

AJES - INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO DO VALE DO JURUENA
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

**CALÇADAS EM JUÍNA: LIVRE ACESSO À MOBILIDADE URBANA OU UMA
PROVA DE OBSTÁCULOS PARA PEDESTRES?**

Autor: ANTONIO ROGÉRIO FIGUEIREDO

Orientadora: DENISE PERALTA LEMES

JUÍNA/2013

AJES-INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO VALE DO JURUENA
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

**CALÇADAS EM JUÍNA, LIVRE ACESSO À MOBILIDADE URBANA OU UMA
PROVA DE OBSTÁCULOS PARA PEDESTRES?**

Autor: ANTONIO ROGÉRIO FIGUEIREDO

Orientadora: DENISE PERALTA LEMES

“Monografia apresentada ao curso de Licenciatura em Geografia, do Instituto Superior de Educação do Vale do Juruena como exigência para obtenção do título de Licenciado em Geografia”.

JUÍNA/2013

AJES-INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO DO VALE DO JURUENA

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Ma. Ana Letícia de Oliveira

Prof^a Ma. Marina Silveira Lopes

ORIENTADORA: Prof^a Ma. Denise Peralta Lemes

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus que me permitiu estar vivo para sentir essa sensação de dever cumprido e de felicidade constante, porque as dificuldades são grandes.

Meus pais que me deram a educação necessária para que eu pudesse buscar o caminho do bem e da sabedoria, minha mãe que me ajudou de todas as formas possíveis, mas dedico especialmente ao meu pai que sempre teve o sonho de ver um filho formado, mas ele não está mais conosco, por isso onde quer que você esteja meu pai sei que está sorrindo, feliz com minha formação que o senhor mesmo deu início me dando a vida.

Aos meus amigos, primeiro agradeço a André Bezerra que por várias vezes brigou comigo para iniciar um curso acadêmico, aos amigos de curso que aprendi a tê-los como pessoas da família devido à simplicidade e carinho com que levamos todo o período de faculdade.

Em especial aos excelentes professores do curso de Geografia Ana Letícia de Oliveira, Marina Silveira Lopes em especial a professora Denise Peralta Lemes, que com todo profissionalismo e dedicação me orientou com sabedoria, porém, todos eles não mediram esforços e tiveram a maior paciência e preocupação em formar profissionais educadores que possam levar o conhecimento a futura geração, que cada vez mais torna-se exigente.

Agradeço também aos professores, coordenação, direção, funcionários e aos alunos da Escola Estadual Marechal Rondon, que me acolheu como estagiário no ensino fundamental e me ajudaram a ter a minha primeira visão como educador. Agradeço também da mesma forma ao Instituto Federal de Mato Grosso na pessoa do professor Eurismar, que também me acolheu e acompanhou todo o meu estágio naquela instituição de ensino. Agradeço também a Ajes que proporciona principalmente aos cidadãos de Juína a oportunidade de crescimento profissional e nos prepara através de seus professores para um mercado de trabalho cada vez mais competitivo, abraços a todos.

DEDICATÓRIA

Dedico primeiramente ao meu pai que já faleceu, mas que me deu a oportunidade de viver para usufruir deste momento, de alívio pela missão cumprida.

Fica aqui minha gratidão aos meus amigos que nos momentos de dificuldades souberam me orientar e me apoiar para que lograsse êxito nas minhas decisões.

Também dedico a minha namorada que não sei se ficaremos para sempre juntos, mas cada momento que passamos juntos se torna eterno e que desde o início me apoiou e teve paciência para me esperar nos momentos que eu estava em sala de aula e se tornou muito especial em minha vida.

Aos meus irmãos que sempre estiveram do meu lado nos momentos bons e nos ruins me apoiando em tudo.

Não posso esquecer-me dos excelentes professores que tive em todo o período acadêmico em especial a professora Denise Peralta Lemes que me orientou com sabedoria e paciência.

Mas nada disso teria acontecido se minha querida mãe não estivesse comigo me apoiando em tudo me ajudando de todas as formas possíveis, sem medir esforços para que me visse formado e feliz, então essa vitória é para você querida mamãe Altair Pignata Figueiredo.

Epígrafe

“A grandeza não consiste em receber honras, mas em merecê-las”.
Aristóteles

RESUMO

A cidade de Juína-MT, foi planejada para um certo número de habitantes. Os povos que migraram principalmente do Sul do país, rapidamente ocuparam o espaço urbano destinado à construção das residências. Ao projetá-la os engenheiros responsáveis pela elaboração do projeto que tinha como objetivo construir uma cidade no meio da selva Amazônica, não tiveram uma visão futurista em vários setores e não colocaram na pauta o possível crescimento populacional e também o crescimento da frota de veículos. Hoje um dos principais problemas enfrentados pela população que aqui reside, é a falta de infraestrutura, e relacionado a isso vem à problemática deste estudo, que é a falta de comprometimento do poder público no contexto de mobilidade e acessibilidade em calçadas, que é um constrangimento de muita relevância para os cidadãos que necessitam das vias públicas para seu deslocamento diário. São notáveis as irregularidades tanto na construção, quanto na conservação das calçadas principalmente na área central da cidade. Nota-se que as pessoas parecem estar acostumadas com tal situação e não se importam muito com esse assunto, mas com o crescimento da população em geral, cresceu também o número de pessoas com mobilidade reduzida, ou seja, as que mais necessitam do espaço urbano livre de barreiras e com condições de trafegar com tranquilidade.

Palavras-chave: Acessibilidade. Calçadas. Espaço Urbano.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Localização do Município de Juína-MT	24
Figura 02: Figura da cidade de Juína-MT	25
Figura 03: Modulo 1 e 2	25
Figura 04: Bairro São José Operário.....	26
Figura 05: Modulo 3	26
Figura 06: Modulo 4.....	27
Figura 07: Modulo 5	28
Figura 08: Bairro Palmiteira.....	28
Figura 09: Bairro Padre Duílio.....	29
Figura 10: Setor Industrial.....	30
Figura 11: Modulo 6.....	30
Figura 12: Localização das principais avenidas	31
Figura 13: Veículos estacionados nas calçadas Av: Mato Grosso	34
Figura 14: Barreiras arquitetônicas Av: JK (BR)	35
Figura 15: Adaptações irregulares Av: JK (BR)	35
Figura 16: Desníveis acentuados Av: JK (BR)	36
Figura 17: Calçada com alto grau de desnível na Av: JK (BR)	36
Figura 18: Mesas de lanchonetes nas calçadas, Av: Mato Grosso.....	37
Figura 19: Outro ponto de Desnível acentuado Av: JK (BR)	37
Figura 20: Produtos de lojas expostos nas calçadas.....	38
Figura 21: Exposição em calçadas	38
Figura 22: Calçada com piso escorregadio	38
Figura 23: Pavimento Intertravado	39
Figura 24: Placas pré-moldadas de concreto	39
Figura 25: Concreto Moldado	40
Figura: 26: Concreto Estampado	40
Figura 27: Ladrílo Hidráulico	40
Figura 28: Calçada sem rampa de acesso e Calçada com rampa e piso tátil	45

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANTP – Agência Nacional de Transporte Público

CODEMAT – Companhia de desenvolvimento do Estado de Mato Grosso

CREA- Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

INCRA – Instituto Nacional de colonização e Reforma Agrária

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano

MPE- Ministério Público Estadual

PLANMOB – Plano de Mobilidade Urbana

SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

SUDECO – Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste

TAC- Termo de Ajuste de Conduta

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	13
2.1 O PENSAMENTO GEOGRÁFICO SOBRE: ESPAÇO PÚBLICO URBANO.....	13
2.2 CONCEITO DE ACESSIBILIDADE E A IMPORTÂNCIA DAS CALÇADAS	16
2.3 ACESSIBILIDADE COMO MEIO DE QUALIDADE DE VIDA.....	20
3.METODOLOGIA.....	22
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	23
4.1 UM BREVE RELATO DO HISTÓRICO DE JUÍNA-MT E A FORMAÇÃO DOS BAIRROS.....	23
4.2 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTUDO.....	30
4.3 PRINCIPAIS PROBLEMAS DETECTADOS NAS CALÇADAS DE JUÍNA-MT.....	31
4.4 MODELO CORRETO DE CALÇADAS	38
4.5 O QUE DIZ A LEI E A VISÃO DOS COMERCIANTES E DA POPULAÇÃO.....	41
4.6 POSSÍVEIS SOLUÇÕES AOS PROBLEMAS DE ACESSIBILIDADE.....	43
5. CONCLUSÃO.....	46
6. REFERÊNCIAS.....	48
APÊNDICE	52

INTRODUÇÃO

O crescimento desordenado das cidades devido ao alto índice de aumento populacional e da frota de veículos não só no Brasil, mas no mundo todo, envolve vários fatores tanto econômicos, quanto sociais. Com esse crescimento populacional as cidades tendem a ficar saturadas de veículos e pessoas, dificultando assim a mobilidade e a acessibilidade urbana, problema este que afeta milhares de pessoas no país que usam tanto as ruas, como também as calçadas para sua locomoção cotidiana.

Quando fala-se em acessibilidade, deve-se lembrar que esse tema também envolve qualidade de vida, e principalmente a integração social, porém a falta de investimentos em infraestrutura por parte dos governos municipais, que são os responsáveis diretos pela construção e conservação das vias de acesso de pedestres, estão dificultando cada vez mais o ir e vir das pessoas que utilizam essas vias para seus deslocamentos diários. Os problemas em si são constantes e diversos, pois à um certo descaso por parte do poder público, que tendem aumentar cada vez mais se não houver políticas públicas voltadas para a solução destes problemas.

As pessoas com deficiência de qualquer gênero são os que mais sofrem com a falta de acessibilidade em calçadas, que são construídas irregularmente, totalmente fora das normas exigidas por Lei Federal e a falta de manutenção das mesmas.

Além dos problemas que já existem nas calçadas dos municípios como buracos, construções irregulares, veículos estacionados, outro fator que está impedindo o pedestre de trafegar com tranquilidade são as lojas que expõem seus produtos nas calçadas fazendo delas um comércio a céu aberto, que acaba por dificultar a vida principalmente dos deficientes com mobilidade reduzida e deficientes visuais.

