



DIEGO ALMADA MENDES

**ACESSIBILIDADE URBANA E CIDADANIA NA CIDADE DE GUIA
LOPES DA LAGUNA-MS**

JARDIM - MS

2015

DIEGO ALMADA MENDES

**ACESSIBILIDADE URBANA E CIDADANIA NA CIDADE DE GUIA
LOPES DA LAGUNA-MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Coordenação de Curso de Geografia da Universidade
Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de
Jardim MS como pré-requisito para obtenção de Grau de
Licenciatura em Geografia, sob orientação da Prof.^a Dra.
Ana Maria Soares de Oliveira.

JARDIM / MS

2015

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pelo Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação
UEMS – Jardim

MENDES, D. A.

Acessibilidade Urbana e Cidadania na cidade de Guia Lopes da Laguna-MS (2015)
/ Diego Almada Mendes – Jardim [s.n], 2015.
68 f.

TCC (Graduação) – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul.

Orientadora: Prof.^a Dra. Ana Maria Soares de Oliveira

1. Espaço urbano 2. Acessibilidade 3. Cidadania 4. Guia Lopes da Laguna.

É concedida à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul a permissão para publicação e reprodução de cópias deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) somente para propósitos acadêmicos e científicos, resguardando-se a autoria do trabalho.

Diego Almada Mendes

Diego Almada Mendes

**ACESSIBILIDADE URBANA E CIDADANIA NA CIDADE DE GUIA
LOPES DA LAGUNA-MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Coordenação de Curso de Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Jardim – MS como pré – requisito para obtenção de Grau de Licenciatura em Geografia.

Aprovado em: ____ de _____ de ____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr .André dos Santos Baldraia Souza - UFMS

Prof. Igor Ronyel Paredes Gomes - **UEMS**

Prof.^a Dra. Ana Maria Soares de Oliveira - UEMS

DEDICATÓRIA

“Dedico este trabalho primeiramente a Deus, o autor da minha vida, e a toda minha família, meu Pai José Carlos Barbosa Mendes, minha Mãe Regina Almada, Meu irmão Daniel Almada Mendes, minha amada esposa Thaismila Ferreira Colina e a meu filho Pedro Lucas Ferreira Mendes.”

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus, Senhor de todas as coisas, por sua infinita misericórdia e pelo dom da vida.

Agradeço a todos os professores que deram o suporte suficiente no decorrer do curso, para que assim, eu pudesse realizar esse trabalho, propondo e desenvolvendo discussões pertinentes.

Em especial agradeço a minha orientadora, Dr. Ana Maria Soares de Oliveira, que não mediu esforços para me ajudar.

Agradeço a Prefeitura Municipal de Guia Lopes da Laguna que me atendeu da melhor forma possível, fornecendo-me os dados necessários.

Agradeço a minha esposa Thaismila Ferreira que eu tanto amo, por lutar diariamente a meu lado. Também a meu pai José Carlos Barbosa Mendes, a minha mãe Regina Almada, a meu irmão Daniel Almada Mendes que sempre me apoiam em todas as situações e ao meu filho que é quem me dá motivos para lutar sempre, pois é por ele que almejo um futuro melhor.

Agradeço a todos os funcionários da UEMS - Jardim e a gerência representada na pessoa do Prof. Dr. Sidney Kuerten, por proporcionar um ambiente agradável, onde pude usufruir de uma estrutura de qualidade.

E por fim agradeço a todos os amigos que ao decorrer destes quatro anos sempre me deram apoio e torceram pela minha vitória.

“A interação entre as diferentes forças e interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas forma complexa rede na qual estão em foco não só o indivíduo, mas todo o sistema político e econômico, o estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é esta rede que vai influenciar diretamente a forma de ocupação do território e na organização do fluxo de mobilidade.” (Vasconcellos, 2012, p. 9)

ACESSIBILIDADE URBANA E CIDADANIA NA CIDADE DE GUIA LOPES DA LAGUNA-MS

RESUMO

Este trabalho busca analisar a acessibilidade na cidade de Guia Lopes da Laguna MS, com ênfase nas vias públicas, calçadas, prédios públicos e estabelecimentos comerciais. Na busca de atingir esses objetivos foram delimitados alguns pontos da cidade de Guia Lopes da Laguna, dentre eles estão a rodovia Br. 060, conhecida também como Avenida Santa Terezinha, a Rua Macias Barbosa, a Rua Presidente Vargas e por fim o centro da cidade. O alto fluxo de usuários a procura de serviços ofertados por tais áreas reforça a escolha destes espaços. Esta pesquisa justifica-se, pela necessidade de trazer à tona um assunto que é de fundamental importância para a construção de uma sociedade mais justa e igualitária, onde todos possam usufruir do seu direito de ir e vir que é previsto na Constituição Brasileira, perpassando assim pelo aspecto da cidadania. Para a realização do trabalho nos pautamos em pesquisa bibliográfica, observação de campo e realização de entrevistas junto aos moradores e representantes do poder público local e de estabelecimentos.

Palavras chave: Espaço urbano. Acessibilidade. Cidadania. Guia Lopes da Laguna.

URBAN ACCESSIBILITY AND CITIZENSHIP IN THE GUIA LOPES DA LAGUNA CITY

ABSTRACT

This work seeks to analyze the accessibility in the town of Guia Lopes da Laguna-MS, with an emphasis on public roads, sidewalks, public buildings and shops. In seeking to achieve these objectives were defined some points of the Guia Lopes da Laguna City , among them are the highway Br . 060 , also known as Santa Terezinha Avenue, Macias Barbosa Street, Presidente Vargas Street and finally the city center . The high flow of users demand for services offered by these areas reinforces the choice of these spaces . This research is justified by the need to bring up an issue that is fundamental to building a more just and equal society where everyone can enjoy their right to come and go which is provided in the Brazilian Constitution, passing well the aspect of citizenship. To carry out the work we base ourselves in literature, field observations and interviews with residents and representatives of local government and institutions.

