessoa, pois esta somente estará inserida na da sociedade se estiver garantido o seu direito de ir e vir. Qualquer ato tendente a reduzir ou dificultar o seu acesso pode ser caracterizado como discriminatório. (SILVA, 2018, p. 39)

E também foi identificada a dinâmica territorial e sua percepção das lutas territoriais, que é uma área da geociência mas com enfoques ao território, e sinaliza como a Geografia realmente pode, deve, e consegue realizar certa interdisciplinaridade.

Em geral, os mecanismos de resistência criados pela população que sofre ameaças de remoção em função da construção de obras públicas ou privadas, servem não somente para que os moradores reivindiquem o direito de permanecerem nos seus locais de moradia ou para negociar a forma como serão desapropriados, mas, acima de tudo, têm como objetivo fazer com que os direitos humanos universais garantidos na Constituição Federal sejam respeitados, uma vez que este processo de expropriação, na maioria das vezes, implica a violação sumária destes (MENDES, 2017, p. 236)

Esse uso de diferentes enfoques não é por acaso, pois como reforçado anteriormente, a temática da acessibilidade e mobilidade urbana não pertence a uma ou outra ciência ou enfoque, mas a várias, pelo fato de que algo tão abrangente ser complexo, e gerar diversos pontos de vista, desde o poder público, o poder privado, a população, as academias das diversas ciências, enfim, uma diversidade de ideias, sendo que todas essas questões se unem para um desenvolvimento sustentável, pois a falta de direitos se torna um entrave a uma sociedade mais funcional.

A sustentabilidade do desenvolvimento é um problema complexo, pois envolve várias questões inseparáveis e exige uma reflexão sobre a própria noção de desenvolvimento,

confundida muitas vezes com crescimento. O desenvolvimento sustentável requer a maximização de eficiência enquanto provê bem-estar. (MOTTA, 2016, p.31)

A ideia de sustentabilidade pode, como outros termos, remeter a diversas concepções ideológicas, devido sua abrangência e tipos de uso. Contudo destaca-se que tantos os aspectos ecológicos como os sociais, culturais, econômicos e políticos, entre outros, envolvem os direitos dos cidadãos e as formas de exercer esses direitos, pois, como dito anteriormente, a falta de acessibilidade e mobilidade urbana impacta em outros direitos.

2- Ourinhos - SP como área do estudo de caso

Considerando que as estruturas das cidades possuem suas dimensões históricas, é importante uma breve caracterização do processo de constituição dos municípios para estudar as respectivas cidades, pois muitos dos problemas urbanos são demonstrados nas inúmeras formas de estruturação, identificadas na história de sua formação socioespacial. No caso da cidade pesquisada neste estudo, Ourinhos (SP) seu processo de desenvolvimento parte de uma espécie de gênese comum ao estado de São Paulo, caracteristicamente a partir das ferrovias e seu contexto socioeconômico, em determinado período histórico.

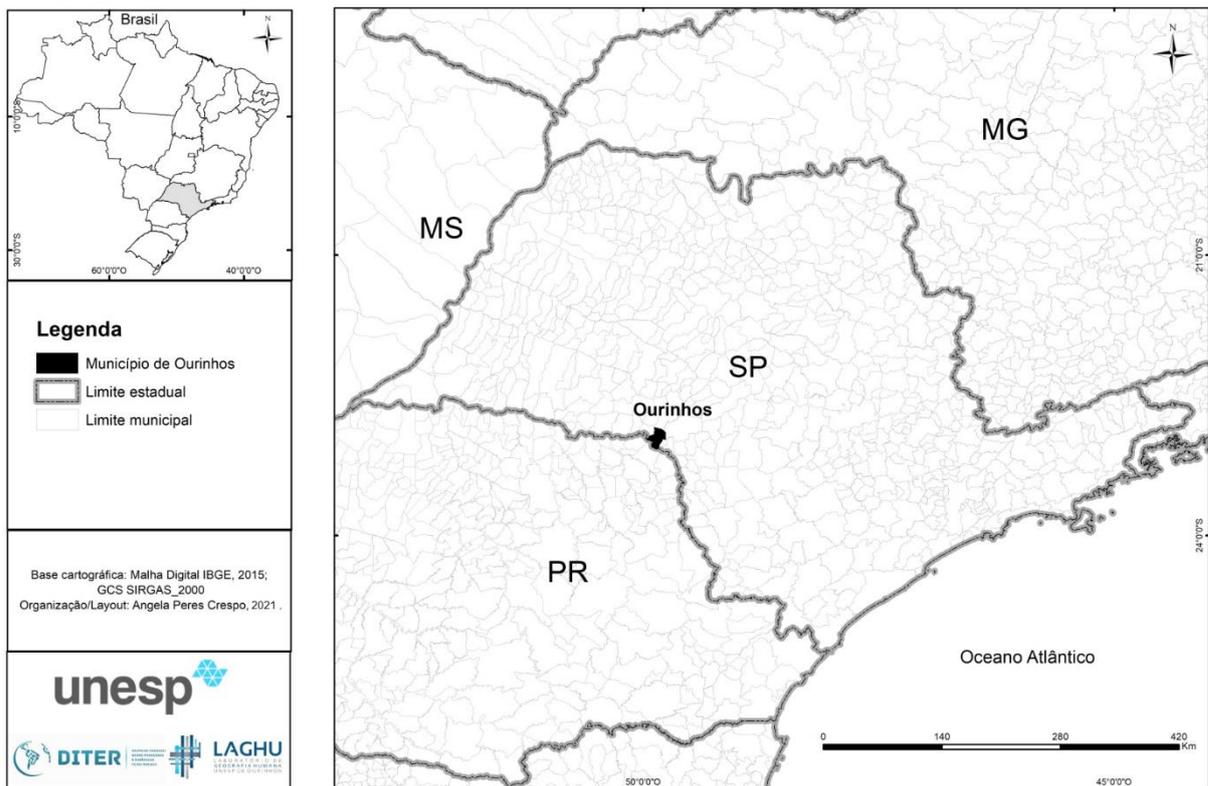
Com a chegada da ferrovia, ocorreriam várias transformações nesta paisagem, em especial, o desenvolvimento desta pequena vila chamada de Ourinho, que em 1918, ganharia autonomia política e administrativa, sendo elevada à categoria de Município. A ferrovia trouxe também consigo consequências importantes para o Oeste Paulista, uma vez que viabilizou a exploração de áreas novas e de solos férteis que antes eram impossíveis devido à falta de conexão do Oeste Paulista com os outras regiões do país, de modo que estas pudessem concorrer vantajosamente com outras regiões do estado de São Paulo, como Campinas ou o Vale do Paraíba, barateando os custos com transportes. (ARAÚJO; CUNHA, 2011, p. 55)

A área de estudo segundo Araújo e Cunha (2011), foi emancipada politicamente em 13 de dezembro de 1918 e está localizada no interior paulista estando em fronteira com o estado do Paraná, sendo que o município possuía em 2010, 103.035 habitantes segundo o (IBGE, 2010) e com população estimada em 2020 de 114.352 pessoas, segundo (IBGE, 2020), estando como uma amalgama de cidade pacata e de porte médio, proveniente de sua história ligada inicialmente ao plantio da cultura cafeeira e as estradas de ferro.

As origens ferroviárias e cafeeiras das cidades do estado de São Paulo e a dinâmica das cidades são importantes de se conhecer pelo fato de que por meio desta contextualização entende-se que uma cidade não é algo construído pronto e de uma vez só, mas fruto de processos socioespaciais em que as escolhas políticas e sociais que formaram um determinado espaço ou território. Segundo a obra organizada por Furini e Mourão (2018), a importância do setor

agrícola em Ourinhos provém desde a fundação da cidade, quando o crescimento da produção cafeeira impulsionou a expansão da ferrovia Sorocabana para o interior do estado, com isso valorizando essa pequena vila na época em 1905, em decorrência da passagem dos trilhos, gerando a construção de imóveis, e tendo como sua base econômica o café, até meados de 1940 onde a produção de café cai por motivos climáticos e econômicos, sendo substituído por outras culturas agrícolas.

Figura 1- mapa da localização de Ourinhos



Ourinhos está na mesorregião de Assis e de sua microrregião faz parte os municípios: Santa Cruz do Rio Pardo, Piraju, Tejupá, Fartura, Ipaussu, Taguaí, Chavantes, Bernardino de Campos, Manduri, Salto Grande, São Pedro do Turvo, Canitar, Espírito Santo do Turvo, Ribeirão do Sul, Sarutaia, Timburi e Óleo.

Ourinhos possui um solo com grande concentração basáltica, gerando um solo mais fértil, o que explica sua economia ter participação do agronegócio, além de estar localizado na Bacia do Paraná. Possui uma vegetação composta de Mata Atlântica de interior e Cerrado, estando a 492 metros do nível do mar, e tem um clima tropical chuvoso com rios dentro de seu território, são eles: Turvo, Pardo e Paranapanema.

Seu Produto Interno Bruto (PIB) per capita em 2018 era de R\$ 27.232,54 e possuía um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,778, com uma taxa de

escolarização entre 6 a 14 anos de 98,2 %. Segundo o IBGE (2010) sua área é de 295,81 km² com densidade demográfica de 347,50 hab/km². O município conta com empresas de grande porte da agroindústria, além de um comércio de atacado e varejo com relevância regional e, conseqüentemente, um potencial para melhores condições de vida para a população, apesar de segundo a obra organizada por Furini e Mourão (2018), a cidade perder posição em termos de crescimento em comparação a outros municípios Brasileiros.

Também segundo IBGE (2010) e nos mapas presentes na obra organizada por Furini e Mourão (2018) podemos ter noção de outros dados referentes ao município como: o total de estabelecimentos, os domicílios particulares com renda per capita maior e menor que dois salários mínimos, e assim sendo o uso do solo demonstra que a cidade possui importantes padrões de desigualdade socioespacial urbana. A seguir, são apresentados os mapas, que são reproduções dos mapas de Furini e Mourão (2018), elaborados por Angela Peres Crespo do LAGHU (Laboratório de Geografia Humana da UNESP) para visualizar tanto a distribuição dos estabelecimentos quanto da renda per capita na cidade de Ourinhos.

Figura 2- mapa do total de estabelecimentos em Ourinhos

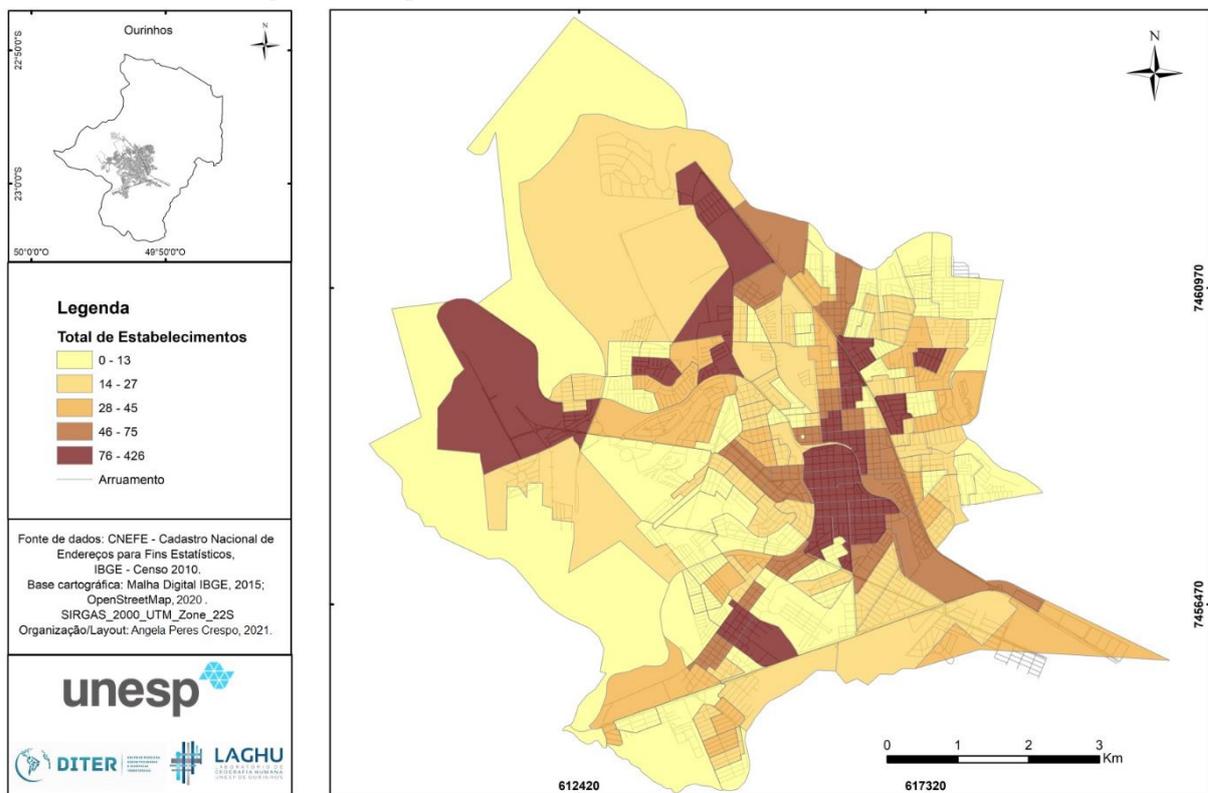


Figura 3— mapa dos domicílios particulares com renda mensal per capita de mais de dez salários mínimos em Ourinhos-SP