A busca pela sustentabilidade e desenvolvimento urbano gera um aspecto positivo em teoria para a população. Porém, o fator financeiro e econômico ainda fala mais alto que o bem estar dos usuários das vias públicas, que cada vez mais se sentem abandonados vendo o dinheiro de seus impostos e o seu direito de ir e vir

garantido pela Constituição Federal de 1988, sendo subtraído gradativamente pelo poder público.

Com base no exposto cabe refletir sobre alguns questionamentos: será que as calçadas da cidade de Juína - MT atendem as normas de padronização da ABNT? Será que ao invés de proporcionar qualidade de vida e inclusão social está se tornando uma prova de obstáculos para os pedestres da cidade de Juína-MT?

O trabalho foi realizado nas principais avenidas da área central onde há maior movimentação de pedestres e circulação de veículos, visando analisar a infraestrutura no que tange a acessibilidade promovida pelas calçadas aos pedestres. Haja visto que o deslocamento dos usuários destes meios de locomoção, está virando um verdadeiro caos, principalmente com o aumento do comércio no espaço urbano.

Assim a presente pesquisa tem como objetivos específicos, verificar se as calçadas de Juína realmente proporcionam aos transeuntes o livre acesso; levantar referencial teórico que aborde esta questão com termos técnicos; analisar as principais vias e pontos de irregularidades e por fim levar ao conhecimento dos órgãos competentes o material coletado com a pesquisa *in loco*.

Para isso foram realizadas entrevistas com os órgãos públicos e as pessoas responsáveis pela fiscalização e também saída de campo para analisar as irregularidades existentes nas calçadas que impedem a passagem de pedestres.

Para facilitar à compreensão do estudo, a monografia foi dividida em capítulos nos quais estão descritos abaixo. O primeiro capítulo trata-se do referencial teórico onde aborda-se sobre os conceitos de acessibilidade, como este termo é importante na vida do cidadão. Também aborda sobre a importância das calçadas na busca pela sustentabilidade e inclusão social das pessoas que utilizam esse meio para sua locomoção diária tanto a passeio quanto a trabalho em áreas de maior movimento de pessoas. Ainda será relatado sobre a acessibilidade como meio de qualidade de vida, os benefícios que o cidadão tem com uma calçada bem construída e livre de obstáculos.

No segundo capítulo tem-se a metodologia na qual descreve passo a passo o processo de desenvolvimento deste trabalho. No terceiro capítulo, apresenta-se os resultados e discussões ilustrando um breve relato do Histórico de

Juína-MT e a formação de seus bairros, bem como a localização e caracterização das áreas de estudo, abordando os principais problemas detectados nas calçadas pontuando as possíveis soluções frente aos problemas de acessibilidade. Em seguida apresenta-se a conclusão e as referências bibliográficas.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo será feito uma retrospectiva sobre o pensamento geográfico em relação à fragmentação do espaço público urbano e as articulações de cada setor que compõem uma cidade, também mostrará alguns conceitos de acessibilidade na visão de alguns autores que incluem importância das calçadas como o meio mais seguro para a locomoção de pedestres.

Alguns autores mostrarão que o tema acessibilidade pode ser um meio de inclusão social entre as pessoas que se sentem abandonadas pelo poder público. Principalmente aquelas que possuem algum tipo de deficiência e muitas vezes deixam de cumprir com seu dever de cidadão e que buscam qualidade de vida nos passeios públicos e que utilizam as calçadas para seus deslocamentos diários.

2.1 O PENSAMENTO GEOGRÁFICO SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO URBANO

Devido o campo do estudo da Geografia ser muito amplo, e abranger muitas áreas de pesquisa que em um passado não muito distante se discutia mais sobre geografia física, que segundo Silva (2003) seria incluída a parte humana da geografia na França no século XIX, tendo como principal nome Vidal De La Blache, esse buscava o princípio da liberdade humana em relação ao meio. Abreu (1994, *apud*, Silva, 2003), afirma que a criação do tema Geografia aconteceu em meados de 1870, e não relacionou este estudo às cidades, que seria incluído pelos geógrafos a partir do século XX.

Uma vez que os estudos urbanos se inserem neste contexto, sofrendo suas influências e variações, consideramos que a compreensão do caminhar da Geografia no decorrer dos tempos é fundamental para um embasamento firme nos estudos da Geografia urbana. Propomos, assim, uma retomada histórica da evolução do pensamento geográfico que, embora analisado em termos gerais e de forma bastante reduzida, acreditamos poder direcionar os estudos geográficos sobre a cidade. (SILVA, 2003 p.3)

O autor ainda explica que a escola tradicional, por exemplo, no início do século XX ignorava os aspectos humanos deixando de lado a dinâmica populacional e os fatores históricos, não visava, por exemplo, que o homem sempre foi um dos principais objetos modificadores da paisagem e do relevo, no contexto urbano não explicava a função das cidades, apenas descrevia suas formas. Capel, (1981, *apud*

Silva, 2003), citam Augusto Comte como o pai do movimento positivista que deu origem a geografia tradicional, colocava que a observação seria a única base possível do conhecimento. Corrêa (1993), relata também que com a criação da Nova Geografia na década de 1940, o pensamento sobre o meio urbano já era diferenciado, era um pensamento capitalista, e sua principal característica era funcionalista, ou seja, explicava a função das coisas; teórica também, pois utilizava-se das teorias de outras ciências, além de quantificar utilizando de estatísticas para uma análise mais concreta de seus estudos sobre o espaço como um todo.

Nos dias atuais, destaca Silva (2003), os pesquisadores geógrafos trabalham com a recente ideia do pensamento geográfico que é a Geografia Crítica, que critica o capitalismo pelas ideias marxistas. Além de explicar os fenômenos urbanos principalmente os sociais, utilizam-se de métodos variados para estes estudos que, neste contexto, visa entender e explicar as funções da cidade como um todo e suas complexidades para tentar solucionar os problemas existentes. As cidades, segundo Carlos (1992), além de ser um aglomerado de prédios, automóveis, é também uma constante relação entre o homem e a natureza, busca entender o que ela significa para quem a construiu e para quem nela habita.

Através das ideias do pensamento geográfico descrita por alguns autores que procuraram entender o espaço e sua funcionalidade através das mudanças sofridas com o passar dos anos. Vaz (2011), por sua vez destacou o tema de metamorfose do espaço, principalmente com o avanço da globalização pós-modernidade. Moraes (2004) ressalta que muitos autores definem pós-modernidade como a época das incertezas, das fragmentações, das desconstruções, e da troca de valores. Santos (1991), afirma que conforme a raça humana se expande e se distribui, acarreta sucessivas mudanças tanto demográficas quanto sociais e acontece no mundo todo e não em um só lugar. Seguindo este pensamento, Innerarity (2010, p.15, *apud*, Vaz, 2011), o espaço público já não é somente o lugar da comunicação de cada sociedade consigo própria, mas também o lugar de uma comunicação entre sociedades diferentes umas das outras. Vaz (2011), afirma que espaço público urbano é o conjunto de lugares de domínio do coletivo e geridos pelas instituições governamentais, sendo proibida sua utilização privada.

Serpa (2007), afirma que a geografia não se preocupou muito, com o espaço público urbano, e existem poucos geógrafos no mundo tratando sobre esse tema que sempre gera segundo também o autor debates acalorados entre os mesmos.

Para Corrêa (1993), o espaço urbano pode ser interligado diretamente em um sistema complexo e coexistente, ele delimita o espaço no primeiro momento como fragmentado, ou seja, dividindo o espaço urbano em áreas distintas e atividades isoladas, por exemplo, setores industriais, áreas comerciais, áreas públicas etc. No segundo momento ele destaca um espaço articulado e as atividades da área urbana e a relação que cada setor tem um com o outro.

No terceiro ponto Corrêa (1993), diz que o espaço urbano é um condicionante social, ou seja, as classes sociais serão destacadas de acordo com o espaço habitado pelas pessoas que preenchem as especialidades da área ocupada.

O quarto fenômeno citado foi o reflexo social que as mudanças na infraestrutura causarão as pessoas que não conseguem acompanhar o desenvolvimento e as transformações dos aspectos físicos que a cidade sofre com o crescimento, porém mesmo com essas mudanças ainda mantém os aspectos fragmentados e articulados.

O quinto elemento que caracteriza o espaço urbano segundo os autores citados anteriormente, é o campo simbólico, que é a identificação das várias e diferentes formas de classes de grupos sociais no contexto do espaço urbano. Para Bourdieu (2003, *apud*, Santos, 2012), campo simbólico é o espaço de disputas de poder entre grupos sociais distribuídos no espaço urbano.

O sexto é destacado por Corrêa (1993), como um campo de lutas, que nada mais é que a luta da sociedade por melhores condições de vida gerando grandes discussões e conflito entre as várias classes sociais que formam este espaço urbano.

Essa fragmentação segundo Vaz (2011), se deve as modificações e transformações que ocorre nas cidades, com o crescimento da produção e com o acontecimento do fenômeno chamado suburbanização, que modificam o modo com que o espaço é visto. Esta necessidade de deslocamento e mobilidade das pessoas das áreas centrais para outras áreas do município se torna uma inevitável fragmentação de territórios que abre espaço para outros tipos de classes.

Vesentini (1999), explica que no Brasil, os problemas do processo de urbanização se deram devido à industrialização tardia, porque dependia muito de outros países para seu desenvolvimento, problemas estes que não existiram nos países desenvolvidos, ou, se existiram foi em menor proporção.

2.2 CONCEITO DE ACESSIBILIDADE E A IMPORTÂNCIA DAS CALÇADAS

Apesar de ser um tema novo pouco discutido pela sociedade, acessibilidade se tornou no mundo atual uma questão de extrema relevância para uma melhor qualidade de vida, e o mais importante é os benefícios que uma cidade acessível proporciona para sua população como a inclusão social das pessoas com mobilidade reduzida por exemplo, que possibilita essas pessoas se deslocarem para vários locais da cidade sem nenhum tipo de constrangimento, porém isso ainda é uma utopia para a maioria das cidades do Brasil.

Segundo o dicionário Aurélio acessibilidade significa, qualidade do que é acessível, do que tem acesso, facilidade, possibilidade na aquisição, na aproximação”. Já a lei Federal nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004, em seu (Art.º 8º p. 8 e parágrafo I) diz:

Acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

Para alguns autores acessibilidade é o cidadão ter a condição necessária para todo e qualquer tipo de deslocamentos urbanos edificados ou não, privados ou públicos. Em uma de suas obras Gold (2003, p. 34) afirma que caminhar a pé é uma das atividades mais fundamentais do ser humano. Em princípio é uma atividade disponível a partir dos 2 anos de vida até a morte, ou seja, durante toda vida o ser humano precisa de meios acessíveis a sua necessidade, levando também em conta que é um meio saudável de locomoção e contribui diretamente para a conservação do meio ambiente, porque caminhando deixará de poluir com automóveis e outros.