Keywords: Urban space. Accessibility. Citizenship. Guia Lopes da Laguna.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Delimitação da Área de Estudo	43
Figura 2. Alunos adentrando ao ônibus escolar.....	44
Figura 3. Aluno cadeirante retornando à sua casa.....	45
Figura 4. Alunos atravessando a rodovia	45
Figura 5. Vista parcial da Rodovia- BR-060 (Av. Santa Terezinha).....	46
Figura 6. Alunos atravessando a BR-060	46
Figura 7. Disputa pela rotatória da BR-060.....	47
Figura 8. Pedestre atravessando a rodovia.....	47
Figura 9. Vidraçaria na Rua Macias Barbosa	48
Figura 10. Mau uso das calçadas na rua Macias Barbosa	49
Figura 11. Apropriação indevida do espaço público	50
Figura 12. Disputa pela via.....	51
Figura 13. Depósito irregular de lixo	51
Figura 14. Depósito irregular de entulho.....	52
Figura 15. Acúmulo de água pluvial nos buracos da via.....	52
Figura 16. Visão parcial da rua Macias Barbosa após uma chuva	53
Figura 17. Acúmulo de sedimentos na pista.....	53
Figura 18. Desnível das calçadas.....	54
Figura 19. Valeta para escoamento pluvial	55
Figura 20. Valeta para escoamento	55
Figura 21. Acúmulo de água na rua Presidente Vargas.....	56
Figura 22. Plantas que se tornam barreiras nas calçadas.....	57
Figura 23. Rampa com acesso a calçadas irregulares.....	57
Figura 24. Rampa em local inapropriado	58
Figura 25. Praça central de Guia Lopes da Laguna	58
Figura 26. Estacionamento da praça central.....	59
Figura 27. Pedestres e ciclistas em meio ao trânsito	59
Figura 28. Crianças saindo da escola	60
Figura 29. Condutor na faixa.....	60
Figura 30. Sem calçadas, as crianças utilizam as vias.....	61
Figura 31. Banco do Brasil e Correios	62
Figura 32. Escola Estadual Alziro Lopes	63
Figura 33. Escola Municipal Basílio Barbosa	63
Figura 34. Secretaria Municipal de Saúde e Secretaria Municipal de Educação	64

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	22
CAPÍTULO 1 – UMA BREVE REFLEXÃO ACERCA DO USO DO ESPAÇO URBANO NA PERSPECTIVA DA CIDADANIA E DA ACESSIBILIDADE.....	26
1.1 Uma Breve Reflexão Acerca da Acessibilidade Urbana	30
CAPÍTULO 2 – AS LEIS QUE REGEM A QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE URBANA	33
CAPITULO 3 – A ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO DE GUIA LOPES DA LAGUNA: UM ESTUDO DE CASO	39
3.1 – A acessibilidade urbana de Guia Lopes da Laguna sob o Olhar do Pesquisador ...	43
3.1.1 – Rodovia BR. 060 (Avenida Santa Terezinha)	44
3.1.2 Rua Macias Barbosa.....	48
3.1.3 Rua Presidente Vargas.....	54
3.1.4 Centro de Guia Lopes da Laguna	56
3.2 Prédios públicos e privados	61
3.3 Uma Análise do Posicionamento dos Entrevistados Acerca da Acessibilidade Urbana de Guia Lopes da Laguna MS	64
3.3.1 Cidadão sem deficiência	65
3.3.2 Cidadão com mobilidade reduzida	66
3.3.3 Cidadão com deficiência	66
3.3.4 Representantes da empresa privada.....	67
3.3.5 Representantes do poder público	68
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	70
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	72
ANEXO I.....	73
ANEXO II	74
ANEXO III.....	75
ANEXO IV.....	76
ANEXO V	77
ANEXO VI.....	78

INTRODUÇÃO

Muito se discute, atualmente, sobre acessibilidade. O assunto está presente no cotidiano das pessoas, inclusive nos meios de comunicação aos quais temos acesso. Seja na televisão, rádio ou internet, a mensagem veiculada é que todos têm o direito de ir e vir.

Todavia nos questionamos se as pessoas com limitações, temporárias ou definitivas, se locomovem devidamente no espaço urbano?

A questão que se coloca é de que se trata de um espaço no qual mesmo as pessoas sem limitações físicas transitam com dificuldade, devido aos obstáculos impostos pela má organização do espaço urbano. Assim, o presente trabalho visa discutir a questão da acessibilidade no espaço urbano do município de Guia Lopes da Laguna, Mato Grosso do Sul.

Entende-se que para a realização desse estudo faz-se necessário uma discussão acerca do conceito de espaço, naturalmente evidenciando a formação da cidade em questão.

Para se entender e definir o espaço é importante observar que este é, na verdade, a junção de vários elementos ou objetos, como aborda Santos:

O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais, e objetos sociais, e de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento, as formas, pois, têm um papel na realização social. (1997, p. 26-27).

Sendo um conjunto indissociável, esses objetos materiais, sociais e naturais interagem à medida que se movimentam e, como cita o autor, o conteúdo da sociedade não é independente da forma, ou seja, dos objetos geográficos, mas, sim, estão em um mesmo patamar, onde cada objeto geográfico expressa uma fração do conteúdo (da sociedade).

Desse modo, entende-se que se encontram diferentes objetos geográficos em um recorte espacial, também se pode obter diferentes conteúdos, ou seja, frações da sociedade completamente distintas, que estão em constante relação, constituindo assim, uma sociedade fragmentada em porções, que a conduz a constantes conflitos econômicos e ideológicos.

Essa conflitualidade permanente na sociedade e seu espaço decorrente de necessidades e de relações também distintas conduzem ao uso e ocupação do espaço urbano de modo

também diferenciado. Assim, no processo de produção e reprodução do espaço pela sociedade são criadas necessidades distintas, que por muitas vezes se contrapõem e disputam determinado espaço.

Tendo em vista essa interação é possível perceber, dentro da definição e através dos objetos que constituem o espaço, as diferenças e desigualdades que permeiam sua constituição e produção e, assim, há diferentes espacialidades dentro de um mesmo espaço, decorrentes da forma de apropriação, do uso e sentido que cada indivíduo ou grupo social dar ao espaço.

Segundo Carlos:

A vantagem do conceito de espacialidade é que ultrapassa uma certa rigidez associada ao espaço-geométrico ou ao espaço-palco das práticas sociais, permitindo dar conta das diferenças como os vários grupos usam e se apropriam do espaço. Existe um espaço palco ou contentor, mas várias espacialidades resultantes da produção e apropriação daquele mesmo espaço, o que significa dar-lhe novas formas e imbuí-lo de sentidos associados ao seu uso por cada indivíduo ou grupo. (2003, p 100).

Assim, a possibilidade de se olhar o espaço sob a perspectiva de frações, que se constitui em vários objetos, é que nos permite tratar das diferenças de utilização e apropriação do espaço, pois nele podemos encontrar várias áreas, nas quais se situam pessoas diferentes, com emoções, objetivos, capacidades, condições financeiras e interesses completamente distintos, materializando assim usos diferentes do espaço urbano.

Segundo Corrêa:

[...] o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade [...]. (1995, p.07)

Partindo desses pressupostos entendemos que o espaço urbano também é um reflexo da sociedade capitalista e, portanto, dividida em classes, na qual algumas áreas e cidadãos são de várias formas excluídos, ficando a mercê de condições impróprias, tendo que se relacionar, muitas vezes, com um ambiente que é insuficiente às suas necessidades, não podendo exercer o simples direito de gozar dos benefícios que são concedidos e produzidos para um grupo “seleto” da população, no processo de construção do espaço urbano.