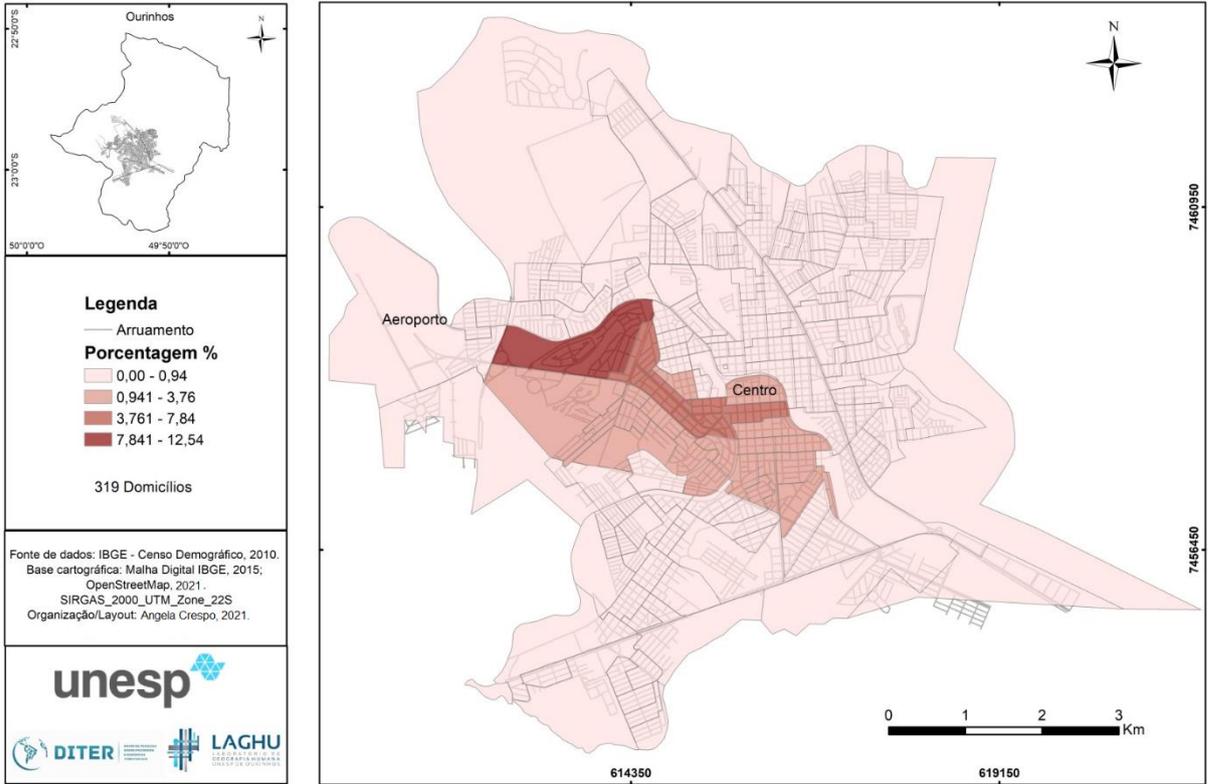
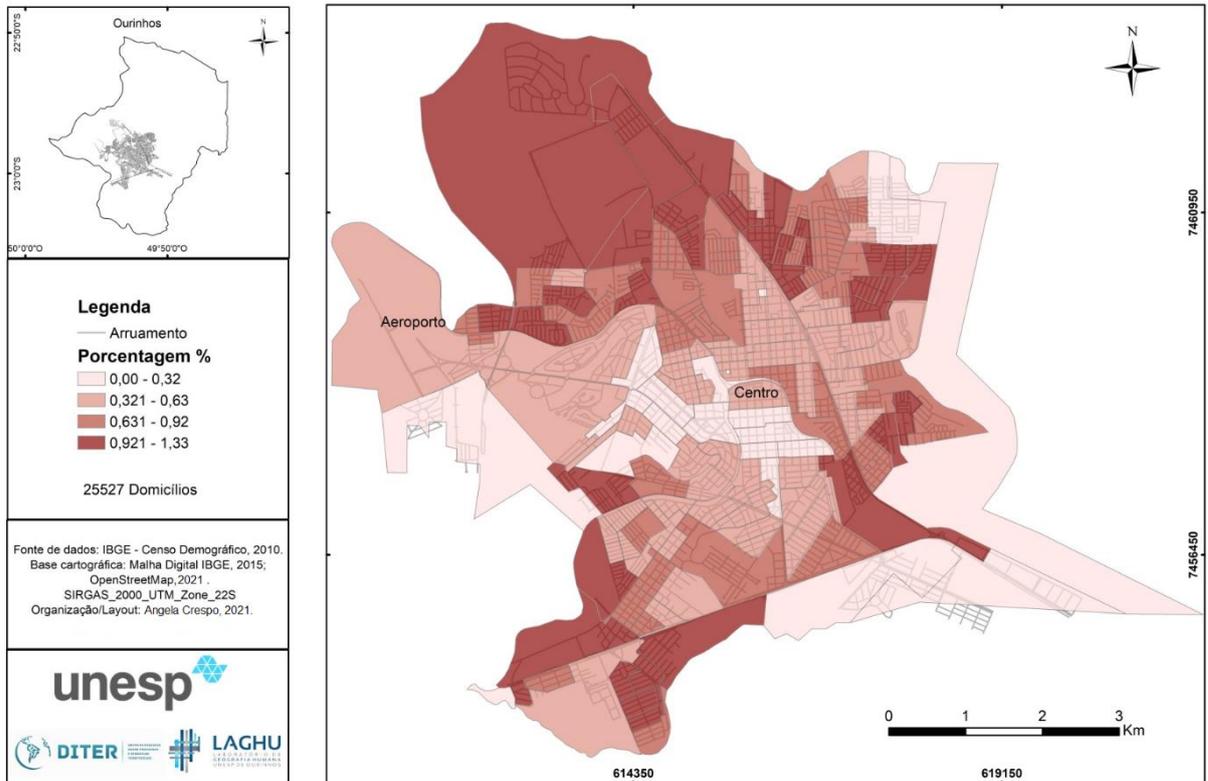


Figura 4 – mapa dos domicílios particulares com renda mensal per capita até dois salários mínimos em Ourinhos-SP



Ainda de acordo com os estudos presentes na obra organizada por Furini e Mourão (2018), a cidade possui processos de autosegregação importantes que agravam as questões de acessibilidade e mobilidade. Esse movimento de certas camadas sociais se isolarem reflete traços de ações excludentes o que não é uma particularidade de Ourinhos, mas fruto de lógicas de décadas que surgem em cidades de diferentes portes.

Segundo Corrêa(2004), a cada transformação do espaço urbano que ocorre, ele continua fragmentado e articulado ao mesmo tempo, sendo um reflexo e um condicionante social, mesmo que em outras formas espaciais e funções.

Levando em conta a origem do território da cidade notamos que esses problemas e lógicas territoriais têm uma ligação com certos usos da terra e falta de planejamento afetando com mais intensidade as camadas mais carentes, não criando as infraestruturas necessárias.

Em relação à temática da acessibilidade entre 2015 a 2019 surgiram três leis municipais voltadas a essas problemáticas: Lei 6197 que trata de obrigatoriedade de local exclusivo para deficientes físicos, gestantes e idosos nas praças de alimentação de shoppings, super e hipermercados; Lei 6355 sobre obrigatoriedade de divulgar local e números de vagas de estacionamento públicos para pessoas com deficiência e idosos; e Lei 6544 sobre assentos preferenciais nos transportes coletivos e pontos de paradas variáveis para pessoas com mobilidade reduzida¹, pessoas no espectro do autismo, gestante, lactante, com criança de colo e idosos.

O plano diretor foi revisto em 2018, e a seguir constam alguns trechos importantes para a temática deste estudo:

Art. 33. A Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade trata do movimento que permite as atividades de comunicação, pelo deslocamento de pessoas ou veículos de um ponto a outro dentro do município, abrangendo a rede viária, o transporte público e privado, coletivo e individual, bem como os seus espaços complementares.

Art. 34. São objetivos da política de mobilidade e acessibilidade: I – contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade; II – promover condições de acessibilidade dos cidadãos aos bens e

¹ “O conceito de pessoa com deficiência está baseado no modelo social de deficiência. Nessa perspectiva, a deficiência não é algo que se encerra no corpo dos indivíduos com impedimentos. Também não é lesão, ou uma doença a ser curada, mas uma questão a ser abordada por toda a sociedade, é uma constatação de que o ambiente tem relação direta na liberdade da pessoa com limitação funcional, que poderá ter sua situação agravada por conta das relações e barreiras que podem lhe prejudicar o desenvolvimento e o exercício de direitos. [...] É um processo afirmativo, as pessoas com deficiência engajadas na luta pelo reconhecimento não querem esconder ou camuflar a deficiência e, por isso, não Programa de Inclusão de Pessoas com Deficiência se identificam com expressões do tipo: pessoas especiais, portadoras de deficiência, portadores de necessidades especiais, inválidos, incapazes ou excepcionais.[...] Pessoa com mobilidade reduzida: Aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso” (ENAP, 2017.p. 8-9).

serviços essenciais, ao trabalho, à moradia e ao lazer; III – promover a ampliação da segurança e da qualidade de vida através do aumento da mobilidade e da acessibilidade de todas as pessoas, principalmente das mais carentes e daquelas com mobilidade reduzida; IV – promover a acessibilidade mediante uma rede integrada de vias para veículos automotores, ciclovias e percursos para pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente para as pessoas com dificuldades especiais para a locomoção, em conformidade com as normas e parâmetros da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, que dispõe sobre a acessibilidade às edificações, ao mobiliário, aos espaços e equipamentos públicos, observando-se em particular a Lei Federal nº. 10.098/00, Decreto Federal nº. 5.296/04 e Estatuto do Idoso, Lei Federal nº. 10.741/03, que disciplinam, respectivamente, a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e asseguram direitos às pessoas idosas (o Estatuto do Idoso); [...]Art. 35. As normas para mobilidade têm como objetivo geral a melhoria da qualidade de vida dos habitantes do Município, possibilitando à comunidade a realização de seus deslocamentos de forma econômica, segura e confortável, devendo: I – respeitar o direito fundamental do cidadão ao transporte; II – garantir a circulação das pessoas e dos bens necessários ao funcionamento do sistema social e produtivo; III – priorizar as intervenções físicas, sejam do tipo implantação ou pavimentação de vias, nos locais onde trarão maior benefício à população; IV – conceber as ações municipais de modo a garantir a prioridade do transporte coletivo público frente ao transporte individual no sistema viário; V – desenvolver os meios não motorizados de transporte, estimulando a circulação de pedestres e ciclistas com segurança; VI – reconhecer a importância dos pedestres; VII – proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; VIII – considerar o desenvolvimento do transporte hidroviário; IX – utilizar os instrumentos urbanísticos previstos nesta Lei Complementar, quando da implantação de todo e qualquer empreendimento habitacional, comercial, industrial ou de outra natureza que acarretar aumento significativo de demanda de circulação e transporte, visando transferir os custos desse impacto para o empreendedor; X – valorizar a circulação dos pedestres em relação aos veículos e dos veículos coletivos em relação aos particulares, priorizando os investimentos e o uso do sistema viário para o pedestre e o meio de transporte coletivo [...] (OURINHOS, 2018, p. 10)

Segundo esses trechos percebemos que oficialmente o governo municipal tem se preparado para as questões da acessibilidade e mobilidade urbana com normativas importantes para essa temática, como no artigo 35, inciso VI que reconhece a importância dos pedestres e outro, como o inciso VIII, que considera o transporte hidroviário.

O artigo 34 também tem no inciso II a proposta de promover as condições de acessibilidade e no inciso IV que dentre tantos tipos de veículos citados para uma rede de transportes, cita também as ciclovias, que efetivamente foram colocadas, não em todos os bairros, sendo principalmente nas camadas mais altas, mas estão sendo utilizadas de certa forma. Se adotarmos os critérios de Motta (2016), em que a noção de sustentabilidade é dividida em três níveis para a análise de uma ciclovia: social, econômico e ambiental; podemos notar outras possibilidades de análise e questionar se as ciclovias de Ourinhos cumprem alguns desses requisitos. Deste modo, deixamos para um segundo momento esta análise, considerando que não pesquisamos diretamente as ciclovias, no entanto podemos problematizar as calçadas também a partir desses níveis.

Retomando as questões sobre as normatizações em Ourinhos, destacamos mais aspectos sobre a problemática dos transportes.

Art. 36. O sistema de transporte de Ourinhos é o conjunto de infraestrutura, veículos e equipamentos utilizados para o deslocamento de pessoas e bens no Município, que possibilita o acesso dos indivíduos ao processo produtivo, aos serviços, aos bens e ao lazer, ao direito de ir e vir.

Art. 37. O sistema de transporte é formado pelos: I – sistema viário - constituído pela infraestrutura física das vias e logradouros que compõem a malha por onde circulam os veículos; II – sistema multimodal de circulação - conjunto de elementos voltados para a operação do sistema viário, compreendendo os equipamentos de sinalização, fiscalização e controle de tráfego; III – sistema de transporte público de passageiros - constituído pelos veículos de acesso público, pelas estações de passageiros e abrigos, pelas linhas de ônibus, pelas empresas operadoras e pelos serviços de táxi; IV – sistema de transporte de carga - constituído pelos veículos, centrais, depósitos, armazéns e operadores de cargas; V – sistema ciclo viário – a ser constituído por ciclo faixas e ciclovias interligadas. (OURINHOS, 2018, p. 11)

Sobre os transportes, o plano diretor cita a importância de se ter uma boa infraestrutura para garantir o direito de ir e vir, o direito ao lazer e manutenção dos processos econômicos, reforçando mais uma vez o impacto que a falta de acessibilidade causa nos cidadãos, inclusive em cidades de porte médio, como o nosso objeto de estudo.

Art. 55. A Política Municipal de Habitação tem como objetivos: I – incluir, nos programas de assistência, alternativas de adaptação de melhoria das condições de moradia do idoso, levando em consideração seu estado físico e visando garantir-lhe independência de locomoção; II – estabelecer critérios que garantam o acesso do idoso à habitação popular; III – diminuir barreiras arquitetônicas e urbanísticas para o acesso do idoso, da pessoa com deficiência e restrição de mobilidade; IV – instituir uma Política de Habitação para o Município; V – delimitação de áreas de atendimento e incentivo à produção de empreendimentos habitacionais; VI – dar prioridade de acesso à terra e à moradia para população de baixa renda, mediante o barateamento da produção de novas unidades, a regularização fundiária e urbanística de assentamentos precários; VII – prover recursos financeiros, institucionais, técnicos e administrativos para investimentos em habitações de interesse social, diretamente pelo Poder Público, ou por meio de parcerias com entidades técnicas e comunitárias sem fins lucrativos, inclusive promovendo sua captação em fontes privadas e governamentais, fora do Município; VIII – buscar a adoção de alternativas de menor custo e maior qualidade e conforto, considerando as realidades física, social, econômica e cultural da população a ser beneficiada; IX – adotar instrumentos de política urbana para aumentar a oferta de terra para habitações de interesse social, incentivar a participação da iniciativa privada na produção de habitações de interesse social; X – atender, através de programas de interesse social e de subsídios específicos, a população situada em áreas de risco e favelas; XI – estabelecer padrões especiais de uso do solo que possibilitem regularização jurídica e urbanística de assentamentos populares, permitindo a fixação da população de baixa renda; XII – integrar projetos e ações das diretrizes habitacionais com as demais políticas e ações públicas de desenvolvimento urbano, econômico e social, municipais, intermunicipais, estaduais e federais, favorecendo a implementação de ações integrais e sustentáveis; XIII – coibir as ocupações em áreas de risco ambiental, áreas de preservação ambiental e outras áreas não edificáveis, a partir de ação integrada dos setores municipais responsáveis pelo planejamento, controle urbano, defesa civil, obras e manutenção e as redes de agentes comunitários ambientais e de saúde; XIV – regularizar a situação jurídica e fundiária dos conjuntos habitacionais implementados pelo município e dos bairros implantados irregularmente. (OURINHOS, 2018, p. 20)

A acessibilidade está ligada também ao direito à moradia, e o artigo 55 cita esse aspecto, e em suma garante esses direitos aos cidadãos de Ourinhos, e por conta disso é necessário citar as leis e o plano diretor.

Percebemos que os problemas de acessibilidade que serão apresentados no capítulo três, não são necessariamente frutos da falta de normativas e planejamentos, mas ocorrem por não utiliza-los de forma correta, devendo ocorrer uma união das esferas pública e privada com a população, levando em conta interesses de ambos os lados, obviamente priorizando a população de baixa renda e setores para além do econômico. Para a acessibilidade e a mobilidade existirem enquanto direito amplo, que traga desenvolvimento para a cidade como um todo, é necessário um novo pacto socioespacial urbano, no qual é de fundamental importância desconstruir o discurso do desenvolvimento econômico pautado em limitadas e paliativas ações sociais. Somente planejada coletivamente a cidade beneficiará o coletivo e não os grupos de interesses.