Seguindo esse raciocínio Pires, *et all* (2008, p. 23). Também coloca o modo a pé como o mais saudável, porém segundo o autor só seria possível se houvesse políticas públicas voltadas para a área de transportes e circulação e uma política de

desenvolvimento urbano que desse suporte para priorizar os meios de transportes coletivos e não motorizados, criando assim um meio sustentável de interação com o espaço urbano.

Já para Daros (1997) o trajeto a pé ainda não é considerado de importância para as políticas e nos planos de trânsito, diz ainda que as autoridades públicas não tiveram ainda a consciência que andar a pé é um meio de transporte.

Um dos grandes agravantes quando se fala em acessibilidade aos pedestres, é a acessibilidade para deficientes físicos e visuais em calçadas. De acordo com Duarte e Cohen (2003, *apud* Bittencourt; Miranda, 2008), a falta de acessibilidade do espaço construído, às pessoas com deficiência, acelera ainda mais o processo de afastamento de convívio, fazendo com que a exclusão espacial e a exclusão social tenham o mesmo significado. No mesmo contexto, muitas limitações e incapacidades de algumas pessoas se devem à deficiência do espaço construído de abrigar diversidades, demonstrando que a deficiência em si não é o fator causador da imobilidade e sim a falta de adequação do meio. (DUARTE; COHEN, 2003).

Na maioria das cidades do Brasil é de costume existir vários tipos de barreiras arquitetônicas que tornam quase impossível à locomoção de pedestres, em especial os deficientes em geral, desestimulando essas pessoas a saírem de suas casas, e assim, elas acabam por ver a vida passar pela janela, deixando muitas vezes de cumprir seus deveres como cidadão.

A SEMOB, está desenvolvendo um novo conceito de acessibilidade e mobilidade urbana, a mobilidade urbana sustentável, que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, onde se daria prioridade aos meios de transportes coletivos e não motorizados de forma inclusiva e ecologicamente sustentável, com o intuito de maior circulação de pessoas e não de veículos dando maior privilégio às pessoas com redução de mobilidade possibilitando assim uma maior inclusão também das pessoas ao meio urbano. Portanto criar um modelo de sustentabilidade visando o bem estar do cidadão pedestre que utilizam principalmente as calçadas para seus afazeres diários está se tornando cada vez mais necessário para inclusão desta classe ao meio.

Todo cidadão tem direitos e está sempre em busca de uma melhor qualidade de vida, no entanto o poder público deve ter uma política de planejamento urbano de qualidade voltado para que o indivíduo possa ir e vir sem que nada o impeça.

De acordo com Daros (2000), a acessibilidade do pedestre inclusive os portadores de necessidades especiais deve ser assegurada no espaço físico. Para o autor os conflitos no uso desse espaço, infelizmente, tem prejudicado a fluidez do trânsito de pedestres, seja nas calçadas ou travessias.

Este estudo pretende mostrar algumas considerações sobre a importância das calçadas na busca da sustentabilidade do sistema de mobilidade urbana, e também todos os obstáculos que estão tirando o direito do cidadão de circular por essas vias públicas na cidade de Juína – MT.

Falar em calçadas é lembrar-se do bem estar da população que utilizam esse meio para passeio ou até mesmo a trabalho e também considera-se este o meio mais seguro para circulação de pedestres. De acordo com o CTB, calçada, é parte da via, normalmente segregada em nível diferente, não destinada há circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação, e outros fins. (CTB, anexo I).

Para ser cidadã ou cidadão, cada pessoa, única e singular, precisa conviver com toda a sociedade. Infelizmente, o passeio público “palco do viver social”, é feito de acordo com a vontade de cada um, o que não favorece a inclusão social. Então, como se locomover para a ir à escola, para o shopping, para os estádios de futebol, para as clínicas e instituições e para visitar amigos? Como chegar a uma parada de ônibus? Cada um faz a sua calçada com o escalonamento que deseja. Assim, para chegar a qualquer destino, muitas vezes, pessoas disputam um espaço nas ruas, locais adequados para o fluxo de carros, caminhões, ônibus, motos... É raro calçadas acessíveis em nosso Estado. (PEREIRA, 2012, p.3)

A calçada pode ser considerada o meio mais seguro para trânsito de pedestres, que utilizam esse espaço para não competir de forma desigual nas ruas, com os automóveis além de evitar inúmeros acidentes. Porém ela deve obedecer a vários critérios e normas previstas em lei além de que, segundo Wright (2001, *apud*, Pereira, 2012), uma calçada construída segundo os critérios de acessibilidade, atende às necessidades de todos, de crianças e idosos, inclusive pessoas com deficiência. Portanto proporcionar esse modelo de qualidade de vida para as pessoas em geral é possível, basta um empenho maior do poder público voltado para a estrutura das vias de acessibilidade de pedestres.

Neste mesmo contexto a PLANMOB (2007), afirma que um atributo das cidades se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço

urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Nas cidades, praticamente todos os deslocamentos (de pessoas e mercadorias), se utilizam das vias urbanas, que ocupam cerca de 20 % da área urbana. Com o desenvolvimento urbano e o crescimento das cidades as vias tendem a ficar saturadas de veículos, as calçadas passam a ser utilizadas irregularmente e causam assim uma degradação das mesmas. O CBT (Código de Trânsito Brasileiro), em seu artigo 68 inciso 6º afirma que onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

ANTP (2007, *apud*, Pires; Elali, 2008), ressalta que, administrar os conflitos, planejar e controlar as transformações urbanas são atribuições da administração pública com objetivo de aperfeiçoar o sistema viário municipal.

PLANMOB (2007) apresenta esses conceitos de forma articulada, onde se tem que a mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis será então produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, e contribuam para a inclusão social favorecendo a sustentabilidade ambiental. Porém a infraestrutura necessária para essa condição parte do município e da conservação das mesmas por parte também da população que dela usufrui. Daros (2000), por sua vez ressalta que, nos deslocamentos, se a calçada for insuficiente ao tráfego de pessoas, o pedestre que se vire, pois diferente dos automóveis o ser humano é visto como uma figura elástica com capacidade de saltar e desviar com facilidade de algum obstáculo, e só reclama quando se esbarra em outro pedestre, pois sua voz é fraca politicamente.

Pires; Elali (2008) afirma que a mobilidade acessível propõe um modelo de deslocamento que inclui o modo a pé, que ofereçam suporte para fruição dos pedestres. Assim, as políticas atuais colocam os pedestres como protagonistas do setor urbano, e as calçadas tornam-se parte principal da infraestrutura do espaço público. Neste contexto, Ribeiro; Bianchi (2003, *apud*, Melo, 2005), afirmam que questões vinculadas à necessidade de deslocamentos dentro do perímetro dos centros urbanos constituem-se num grande desafio ao planejamento urbano e às

políticas de investimentos públicos. O autor também destaca que a medida favorecedora da acessibilidade e mobilidade de pedestres, é uma preocupação real do mundo contemporâneo, e que para uma mudança significativa é necessário haver uma interação entre planejamento, infraestrutura e a aplicação de programas educacionais que visam à inclusão de todo usuário do setor urbano neste contexto.

2.3 ACESSIBILIDADE E QUALIDADE DE VIDA

Quando se ouve o tema acessibilidade, logo vem em mente uma palavra agradável de se ouvir, algo acessível, que permite passagem livre, liberdade de locomoção. É também a interação do ser humano com o espaço urbano em que vive. Pode-se dizer que acessibilidade é a condição básica da inclusão social, que não discrimina nem o idoso, nem o deficiente e nem uma pessoa que necessita dos espaços para o seu dia a dia. A constituição em seu artigo 5º da CF/1988 diz que todos são iguais perante a lei, por isso é muito conveniente uma frase de Botelho (2008, *apud*, Bitencourt *et all*, 2008), onde a autora ressalta que: permitir tal igualdade, significa “tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na exata medida de sua desigualdade”. Ou seja, tratar os desiguais diferenciadamente para que todos usufruam do espaço público igualmente.

Segundo Boareto (2005), do Ministério das Cidades, em um de seus programas Brasil Acessível, fala que, acessibilidade não se resume apenas em uma pessoa com deficiência ou não, entrar ou sair de um veículo ou qualquer outro lugar, mas sim de uma pessoa poder se deslocar em qualquer parte da cidade sem que nada possa impedir sua locomoção. Por este motivo o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana trabalha com o objetivo de incentivar os governos municipais e estaduais a pensarem que ao projetar uma cidade, buscar desenvolver ações que garantam acessibilidade para as pessoas com redução de mobilidade ou não, tanto nos sistemas de transportes, como também equipamentos urbanos e circulação em áreas públicas, ou seja, incluir no planejamento de construção das cidades uma visão universal ao espaço público que vá de encontro aos anseios de todos.

Para Passafaro (2008), a acessibilidade tem que ser vista politicamente e socialmente como um meio de mobilidade urbana que possa garantir também a essa

considerável parcela da população que possuem mobilidade de locomoção reduzida à inclusão social ao meio.

Segundo Sasaki (2011), o termo acessibilidade começou a ser utilizado recentemente. Historicamente, a origem do uso desse termo para designar a condição de acesso das pessoas com deficiência está nos serviços de reabilitação física e profissional, no final da década de 40. Segundo o autor, com o passar dos anos, vários estudos foram feitos em diversos lugares do mundo. Na década de 90, começou a ficar cada vez mais claro que a acessibilidade deveria seguir o paradigma do desenho universal, no qual os ambientes, os meios de transportes e os utensílios sejam projetados para todos e, portanto, não apenas para pessoas com deficiência.

Falar em qualidade de vida também é lembrar o termo de inclusão social porque todos têm os mesmos direitos segundo a lei, por este motivo, o acesso de pessoas com algum tipo de deficiência física ou mental deve ser lembrado quando uma cidade é planejada ou quando uma calçada neste caso é construída e que estas pessoas possam ser incluídas no meio social e ter seu espaço adquirido por igual. Chapman (2006, *apud*, Balula, 2011), afirma que lugares cuja manutenção é assegurada por entidades públicas em benefício da comunidade, podem ser utilizados por todos os cidadãos, sem definir sua condição social e econômica, idade, etnia ou gênero.