Nesse sentido há que se destacar que:

A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, realocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. É preciso considerar, entretanto que, a cada transformação do espaço urbano, este se mantém simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, ainda que as formas espaciais e suas funções tenham mudado. A desigualdade sócio espacial também não desaparece [...]. (CORRÊA, 1995, p.11)

Mediante o exposto, entendemos que o espaço urbano é produzido por diversos grupos sociais que moldam esse espaço em prol dos seus interesses, concretizando assim a desigualdade espacial citada pelo autor acima.

Corrêa ainda afirma que, “[...] o equilíbrio social e da organização espacial não passa de um discurso tecnocrático, impregnado de ideologia.” Pode se notar que os agentes sociais que mais interferem na produção do espaço urbano, utilizam práticas que levam a uma constante organização espacial, a fim de atender interesses particulares ou individuais. Desse modo se afastam cada vez mais dos anseios coletivos e do bem-estar social. Tais grupos produzem a densificação do uso do solo de determinadas áreas, através de seus interesses especulativos, promovendo assim, o abandono e a deterioração de outros locais, ocasionando uma transferência desigual da infraestrutura, por exemplo.

Segundo Carlos:

O espaço urbano como produto social, em constante processo de reprodução, nos obriga a pensar a ação humana enquanto obra continuada, ação reprodutora que se refere aos usos do espaço onde tempos se sucedem e se justapõe montando um mosaico que lhe dá forma e impõe característica a cada momento. (2007, p.56).

Diante dessa análise, pode-se concluir que se trata de um ambiente que sofre transformações e recebe informações a todo instante, sob constante influência da ação humana. Ação essa que reproduz vários usos do espaço.

Quando se pensa em uma cidade, ou como a mesma é constituída, várias ideias, figuras e pensamentos surgem na mente, pois a área urbana é formada pelas ruas, bairros, prédios, casas, indústrias, comércios e pela população. Os fixos e fluxos aos quais Milton Santos se refere em suas obras.

Espaço urbano como cita o autor, se caracteriza como sendo um produto social, o qual nos remete a uma questão. Será que este produto social está sendo formado por indivíduos ou empresas que almejam produzir um ambiente igualitário? Esta questão nos remete a pensar na importância de investigar o espaço urbano de Guia Lopes da Laguna, sob a perspectiva da acessibilidade urbana, especialmente dos cidadãos com limitações físicas e sociais de acesso aos espaços e serviços oferecidos na cidade.

Para a concretização desse estudo foram realizadas algumas etapas. A princípio, foi efetuada uma discussão acerca do conceito de espaço, de espaço urbano e acessibilidade urbana, compondo assim o capítulo I.

Levando em consideração a questão da acessibilidade urbana do ponto de vista da legislação, da fiscalização, da conscientização dos cidadãos urbanos e das condições de acesso aos espaços públicos e privados da cidade de Guia Lopes da Laguna, no capítulo II foi efetuado o levantamento e análise da legislação vigente, acerca da acessibilidade.

Após o levantamento bibliográfico acerca da temática em questão, foram realizadas entrevistas com a população local com o intuito de colher dados e informações quanto às dificuldades encontradas pelos cidadãos lagunenses ao utilizar o espaço urbano em seu cotidiano.

Fez-se necessário também entrevistar representantes do poder público e de estabelecimentos comerciais, para assim verificar a atuação e o envolvimento desses setores quanto à questão da acessibilidade urbana em Guia Lopes da Laguna. Ato este que mostra se os anseios da população lagunense estão alinhados com as ações desses setores, que por sua vez, efetuam ações que influenciam diretamente na construção e modificação do espaço.

Além das entrevistas foram efetuadas várias inserções a campo para observar e mapear locais da cidade de Guia Lopes da Laguna, os quais apresentam problemas relacionados a questão da acessibilidade, com destaque para as vias, calçadas, prédios públicos e estabelecimentos comerciais e, assim poder chegar aos objetivos propostos inicialmente para este trabalho.

CAPÍTULO 1 – UMA BREVE REFLEXÃO ACERCA DO USO DO ESPAÇO URBANO NA PERSPECTIVA DA CIDADANIA E DA ACESSIBILIDADE

As pessoas que residem na cidade pouco conhecem, ou na maioria dos casos não têm nenhuma noção de quais espaços a constituem. Isto tem implicações sérias, pois impede o cidadão de estar atento para as características e mudanças que ocorrem no ambiente que ele habita. A conscientização do sujeito social que habita seu espaço, exercendo sua cidadania e cumprindo com seus deveres, faz com que o mesmo se beneficie cada vez mais de seus direitos estabelecidos pela Constituição Brasileira.

A cidade por sua vez se constitui a partir de um conjunto de apropriações e usos que denotam valores diferentes. Estas apropriações e usos refletem também os diferentes interesses e classes sociais que habitam a cidade.

A cidade, assim analisada, é um conjunto de apropriações e usos que a valoram diferentemente. As combinações dinâmicas produzidas assumem tanto valores de uso quanto valores de troca que irão se relacionar dialeticamente entre si. Isso nos impõe o entendimento de que a cidade não é a simples materialização de um conjunto de usos do solo justapostos. (WHITACKER, 2010, p. 134)

Apesar de a cidade ser constituída com este conjunto de apropriações e usos diferenciados, deve-se levar em conta que ela não é uma simples materialização dos mesmos, pois, existem outros valores que permeiam este espaço, estabelecendo relações entre si. Dessa forma pode-se dizer que a cidade é formada a partir da junção de diferentes espaços, repletos de características e peculiaridades locais. Produzindo assim a sua própria organização espacial.

A organização do espaço urbano por sua vez se constitui importante mecanismo para a reprodução social, haja vista a necessidade da sociedade em continuar se reproduzindo por meio do trabalho, das suas obras e da utilização dos serviços que são oferecidos.

Para Corrêa:

A organização espacial é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo. No capitalismo, este trabalho realiza-se sob o comando do capital, quer dizer, dos diferentes proprietários dos diversos tipos de capital. Também é realizada através da ação do estado capitalista. Isto quer dizer que o capital e seu estado são os agentes da organização do espaço. (CORRÊA, 2000, p. 60-61)

Assim, é possível afirmar que o processo de constituição e produção do espaço é carregado de história, expressando as técnicas utilizadas pelo homem ao longo do tempo. Esta dinâmica no contexto do sistema capitalista de produção é regida pelo capital e pelo estado capitalista. Neste cenário estes agentes de organização do espaço poderão assim moldar o mesmo a fim de atender seus próprios interesses, havendo assim conflitos entre as diferentes materializações do espaço.

Nesse contexto se destacam duas diferentes materializações do espaço no âmbito da cidade: O espaço público e espaço privado.

Essas duas personificações do espaço total da cidade se contrapõem, e formam um grande palco, onde as disputas e conflitos ocorrem, em busca da utilização e formação do mesmo.