3- Acessibilidade e mobilidade urbana em Ourinhos (SP):os olhares no contexto da pandemia Covid-19

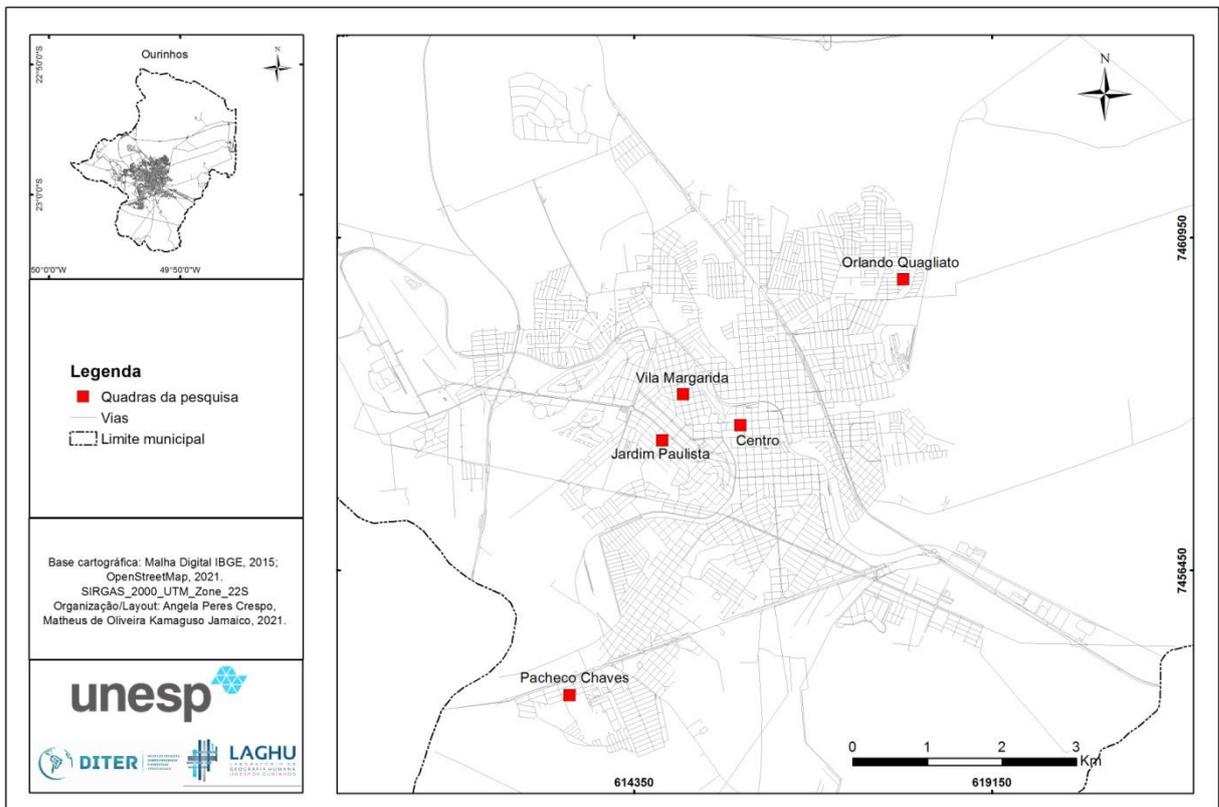
Para estudar o tema na cidade em contexto tão singular forma realizadas algumas adaptações metodológicas, além de situar a análise apenas em um dos âmbitos da mobilidade urbana, neste caso as calçadas. A metodologia contou com apoio dos aplicativos *Street View* e *Google Earth* por conta da impossibilidade de realizar o estudo presencialmente, sendo que isso acarretou em diferenças de datas que variam entre 2011 a 2017 no *Street View* (fotos das ruas) e atuais 2020/2021 no *Google Earth* (visão do satélite), e, por conta disso, alguns prédios e vias podem ter sofrido mudanças, mas não de forma que modificassem as bases de análises dispostas nessa pesquisa.

Basicamente a pesquisa estabeleceu os seguintes recortes: 1) selecionar uma quadra de cada uma das cinco diferentes áreas consideradas emblemáticas, 2) analisar as questões de mobilidade e acessibilidade a partir da elaboração de mapas gerais e específicos sobre: a) uso do solo; b) mapa de mobiliário urbano e arborização; c) problemas de acessibilidade e mobilidade urbana das calçadas - que limitam ou inviabilizam a funcionalidade e os usos das calçadas; d) mapa de altura das edificações; 3) estabelecer critérios mínimos de análise de acordo com as possibilidades oferecidas pelas técnicas utilizadas.

São exemplos de mobiliário urbano: pontos de embarque e desembarque de transporte público; semáforo; telefones públicos; bebedouros; lixeiras e contentores para reciclados; assentos públicos; entre muitos outros (ABNT, 2015).

Para seleccionar os bairros buscou-se privilegiar aqueles que apresentassem diferentes padrões de localização, usos e centralidade, já as quadras foram seleccionadas as que possuísem algum tipo de problema de acessibilidade e mobilidade envolvido. Assim foram elencados os bairros: Centro, Vila Margarida, Jardim Paulista, Orlando Quagliato e Pacheco Chaves, onde os bairros possuem diferentes níveis de renda ou localização, entre centrais, pericentrais e periféricos.

Figura 5 – mapa de localização dos bairros estudados



O centro caracteriza o principal local de centralidade ao qual se destinam muitos fluxos, gerando muita mobilidade e passa a ser importante, também, devido ao grau de acessibilidade e visibilidade que possui. A Vila Margarida e o Jardim Paulista se enquadram enquanto áreas pericentrais e adjacentes ao centro. O Orlando Quagliato e Pacheco Chaves enquanto bairros mais afastados do centro e com segmento populacional especificamente se posicionando em lados opostos e extremos periféricamente da cidade.

Em suma, esses recortes apresentam de forma mais objetiva algumas das diferenças socioeconômicas existentes na cidade, ao mesmo tempo que demonstram como a cidade está

organizada em relação a sua estruturação urbana, onde existe um padrão de níveis do centro para a periferia, com algumas exceções em relação a alguns bairros e loteamentos e condomínios fechados.

Já em relação ao modo de analisar a acessibilidade e mobilidade, buscou-se apresentar uma caracterização geral das calçadas que permitisse identificar os limites existentes e proporcionasse uma classificação elementar e relativamente simples. A tipologia não buscou contemplar sistemas normatizadores e índices de acessibilidades específicos, já que as condições da pesquisa não permitiriam métricas e dados exatos. Deste modo optou-se por caracterizar como se seguirá.

Os problemas considerados levam em conta que a faixa livre está comprometida e inviabiliza a acessibilidade e a mobilidade com qualidade. Também considera os limites de uma visualização via *Google Street View*, ou seja, os apontamentos necessitariam ser revistos para uma atualização, já que a metodologia considera imagens de outros períodos, e as medidas poderiam ratificar ou não os problemas apontados.

Embora não seja possível medir ou estimar com precisão a partir das imagens, destaca-se as dimensões mínimas e recomendações para as calçadas.

6.12.3 Dimensões mínimas da calçada

A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso [...]:

- a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes limítrofes sob autorização do município para edificações já construídas. (ABNT, 2015, p. 74, grifo nosso)

A norma da ABNT apresenta outras especificidades sobre os padrões e qualidades exigidos que remetem a níveis de conforme e segurança nos padrões de mobilidade e acessibilidade.

6.3.2 Revestimentos: Os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado). (ABNT, 2015, p. 55)

8.2.1 Pontos de embarque e desembarque de transporte público: 8.2.1.1 Na implantação de ponto de embarque e desembarque de transporte público, deve ser preservada a faixa livre na calçada. Nenhum de seus elementos pode interferir na faixa livre de circulação de pedestres. (ABNT, 2015, p. 114)

8.6 Lixeiras e contentores para reciclados: 8.6.1 Quando instalados em áreas públicas, devem ser localizados fora das faixas livres de circulação;

8.8.1 O plantio e manejo da vegetação devem garantir que os elementos (ramos, raízes, plantas entouceiradas, galhos de arbustos e de árvores) e suas proteções

(muretas, grades ou desníveis) não interfiram nas rotas acessíveis e áreas de circulação de pedestres. (ABNT, 2015, p. 116)

Vários problemas ainda podem complementar o quadro de ausências ou obstáculos nas calçadas, que são aqui apontados de modo geral, pois ou são de difícil medida, ou ocorre a generalização da ausência dos mesmos assim: sinalização tátil e visual de alerta; sinais sonoros; declividade; entre outros, estão implicitamente considerados em todas as quadras pesquisadas neste estudo.

A legislação municipal regulamenta as dimensões em decreto específico destacando os principais padrões exigidos e cita que os proprietários de imóveis tem a responsabilidade de construir calçadas no passeio público, além de especificar que as calçadas devem ser antiderrapantes, entre outras normativas (DECRETO MUNICIPAL n.7048, 2018).

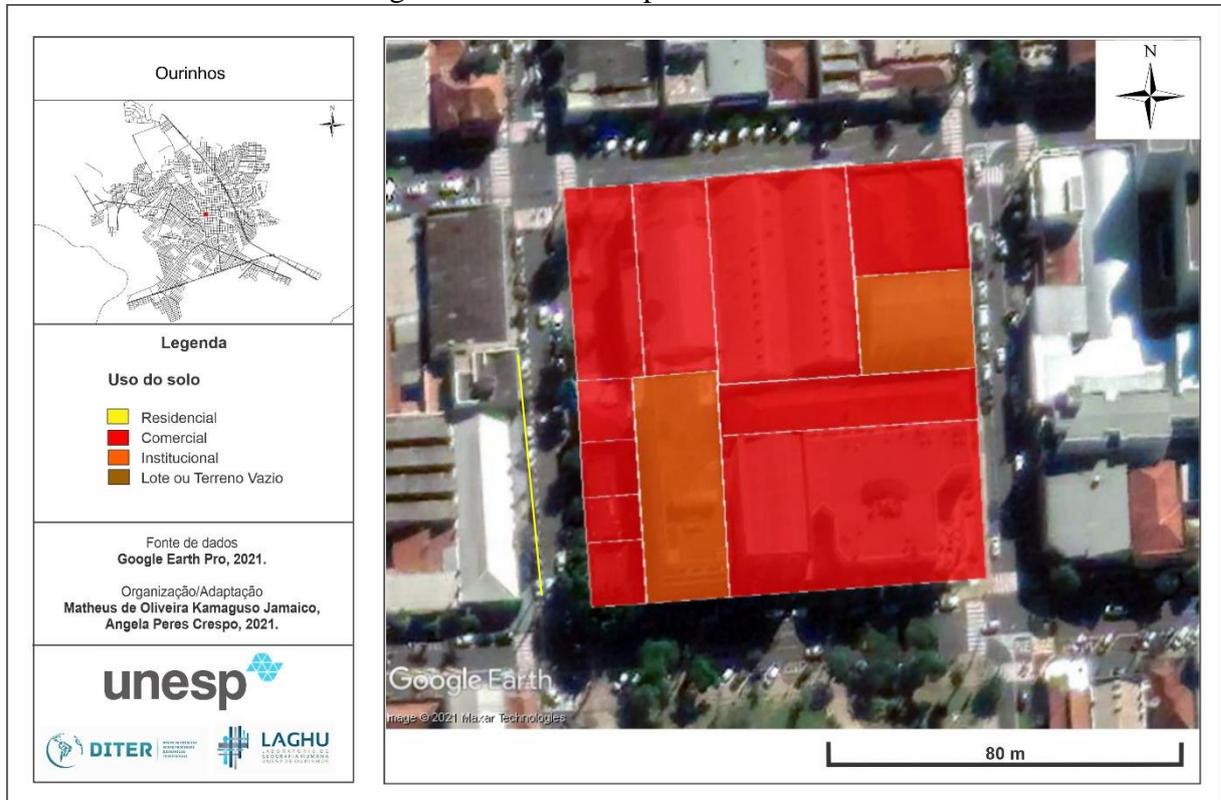
Considerando as argumentações anteriores, optou-se por classificar os **problemas de acessibilidade e mobilidade das calçadas enquanto:**

- 1) **Problemas de dimensionamento/disposição** (declividade da calçada, tamanho da calçada, tamanho da área livre [...]);
- 2) **Piso /Ausência ou problemas** (raízes afloradas, piso quebrado ou muito desgastado, falta de impermeabilização, [...]);
- 3) **Obstáculos intermitentes** (ausência de poda, carros na calçada, entulho, [...]);
- 4) **Obstáculos fixos** (rampas ou degraus com problemas, mobiliário impedindo a passagem, [...]);

Note-se que esta opção está diretamente relacionada a este estudo devido ao conjunto de fatores envolvidos. Neste sentido, as quadras analisadas a seguir apresentam, como informado anteriormente, os mapas de: a) uso do solo; b) mapa de mobiliário urbano e arborização; c) problemas de acessibilidade e mobilidade urbana das calçadas; d) mapa de altura das edificações. Destacamos que o termo comércio, no caso da legenda do mapa dos usos do solo, engloba também os serviços.

3.1– Bairro Centro (quadra envolvida pelas ruas Rio de Janeiro, Antônio Carlos Mori, Arlindo Luz e Nove de Julho)

Figura 6- Centro - mapa de uso do solo



Onde se nota a predominância de prédios comerciais, justamente por se localizar na centralidade econômica da cidade, além de possuir prédios da Receita Federal e INSS. A altura de seus prédios varia entre 1 a 3 pavimentos, sendo os mais altos justamente os prédios públicos e o primeiro Shopping da cidade. Possui certo padrão de arborização, o que juntamente com a configuração de usos e alturas das edificações constituem parte dos indicativos de uma área central, com potencial de expansão.