O PLANMOB (2007), destaca que, com o grande aumento da população a partir das primeiras décadas do século XX, e a migração do homem do campo para as cidades, contribuíram para o aumento dos problemas urbanos relacionados à mobilidade urbana, outro fator destacado também foi à falta de investimento no setor de transporte público e a falta de orientação e fiscalização na construção das calçadas tornando assim um fator negativo no contexto de qualidade de vida das pessoas.

Esse crescimento também fez com que houvesse a falta de visão por parte dos responsáveis pelo planejamento urbano, fazendo com que eles não olhassem para o futuro porque com o aumento da população em geral cresceu também o número de cidadãos com deficiência. Diminuindo assim a inclusão dessas pessoas no meio social e reduzindo a qualidade de vida principalmente os que possuem mobilidade reduzida.

3. METODOLOGIA

A metodologia se dará através de pesquisas e levantamentos bibliográficos nos mais diversos meios tais como: Livros, sites e artigos em revistas eletrônicas, para o conhecimento da história, da legislação e dos conceitos básicos que concernem ao título. Para Amaral (2007), pesquisa bibliográfica é um das partes mais importantes na elaboração de um trabalho científico e influenciará de forma direta na conclusão do mesmo, e consistem em levantamento, seleção, fichamento e arquivamento, de informações que envolvem a pesquisa.

De acordo com Marconi; Lakatos (1996, *apud*, Agnes, 2001), pesquisa bibliográfica abrange toda a bibliografia já tornada pública em relação ao termo de estudo. Para a legalidade da pesquisa bibliográfica se utiliza os métodos da lei vigente no Brasil (Lei nº 6.494, de 07.12.1977, regulamentado pelo decreto nº 87.497, de 18.08.1982).

Em uma segunda etapa, foi feita uma pesquisa *in loco* onde foram coletadas as imagens e feito o mapeamento dos principais pontos de irregularidades tornando-se assim uma pesquisa qualitativa. Foi aplicado um questionário de perguntas abertas totalizando 3 questões (APÊNDICE 1) para cada entrevistado. Foram entrevistados 12 pessoas entre elas, os Comerciantes, Engenheiros, Secretário de Planejamento, Fiscais de Obras, Arquiteto Urbanista, Promotor de Justiça e o principal, o pedestre. A pesquisa foi realizada nas principais avenidas da área central da cidade, as Avenidas Mato Grosso, 9 de Maio e Avenida JK (BR). Portanto as que possuem o maior número de comércio e de movimentação diária de pessoas e que também podem ser percebidos os locais que caracterizam os maiores problemas relacionados à acessibilidade e mobilidade urbana.

E por fim foram analisados os dados colhidos, elaborando sugestões para que se possa contribuir diretamente com o desenvolvimento da cidade.

Considerando também que a saída para colher esse material para estudo torna-se também uma pesquisa de campo, sobre este assunto, Marconi; Lakatos (1996, *apud*, Agnes, 2001), analisam que, pesquisa de campo é aquela realizada depois de colhida de informações bibliográficas, para que o pesquisador já tenha uma estrutura teórica sobre o assunto a ser pesquisado.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Em um primeiro momento, foi feito um breve relato da criação do município de Juína-MT, e sua fragmentação com a divisão dos bairros e setores de serviço e seu desenvolvimento precoce com o aumento populacional.

O próximo tópico ilustrará a localização das áreas de estudo, demonstrando as principais avenidas que possuem o maior número de irregularidades no contexto de acessibilidade e mobilidade urbana.

No terceiro tópico caracteriza-se o objetivo de maior relevância deste estudo que é mostrar os principais problemas encontrados nas calçadas da cidade e a visão das pessoas e autoridades sobre este assunto, e também o que está sendo feito para melhorar estes problemas que afeta a sociedade principalmente as pessoas que mais necessitam das calçadas para seus deslocamentos.

4.1 UM BREVE RELATO DO HISTÓRICO DE JUÍNA E A FORMAÇÃO DOS BAIRROS

A cidade de Juína, localizada a noroeste do estado de Mato Grosso, conforme ilustrado na figura 01, teve seus primeiros indícios de colonização a partir do ano de 1976 com a abertura da BR-AR1, a abertura dessa estrada se deu segundo Ioris, (2009) devido a um projeto da CODEMAT e alguns diretores da SUDECO, que idealizavam uma cidade em plena floresta Amazônica que após o entendimento entre as partes coube a CODEMAT a execução do projeto da construção da cidade, o autor ainda destaca que com o término da BR-AR1, em 19 de Setembro de 1978 o projeto da distribuição de terras para a futura cidade foi aprovada pelo INCRA.

Ioris (2009), destaca também em seu trabalho que após a chegada dos primeiros moradores na cidade recém iniciada, houve um grande fluxo de pessoas que vieram principalmente do sul do país com o intuito de se instalarem na região e com esse aumento da população foi aberta no ano de 1980 pela CODEMAT, a Avenida Mato Grosso que se encontra no que é hoje o centro da cidade. Vide figura 01.

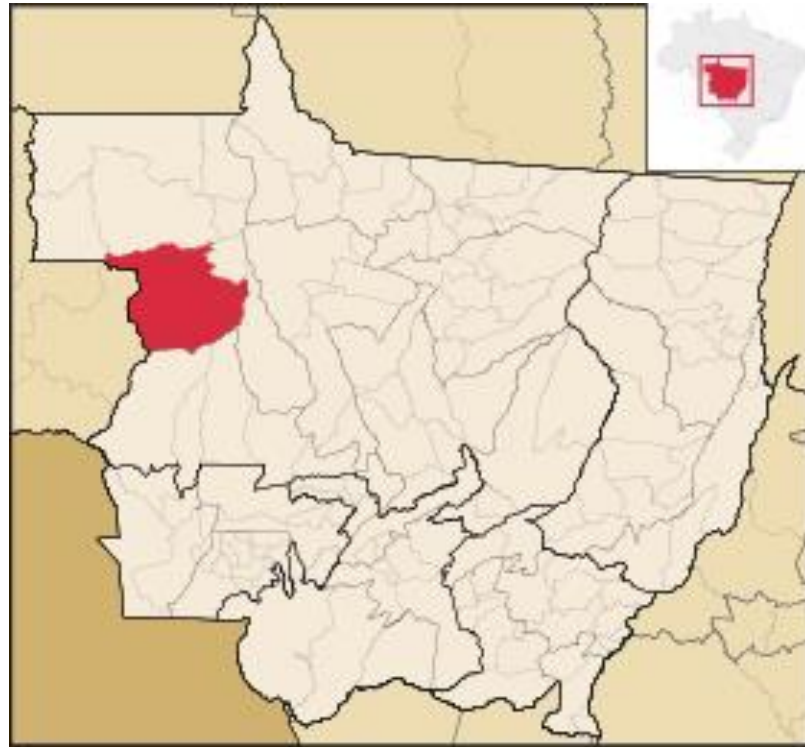


Figura 01: Localização do Município de Juína-MT
Fonte: IBGE (2013)

Com a necessidade de ampliação da cidade devido ao constante crescimento. Ioris, (2009), afirma que a CODEMAT, contratou o engenheiro civil Hilton Campos demarcar as áreas que seriam divididas a cidade. O engenheiro então fez seu projeto e demarcou a cidade que foi dividida segundo o autor em área rural de chácaras e área urbana divididas em módulos que seriam os bairros da cidade disponibilizando áreas residenciais, comerciais de serviço e setor industrial, e cada pessoa poderia comprar um lote rural e um urbano, deu-se então o início da cidade de Juína-MT que teve o título de cidade na data de sua emancipação política em 09/05/1982.

A figura 02 ilustra o mapa atual da cidade de Juína, com a interligação de todos os bairros que a compõe, nas figuras abaixo serão mostrados a divisão dos bairros e como eles foram criados.



Figura 02: Mapa da cidade de Juína
 Fonte: Google Imagens, Org.: Figueiredo (2013)

Segundo o engenheiro responsável pela criação do projeto Juína, Hilton de Campos, os bairros da cidade seriam criados com o formato de colmeias igual à de abelhas, e o primeiro bairro iniciado foi o Módulo 1, no ano de 1977. No ano seguinte foi feita a demarcação e derrubada no que seria o segundo bairro criado o Módulo 2, que abrigaram os primeiros moradores da cidade. São os dois bairros mais acessíveis da cidade, digamos assim, por possuir o maior número de calçamento para trânsito de pedestres (Figura 03).



Figura 03: Imagem módulos 1 e 2
 Fonte: Google Imagens, Org.: Figueiredo (2013).

Como os outros Módulos foram rapidamente ocupados pelas pessoas que chegavam, o engenheiro Hilton de Campos então desmatou uma área de aproximadamente 100 mil hectares para a criação de mais um bairro, se fosse necessário. Segundo ele, algumas pessoas achavam loucura, pois diziam que a cidade não passaria daquilo. No início não houve mesmo a construção de casas, mas as pessoas começaram a demarcar lotes para a plantação de arroz, feijão, café, entre outros produtos. Em seguida começaram a chegar mais pessoas e construir casas. Devido a isso foi descartada a ideia da criação de mais bairros em forma de colmeia e deram início então ao bairro que chamaram de modulo 5 para dar sequência aos nomes anteriores.

O bairro ilustrado na figura 06, na atualidade é o maior da cidade, e muito influente para a economia local e possui toda a infraestrutura da área central da cidade como: farmácias, supermercados, postos de combustíveis, bancos, lojas, escolas etc. Acessibilidade em calçadas somente na principal avenida (Avenida Londrina) que liga o bairro ao centro da cidade.