Na visão de Puime (2014), os espaços que se caracterizam como sendo públicos são lugares que estão sob administração do governo, e fazem parte do patrimônio de toda a população estando assim disponível a todos os cidadãos que desejarem utilizá-los. São exemplos desses espaços públicos: as ruas, as praças, parques, as avenidas, prédios de serviços nas áreas da saúde, educação, bancos e assistência social, entre outros.

O espaço público é aquele de uso comum e posse de todos. Nestes locais desenvolvemos atividades coletivas, como o convívio de diversos grupos que chamamos de sociedade urbana. Existem (pelo menos) dois tipos de espaços públicos: os espaços públicos livres (em que é pleno o direito de ir e vir) definidos de circulação (ruas e avenidas) espaços de lazer e conservação (praças, praias e parques). Ainda, existem os espaços públicos com restrição ao acesso e à circulação, nestes a presença é controlada e restrita a determinadas pessoas, como os edifícios públicos (Prefeituras, Fóruns, residências oficiais de governantes), instituições de ensino, hospitais, entre outros. (PUIME, 2014)¹

É importante ressaltar que os gestores dos espaços considerados públicos, estão incumbidos de proporcionar a população alguns benefícios, tais como a questão da acessibilidade no caso das ruas, avenidas, o lazer na utilização das praças e parques; visando também o incentivo a prática de exercícios físicos através das caminhadas realizadas nesses locais, bem como o acesso aos prédios onde são prestados serviços como os hospitais, escolas entre outros.

¹ Site: <http://emiliopuime.jusbrasil.com.br/artigos/112339069/diferencas-entre-espaco-publico-privado-e-acessivel-ao-publico>.

Além do que os espaços públicos contidos no espaço urbano, como já foi dito, devem atender a todos, ou seja, estar preparados e adaptados para abrigar os cidadãos, de maneira satisfatória, respeitando a pluralidade social e física dos mesmos.

A manutenção dos espaços públicos é responsabilidade do governo. Assim, cabe as prefeituras a manutenção das praças, dos jardins, das ruas e etc. Há que se destacar ainda que quem ajuda a cuidar e preservar esses locais é a própria população, que por sua vez com a devida conscientização busca cobrar as melhorias necessárias a tais locais públicos.

Dessa maneira a população tem uma importante tarefa, ou seja, se torna responsável por buscar as transformações necessárias do espaço para que melhor atenda os usuários, de modo a usufruir de seus direitos no exercício da cidadania.

No entanto, grande parte da população nos dias atuais age de forma omissa buscando na maioria das vezes interesses individuais que deixam de lado um pensamento de coletividade e a busca por um bem comum a todos.

De acordo com a Lei Nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, a atitude de destruir ou deteriorar os espaços públicos é crime, sendo que o indivíduo possivelmente acaba sendo preso. Mas o que ocorre com as pessoas que deformam o espaço público em detrimento de seus próprios interesses? Delimitando e até mesmo em vários casos eliminando completamente a liberdade de se deslocar no espaço.

O que se pode notar nesse caso é a falta de compromisso com a lei que rege a todos, negligenciando assim uma situação onde uma minoria que deveria ser respeitada. A população fica a mercê de condições totalmente inapropriadas, impossibilitando assim sua circulação no espaço público urbano.

Neste cenário o cidadão tem o direito de cobrar dos gestores do espaço urbano as regulamentações legais, de modo a atender suas necessidades, garantir as transformações necessárias no espaço, preservar seus direitos, suprimindo assim não só suas necessidades individuais, mas estende-las a todos os integrantes da sociedade, constituindo e fortalecendo a igualdade. A cidade não pode ser caracterizada somente como um lugar de carga e descarga de mercadorias. Esta posição deve estar amadurecida em todos os cidadãos, pois a falta de acessibilidade atinge a todos, e por isso a busca por acessibilidade deve assim fazer parte da rotina e da vida dos mesmos.

Já os espaços considerados privados, ainda na visão de Puime, são aqueles que pertencem a uma pessoa ou empresa.

Os espaços privados são de propriedade privada (pessoas ou empresas), ou seja, casas, lojas comerciais, escolas particulares, Shopping Centers. Os responsáveis pela manutenção e preservação locais são os proprietários. Os locais acessíveis ao público (que são locais privados), ou seja, em que é facultado às pessoas, o acesso mediante o preenchimento de certas condições, tais como, pagamento de ingresso e/ou despesas pela utilização do local e/ou serviços. Assim, não se confunde lugar público com espaço acessível ao público (ou aberto ao público). Exemplificando, os shopping centers e bancos são estabelecimentos comerciais privados, acessíveis ao público em determinado horário. (PUIME, 2014)²

Em sua grande maioria os espaços privados ou particulares estão sob administração de seus proprietários, que por sua vez fazem a manutenção e os investimentos necessários para a sua preservação e valorização.

Como se pode perceber há alguns contrapontos entre espaços públicos e espaços privados. No que se refere a apropriação e controle dessas áreas, a administração é diferente. No entanto, se falarmos da utilização de tais espaços pela população, pode-se verificar que em alguns casos os locais considerados privados possuem a dinâmica de um local público, recebendo assim a todos. Devendo estar adequado inclusive para receber cidadãos com deficiências, especialmente aqueles com deficiência física ou mobilidade reduzida, exigindo assim condições diferenciadas, pois mesmo sendo um local privado deve fornecer estrutura, possibilitando assim a locomoção de todos.

Pode-se notar que no espaço privado, sobretudo nas instituições financeiras ha uma estrutura maior em se tratando de acessibilidade, mas qual será o interesse por trás de tal investimento? Sabe-se que estas empresas também estão sujeitas a adequarem suas estruturas para que possam atender a todos, conforme estabelecido nas leis vigentes. Todavia é importante destacar o interesse econômico que permeia suas ações, ou seja, quanto mais pessoas essas empresas atenderem mais lucro poderão obter. Mas para que isso possa acontecer é necessário que se tenha acesso a tais serviços, o qual só é possível com uma estrutura que contemple a acessibilidade.

Analisando ambos os espaços, publico e privado, em relação a acessibilidade, percebe-se que o espaço público gerenciado pelo governo, o qual administra todo o dinheiro arrecadado com os impostos, deveria possuir um cunho social de modo a atender a todos os cidadãos de forma igualitária, todavia não o faz.

O espaço privado por sua vez trata a acessibilidade como investimento, ou seja, investir em acessibilidade significa investir na manutenção da clientela ou na atração de nova

² Site ; <http://emiliopuime.jusbrasil.com.br/artigos/112339069/diferencas-entre-espaco-publico-privado-e-acessivel-ao-publico>.

e, portanto em ganhos financeiros e não com preocupação de cunho social. Somam-se a isto muitas vezes a necessidade de abster-se de algum tipo de multa por não se adequar as leis vigentes.

Mediante tal cenário tem-se a materialização da desigualdade no que se refere a mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. Mas o que seria uma cidade acessível, ou acessibilidade urbana?