Figura 7 – Centro - mapa de mobiliário urbano e arborização

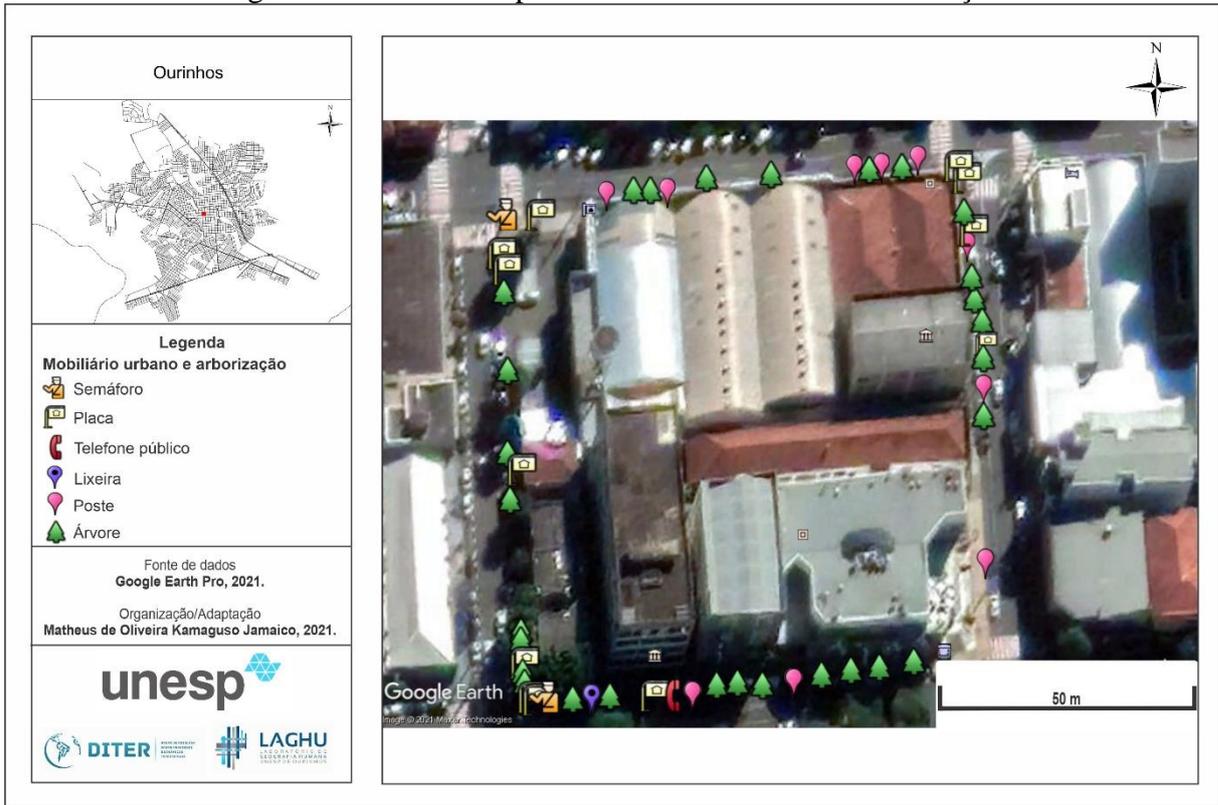
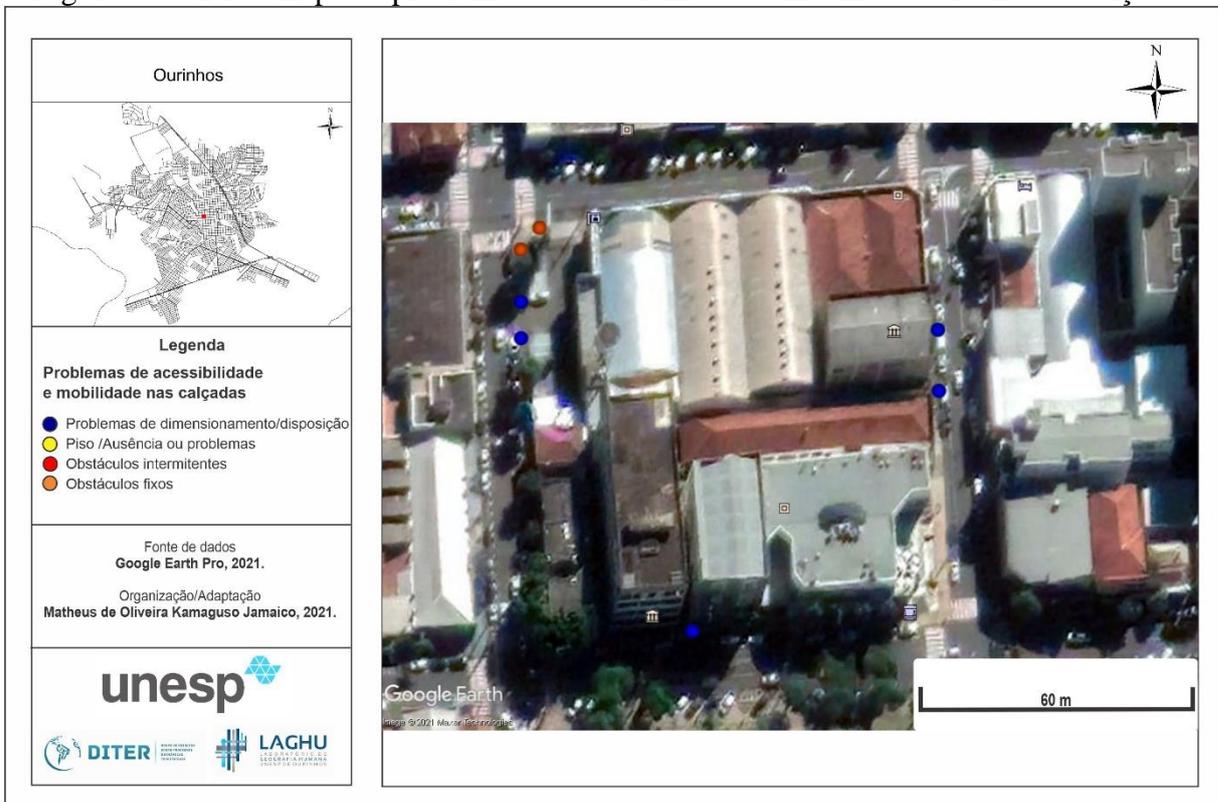


Figura 8- Centro - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana das calçadas



Como apresentado na figura 8, de acordo com os critérios utilizados nessa análise, partes das calçadas possuem problemas de dimensionamento, sendo que esse tipo de problema ocorre pela diferença no molde das fachadas de alguns locais e por conta da não adequação de tamanho das calçadas, e, além disso, possuem problemas de obstáculos fixos, decorrentes do tamanho e da falta de dimensionamento em algumas rampas de acesso também. Em algumas áreas tanto da quadra como do bairro, foram identificadas calçadas não passíveis de serem medidas via imagens online, e por conta disso, o critério foi por observação de imagens, como por exemplo, nas figura 9, 10 e 11, que indicam problemas tanto de rampas irregulares, quanto de declividades, decorrentes de barreiras arquitetônicas, que são todos os tipos de obstáculos que impedem as pessoas de utilizarem e ocuparem o espaço físico, que possuem sua origem em prédios ou meios urbanos.

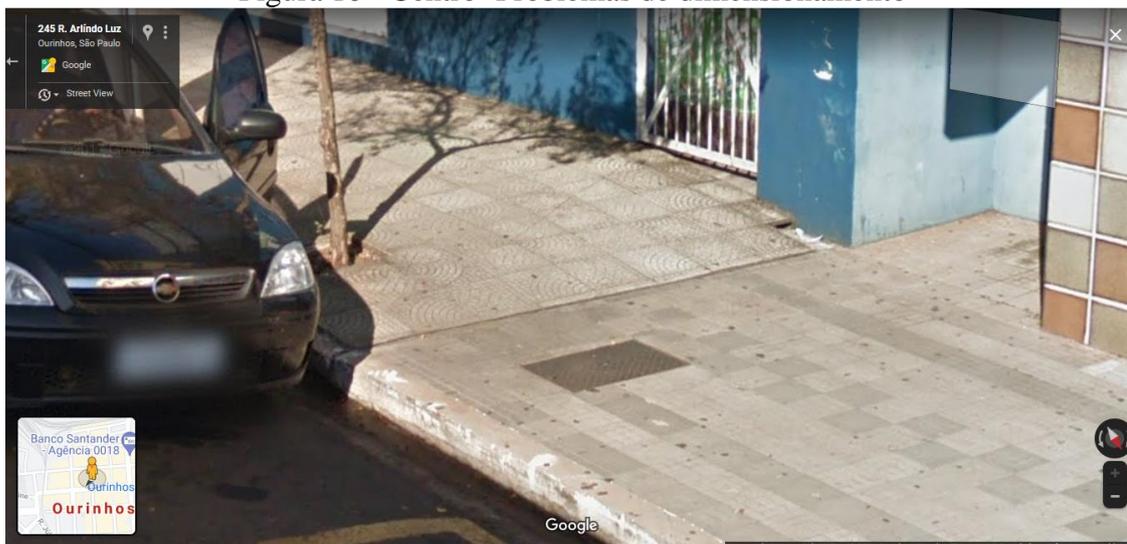
As barreiras arquitetônicas dos ambientes construídos são um dos maiores entraves para se atender aos parâmetros de acessibilidade. E, para que o uso dos ambientes ocorra de maneira autônoma e segura, associa-se aos pressupostos da ergonomia visando facilitar o uso e diminuir o esforço no desempenho das atividades. Do mesmo modo, a ergonomia torna-se importante suporte para a segurança e a eficiência do ambiente construído, melhorando seu nível de desempenho e ampliando a visão da situação real, a fim de otimizar o bem-estar humano. (VIEIRA, 2016, p. 54)

Figura 9 - Centro – Problemas de obstáculos/ rampa irregular



Fonte – Imagem Street View – 2017

Figura 10 - Centro- Problemas de dimensionamento



Fonte – Imagem *Street View* – 2017

Figura 11- Centro – Problemas de dimensionamento



Fonte – Imagem *Street View* – 2017

O centro se difere dos outros bairros analisados nessa pesquisa pelo fato de apresentar menores níveis de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana, como é possível ver nas imagens anteriores que foram utilizadas na confecção do mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas e, por conta disso, as imagens a seguir servem com um complemento das anteriores, para apresentar as diferenças do centro no aspecto da pesquisa. Serão três imagens que apresentam os problemas de cadeiras nas calçadas, placas e a falta de rampas em edificações, com locais em pontos diferentes do bairro e não em uma mesma quadra. Vale lembrar que em se considerando os problemas de ausência de piso tátil, rampas corretamente sinalizadas, sinais sonoros, entre outros, o centro, como os demais bairros, apresenta uma série de outros níveis de problemas.

Figura 12- Centro – Problemas de obstáculos: mobiliário urbano

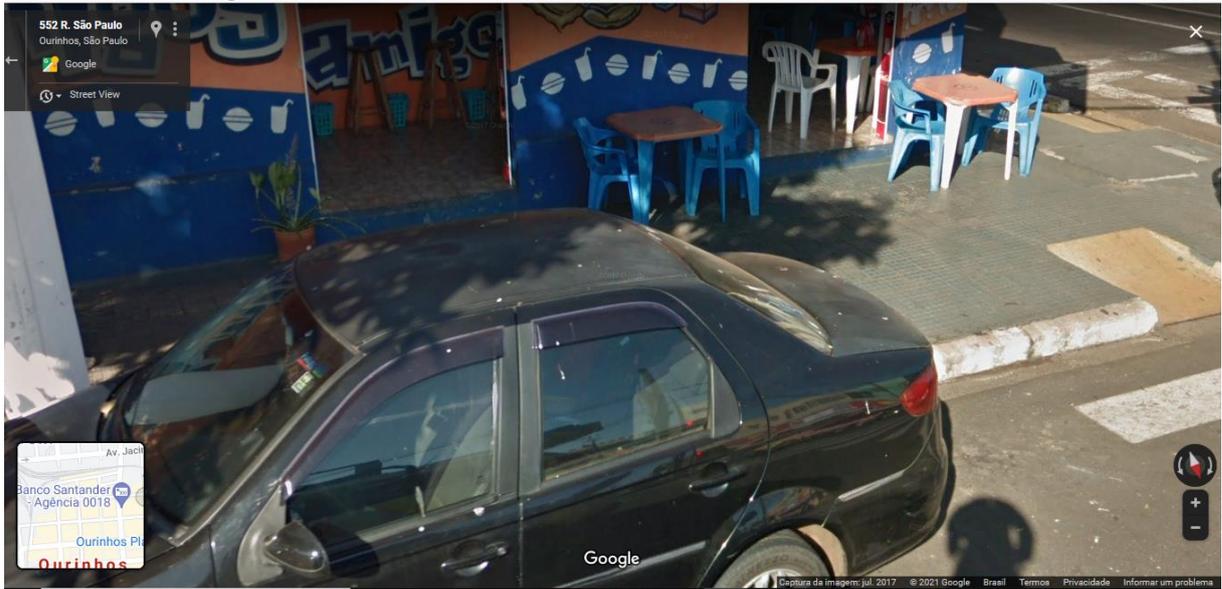
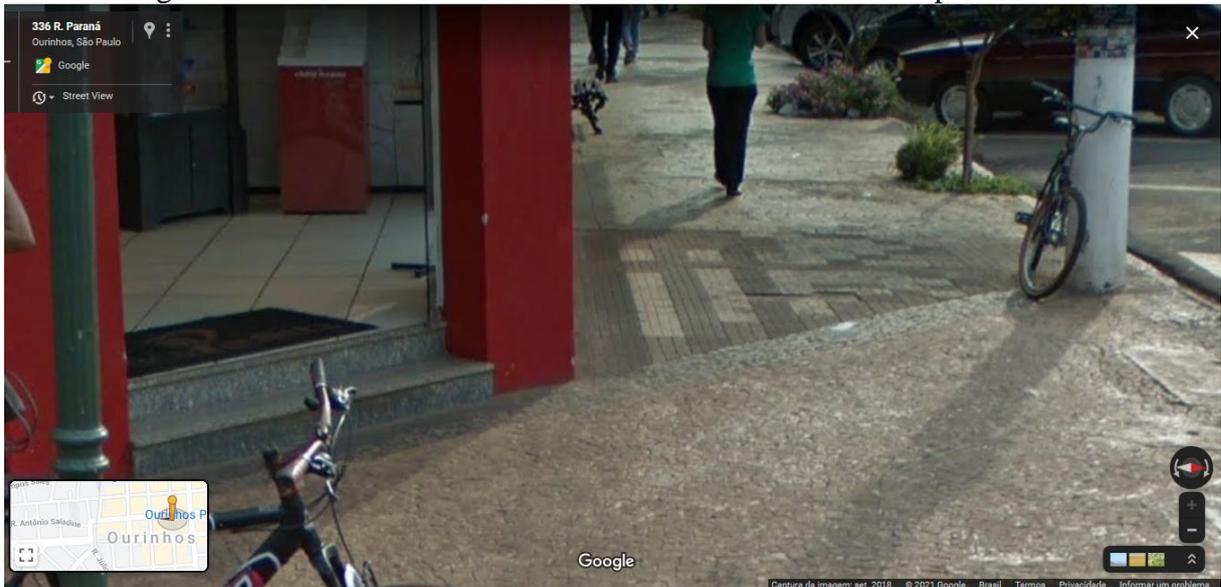
Fonte – Imagem *Street View* – 2017