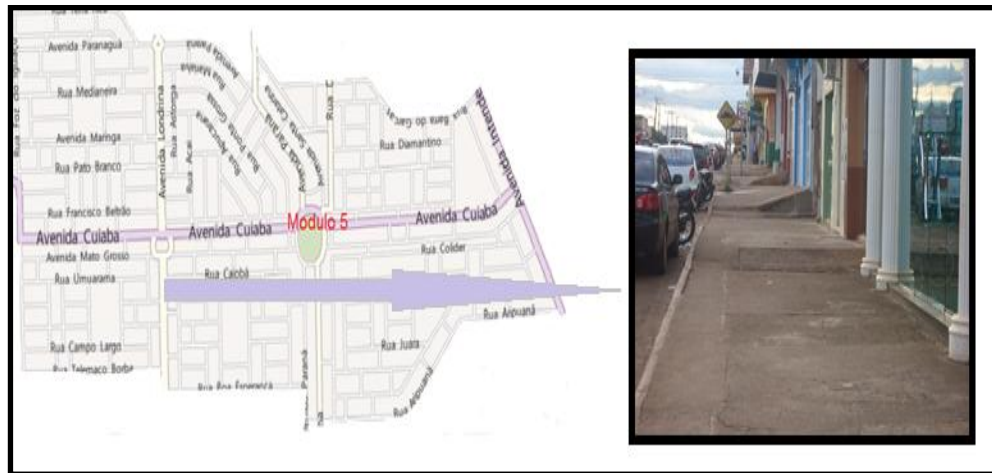


Figura 06: Modulo 5, Av. Londrina
Fonte: Google Imagens, Org.: Figueiredo (2013).

O bairro São José Operário, mostrado na figura 07, como é conhecido hoje, foi criado também no início da década de 80, e era chamado de vila operária, pois foi criado segundo relatou Hilton de Campos, para assentar os trabalhadores que estavam invadindo a região do município de Castanheira e foi iniciado com barracos cobertos de lona. Na atualidade é um bairro com média infraestrutura e abriga uma população considerada de baixa renda, se localiza próximo a área central da cidade e possui uma infraestrutura asfáltica média, porém com poucas calçadas acessíveis para pedestres.

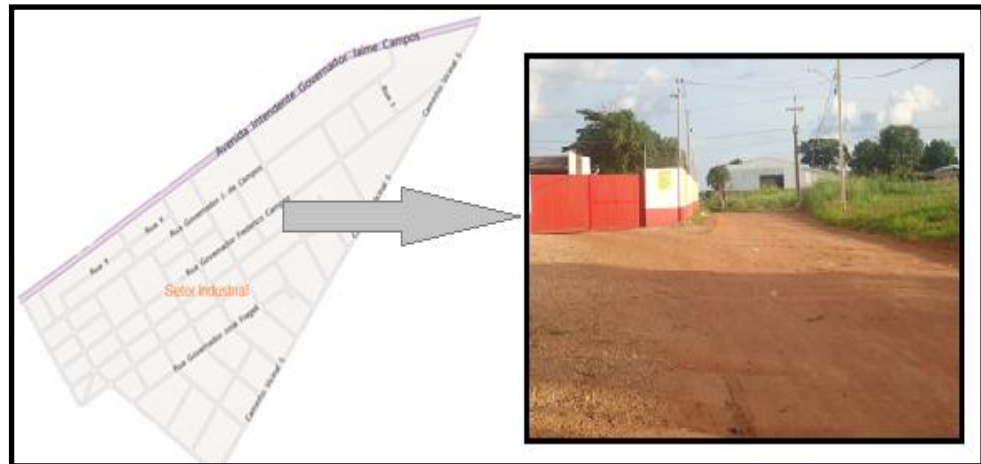


Figura 10: Bairro Setor Industrial, Rua Júlio Muller
Fonte: Google Imagens, Org.: Figueiredo (2013).

O bairro modulo 6 (Figura 11), foi criado segundo Hilton de Campos como uma extensão da cidade devido ao aumento da população. Foi o último bairro até então criado e ainda está em fase de crescimento. Pouca infraestrutura foi feita e questões como acessibilidade não foi cogitada para atender a população local



Figura 11: Modulo 6, Av. Londrina
Fonte: Google Imagens, Org.: Figueiredo (2013).

4.2 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTUDO

O estudo empírico do trabalho foi realizado na área central da cidade de Juína–MT, onde foi observado o maior fluxo de pessoas tanto em seu trajeto com veículos, como também o deslocamento urbano em calçadas, que é o principal foco deste estudo.

Foram destacadas 3 (três) principais avenidas (figura 12), que possuem o que pode-se chamar de diversidade comercial por concentrar a maior variabilidade

de comércio e possuir uma grande quantidade de consumidores, tornando assim uma área de intensa movimentação de pessoas.

As avenidas: Mato Grosso e 9 de Maio, possuem características semelhantes no contexto de comércio, ambas possuem lojas de variedades, bancos, farmácias, lanchonetes, hotéis etc. ou seja, um local de muita movimentação diária de pessoas, tanto para o trabalho quanto para passeio. Já a avenida JK ou BR-AR1 como é conhecida, possui o comércio voltado ao setor agrícola, autopeças, distribuidoras de bebidas, hotéis etc. onde também o movimento pessoas é muito grande.

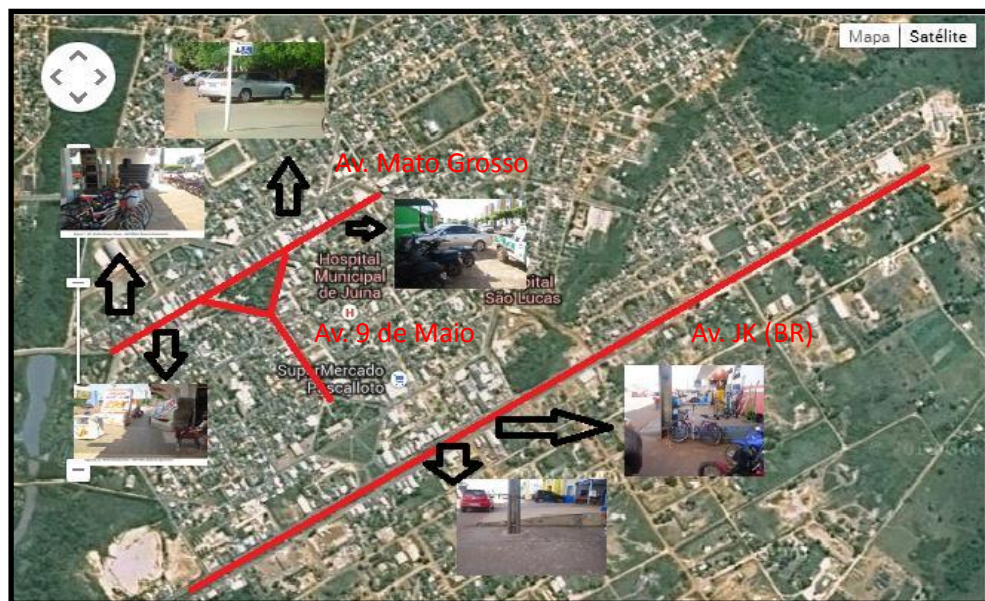


Figura 12: Localização das principais avenidas.
Fonte: Google Heart, Org.Figueiredo (2013).

Estas avenidas tem um papel de extrema importância para o desenvolvimento da cidade, porém o que chama a atenção não é o poder de compra e vendas relacionadas a elas, mas sim os problemas encontrados principalmente nas calçadas. Vários fatores caracterizam as irregularidades dessas vias de acesso de pedestres, desde o principal motivo que são as construções irregulares, até as barreiras colocadas pelos comerciantes que dificultam ainda mais a locomoção dos transeuntes.

4.3 PRINCIPAIS PROBLEMAS DETECTADOS NAS CALÇADAS DE JUÍNA-MT

Em análise preliminar realizada no ano de 2011, foi possível constatar que a cidade de Juína-MT, está fazendo o contrário em relação o que diz as pesquisas e

as leis de acessibilidade vigentes no Brasil. Fica cada vez mais difícil a circulação pelas calçadas, principalmente nas avenidas de maior movimento de pessoas, devido aos obstáculos colocados nas calçadas pelas lojas de confecções, loja de eletrodomésticos, loja de variedades entre outras barreiras arquitetônicas etc. Isso ocorrendo durante o dia pois durante a noite são as lanchonetes e carrinhos de lanches que estão impedindo a passagem das pessoas que transitam a trabalho ou a passeio. Mas será mesmo um passeio ou uma prova de obstáculos para os pedestres?

Em uma entrevista com o Secretário de Planejamento do Município de Juína, da gestão 2009/2012, relatou que a maior parte das calçadas da cidade estão em situação irregular, por isso fica difícil agir com mais rigor com esses comerciantes que desrespeitam a lei municipal e que apenas são notificados pelos fiscais da prefeitura. Porém sem muito efeito por que os proprietários de lojas continuam com seus produtos exibidos nas calçadas, deixando as pessoas cada vez mais indignadas com a situação.

Segundo o secretário, enquanto não forem totalmente regularizadas as calçadas de acordo com as normas técnicas previstas em lei, não serão aplicadas multas pelo seu descumprimento, apenas serão advertidos.

Já o diretor do Departamento de Imprensa da Prefeitura Municipal de Juína da mesma gestão, afirmou que no ano de 2011, estava ocorrendo uma grande mudança nesse setor de mobilidade urbana para melhoria das calçadas. De acordo com ele, estavam sendo construídas, 13.000² de calçadas nas áreas públicas onde existe asfalto, também estavam em construção, 200 rampas para acessibilidade em esquinas e faixas de pedestres, segundo ele todos de acordo com as normas da ABNT. Dessas 200 rampas, 120 contém piso tátil para a orientação de deficientes visuais e também mais 20 passarelas de cruzamento de canteiros. Dessas melhorias que estão sendo feitas na área de mobilidade urbana, 600 mil reais serão investidos nestas obras, sendo que parte destes recursos provindos com o IPTU do ano de 2012, entre um acordo feito entre Prefeitura Municipal de Ministério Público. A secretaria de planejamento está também lançando a campanha, Construa ou corrija a sua calçada, segundo essa campanha ela quer conscientizar as pessoas da importância das calçadas principalmente para aqueles que mais necessitam delas.

Em entrevista com os fiscais de obras da Prefeitura Municipal, agora já da gestão 2013/2016, relataram que para a aplicação de multas não há amparo legal nas leis municipais, mas que em breve o sistema operacional da prefeitura permitirá que no caso de notificação e reincidência dos proprietários de comércio será aplicada multa de acordo com a lei municipal vigente. Segundo os fiscais, está sendo firmado um acordo entre Ministério Público e Prefeitura Municipal para a regularização desses problemas de exposição de produtos em calçadas, bares e lanchonetes que utilizam as calçadas para comércio. Conversando com alguns comerciantes das áreas de estudo deste trabalho, principalmente os locais com mais problemas analisados, pode-se perceber a falta de informação, vontade e de iniciativa por melhorias de acessibilidade por parte destes proprietários de lojas.