1.1 Uma Breve Reflexão Acerca da Acessibilidade Urbana

O conceito de acessibilidade é registrado na Legislação Brasileira como a 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 com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2004)³.

O primeiro item que se apresenta nesse conceito diz respeito a fornecer ao usuário a condição para utilização do espaço urbano com segurança, estabelecendo o mínimo de qualidade, levando-o a condição de quem está livre de perigos ou incertezas acerca de sua locomoção, para que possa se sentir assegurado de danos ou problemas eventuais.

Assegurar ao cidadão o direito à autonomia significa que seja esta total ou assistida, sendo a mesma fundamental para desenvolvimento e a inclusão de qualquer cidadão. Para que ela exista, é necessário que o ambiente seja apto a atender as necessidades de todos, possibilitando que todos possam realizar suas atividades individuais. A ausência desta autonomia atinge diretamente a autoestima e pode dificultar a vida social, profissional, familiar, dentre outras.

A questão da falta de acessibilidade no espaço urbano não afeta somente as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, todos que habitam a cidade estão sujeitos, de acordo com as condições impostas pelo meio, a sofrer com esse problema, que eventualmente pode dificultar a locomoção dos cidadãos que vivem e se locomovem no espaço urbano da cidade.

³ Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS>

Imaginemos a seguinte situação: uma mãe empurrando um carrinho de bebê precisa pagar suas contas no centro da cidade, onde se concentram normalmente as instituições financeiras e serviços. Para conseguir chegar ao seu destino ela necessitará de calçadas livres de obstáculos, apropriadas para transitar e também de rampas, que possibilitam o acesso às mesmas. Para atravessar a via essa mãe necessitará de faixa de pedestres, para que assim possa realizar seu trajeto em segurança.

Entende-se que as calçadas, assim como as rampas, as faixa de pedestres, as sinalizações de trânsito, semáforos, etc., são essenciais para o deslocamento da população no espaço urbano e, portanto para a sua acessibilidade a todos os locais e serviços públicos e privados oferecidos no âmbito desse espaço. Porém, basta que se olhe ao redor para verificar que essas ferramentas praticamente inexistem no espaço urbano, objeto desse estudo.

Constantemente, é possível visualizar cadeirantes, mães com carrinho de bebê, ciclistas e até mesmo pedestres se aventurando em meio ao trânsito de veículos, onde os motoristas não estão preocupados com a segurança dos mesmos.

Há que se destacar que a ausência de acessibilidade urbana deve-se a falta de vontade política por parte dos administradores e fiscalizadores do espaço, ou seja, do pouco interesse dos gestores dos espaços públicos e privados em cumprir a legislação. Todavia, faz-se necessário lembrar que o cidadão também precisa ser conhecedor da legislação, de seus deveres e direitos e, portanto ter conscientização acerca da importância de reivindicar, de garantir para terceiros e de ter garantida a sua acessibilidade.

Um exemplo disso são os motoristas que param na faixa de pedestres, que estacionam em locais destinados a deficientes físicos e idosos. Desse modo, não estão apenas dificultando o acesso dessas pessoas, mas também, ferindo o direito de ir e vir, previsto no Art. 5º da Constituição Federal Brasileira.

Assim, percebe-se que além das barreiras impostas pelo meio ambiente, caracterizando em obstáculos arquitetônicos, oriundos da má projeção do espaço urbano em detrimento dos direitos à acessibilidade, existe também a barreira atitudinal, que diz respeito à atitude dos demais em relação às pessoas com limitações para locomoção, principalmente em se tratando de pessoas com deficiência física.

A legislação brasileira merece destaque no que tange à acessibilidade. Porém há uma enorme distância entre o que está no papel, configurado em forma de lei, e o que é posto em

prática pelo poder público e pela própria sociedade. A sociedade precisa ser conhecedora e respeitadora da legislação para saber reivindicar das autoridades melhorias de acesso.

Muito se ouve falar em sociedade inclusiva, porém o acesso é um dos principais requisitos para obtê-la. Não é possível falar em sociedade inclusiva sem acessibilidade, pois não há como uma existir sem a outra. Mas para ser inclusiva é preciso que a sociedade respeite as necessidades de cada um de seus cidadãos.

CAPÍTULO 2 – AS LEIS QUE REGEM A QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE URBANA

Antes de qualquer discussão efetuada neste capítulo acerca da acessibilidade, faz-se importante destacar nossa compreensão acerca dos termos acessibilidade e mobilidade. Aqui a acessibilidade está associada às condições materiais oferecidas pelo poder público e pelo setor privado aos cidadãos para sua locomoção no espaço urbano, de modo a possibilitar o acesso aos espaços públicos e privados, vias e serviços diversos. A mobilidade está mais associada à capacidade de locomoção dos cidadãos, às condições físicas do sujeito para se locomover no espaço urbano.

Como já foi dito anteriormente, não são somente as pessoas com deficiência física que sofrem com a falta de acessibilidade. Todavia, é importante ressaltar que são estas as que mais possuem dificuldades para se locomover no espaço urbano. Apesar de haver leis estabelecendo os direitos dos cidadãos portadores de deficiências nem sempre são aplicadas, ou seja, colocadas em prática.

A Constituição da República Federativa do Brasil, por meio da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, normatiza e estabelece critérios básicos para a melhoria da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida. Assim, a referida lei dispõe no capítulo primeiro, das disposições gerais, o seguinte:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

Neste capítulo, os artigos estabelecem de maneira muito clara que possuem o objetivo de abolir qualquer obstáculo que possa impedir o trânsito de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Rompendo assim as barreiras que impedem o usufruto da autonomia, por tais cidadãos.

Já o Art. 2º faz menção aos elementos da urbanização, e regulamenta a maneira correta de organização e produção do espaço urbano.

II – barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III – pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV – elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V – mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI – ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

A partir dos direitos conferidos neste segundo capítulo, compreende-se que o cidadão sem deficiência também é impedido de fazer uso do espaço urbano de forma autônoma, não por possuir limitações, mas por se encontrar em um ambiente que não oferece os elementos previstos na lei e que deveriam contemplar as necessidades de todos os cidadãos.

Os capítulos terceiro e quarto da referida lei, tratam respectivamente do desenho e da localização do mobiliário urbano, e da acessibilidade nos edifícios públicos ou de uso coletivo. Nesse sentido cabe destacar o Art. 10º da referida lei, o qual estabelece que: “Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam que eles sejam utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Dessa forma, os elementos urbanos não devem ser somente adequados fisicamente para atender os usuários como um todo, mas também é imprescindível que sejam devidamente localizados. No decorrer deste trabalho (capítulo três) se apresentará de forma perceptível esse

tipo de negligência em Guia Lopes da Laguna, haja vista a existência, por exemplo, de prédios que estão inacessíveis a uma parte da população, por não dispor de elementos essenciais a acessibilidade.