Figura 13- Centro – Problemas de obstáculos: mobiliário urbano

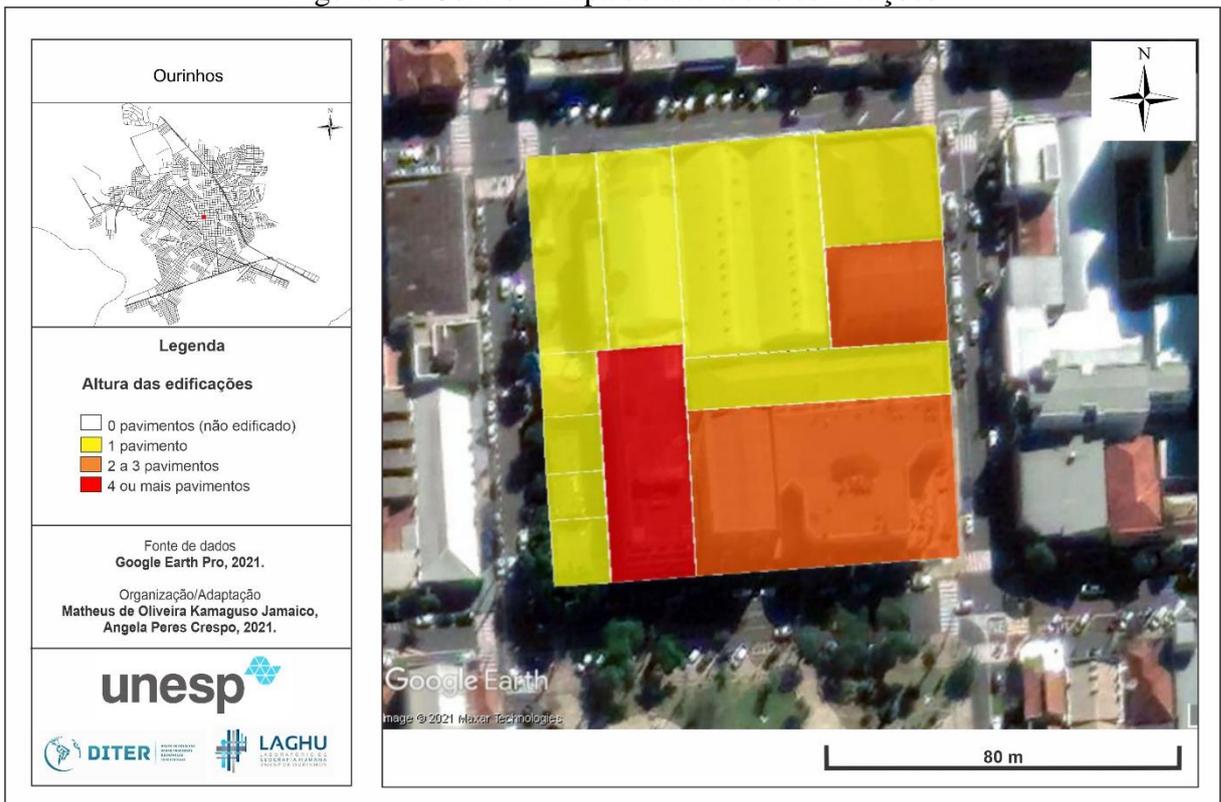
Fonte – Imagem *Street View* – 2017

Figura 14- Centro – Problemas de obstáculos: ausência de rampa de acesso



Fonte – Imagem *Street View* – 2018

Figura 15- Centro - mapa de altura das edificações



3.2 – Bairro Jardim Paulista (quarteirão da escola ETEC Jacinto Ferreira de Sá, formado pelas ruas Adolfo Galileu, Joao Moya Restoy, Augusto Fernandes Alonso e Avenida Antônio Almeida Leite)

Figura 16- Jardim Paulista - mapa de uso do solo

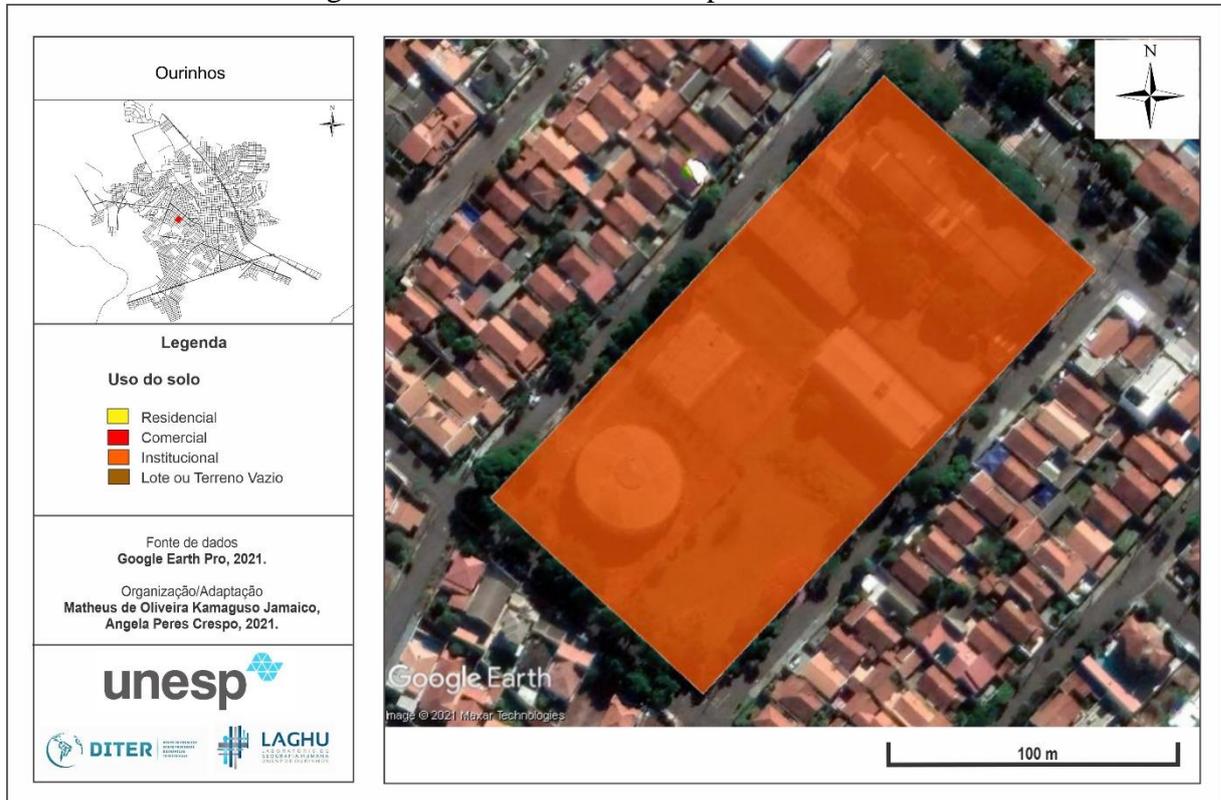
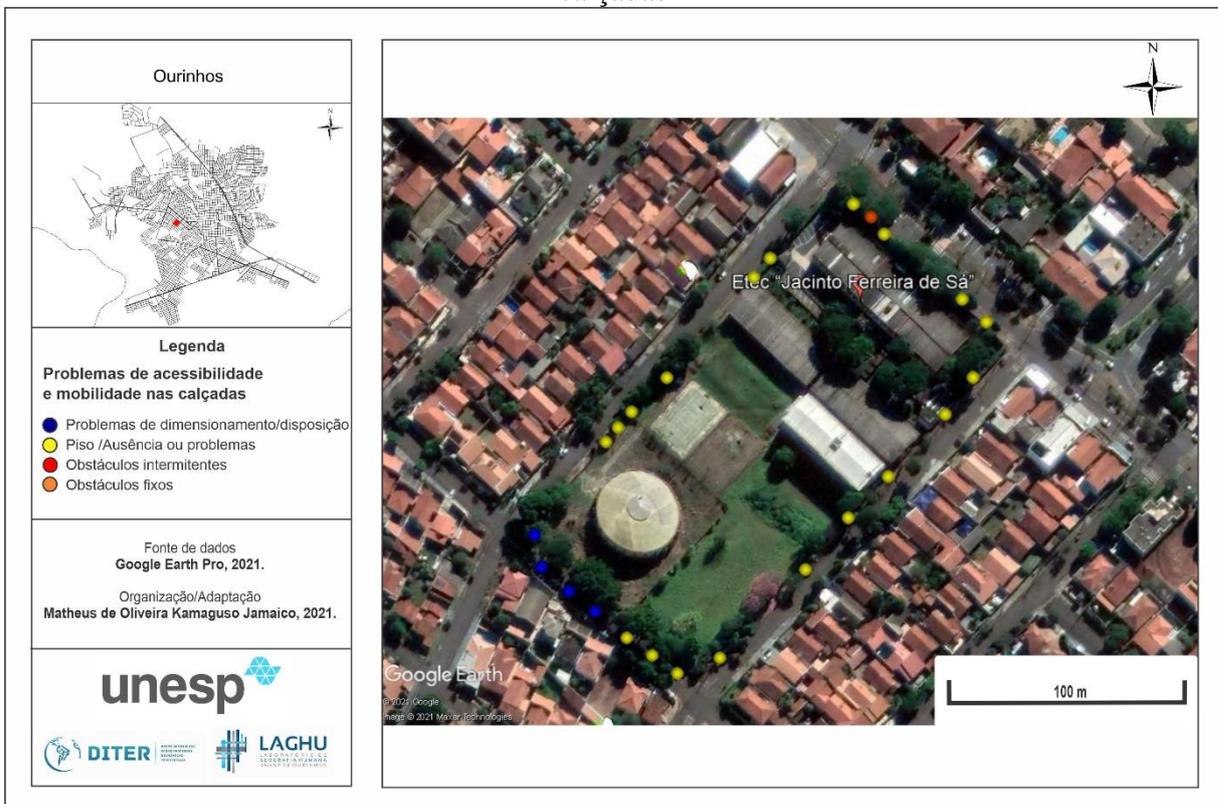


Figura 17- Jardim Paulista - mapa de mobiliário e arborização



Figura 18- Jardim Paulista - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas



A partir do que foi apresentado na figura 18, a escolha da escola como recorte visa ser um indicativo da problemática da pesquisa em áreas institucionais, pois apesar de ser um local pericentral, com restaurantes e lojas específicas ao redor e ser uma escola de renome, tem suas calçadas com problemas de acessibilidade, como pode ser observado a seguir. A partir dos critérios adotados, percebe-se que essa quadra possui problemas de dimensionamento, piso e obstáculos fixos. Por conta dos problemas encontrados nas calçadas percebe-se nas imagens, um trajeto difícil para pessoas com mobilidade reduzida em vários níveis, pela falta de calçamento e pelas faixas estreitas quando possui algum, além de ponto de ônibus ao lado de irregularidades na calçada. Problemas que podem ser mais impactantes para pessoas com deficiência.

Portanto, o princípio da acessibilidade não se limita à acessibilidade arquitetônica, é essencial para a inclusão da pessoa com deficiência que ela seja objeto de planejamento político e estratégico. A acessibilidade, além de tudo, é um direito essencial da pessoa com deficiência, direito de viver dignamente, da forma mais independente possível. [...] É importante frisar que para assegurar a dignidade da pessoa com deficiência é preciso respeitar e dar condições para que sejam exercidos plenamente os seus direitos fundamentais. A pessoa com deficiência tem sua dignidade humana assegurada quando não são tolhidos os seus direitos à individualidade e à integridade física e moral, quando a pessoa com deficiência não sofre constrangimentos para exercer direitos básicos, que por lei devem ser assegurados a todos. (SILVA, 2018, p. 41)

Figura 19 - Jardim Paulista – Problemas de piso



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 20 - Jardim Paulista- Problemas de piso

Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 21- Jardim Paulista – Problemas de piso

Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 22 - Jardim Paulista – Obstáculos fixos



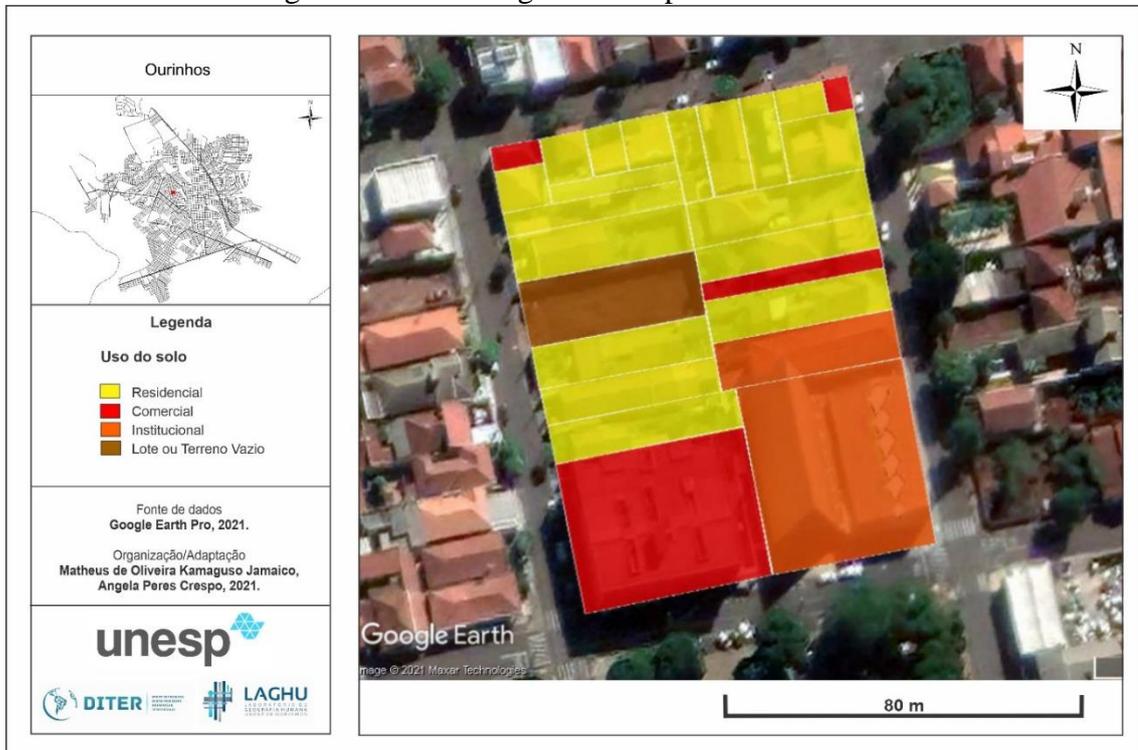
Fonte – Imagem *Street View* – 2017

Figura 23- Jardim Paulista - mapa de altura das edificações



3.3 – Bairro Vila Margarida (formado pelas ruas Quatorze de Julho, Marechal Deodoro, Sete de Setembro e Jorge Tibiriçá)

Figura 24- Vila Margarida - mapa de uso do solo



A quadra é predominantemente residencial, com pequenos comércios e um mercado além de uma igreja Católica, sendo que em sua maioria são prédios baixos, com exceção do mercado e da igreja, possuindo arborização e mobiliários que em conjunto a diferentes irregularidades nas calçadas tornam a acessibilidade dificultada para a população em alguns pontos.