Segundo Juína (1993) em seu Artº 102 do Código de Postura do Município de Juína-MT, além das vias públicas, todo proprietário de imóvel deverá manter a calçada em perfeito estado de conservação e livre de atritos. E ainda em seu parágrafo único diz que: Nos bairros das periferias, que não for feito o meio-fio, o proprietário do imóvel, deverá manter o espaço destinado a calçada, totalmente limpo de ervas daninhas ou gramíneas, ou qualquer outra coisa que impeça a livre passagem do transeunte. Já o código de obras do município diz claramente que, “é proibido embargar ou impedir por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nas ruas, praças, passeios públicos, exceto para efeito de obras públicas ou quando por exigências policiais ou de tráfego que assim o determinem”.

Então o que está sendo feito pelos órgãos fiscalizadores da cidade? Será que estes comerciantes estão sendo punidos por desrespeitarem as leis municipais? Por que continuam com seus produtos nas calçadas?

Calçadas acessíveis devem atender critérios estabelecidos pela ABNT “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” (NBR 9050/2004), da Associação Brasileira de Normas Técnicas, e à legislação vigente.

Em entrevista com um morador da cidade de Juína há vários anos, que a pouco mais de 2 anos sofreu um acidente automobilístico que o deixou sem movimentos nas pernas necessitando de auxílio de equipamento mecânico para se locomover, relatou que todos os dias sofre com sua locomoção devido a tantos obstáculos existentes nas calçadas do município, que também já foram citados anteriormente. Segundo ele, deveria ser imediatamente regularizada essa situação,

porque a cidade cresceu muito e a população também e os órgãos públicos competentes no assunto de fiscalização deveriam agir com mais rigor com todos que deixam a cidade com aquele aspecto de cidade desorganizada e sem lei.

Outro problema que os pedestres enfrentam diariamente são os veículos estacionados nas calçadas. Em todas as avenidas e ruas da cidade de Juína, encontraremos além dos obstáculos mencionados anteriormente, motos, carros, bicicletas etc.

Esse problema vem há muito tempo incomodando os moradores da cidade, e essa fiscalização cabe ao órgão competente aplicar multas para esses proprietários. De acordo com as leis de trânsito, é proibido estacionar em calçadas e canteiros e cabe multa a esse tipo de infração, então fica visível que não estão sendo feitas essas fiscalizações já que cada vez mais aumenta o número de veículos estacionados em calçadas e canteiros do nosso município.

Apesar das melhorias feitas os problemas ainda continuam, e todos são prejudicados, por isso devemos contribuir principalmente denunciando, para que o direito não só de ir e vir, mas o de cidadão seja respeitado.

Na figura 13 é ilustrado parte da avenida Mato Grosso, e define um dos muitos problemas existentes no espaço urbano, veículos estacionados em calçadas é um deles. Este assunto gera um transtorno muito grande para as pessoas que utilizam esse espaço para deslocamentos, e se deve ao grande aumento da frota de veículos nos últimos anos, e muitas vezes obrigam os pedestres a caminhar nas ruas sujeitos a sofrer algum acidente.



Figura 13: Veículos estacionados nas calçadas Av: Mato Grosso
Fonte: Figueiredo, (2013)

A figura 14 retrata a Avenida JK (BR), e ilustra uma série de irregularidades, mas a mais visível são as barreiras arquitetônicas, além do desnível acentuado, veículos estacionados, produtos de loja em exposição, com tudo isso fica praticamente impossível à mobilidade de pedestre nesse tipo calçada.



Figura 14: Barreiras Arquitetônicas Av: JK (BR)
Fonte: Figueiredo, (2013)

Na figura 15, avenida JK (BR), pode-se verificar as adaptações que existem nas calçadas, totalmente irregulares, comumente executadas pelo proprietário do imóvel, sem nenhum auxílio profissional que possa estar dando o apoio necessário para construção correta.



Figura 15: Adaptações Irregulares Av:JK (BR)
Fonte: Figueiredo, (2013)

Observando a figura 16 abaixo, também na Avenida JK (BR), fica visível o desnível acentuado entre um prédio e outro, construções totalmente fora dos padrões exigidos por lei. Devido a este fato, o trânsito de pedestres fica comprometido e nota-se também a falta de interesse por parte do poder público responsável pela adequação que se torna cada vez mais necessária devido ao crescimento da população.

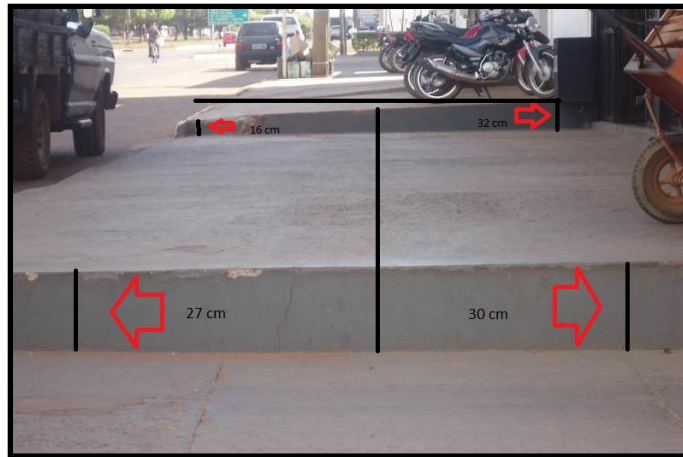


Figura 16: Desníveis acentuados Av: JK (BR)
Fonte: Figueiredo, (2013)

A figura 17 também mostra o alto grau de desnível da calçada além dos veículos estacionados e adaptações irregulares. Um cadeirante tendo que passar em uma calçada nessas condições sofreria um acidente inevitável.



Figura 17: Calçada com alto grau de desnível na Av: JK (BR)
Fonte: org. Figueiredo (2013)

Observando a figura 18, percebe-se que não são somente as construções irregulares e barreiras arquitetônicas que dificultam ou até mesmo impedem a

passagem de pedestres. Os comerciantes que utilizam as calçadas para fazer render o espaço e por fim o seu lucro, também estão impedindo a passagem de pedestres colocando mesas e cadeiras. O pedestre se vê obrigado a desviar pela rua porque não tem o espaço destinado a ele livre, estando sujeitas, essas pessoas, a sofrer um grave acidente que poderia comprometer toda sua vida.



Figura 18: Mesas de lanchonetes nas calçadas, Av: Mato Grosso
Fonte: Figueiredo (2013)

A figura 19 mostra uma das situações mais comuns, conforme este mostra estudo encontrado na avenida JK (BR), que são o desnível das calçadas onde cada prédio aumenta alguns centímetros chegando a ter como a incrível medida de 0,60 centímetros de desnível, e como pode-se notar, também não existe nenhuma rampa de acesso para deficientes. Ou seja, o caminho para se locomover tem sido arriscar a vida pela rua que tem um fluxo de veículos muito intenso em qualquer horário do dia por se tratar de uma BR.



Figura 19: Outro ponto de Desnível acentuado Av: JK (BR)
Fonte: Figueiredo (2013)

A figura 20 mostra um dos problemas comuns em calçadas não só de Juína, mas do Brasil. A exposição dos produtos de lojas em geral, ilustrada também na figura 21. Além de poluir visualmente a cidade, obstrui a passagem dos pedestres, podendo até mesmo sofrer um acidente se chocando com alguns desses objetos que existe no caminho. Problema este que atinge toda área central e as principais avenidas que também é objeto deste estudo.



Figura 20: Produtos de lojas nas calçadas
Fonte: Figueiredo (2013)



Figura 21: Exposição em calçadas
Fonte: Figueiredo (2013)

A figura 22 ilustra uma calçada com piso escorregadio feito de revestimento cerâmico extremamente proibida pelas normas de construção, pois a mesma pode causar vários acidentes envolvendo pedestres.



Figura 22: Calçada com piso escorregadio Av. Mato Grosso
Fonte: Figueiredo (2013)

4.4 MODELO CORRETO DE CALÇADAS

Devido às construções irregulares das calçadas e o uso de material inadequado na obra que causam transtornos para a população na sequência será

apresentada segundo o engenheiro do CREA-BA, Dantas (2007), os modelos e material adequado para a construção das calçadas.

Pavimento Intertravado são pavimentos de blocos pré-fabricados de concreto, assentados sobre camadas de areia, travados por contenção lateral e pelo atrito da camada de areia entre as peças.



Figura 23: Pavimento Intertravado
Fonte: Dantas, (2007) Org. Figueiredo (2013)

Suas características, alta durabilidade, respeitando a manutenção da mesma; Conforto de rolamento, adequado ao tráfego de cadeirantes e deficientes visuais; Antiderrapante, as peças de concreto apresentam rugosidade adequada para evitar escorregamentos e seu tempo de liberação ao tráfego é imediata.

Já as Placas Premoldadas de concreto, são placas pré-fabricadas de microconcreto de alto desempenho para as seguintes aplicações: assentada com argamassa sobre base de concreto ou removível, e diretamente sobre a base ou como piso elevado.



Figura 24: Placas pré-moldadas de concreto
Fonte: Dantas (2007) Org. Figueiredo (2013)

Suas características são elevada durabilidade, respeitando a manutenção; conforto de rolamento adequada ao tráfego de cadeirantes e deficientes visuais;

Antiderrapante pois deve apresentar rugosidade na superfície para evitar escorregamentos; e tempo de liberação ao tráfego, a placa fixa, 3 dias após a aplicação e a placa removível, imediato.

Os concretos moldados *in-loco*, é quando o concreto é produzido em central ou na própria obra, é simplesmente desempenado e vassourado. Já o concreto estampado consiste no uso de fôrmas para estamparia e produtos de acabamentos especiais, podendo-se reproduzir cores e texturas variadas.



Figura 25: Concreto Moldado

Fonte: Dantas (2007), Org. Figueiredo (2013)



Figura 26: Concreto Estampado

Fonte: Dantas (2007), Org. Figueiredo (2013)

Suas características são elevada durabilidade, desde que respeitadas as características do produto, o modo de instalação e de manutenção; conforto de rolamento adequado ao tráfego de cadeirantes e deficientes visuais, devendo-se evitar texturas irregulares; antiderrapante na qual o acabamento superficial deve apresentar rugosidade adequada para evitar escorregamentos; tempo para liberação ao tráfego 24h para tráfego leve de pedestres e 48h para tráfego de veículos leves.