Há que se destacar ainda o Art 11º, Lei nº 10.098, que por sua vez ressalta a igualdade de deveres dos edifícios públicos e privados, quanto a tornarem-se acessíveis às pessoas portadoras de deficiências físicas:

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser observados, pelo menos, os seguintes requisitos de acessibilidade:

I – nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção permanente;

II – pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

III – pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e

IV – os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Além do direito a acessibilidade nas vias urbanas através de sinais de trânsito, vagas específicas, proporcionando conforto e comodidade ao cidadão, os edifícios públicos e de uso coletivo devem estar bem estruturados e adaptados, atendendo a todos de forma igualitária. Bem como reservando vagas específicas em lugares estratégicos, facilitando assim a utilização do usuário deficiente, sendo as mesmas bem sinalizadas, afim de que não sejam utilizadas por terceiros.

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

O quinto capítulo da Lei nº 10.098 estabelece que essas regulamentações devam estar presentes também nos edifícios privados, conforme os artigos 13º e 15º a seguir.

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I – percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II – percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III – cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 14. Os edifícios a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso, à exceção das habitações unifamiliares, e que não estejam obrigados à instalação de elevador, deverão dispor de especificações técnicas e de projeto que facilitem a instalação de um elevador adaptado, devendo os demais elementos de uso comum destes edifícios atender aos requisitos de acessibilidade.

Art. 15. Caberá ao órgão federal responsável pela coordenação da política habitacional regulamentar a reserva de um percentual mínimo do total das habitações, conforme a característica da população local, para o atendimento da demanda de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Diante de todas essas regulamentações e direitos destinados às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, percebe-se que há amparo legal. Mas que infelizmente não é contemplado de forma plena no espaço urbano.

Os Art. 23 e 24 desta lei deixam claro de quem é a responsabilidade por essas mudanças no espaço urbano. Não só pela implantação dos elementos que possibilitam a acessibilidade urbana, mas também pela educação e conscientização da população.

Art. 23. A Administração Pública Federal direta e indireta destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração ou uso.

Parágrafo único. A implementação das adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas referidas no caput deste artigo deverá ser iniciada a partir do primeiro ano de vigência desta Lei.

Art. 24. O Poder Público promoverá campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Todavia, faz-se importante frisar que apesar de estas normativas estarem garantidas através das leis, elas não têm sido contempladas na realidade pelo cidadão na maioria das cidades brasileiras, inclusive na cidade em questão. De maneira geral há omissão por parte da esfera pública em todas as suas instâncias, tanto do ponto de vista de fazer as devidas regulamentações no espaço, como no que se refere à conscientização e fiscalização, que

evitaria assim construções e depósitos irregularidades no espaço público, os quais cotidianamente dificultam a acessibilidade da população urbana.

Nesse sentido, cabe destacar que dentro dessa questão da acessibilidade, insere-se também a regulamentação e construção das calçadas, tendo em vista que as mesmas se constituem de fundamental importância para os pedestres se deslocarem no âmbito das cidades. Mas afinal, quem é responsável por construir as calçadas?

As normativas a respeito da construção das calçadas estão sob a jurisdição de leis municipais, as quais estabelecem diretrizes a partir das particularidades ou características locais de cada município. No caso de Guia Lopes da Laguna a lei nº 1.013/2010, de 10 de maio de 2010 esclarece de quem é o dever de se construir as calçadas. No artigo primeiro aborda que:

Art. 1º. Os proprietários dos imóveis que tenham frente para logradouros públicos pavimentados e que se situam na Vila Mutirão e Vila Cohab do município de Guia Lopes da Laguna - MS serão responsáveis pela execução de calçamento em frente destes, conforme critérios e normas estabelecidos em Regulamento.

O referido artigo destaca que os proprietários dos imóveis são responsáveis pelo calçamento dos seus imóveis que estejam localizados em frente aos logradouros pavimentados. Apesar de especificar a localidade, no caso Vila Mutirão e Vila Cohab o inciso primeiro destaca:

§1º. Os demais proprietários de imóveis do município de Guia Lopes da Laguna – MS futuramente beneficiados por logradouros públicos pavimentados ficam também obrigados a execução de calçamento em frente destes.

Dessa forma todos os proprietários de imóveis na cidade de Guia Lopes da Laguna são responsáveis pela construção de calçadas em frente a seus imóveis. Todavia no segundo inciso ampara os proprietários que não possuem condições econômicas para tal, conforme normas e critérios estabelecidos em regulamentos, transferindo dessa maneira a responsabilidade da construção para o município.

§2º. O Município fica obrigado a arcar com a construção de calçadas quando for comprovado a hipossuficiência econômica do morador, que ficará definido conforme normas e critérios estabelecidos em regulamento.

Está lei destaca o papel decisório por parte do poder publico do município em questão, que influencia diretamente no processo de transformação e produção do espaço urbano, a partir das responsabilidades a ele atribuídas. Dessa forma o morador que não possui condições financeiras de efetuar o calçamento da frente de seu imóvel, fica na dependência da ação do poder publico municipal, que não cumpre ou faz cumprir as leis, as quais muitas vezes nem saem do papel para se concretizar na realidade do cidadão.

CAPITULO 3 – A ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO DE GUIA LOPES DA LAGUNA: UM ESTUDO DE CASO

Este trabalho justifica-se pela necessidade de trazer à tona um assunto que é de fundamental importância para a construção de uma sociedade mais justa e igualitária, onde todos possam usufruir do seu direito de ir e vir que é previsto na Constituição Federal brasileira.

Há que salientar que mesmo se tratando de um pequeno município, a população de Guia Lopes da Laguna também enfrenta problemas quanto a sua infraestrutura urbana e acessibilidade.

Segundo dados do IBGE (2010)⁴, o município possui pouco mais de 10 mil habitantes, dos quais 8.785 estão alocadas na área urbana da cidade, restando assim na área rural 1.581 moradores, ou seja, mais de 80% da população reside na área urbana de Guia Lopes da Laguna.

Na cidade de Guia Lopes da Laguna a problemática gira em torno da ineficiência da acessibilidade no espaço urbano, porém, esse é um assunto praticamente não debatido. Falta esforço e planejamento para a consolidação de uma cidade adequada as necessidades de cada cidadão. De modo a absorver e comportar a todos, respeitando e facilitando o acesso de pessoas com algumas limitações, como deficiências físicas sejam elas temporárias ou permanentes.

Cabe aqui destacar que algumas estruturas do espaço urbano limitam o acesso dos cidadãos a determinados lugares, até mesmo de pessoas que não possuem deficiência física. Todavia, quem está mais suscetível a estes espaços inadequados são os deficientes físicos e as pessoas com mobilidade reduzida, a exemplo dos idosos. Neste caso, um idoso tem menos força física se comparado a de um jovem de vinte anos, conseqüentemente algumas construções no espaço urbano podem se tornar um obstáculo para ele.