Figura 25- Vila Margarida - mapa de mobiliário e arborização



Figura 26- Vila Margarida - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas



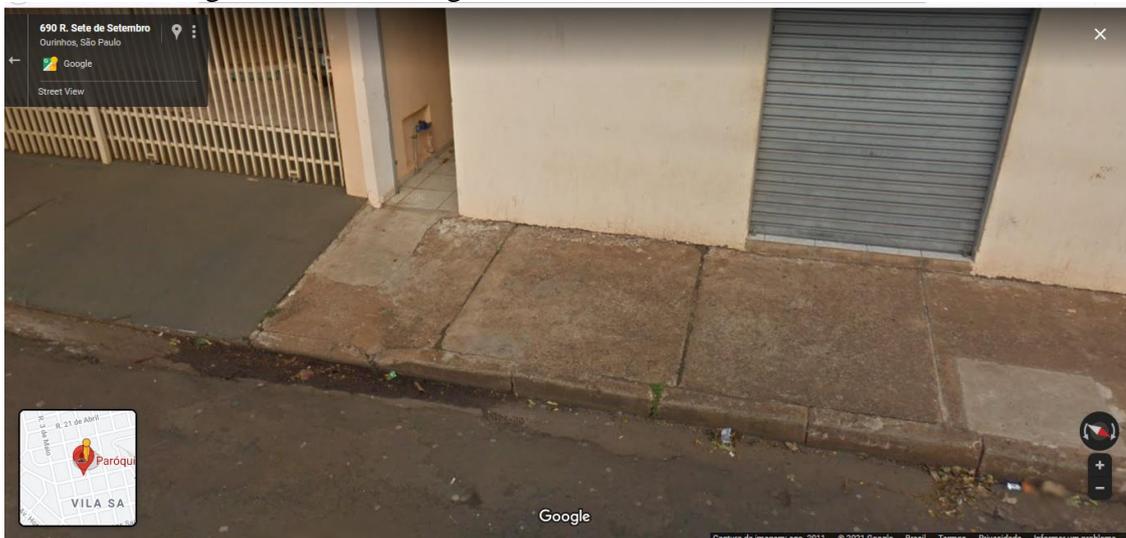
Deste modo, na figura 26, entre os problemas encontrados constam aqueles sobre o dimensionamento, pisos das calçadas e obstáculos fixos e intermitentes, sendo um entrave ao caminhar da população.

Figura 27 - Vila Margarida- Problemas de dimensionamento



Fonte – Imagem Street View – 2011

Figura 28 - Vila Margarida- Problemas de dimensionamento



Fonte – Imagem Street View – 2011

Figura 29 - Vila Margarida – Obstáculos fixos

Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 30 - Vila Margarida- Problemas de piso

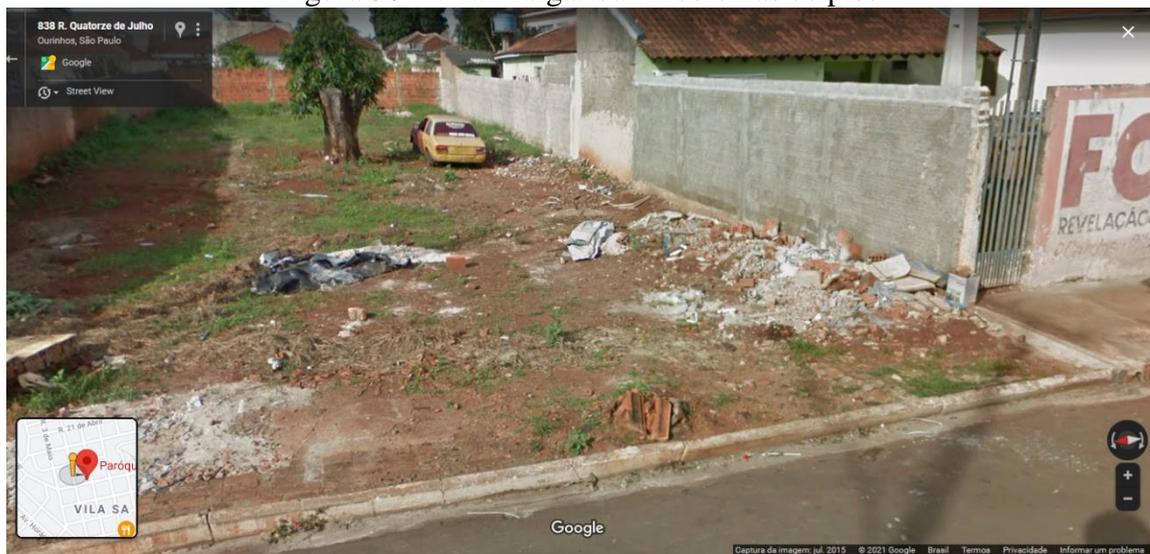
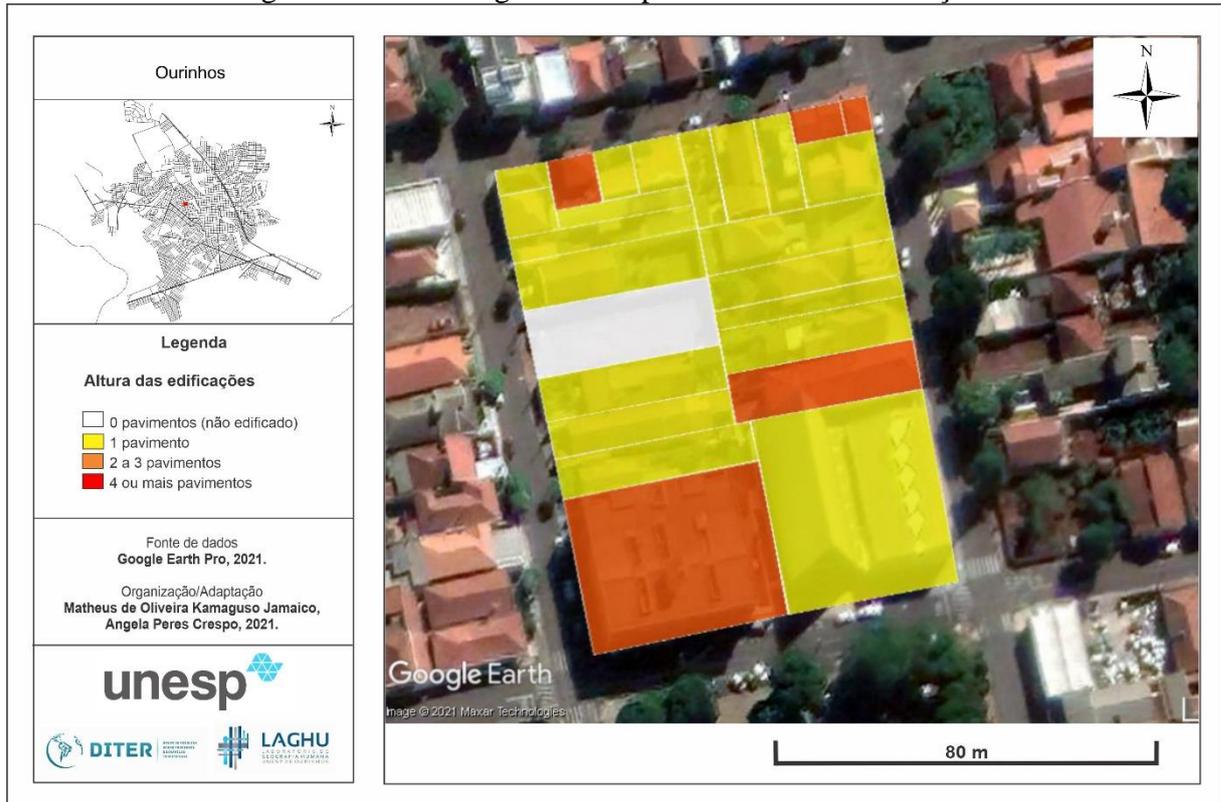
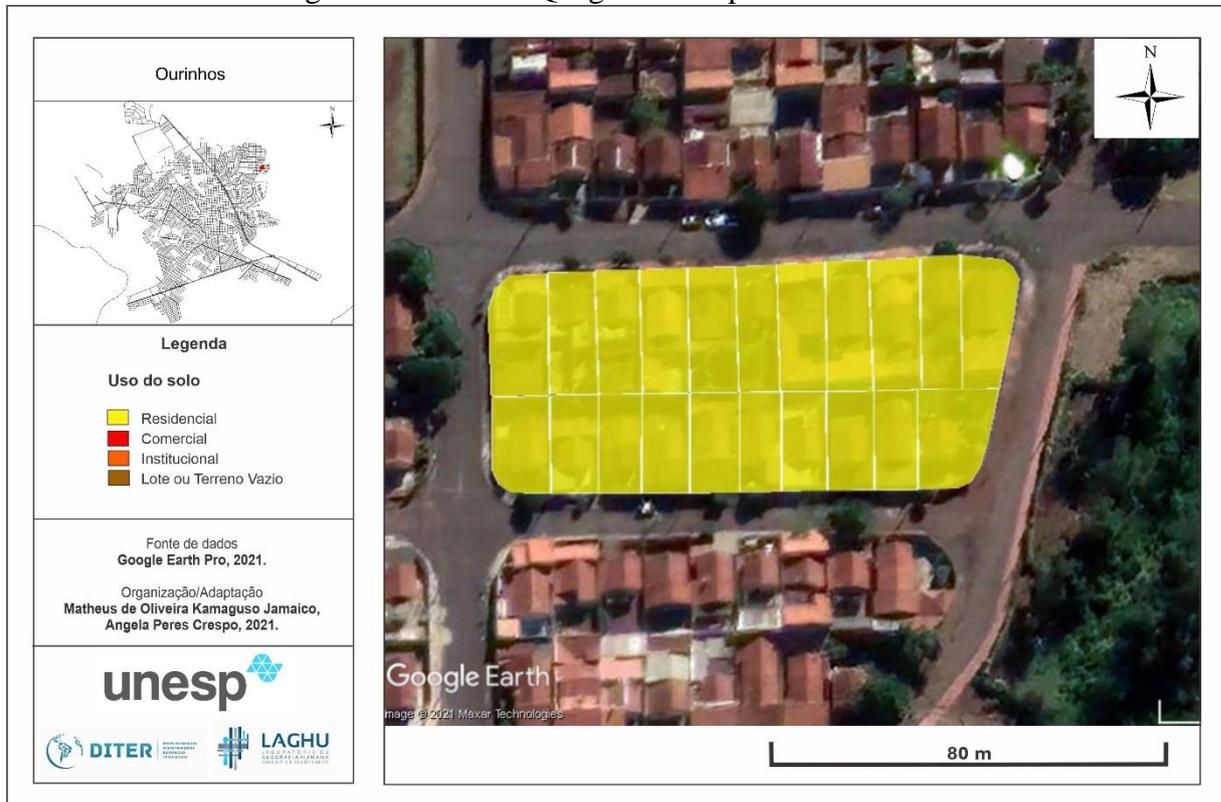
Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 31- Vila Margarida - mapa de altura das edificações



3.4 – Bairro Orlando Quagliato (formado pelas ruas Pedro Alexandre, Jurandir S. Claudio Luís dos Santos e Ezelino Z Maulen)

Figura 32- Orlando Quagliato - mapa de uso do solo



Quadra inteiramente residencial e com casas de um pavimento em localização periférica, e possuindo arborização integrada a mobiliários como poste e lixeiras, além de pisos irregulares, sendo mais um local de acessibilidade problemática.

Figura 33- Orlando Quagliato - mapa de mobiliário e arborização



Figura 34- Orlando Quagliato - mapa de problemas acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas



Assim, na figura 34, os problemas no que tange as calçadas segue os padrões anteriores de dimensionamento problemático com degraus de grande tamanho, que muitas vezes ocupam toda a calçada e que se fazem próximos às árvores, potencializando as barreiras existentes, os chamados obstáculos fixos e também intermitentes.

[...] a luta e a defesa da moradia fazem parte de um processo muito mais amplo para a conquista do direito à cidade. Isto é, o direito à moradia não se encerra com a aquisição/permanência da/na habitação, assim como o direito de ir e vir não se encerra com a redução da tarifa do transporte coletivo, uma vez que a luta pelo direito à cidade consiste em uma luta constante e permanente que envolve o urbano em todas as suas dimensões. (MENDES, 2017. p. 243)

Figura 35- Orlando Quagliato – Problemas de dimensionamento e obstáculos



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 36- Orlando Quagliato- Problema de dimensionamento e obstáculos



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 37- Orlando Quagliato- Problema de dimensionamento e obstáculos



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 38- Orlando Quagliato- Problema de dimensionamento e obstáculos



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 39- Orlando Quagliato - mapa de altura das edificações



3.5 – **Bairro Pacheco Chaves** (quadra envolvida pelas ruas Valdir Pires, Antônio Francisco Saladini, Paulo R dos Santos, Francisco Menezes)

Figura 40- Pacheco Chaves - mapa de uso do solo



Quadra onde com exceção de um local é residencial, além de manter a constância de outras quadras residenciais de ser de altura baixa, com mobiliários, vegetação e calçamento irregular coexistindo na vida dos moradores, sendo que esse bairro encontra-se em localização periférica em área de potencial expansão por parte do poder público.

Figura 41- Pacheco Chaves - mapa de mobiliário e arborização



Figura 42- Pacheco Chaves - mapa de problemas de acessibilidade e mobilidade urbana nas calçadas



A figura 42 apresenta problemas nas calçadas como os de dimensionamento e ausência de piso, além dos obstáculos fixos e intermitentes.

[...] só haverá de fato a inclusão social se houver o mínimo de acessibilidade possível, que permita incluir na sociedade aqueles que estão ou que se sentem esquecidos; os quais deverão sentir-se contidos, sentir-se partes, não só do ponto de vista financeiro e econômico, mas do aspecto moral, social, político e cultural. (SILVA, 2018.p. 47-48)

Figura 43- Pacheco Chaves- Problemas de dimensionamento e piso



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 44- Pacheco Chaves-Problemas de piso



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 45- Pacheco Chaves – Problema de piso

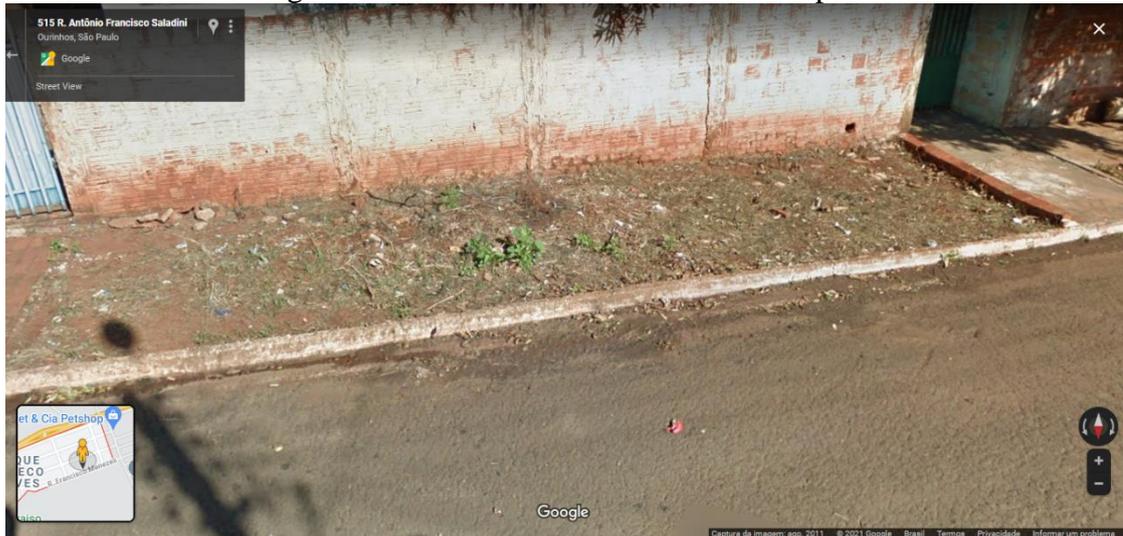
Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 46-Pacheco Chaves- Problemas de obstáculos