O Ladrílio Hidráulico é uma placa de concreto de alta resistência ao desgaste para acabamento de pisos, assentada com argamassa sobre base de concreto.



Figura 27: Ladrílio Hidráulico

Fonte: Dantas, (2007) Org. Figueiredo (2013)

A característica é elevada durabilidade, desde que respeitadas as características do produto, o modo de instalação e de manutenção; conforto de rolamento adequado ao tráfego de cadeirantes e deficientes visuais, devendo-se evitar texturas irregulares; antiderrapante o acabamento superficial deve apresentar rugosidade adequada para evitar escorregamentos; tempo de liberação ao tráfego no mínimo após cinco dias, sendo três para a cura da base e dois para a cura da argamassa de assentamento.

4.5 O QUE DIZ A LEI E A VISÃO DOS COMERCIANTES E PEDESTRES

Conversando com um empresário no ramo de produtos agropecuários que tem sua loja, situada na avenida Mato Grosso, que será aqui destacado como comerciante “A”, afirmou não conhecer as leis de acessibilidade, e que seus produtos expostos nas calçadas deve-se à um acordo feito, segundo ele, entre comerciantes e prefeitura municipal, que os permitiria este ato.

Já para o comerciante “B”, gerente de uma loja de eletrodomésticos, situada também na avenida Mato Grosso, disse desconhecer algum tipo de lei municipal que proíba esse processo, e que também nunca soube desse acordo com a prefeitura que estaria permitindo tal exposição. Questionado sobre os produtos expostos diariamente em frente a sua loja, ele relatou que usa este meio de atração para seus clientes há vários anos e que nunca foi orientado e nem notificada pelo órgão fiscalizador, que neste caso é a prefeitura municipal. Neste mesmo contexto, comerciante “C”, gerente de outra loja de eletrodomésticos, situada na mesma avenida, afirmou nunca ser procurada por nenhuma entidade fiscalizadora para ser orientada e muito menos notificada ou multada por estar infringido as leis de acessibilidade.

Já na avenida JK (BR), existem várias irregularidades situadas em um mesmo local e foi notado que possui os maiores problemas em calçadas da cidade em geral, tanto estrutural, quanto de ação dos produtos expostos pelas lojas. Dialogando com um dos proprietários que chama-se aqui de comerciante “D”, de uma loja de peças e maquinários agrícolas em geral, local este que foi detectado um dos piores problemas em calçadas deste estudo, ele relata que sabe que a situação de sua loja está irregular no contexto de acessibilidade em calçadas, porém, segundo ele,

nunca foi orientado ou notificado pela prefeitura. Sobre as construções irregulares e o péssimo estado de conservação das mesmas, ressaltou que a construção da maioria dos prédios é antiga e que para haver uma padronização geral das calçadas haveria um transtorno muito grande, pois teria que mudar toda a estrutura da avenida que tem um desnível muito acentuado entre um prédio e outro e os gastos seria muito alto. O proprietário também salientou que tem a loja naquela avenida há vários anos e que nunca soube de nenhum projeto da prefeitura que visava às adequações daquela avenida.

Segundo consta o artigo 68 do CPB, é assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

Os mesmos problemas foram percebidos da avenida 9 de Maio, não muito na parte estrutural, mas em produtos e barreiras arquitetônicas nas calçadas.

Outro fato que inviabiliza a passagem de pedestres nas vias de locomoção são os veículos estacionados nas calçadas. Em todas as avenidas foram constatados está irregularidade. Segundo o Diretor do Departamento de Trânsito do município de Juína, a fiscalização destes atos irregulares é de responsabilidade da polícia militar. O DENATRAN (2008), esclarece essa afirmação em seu artigo 23 e inciso III que diz que: Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

O mesmo ressaltou ainda que o departamento de trânsito municipal possui apenas um agente de trânsito habilitado pelo DETRAN de Mato Grosso e que a atribuição cabível ao departamento é de orientação, e em casos de reincidência aplicação de multas, atribuições estas previstos no artigo 24 do CTB nos incisos VI e VII, que diz que:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar. DENATRAN (1997, p. 23).

Quanto às construções irregulares com desníveis absurdos, foi entrevistada a arquiteta urbanista da Prefeitura Municipal, a qual relatou que as construções da maioria dos prédios da cidade são antigas e foram construídos com desnível muito grande de um prédio para o outro e também em relação às ruas. Disse também que mesmo existindo as leis de acessibilidade, por parte da prefeitura no momento nada está sendo feito em relação a melhorias nesse setor, e que adequar às calçadas é muito mais complicado do que construir novas, segundo ela.

A prefeitura há vários anos vem dando prioridade a outras questões, se esquecendo de que este também é um direito do cidadão e uma forma de inclusão social entre a população, afirmação, explicitada pelo Promotor de Justiça representante do (MPE), Ministério Público Estadual, para causas cíveis, que ressaltou a importância das adequações imediatas por parte dos proprietários e também da prefeitura municipal. Segundo o promotor, se não houver essas melhorias no contexto de acessibilidade e mobilidade em calçadas, o Ministério Público notificará os responsáveis imediatos pelo descumprimento das leis de acessibilidade vigentes no país, isso porque existe um acordo chamado (TAC), Termo de Ajuste de Conduta, que obriga os municípios a cumprirem as leis vigentes e determina prazos para possíveis intervenções, afirmou o promotor.

4.6 POSSÍVEIS SOLUÇÕES AOS PROBLEMAS DE ACESSIBILIDADE

Os problemas de acessibilidade envolve uma série de fatores que pode-se observar ao longo deste estudo, isso acontece a nível global devido ao grande crescimento populacional e ao êxodo rural que ocorreu nos países após a Revolução Industrial, e essa vinda da população em busca de melhorias nas cidades, agravou esse fator de mobilidade urbana além, de outros problemas sociais.

Com o crescimento da renda da população mundial e o aumento da demanda de produtos e de consumidores no perímetro urbano, cresceu também além da população, o número de veículos, saturando e sufocando ainda mais os espaços

projetados e acontece assim um fenômeno da geografia urbana chamado de macrocefalia urbana, ou seja, o crescimento desordenado que traz consequências graves para a população.

Levando em consideração que esse tema de mobilidade e acessibilidade é considerado novo, no Brasil pouco se tem feito para tentar sanar esse problema que se expande a cada dia principalmente nas grandes cidades do país que com o passar dos anos tende a aumentar a população e o número de veículos, e por consequência os problemas sociais, neste caso acessibilidade de pedestres.

O poder público do Município de Juína desde a sua emancipação política em 1982, ainda não tinha se preocupado com os problemas que seriam inevitáveis com o futuro crescimento. Não houve assim até nos dias atuais políticas públicas voltadas para esse tema que se tornou tão relevante para inclusão social e qualidade de vida da população.

Os criadores do Município de Juína falharam neste aspecto quando foi projetada e não existiu um pensamento futurista, e não houve fiscalização das obras dos primeiros prédios construídos. Por este motivo existe uma grande desproporção de desnível dos terrenos de um prédio para outro, deixando as calçadas com alturas desiguais impossibilitando a passagem de pedestres, principalmente portadores de necessidades especiais com locomoção reduzida.

Para sanar este problema seria necessário e também interessante uma parceria entre prefeitura e proprietários destes imóveis que se encontram irregulares, para reestruturação e rebaixamento destas calçadas para que se tornem acessíveis a todos os usuários destas vias.

Em relação aos produtos expostos nas calçadas pelos comerciantes, que é visível a todos, que é irrelevante para a maioria, passa despercebido até mesmo por falta de orientação sobre leis. Por este motivo cabe a prefeitura municipal cumprir o que rege a lei do código de postura municipal no que tange a acessibilidade em calçadas. Seria interessante uma intervenção do Ministério Público para que possa estar juntamente com a Prefeitura Municipal, orientando e notificando estes comerciantes que insistem em descumprir leis que são criadas para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, para que as calçadas se tornem acessíveis a todos e que seja um dos meios de integração social.

Outro fator que está impedindo o acesso de pedestres nas calçadas são os veículos estacionados, neste caso além da lei municipal, também está ferindo a lei do Código de Trânsito Brasileiro que proíbe estacionar veículos em vias de acesso de pedestres. Este problema, cabe ao departamento de trânsito do município em parceria com a polícia militar, aplicar multas para quem estiver cometendo essa infração, e também a conscientização da população.

Deveria também, além das rampas de acesso para cadeirantes que já foram construídas, que ainda é muito pouco pela quantidade de usuários, serem construídas mais. Não só na área central, mas em outros locais da cidade em que também existe uma circulação grande de pessoas, rampas estas que são de suma importância para as pessoas com mobilidade reduzida, analise as figuras 28.



Figura 28: Calçada sem rampa de acesso
Fonte: Figueiredo (2013)



Calçada com rampa e piso tátil

A contribuição como cidadão, é fiscalizar e denunciar, para que se possa cobrar do poder público medidas para solucionar estes problemas. Também pode se levar em consideração, a conscientização das pessoas que cometem tais atos, para que cada um respeite o espaço e o direito do outro e que todos tenham garantido o direito de ir e vir para que possa se construir uma cidade acessível e com os padrões de uma sociedade consciente de seus direitos, porém cumpridores do seu dever de cidadão.

5. CONCLUSÃO

O espaço territorial do planeta analisado de várias formas por autores do mundo todo em uma busca incessante para tentar explicar a grande massa urbana que se criou após a revolução industrial e a explosão demográfica que aparece após a segunda guerra mundial na década de 50, é fruto de um pensamento capitalista, onde o egoísmo prevalece e as questões sociais são deixadas de lado, deixando principalmente os que mais necessitam de lado sem ao menos usufruir do seus direitos.

A urbanização dos espaços ocorre de forma Heterogênea, ou seja, diferente em cada local. Por exemplo, nos países desenvolvidos, ocorre mais lenta e muitas vezes planejada, diferente dos países subdesenvolvidos, que aconteceu com mais velocidade de forma desorganizada, devido à tecnologia chegar mais tardia e avançada, causando assim essa macrocefalia urbana, e acarretando vários problemas nas cidades.