A espacialidade constituída diferencialmente no âmbito do da cidade se reflete também nesta perspectiva da acessibilidade. Segundo Sposito:

A espacialidade expressa, sustenta, determina, e, portanto, faz parte e ao mesmo tempo designa a formação social e econômica, e por tal também reforça a acentuação da diferenciação (e da separação) entre as pessoas e os lugares, entre o

⁴ Site : <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=500410&search=mato-grosso-do-sul%7Cguia-lobes-da-laguna>

ser, o estar e o fazer. Numa sociedade de classes, esta espacialidade contém a lógica e o sentido dado pela diferenciação social e econômica, e o poder de produzir/transformar/consumir esta espacialidade está também determinado por esta diferenciação. (SPOSITO, 1992, p.60)

O entendimento é de que a lógica que produz a diferenciação espacial também gera desigualdades em termos de acessibilidade no espaço urbano.

Assim, por meio da abordagem deste tema, pretende-se identificar os problemas relacionados à acessibilidade, enfrentados pela população da cidade de Guia Lopes da Laguna e, de algum modo conscientizá-la a lutar por seus direitos. É importante também que se identifiquem os agentes produtores, reguladores e transformadores do espaço urbano para que sejam cobrados os direitos de cada cidadão.

A pretensão é também verificar como tem sido a atuação do poder público local em relação à questão da acessibilidade urbana e, despertar o interesse das autoridades em melhorar as condições do espaço urbano da referida cidade.

Além do suporte teórico acerca dos conceitos de espaço, espaço urbano e acessibilidade, da consulta efetuada junto a legislação, procurou-se neste trabalho realizar uma pesquisa de campo sistemática, observando e fotografando os locais da cidade que apresentam problemas relacionados a acessibilidade, bem como entrevistando cidadãos lagunenses, deficientes físicos, pessoas com mobilidade reduzida (idosos, por exemplo), pessoas sem nenhuma dificuldade de locomoção, representantes do poder público e do setor privado.

Segundo Vasconcellos “A cidade é resultado da interação entre indivíduos, governo e empresas, cujos interesses influenciam a organização e o uso dos sistemas de transporte e trânsito.” (2012, não paginado)⁵

De fato, a cidade é constituída a partir das partes citadas, e conseqüentemente o exercício da cidadania que requer alguns deveres, também remete ao cidadão alguns direitos. Sendo assim este trabalho busca responder algumas questões, a saber: Será que o indivíduo que necessita de um espaço com maior flexibilidade e respeito às suas limitações, por si só tem voz ou respaldo suficiente para exercer a sua cidadania e assim requerer seus devidos direitos? Do ponto de vista do Estado enquanto prefeituras e, portanto poder público local, quais são as dificuldades para produzir um espaço urbano acessível a todos? Sendo o Estado o

⁵ Comentário feito na orelha de seu livro. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro, SENAC NACIONAL, 2012.

agente construtor e transformador do espaço físico da cidade, é interessante e de fundamental importância se fazer uma análise evidenciando qual é a posição do mesmo frente a esta situação, a quem na verdade ele favorece. Se não há uma produção do espaço de forma a atender a todos, quem está sendo de fato privilegiado? Quais interesses influenciam na organização dos sistemas de transporte e trânsito?

Segundo Vasconcellos:

Nossa mobilidade é influenciada por inúmeros fatores sociais, econômicos e técnicos, que revelam uma grande desigualdade na distribuição do espaço viário e na acessibilidade à cidade. E os maiores prejudicados são as pessoas de renda mais baixa, o pedestre e o ciclista. (2012, não paginado)

Faz-se importante destacar que essa desigualdade também se faz presente e é expressa no espaço urbano de Guia Lopes da Laguna. O pedestre é quem mais enfrenta dificuldades ao se locomover no espaço urbano devido aos vários obstáculos, tais como precariedade das calçadas (quando há calçadas), ausência de faixas de pedestre, rampas, ciclovias, etc.. Ficam a mercê de condições precárias de acessibilidade, arriscando a sua vida em meio ao trânsito, por não possuir o aparato necessário para lhes proporcionar um deslocamento seguro.

Levando em consideração o fato de que as cidades são cada vez mais estruturadas para atender a circulação dos automóveis, Vasconcellos destaca que “A configuração de muitas cidades contemporâneas nos países em desenvolvimento prioriza o motorista.” (2012, p.44).

Na cidade de Guia Lopes da Laguna, em alguns casos, acontece da mesma maneira que ocorre em outras cidades, ou seja, a cidade está estruturada para atender em sua grande maioria os motoristas, os automóveis. A cidade possui inúmeras famílias de média e baixa renda que necessitam se deslocar a pé ou de bicicleta, mas não oferece condições adequadas para sua locomoção com segurança.

No caso dos ciclistas, eles são obrigados a disputar a rua com os carros, motos e até mesmo com os pedestres, pois a cidade não possui nenhuma ciclovia. As ruas são desprovidas de acostamento e os pedestres são obrigados a disputá-las, haja vista que as calçadas, quando há ocorrência delas, (geralmente não há calçadas) são intransitáveis, pois estão repletas de barreiras, tais como: entulhos, latões de lixo, postes de energia, placas, bancos, árvores, pedregulhos, areia, pilhas de telhas e tijolos, especialmente em locais onde estão ocorrendo construções. Sem contar as muitas falhas de concretagem das mesmas, apresentando buracos que a menor chuva se tornam possas de lama.

Esse espaço se torna mais complexo quando é utilizado por um deficiente físico. Um cadeirante, por exemplo, não conseguiria nem subir na calçada por não haver rampas de acesso, e se conseguisse não teria mobilidade nenhuma por meio da mesma. Assim como uma mãe que estivesse empurrando um carrinho de bebê não conseguiria transitar sem que se fizesse uso da rua em meio aos carros e motos.

Nesse sentido, Vasconcellos salienta que:

A organização destes ambientes agressivos não impediu que as partes mais frágeis encontrassem seu lugar. Nenhum papel é totalmente proibido ou totalmente limitado no espaço urbano, mas prevalece a necessidade dos mais fortes. Assim, os pobres em geral, as crianças e os idosos são afetados por restrições ao acesso seguro e conveniente. (2012, p.44).

Assim como cita o autor, apesar de o indivíduo ter a liberdade e o direito de decidir a sua maneira seu meio de transitar no espaço urbano, conforme sua vontade e condições que lhes são impostas, ele sofre com as desigualdades e as restrições ao acesso. Porque a maioria das cidades brasileiras, bem como a cidade de Guia Lopes da Laguna é moldada às necessidades dos condutores de automóveis. Assim cresce ainda mais a importância de se regulamentar e normatizar a utilização deste espaço, haja vista, que os carros são considerados os mais “fortes” em meio ao trânsito, pois mediante um possível acidente os pedestres e ciclistas seriam os mais vulneráveis.