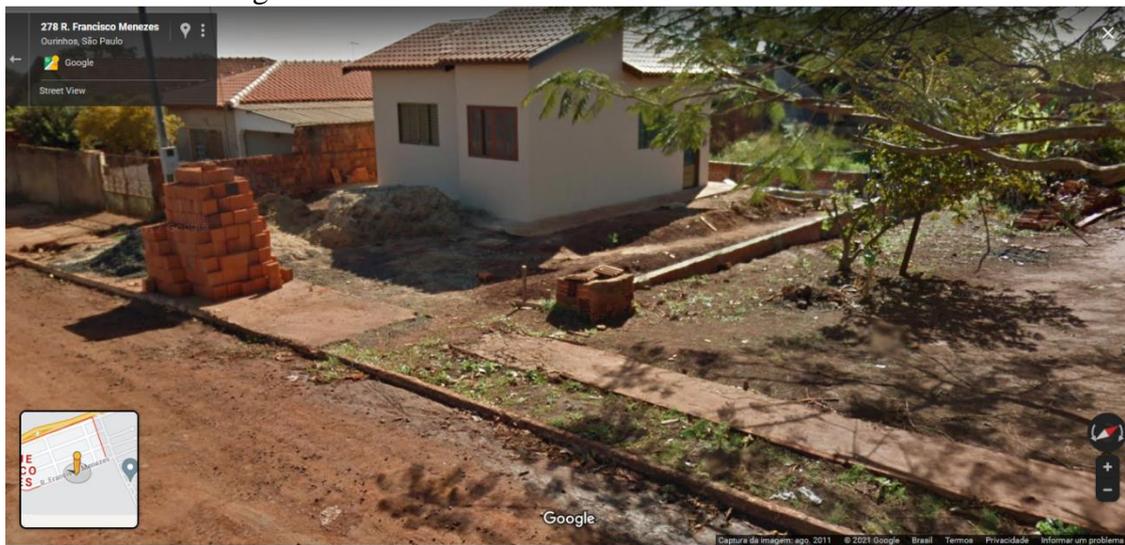
Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 47- Pacheco Chaves - mapa de altura das edificações



Apresentados esses bairros, que foram representados por essas quadras específicas, complementamos com casos específicos de problemas em calçadas localizadas em bairros de média alta renda e alta. Desse modo, apresentamos as figuras 48, 49, 50, 51, 52 e 53, relativas aos bairros Nova Ourinhos, Jardim Paulista e Condomínio Residencial Royal Park respectivamente, nas quais é possível observar problemas de dimensionamento da calçada, piso (ausência/ ou problemas) e obstáculos fixos. Nesse sentido, os problemas estão presentes de forma significativa também nestes bairros.

Figura 48 - Nova Ourinhos: problemas nas calçadas

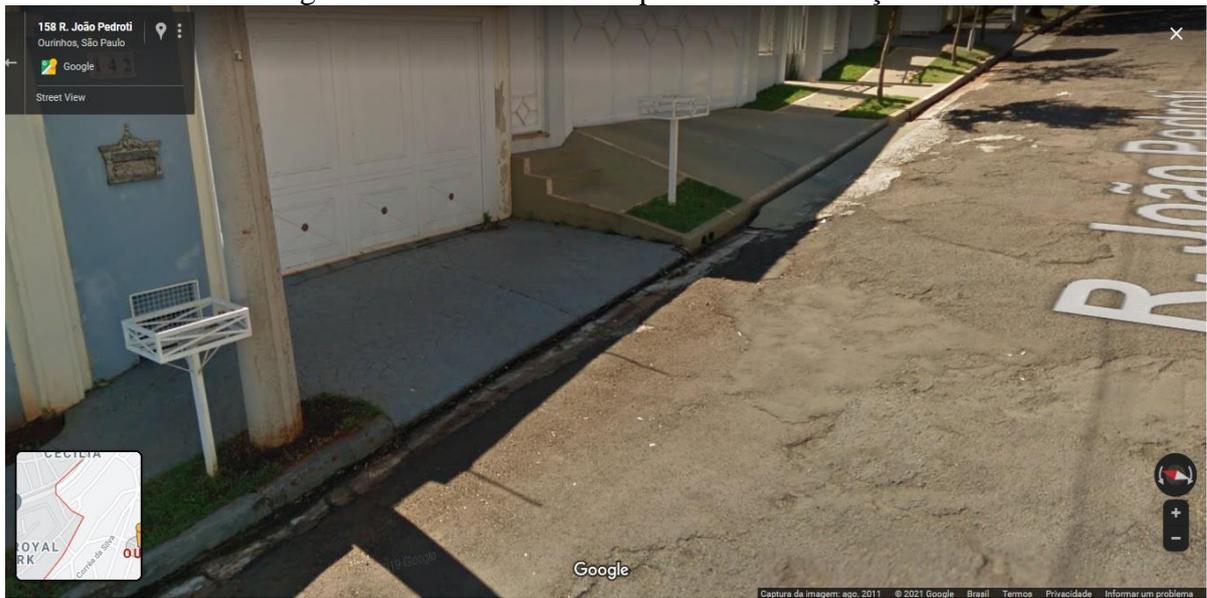
Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 49 - Nova Ourinhos: problemas nas calçadas

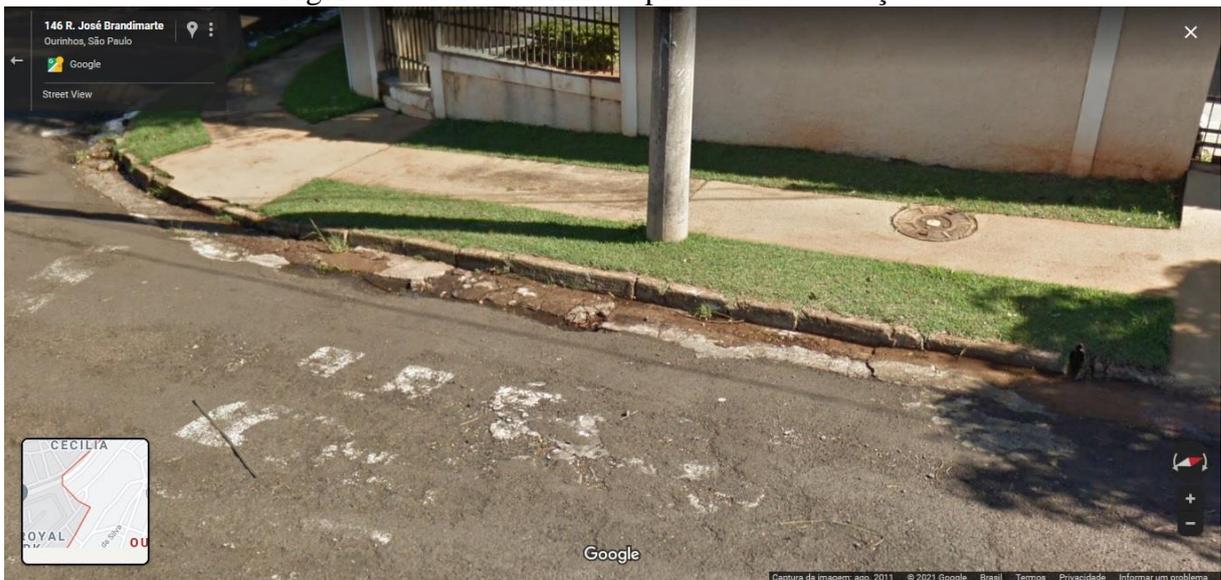
Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 50 - Nova Ourinhos: problemas nas calçadas

Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 51 - Jardim Paulista: problemas nas calçadas

Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 52 - Jardim Paulista: problemas nas calçadas



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Figura 53 - Royal Park: problemas nas calçadas



Fonte – Imagem *Street View* – 2011

Após todas as imagens e mapas recolhidos no estudo de caso nota-se como a falta de acessibilidade e mobilidade urbana na cidade é fruto da falta de interesse do poder público e da população, dado o fato da existência de mobiliários próximos a árvores, que por si só já interferem no caminhar da população; na falta de fiscalização do poder público; no modo de construção das calçadas e na falta das mesmas em terrenos vazios como visto nas imagens retiradas do programa de imagens de satélite utilizado para a pesquisa. Por exemplo, os bairros residenciais, que por abrigarem de modo mais intimista seus moradores se tornam suscetíveis a seguirem um modo de construção e localização de mobiliários públicos feitos e/ou voltados para seus residentes e não para os cidadãos que podem transitar por seus caminhos, onde

perceberemos que os problemas apresentados nesse capítulo tem múltiplas vertentes, desde estruturais das construções, passando pelo modo excludente de se planejar uma cidade até mesmo questões afetivas de uma determinada parcela da população.

Quadro – 2 – Principais Problemas identificados nas calçadas (quadra/bairro/área)

	Problemas de dimensionamento / disposição	Piso / Ausência ou problemas	Obstáculos intermitentes	Obstáculos fixos
Centro	5	-	-	2
Vila Margarida	13	4	2	6
Jardim Paulista	4	19	-	1
Orlando Quagliato	10	-	1	9
Pacheco Chaves	3	4	2	7

Nos capítulos anteriores ao serem tratados tanto a parte teórica da acessibilidade e mobilidade urbana quanto as características socioeconômicas da cidade, percebe-se como esses fatores são interligados, não somente no caso tratado mas sim em todos os casos, pois essa problemática não tem um fim em si mesma, e sim é resultado de escolhas de diversos setores sociais dada as devidas proporções, o que leva a indagações dos motivos de se ter uma cidade desse modo na acessibilidade.

Porém, saindo de indagações e indo para os fatos concretos, é perceptível que todos os bairros apresentados possuem algum problema de acessibilidade em grande ou pequena escala e isso é uma inegável demonstração da relevância dessa temática e de como mesmo existindo, digamos, boa vontade de se fazer tudo corretamente, ainda existe muito a ser modificado e melhorado, e isso atravessa as camadas político sociais, e não é somente um problema dos poderes públicos atualmente, mas a consequência de não entender e realizar as mudanças necessárias, o que causa na população em geral o desconhecimento dessas normas e dá margem a escolhas arquitetônicas e de uso de mobiliários privados (cadeiras, banners, mesas e etc.) que não favorecem o todo, sendo uma questão de cunho cultural, que somado a falta de planejamento urbano, causa esses problemas vistos.

Embora não constem nas análises, muitos problemas relativos à ausência de **piso tátil, de rampas e de sinalização**, podem ser acrescentados como problemas de acessibilidade e mobilidade em geral em todas as calçadas analisadas.

3.6- Como os autores interpretam as calçadas

As realidades encontradas na cidade de Ourinhos não são uma exclusividade somente dela, mas como a quantidade de obras existentes sobre acessibilidade e mobilidade urbana

sugerem, é uma questão de muitas cidades. Vieira (2016) em sua pesquisa em Goiânia se deparou com problemas de acessibilidade em um edifício em sua totalidade, e por consequência sua calçada ao redor, onde cita vários problemas desde rampas muito íngremes até largura das portas que dificulta uma passagem com cadeira de rodas, assim como a pesquisa de Silva (2018) em um fórum em Palmas que também cita problemas, mesmo que no caso da segunda, ela cite a falta de pisos táteis e antiderrapantes, o que em termos da caminhada urbana ainda é pouco utilizado, mas nos apresenta parâmetros.

[...]a mobilidade deveria nos reaproximar das pessoas e não criar distâncias que nos separam, e nos incentivar à romper com este modelo insustentável de mobilidade que nos impede de circular em nossas calçadas com segurança e que incomoda a nossa vizinhança com o barulho das buzinas e a fumaça que sai do carburador dos veículos, que nos afasta das centralidades e nos obriga a percorrer longos deslocamentos diários, etc. (MENDES, 2017, p. 189)

A citação anterior somente reforça a importância que a acessibilidade e mobilidade urbana possuem na vida dos cidadãos desde seu lazer e tranquilidade até como ocorrem seus percursos, como demonstrou Motta (2016) em sua pesquisa em ciclovias do Distrito Federal, onde as calçadas possuíam problemas desde mobiliários urbanos inseridos de forma errônea até desnivelamentos.

Dessa forma, essas obras demonstram que os problemas dessa temática estão em quaisquer partes do país, e que suas abordagens são de uma escala maior, em comparação a essa presente pesquisa que tem seu estudo de caso que apesar de considerar várias abordagens, vide a escolha dos textos, e contextualizar a cidade de Ourinhos, possui uma escala menor considerando 5 quadras a fim de apresentar uma leitura mais próxima, mesmo que virtualmente e com a diferença de datas das imagens, mas sendo a visão dos problemas da cidade a luz da temática em sua forma geral e analisando geograficamente com outras áreas do conhecimento.

Considerações finais

Embora a pesquisa apresente um quadro muito geral e não aprofundado tecnicamente sobre os problemas urbanos nas calçadas, ela pode contribuir para o debate sobre a problemática levantada, devido ao quadro geral apresentado. Desse modo os resultados apontam para um conjunto de fatores que, por um lado remetem à importância acadêmica do tema e, por outro, aos desdobramentos das análises e suas implicações para as políticas públicas de planejamento urbano. Assim, identificamos os principais resultados como segue.

No primeiro capítulo observou-se as definições de acessibilidade e mobilidade urbana, bem como autores que tratam dessa temática, além de dados legislativos, sendo que tudo isso levou ao entendimento de como é abrangente o escopo dessa temática, ao ser identificado no

escopo de diferentes ciências, e com isso entender mais facilmente como a falta de acessibilidade e mobilidade impactam os cidadãos em tantos aspectos, e que mesmo existindo tantas obras sobre o tema, ainda há muito a ser pensado e pesquisado sobre, pois a cada nova demanda da sociedade, é acrescentado algo a se notar, ou por ser uma parte nova do leque desse assunto, ou por ser uma outra visão sobre o que já se sabia.

No segundo capítulo foram apresentados aspectos gerais do município e da cidade de Ourinhos, suas leis sobre a temática do trabalho, onde se localiza, sua história brevemente e sua dinâmica econômica, todos esses pontos que são fatores importantes para entender o contexto desse território e assim realizar as análises do terceiro capítulo. Percebe-se que as leis existentes apresentam regulamentações das normativas de caráter federal que foram apresentadas nesse trabalho, e ao menos na lei, a cidade tem parâmetros de acessibilidade e mobilidade urbana.

E finalizando, no terceiro capítulo foi possível entender após todo o embasamento tido no decorrer da pesquisa, como analisar as cinco amostras de quadras da cidade de Ourinhos, e os resultados fizeram a ponte entre o conhecimento acadêmico e a situação, embora não tão atual, mesmo que virtualmente, dada a pandemia da Covid-19. Os bairros pesquisados apresentaram problemas que ocorrem na cidade no que tange a acessibilidade e mobilidade urbana, o que nos levou a pensar como uma cidade em expansão necessita de muito mais atenção nesse quesito, nos presentes e futuros bairros, para criar as condições necessárias aos cidadãos terem seus direitos respeitados.