No Brasil, um dos principais pontos negativos desse inchaço urbano foi devido ao melhoramento das condições de vida nos últimos anos e o aumento do poder de compra e venda que movimentam a economia das cidades. Devido a isso aumentou também a frota de veículos que foi um dos agravantes para o caos da mobilidade urbana. Mas o fator mais importante, sem dúvidas, foi à falta de planejamento urbano que não pensaram nesse possível crescimento desordenado das cidades, tornando a acessibilidade das pessoas cada vez mais difícil dentro deste contexto.

Juína mesmo sendo uma cidade nova que poderia ter acompanhado o desenvolvimento e já ter sido planejada para futuro crescimento, não conseguiu desenvolver um projeto que pudesse suportar um crescimento populacional, onde nunca se pensou em acessibilidade, calçadas e infraestrutura. Esses assuntos só são lembrados para fins políticos e somente em épocas de eleições para chamar a atenção da população e por interesse de quem está no poder.

Conclui-se então com esse trabalho que existe uma grande desproporção nas calçadas, a maioria construídas fora dos padrões de acessibilidade exigidas por lei, e não bastasse os comerciantes ainda expõem seus produtos nas calçadas dificultando ainda mais o deslocamento de pedestres por essas vias de acesso, além dos automóveis estacionados. Então nota-se a falta de fiscalização por parte do poder público para solução deste assunto tão pertinente e atual para o

desenvolvimento de uma sociedade, que envolve qualidade de vida e principalmente a integração social.

6. REFERÊNCIAS

- AMARAL, João J.F., **Como fazer uma pesquisa bibliográfica**, disponível em: <http://200.17.137.109:8081/xiscanoe/courses1/mentoring/tutoring/Como%20fazer%20pesquisa%20bibliografica.pdf>, Acesso em 31/05/2013, às 05:28 h
- ANGNES, Juliane Sachser : **A Efetividade do Estágio Supervisionado Curricular: Um Estudo de Caso com o Curso de Secretaria do Executivo da UNICENTRO Guarapuava/Pr** , disponível em: http://www.fenassec.com.br/pdf/artigos_trab_cientificos_ixsemisec_3lugar.pdf Acesso em: 31/05/2013, às 06:13 h.
- BALULA, Luís (2011), **Planejamento urbano, espaço e criatividade. Estudos de caso: Lisboa, Barcelona, São Paulo**, Cad. Metrop., São Paulo, v. 13, n. 25, pp. 93-122, ja /jun 2011
- BITTENCOURT, Ana Lúcia costa, SOUSA, Sandra Maria Vasconcelos de, MIRANDA, Vânia Marisa Dias de, **Acessibilidade em calçadas: modelo para verificação em projetos básicos de editais de obras e serviços de engenharia pelos Tribunais de Contas**, Departamento de Engenharia Civil, Programa de Pós-graduação, Rio de Janeiro 2008. Disponível em http://www.ecg.tce.rj.gov.br/arquivos/08CEAOP_BITTENCOURTANA.pdf, Acesso em 15/06/2013, as 16:30 h
- BOARETO, Renato, Ministério da Cidades, **Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Mobilidade Urbana**, implementação do decreto Lei nº 5.296/04, para construção da cidade acessível. Brasília ,2004. Disponível em: http://downloads.caixa.gov.br/_arquivos/assitencia_tecnica/acessibilidade/cad-3.pdf Acesso em: 30/11/2013, às 21:31 h.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri, **A Cidade, Repensando a Geografia**, ed. Contexto,1992. Disponível em: <http://www.editoracontexto.com.br/autores/ana-fani-alessandri-carlos/cidade-a.html>, acesso em: 30-11-2013, às 18:25 h
- CORREIA, Roberto Lobato, **O ESPAÇO URBANO: NOTAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS**, Comunicação apresentada à Mesa Redonda “Geografia Urbana: Perspectivas Teórico-Metodológicas”, no 2º Simpósio de Geografia Urbana da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Rio Claro, SP, 21 a 25 de outubro de 1991. GEOSUL No. 15 – Ano VIII – 1º semestre 1993.
- DANTAS, Jonas, **Guia Prático Para Construção de Calçadas**, CREA-BA, 2007. Disponível em: http://www.creaba.org.br/Imagens/FCKimagens/12-2009/Guia_Pratico_web_Construcao_de_Calcadas_CREA.pdf. Acesso em: 04/12/2013, às 15:55 h.
- DAROS, E.J., **O pedestre -13 condições para torná-lo feliz-** Associação Brasileira de Pedestres ABRASPE Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/downloads/OPEDESTREFELIZ.pdf>. Acesso dia 30/05/2013, às 15:25 h.

DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito, **Código de Trânsito Brasileiro**: e legislação complementar em vigor, Ministério das Cidades, Conselho Nacional de Trânsito, Departamento Nacional de Trânsito, Brasília, 2008. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf. Acesso em: 03/12/2013, às 17:17 h.

DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito, **Código de Trânsito Brasileiro**: LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>, Acesso em: 05/10/2013, às 23:17 h

DUARTE, Cristiane Rose e Cohen, Regina, **O Ensino da Arquitetura Inclusiva como Ferramenta para a Melhoria da Qualidade de Vida para Todos**, Disponível em: <http://www.proacesso.fau.ufrj.br/artigos/Metodologia%20de%20Ensino%20Arquitetura%20Inclusiva%20-%20PROJETAR%202003.pdf>, Acesso em: 07/11/2013, às 7:23 h

GAVAZZA, Natásia, **A cidade de Jane Jacobs e o planejamento urbano**: resenhas online, ano 12, maio 2013: disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/12.137/4736> acesso em: 15/10/2013, às 23:40 h

GOLD, Philip Anthony. *Nota técnica: Melhorando as condições de caminhada em calçadas*. Perdizes, 2003. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/57693754/Cartilha-SP-Philip-Anthony-Gold>, acesso em: 02/11/2013, às 15:52 h

IORIS, Lídio, **Juiná: A Rainha da Floresta**. São Paulo, ed. All Print, 2009.

JUÍNA, Prefeitura Municipal de, **Lei Complementar Nº 356/93 Código de Postura**. Disponível em: <http://www.camarajuina.mt.gov.br/arquivos/356.pdf>. Acesso em: 02/12/2013, às 18:11 h.

MELO, Fábio Barbosa, **Proposição de Medidas Favorecedoras à Acessibilidade e Mobilidade de Pedestres em Áreas Urbanas. Estudo de Caso: O Centro de Fortaleza. Mestre / 2005**. Disponível em: http://www.det.ufc.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=134&Itemid=137, Acesso em: 03/11/2013, às 6:18 h

NORMA BRASILEIRA, ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas, ABNT NBR 9050 - **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**, Disponível em: http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_24.pdf, Acesso em: 07/11/2013, às 5:02 h

PASSAFARO, Edison Luís, **Brasil Acessível, Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, Implementação de Políticas Municipais de Acessibilidade**. Disponível em: http://downloads.caixa.gov.br/_arquivos/assitencia_tecnica/acessibilidade/cad-4.pdf. Acesso em 03/11/2013, às 5:15 h

PEREIRA, Ana Carolina Araújo, **ACESSIBILIDADE NA VIA PÚBLICA – CALÇADA**, Arquiteta e Urbanista do Ministério Público do Estado de Minas Gerais, Disponível em: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:pMe89K1YrZ8J:www.mp.go.gov.br/portaWeb/hp/41/docs/acessibilidade_na_via_publica_calcada.doc+acessibilidade+de+pedestres+qualidade+de+vida&cd=3&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br, Acesso em 21/06/2013, às 12:43 h

PEREIRA, Edimilson da Costa, **Acessibilidade: uma questão de inclusão social**. Mato Grosso, 2012. Disponível em: <http://www.mpmt.mp.br/storage/webdisco/2012/08/10/outros/bbcef746cc2977c262ecd14699790895.pdf>. Acesso em :01/12/2013, às 02:14 h.

PIRES, Tereza Cristina Vieira et al/ ELALI, Gleice Azambuja, **“Se Essa Rua Fosse Minha...” A calçada em um sistema sustentável de mobilidade urbana**. 2008. Disponível em: <http://www.usp.br/nutau/CD/171.pdf>, Acesso em: 05/10/2013, às 17:25 h

PLANMOB, **Construindo a Cidade Sustentável**, Caderno de Referência Para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, Ministério da Cidades, 2007. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/21/79121770-A746-45A0-BD32-850391F983B5.pdf. Acesso em: 02/12/2013, às 11:47 h

PRESIDÊNCIA da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos, Decreto nº 87.497, de 18 de Agosto de 1982, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d87497.html. Acesso em: 01/12/2013, às 02:39 h.

PRESIDÊNCIA da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos, DECRETO Nº 5.296 DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 07/11/2013 às 3:44 h

SANTOS, Márcio Achtschin, **Uma Leitura do Campo Jurídico em Bourdieu**, disponível em: http://www.fenord.com.br/revistafenord/revista_topicos/Umaleiturocampojuridicopag86.pdf, Acesso em: 30-11-2013, às 18:18 h

SANTOS, Milton (1991), **Metamorfose do Espaço Habitado**. Ed. Hucitec, São Paulo, 1991.

SASSAKI, Romeu Kazumi, **Conceito de Acessibilidade**, disponível em: <http://www.escoladegente.org.br/noticiaDestaque.php?id=459>, Acesso em: 4/02/2011, às 16:31h

SERPA, Angelo, **O espaço Público na cidade contemporânea**. Ed. Contexto, São Paulo, 2007

SILVA, Márcio Rodrigues, **Pensamento Geográfico e Geografia Urbana: Algumas Considerações**, Geogabinete on-line, revista eletrônica do curso de geografia do

campus avançado de Jataí-GO, dezembro, 2003, Disponível em:
<http://geografia.jatai.ufg.br/pages/27533>, Acesso em: 03/11/2013, às 4:41h

VAZ, Nelson Popini, **Espaços públicos urbanos, disponível em:**
<http://soniaa.arq.prof.ufsc.br/arq5605/Espacospublicos.html>, Acesso em: 03/11/2013
às 4:12 h.

VESENTINI, José William, **Brasil Sociedade e Espaço**. 7ª edição, Ed. Ática São Paulo, 1999.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIO

- 1) Você acha que as calçadas de Juína estão construídas de acordo com as normas estabelecidas por lei?**
- 2) Como você analisa as questões de acessibilidade em nossa cidade?**
- 3) Na sua opinião, estão sendo realizadas as fiscalizações para solucionar esse problema?**