Após toda a pesquisa realizada para esse trabalho percebe-se como a construção e o planejamento de uma cidade acessível envolvem diversos níveis de complexidade e passa por vários pontos de vista, interesses e conhecimentos, para conseguir se efetivar como algo possível e assim garantir o acesso dos cidadãos e cidadãs do país aos direitos fundamentais de ir e vir com qualidade e direitos amplos.

A falta de acessibilidade e mobilidade urbana na cidade é fruto da falta de planejamento do poder público, pois todos os bairros apresentados possuem algum problema de acessibilidade em grande ou pequena escala sendo uma questão de cunho cultural como uso de mobiliários de equipamentos comerciais em calçadas, que somados ao descaso do planejamento urbano e conscientização por parte da esfera governamental municipal, geram esses problemas observados. Assim, os resultados apontam para um conjunto de fatores que, por um lado remetem à importância acadêmica do tema e, por outro, aos desdobramentos das análises e suas implicações para as políticas públicas de planejamento urbano.

Espera-se que essa pesquisa possa contribuir para o debate e inspirar outros trabalhos, desta problemática de significativa importância. Se de algum modo este estudo conseguir cumprir este papel o mesmo terá maximizado seus objetivos.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2015. Rio de Janeiro, 2015.

ANDRÉS, A. **Pessoas com deficiência nos censos populacionais e educação inclusiva**. 2014.

ARAÚJO, D. F.; CUNHA, F. L. **A ocupação da terra na formação do município de Ourinhos-SP**. Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, v. 5, n. 1, p.39-58, 01 maio 2011.

BERTHO, Ana Carolina Soares. **Mobilidade cotidiana e acidentes de trânsito em campinas-sp**. 2014. 198 f. Tese (Doutorado) - Curso de Demografia. Unicamp, Campinas, 2014.

BORGES, Jorge Amaro de Souza. **Política da pessoa com deficiência no brasil: percorrendo o labirinto**. 2018. 427 f. Tese (Doutorado) - Curso de Políticas Públicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

BOULLOSA, R. F. **Políticas Públicas**. In BOULLOSA, R. F. (Org.). Dicionário para Formação de Gestão Social. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 144-148.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 2020.

BRASIL. Lei Nº 13.146, de 6 de Julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Brasília, DF: Presidência da República, 2015

BRASIL. Lei 10.257, de 10 de Julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 2001

BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. 2012; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 03 abr. 2021.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **Aprender sobre a cidade: a geografia urbana brasileira e a formação de jovens escolares**. Revista Geográfica de América Central, v. 2, p. 1-18, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 2004.

DECRETO MUNICIPAL (OURINHOS-SP) Nº 7048, de 23 de outubro de 2018. **Regulamenta a obrigatoriedade da construção de calçada no passeio público de forma a garantir a acessibilidade e a mobilidade a pedestres e dá outras providências**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sp/o/ourinhos/decreto/2018/704/7048/decreto-n-7048-2018-regulamenta-a-obrigatoriedade-da-construcao-de-calcada-no-passeio-publico-de-forma-a-garantir-a-acessibilidade-e-a-mobilidade-a-pedestres-e-da-outras-providencias> Acesso em: 03 abr. 2021

ENAP (Fundação Escola Nacional de Administração) **Programa de inclusão de pessoas com deficiência**. Brasília – DF, 2017. 43 p

FURINI, Luciano Antônio; MOURÃO, Paulo Fernando Cirino (org.). **Conjuntura Ourinhos 2018**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018. 286 p.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – (org.). **Censo demográfico. 2010**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9662-censodemografico-2010.html?=&t=resultados> Acesso em: 10 Abr. 2020.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – (org.). **IBGE cidades. 2010**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ourinhos/panorama>. Acesso em: 11 abr. 2020. IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – (org.).

IBGE Educa Jovens: **População rural e urbana. 2015**. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-obrasil/populacao/18313-populacao-rural-e-urbana.html>. Acesso em: 31 mar. 2020

LEFEBVRE, H. **O direito á cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MARQUES, E. C. **Redes Sociais, instituições e atores políticos no governo da cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2003.

MENDES, Mariana Fernandes. **As vias que removem não abrem caminhos: reestruturação espacial e mobilidade urbana na Metrópole de Fortaleza e a luta pelo direito à cidade**. 2017. 1 recurso online (313 p.). Tese (doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Caderno 1: Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrições de Mobilidade, junho de 2004.

MOTTA, Renata Almeida. **Método para a determinação da sustentabilidade de ciclovias**. 2016. 276 f. Tese (Doutorado) - Curso de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

OURINHOS (Município). Lei nº 990, de 3 de julho de 2018. **Lei Complementar Nº.990**. Ourinhos, SP

OURINHOS (Município). Lei nº 6197, de 23 de janeiro de 2015. **Lei Complementar Nº.6197**. Ourinhos, SP

OURINHOS (Município). Lei nº 6355, de 8 de agosto de 2017. **Lei Complementar Nº.6355**. Ourinhos, SP

OURINHOS (Município). Lei nº 6544, de 23 de julho de 2019. **Lei Complementar Nº.6544**. Ourinhos, SP

PEREIRA, S. R. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 326 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: construindo uma sociedade para todos**. 7 ed. Rio de Janeiro, RJ: Editora WVA, 2006.

SILVA, Lilian Rodrigues Carvalho da. **Pelo direito de inclusão: um estudo de aplicação das medidas de acessibilidade para pessoas com deficiência no Fórum Central de Palmas - TO**. 2018.148f. Dissertação (Mestrado profissional e interdisciplinar em Prestação Jurisdicional e Direitos Humanos) – Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Prestação Jurisdicional em Direitos Humanos, Palmas, 2018.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2ª Ed Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

VIEIRA, Juliane Calvet de Moraes. **Acessibilidade em edifícios de múltiplos usos: uma abordagem da arquitetura mediada pela ergonomia**. 2016. ii, 94 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) —Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

Apêndice 1 - Quadros das cinco obras selecionadas

Quadro 1 – Ficha bibliográfica do autor Jorge Amaro de Souza Borges

Título: POLÍTICA DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL: PERCORRENDO O LABIRINTO
Autor: Jorge Amaro de Souza Borges
Forma: Tese
Área de conhecimento: Políticas Públicas.
Objeto (problemática principal): Pessoas com deficiência e a atuação das políticas públicas próprias, analisando como essas políticas são feitas.
Objetivos: Entender como as políticas públicas auxiliam ou não as pessoas com deficiência, e como e por quais grupos político/sociais foram criadas
Metodologia: Análise documental, observações, entrevistas
<p>Conceitos citados:</p> <p>Schmitter (1982): teoria sobre política, onde ela seria uma solução não violenta para as problemáticas sociais.</p> <p>“I. Suas instituições, pelo quadro social concreto e estabelecido dentro do qual participam os atores. II. Seus recursos, pelos meios utilizados pelos atores. III Seu processo, pela atividade principal à qual se consagram os atores. IV. Sua função, pelas consequências da sua atividade para a sociedade global de que faz parte”. (SCHMITTER, 1982, p. 47).</p> <p>Lowi (2009): análise de políticas publicas</p> <p>“De acordo com Lowi as arenas de política apresentam uma expressiva força explicativa. Para ele, são as policies (como vimos, os problemas técnicos e o conteúdo material das decisões políticas) que condicionam a política, e não o contrário, como, na maioria das vezes, o senso comum sugere. Tal opinião fez com que sua obra se tornasse uma referência obrigatória para os teóricos da policy analysis.” (BORGES, 2018, p.124)</p> <p>Frey(2009): as três dimensões da politica</p> <p>“I. a dimensão institucional “polity” se refere à ordem do sistema político, delineada pelo sistema jurídico, e à estrutura institucional do sistema político-administrativo; II. no quadro da dimensão processual “politics” tem-se em vista o processo político, frequentemente de caráter conflituoso, no que diz respeito à imposição de objetivos, aos conteúdos e às decisões de distribuição; III. a dimensão material “policy” refere-se aos conteúdos concretos, isto é, à configuração dos programas políticos, aos problemas técnicos e ao conteúdo material das decisões políticas.” (FREY, 2009, p. 216).</p> <p>Boullosa (2014): diferença entre política (politic) e políticas públicas (policy)</p> <p>“[...]é importante reforçar a tradicional advertência sobre a diferença entre política (politic) e políticas públicas (policy). Enquanto o primeiro refere-se ao universo das relações de poder e partidos e dos processos decisórios nas esferas parlamentares de deliberação pública (congresso, assembleias legislativas, por exemplo), o segundo diz respeito aos processos do governo em ação após decisões parlamentares.” (BOULLOSA, 2014. p. 144).</p> <p>Kingdon (1995): quatro processos como componente das políticas públicas</p> <p>“Kingdon (1995) considera as políticas públicas como um conjunto formado por quatro processos, que compreendem: o estabelecimento de uma agenda de políticas; a especificação de alternativas a partir das quais as escolhas vão ser realizadas; a escolha dominante entre o conjunto de alternativas disponíveis e, finalmente, a implementação da decisão.” (BORGES, 2018.p.129)</p>

Quadro 2 – Ficha bibliográfica da autora – Mariana Fernandes Mendes

Título: AS VIAS QUE REMOVEM NÃO ABREM CAMINHOS: REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE URBANA NA METRÓPOLE DE FORTALEZA E A LUTA PELO DIREITO À CIDADE
Autor: Mariana Fernandes Mendes
Forma: Tese
Área de conhecimento: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial
Objeto (problemática principal): desigualdade socioespacial e a falta de mobilidade entre pontos da cidade
Objetivos: formular reflexão crítica sobre urbanização excludente, problematizar a mobilidade excludente no espaço urbano, analisar a mobilidade urbana na perspectiva da produção do espaço geográfico
Metodologia: Análise documental, observações, entrevistas
<p>Principais obras citadas:</p> <p>Arcoverde(2011): conceito da palavra comunidade “[...] localidade ou área geográfica, quando toma referência os limites geográficos ou a influência dos fatores físicos sobre as relações sociais. Também se fala de comunidade como estrutura social do grupo, e, nesse caso, se estudam as instituições do grupo, os problemas de papel, "status" e classe social, ou seja, comunidade definida como um conjunto de relações sociais. Ou enfatiza-se o aspecto psicológico do problema: é a comunidade como sinônimo de sociedade, definindo-a de forma descritiva ou interpretativa.”(ARCOVERDE, 2011.p 35)</p> <p>Barbosa (2016): sobre o “ato de mover” “É preciso enfatizar que a mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais etc. O ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.” (BARBOSA, 2016.p.49)</p>

Quadro 3 – Ficha bibliográfica da autora Renata Almeida Motta

Título: MÉTODO PARA A DETERMINAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE DE CICLOVIAS
Autor: Renata Almeida Motta
Forma: Tese
Área de conhecimento: Engenharia civil e Ambiental
Objeto (problemática principal): Sustentabilidade em ciclovias e a falta de infraestrutura nas cidades para tal objetivo
Objetivos: elaborar um método para a sustentabilidade através de ciclovias
Metodologia: pesquisa secundária e indireta, pesquisa documental e bibliográfica, consulta a especialistas do setor de transportes, pesquisa descritiva, com observação direta, por meio de dois estudos de caso, os quais permitiram a verificação da aplicabilidade do método desenvolvido, criação de indicadores de mobilidade sustentável e de método para a determinação da sustentabilidade
<p>Conceitos citados:</p> <p>Sachs (1986) e Dahl (1997): componente social do desenvolvimento sustentável</p> <p>“Autores como Sachs (1986) e Dahl (1997) alertam para a componente social do desenvolvimento sustentável, prioritariamente questões como educação, participação e preservação dos recursos naturais, conjuntamente com a satisfação das necessidades básicas.” (MOTTA, 2016.p.31)</p> <p>Krama (2008): sobre a sustentabilidade não ser um estado fixo, mas um processo contínuo de evolução sem o comprometimento da continuidade da vida</p> <p>“Segundo Krama (2008), sustentabilidade não é um estado fixo, trata-se de um processo contínuo de evolução sem o comprometimento da continuidade da vida. Bossel (1999) afirma que a sustentabilidade é um conceito dinâmico através de um processo evolutivo e adaptativo, sujeito a mudanças contínuas.” (MOTTA, 2016.p.31)</p>

Quadro 4 – Ficha bibliográfica da autora Lilian Rodrigues Carvalho da Silva

Título: PELO DIREITO DE INCLUSÃO: UM ESTUDO DE APLICAÇÃO DAS MEDIDAS DE ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO FÓRUM CENTRAL DE PALMAS - TO
Autor: Lilian Rodrigues Carvalho da Silva
Forma: Dissertação
Área de conhecimento: Prestação Jurisdicional e Direitos Humanos
Objeto (problemática principal): acessibilidade no fórum de palmas
Objetivos: investigar se os instrumentos de acessibilidade disponíveis para as pessoas com deficiência no Fórum Central de Palmas garantem de forma efetiva o acesso à justiça
Metodologia: pesquisa em campo e levantamento bibliográfico de leis e normas
<p>Conceitos citados:</p> <p>Araújo(1997): sobre os fatos que levaram a sociedade a aceitar mais facilmente as pessoas com deficiência</p> <p>“Um importante divisor de águas para o estudo da proteção das pessoas portadoras de deficiência foi a ocorrência das duas guerras mundiais, o que fez aumentar, desgraçadamente, o número de pessoas portadoras de deficiência de locomoção, audição e visão.” (ARAÚJO, 1997, p.15).</p> <p>Sasaki(2006): conceito de inclusão social</p> <p>“[...] como o processo pelo qual a sociedade se adapta para poder incluir, em seus sistemas sociais gerais, pessoas com deficiência (além de outras) e, simultaneamente, estas se preparam para assumir seus papéis na sociedade. A inclusão social constitui, então, um processo bilateral no qual as pessoas, ainda excluídas, e a sociedade buscam, em parceria, equacionar problemas, decidir sobre soluções e efetivar a equiparação de oportunidades para todos.” (SASSAKI, 2006, p.39)</p>

Quadro 5 – Ficha bibliográfica da autora Juliana Calvet de Moraes Vieira

Título: ACESSIBILIDADE EM EDIFÍCIOS DE MÚLTIPLOS USOS: UMA ABORDAGEM DA ARQUITETURA MEDIADA PELA ERGONOMIA
Autor: Juliana Calvet de Moraes Vieira
Forma: Dissertação
Área de conhecimento: Arquitetura e Urbanismo
Objeto (problemática principal): análise dos problemas decorrentes das inadequações dos edifícios de múltiplos usos relacionados à acessibilidade
Objetivos: Analisar as questões de acessibilidade dos novos edifícios de múltiplos usos, integrando o usuário PMR (pessoas com mobilidade reduzida) e identificar as barreiras de acesso no projeto e na real situação de uso.
Metodologia: análise de dados, seleção de edifícios, simulações, levantamento fotográfico e entrevistas
<p>Conceitos citados:</p> <p>ABRAHÃO(2009): definição de ergonomia</p> <p>“A ergonomia preocupou-se em desenvolver pesquisas e projetos voltados para a aplicação de conhecimentos já disponíveis em fisiologia e psicologia e também para o estudo do dimensionamento humano, custo energético, visando à concepção e definição de controles, painéis, arranjo do espaço físico e dos ambientes de trabalho” (ABRAHÃO, 2009)</p>