A estrutura do espaço urbano encontra-se tendenciosamente determinado por setores ou grupos da sociedade, que coloca em cheque o bem estar de outros, ocasionando a indignação da parcela da população não atendida que, mesmo inconscientemente, modifica seus trajetos e modos de se deslocar, alterando assim a sua mobilidade.

As partes mais frágeis desse conflito cotidiano e desigual, certamente são as pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida, além de ciclistas e pedestres quando se remete ao trânsito. Mas como buscar condições de igualdade?

Entende-se que a luta por condições de acessibilidade mais justa, saudável e segura pode ser feita a partir da mudança na forma de se produzir e administrar o espaço urbano por parte dos gestores públicos e de empresas privadas, criando também por meio da conscientização, condições para proporcionar o envolvimento de toda a sociedade, em torno da importância de se discutir e trabalhar o assunto, com o objetivo de produzir espaços acessíveis a todos.

Assim, acredita-se que as análises efetuadas a partir da pesquisa relacionada a este tema, auxiliarão na reflexão acerca da construção e na transformação do espaço urbano de Guia Lopes da Laguna. Pois, entende-se que somente evidenciando os problemas podem ser tomadas medidas cabíveis. Para que assim cada indivíduo possa construir uma verdadeira postura cidadã.

3.1 – A acessibilidade urbana de Guia Lopes da Laguna sob o Olhar do Pesquisador

Dentro das problemáticas urbanas de Guia Lopes da Laguna em torno dos problemas que se apresentam e dificultam a acessibilidade, serão destacados aqui alguns locais específicos. A falta de padrão da estrutura arquitetônica pode ser identificada em vários locais da cidade, problemas com as vias, calçadas, sinalização de trânsitos, entre outros.

Essas irregularidades foram destacadas a partir da análise de alguns pontos da cidade, tais como a Avenida Santa Terezinha, rua Macias Barbosa, rua Presidente Vargas e área central. Pontos esses que estão demarcados no mapa a seguir, discutidos posteriormente e ilustrados por imagens de autoria do pesquisador.

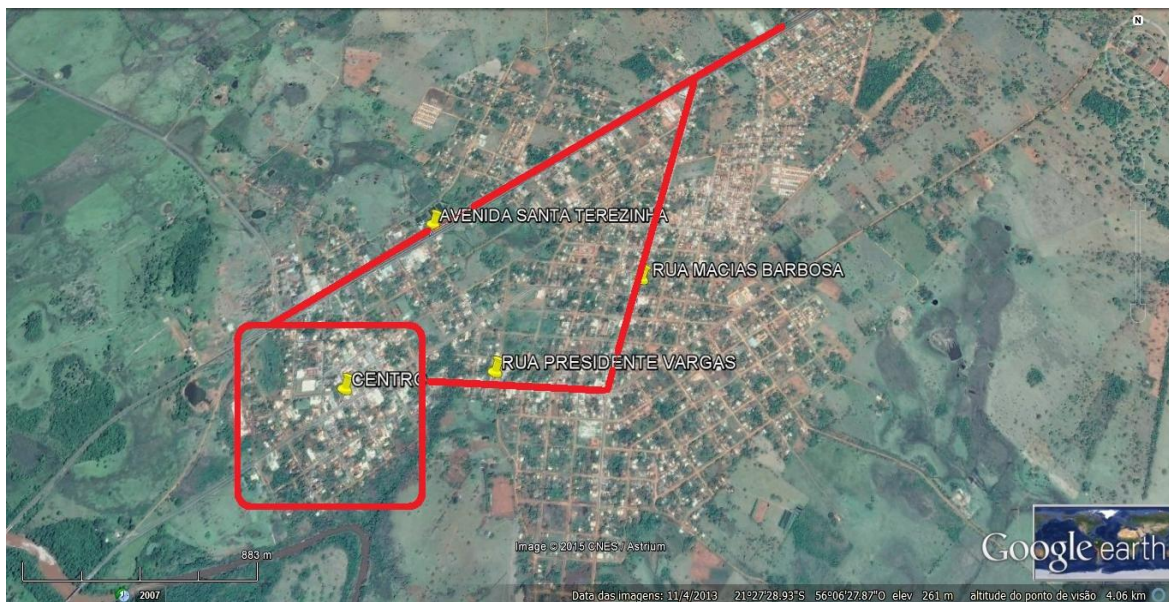


Figura 1 Delimitação da Área de Estudo
Fonte: Google Earth

Essas vias foram selecionadas como objeto de análise neste estudo, haja vista que são detectadas nas mesmas um alto fluxo de pessoas, que por sua vez utilizam com grande frequência essas vias na busca por serviços que estas concentram ou possibilitam o acesso.

Dessa forma há uma grande interação com esses locais, centralizando dessa forma um alto fluxo de usuários.

3.1.1 – Rodovia BR. 060 (Avenida Santa Terezinha)

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) estabelece as regulamentações necessárias para se construir um ambiente seguro nas vias brasileiras, todavia essas normas não estão totalmente presentes na via em questão.

A BR-060 ou Avenida Santa Terezinha como também é conhecida pela população, exerce uma influência expressiva sobre a dinâmica dos moradores de Guia Lopes da Laguna, pois a avenida atravessa o perímetro urbano da cidade. Desse modo, a população se vê obrigada a interagir com a mesma constantemente, haja vista a necessidade de utilizar serviços oferecidos em vários pontos da cidade, caracterizando assim um fluxo muito intenso de pedestres e ciclistas além dos automóveis.

Durante a pesquisa, preocupou-se com o fato de haver escolas em ambos os lados da avenida e com o perigo que os alunos poderiam correr ao atravessá-la todos os dias. Todavia, verificou-se que houve essa preocupação por parte da administração da Escola Municipal Agrícola, que está localizada a margem da mesma. A escola conseguiu junto a Prefeitura Municipal um ônibus para transportar os alunos (Figura 2) de um lado para outro da rodovia/avenida.



Figura 2. Alunos adentrando ao ônibus escolar

Fonte: Mendes, 2015.

Ônibus esse que possui até sistema hábil de embarcar cadeirantes, como se pode observar na Figura 3.



Figura 3. Aluno cadeirante retornando à sua casa.

Fonte: Mendes, 2015.

Concretiza-se assim uma iniciativa louvável, visto que necessária, da prefeitura municipal e da administração da escola. Mas há que se destacar que é o único ponto da via e uns dos poucos locais da cidade que possui sinalização adequada e redutor de velocidade. Todavia, ao fim da faixa de pedestres há uma valeta (Figura 4) que restringe os usuários da via com dificuldade de locomoção, não podendo, dessa maneira, atender a todos.



Figura 4. Alunos atravessando a rodovia

Fonte: Mendes, 2015.

Ao longo da rodovia pode se verificar a presença dessa mesma valeta, além da existência de barreiras de aço galvanizado ou Guard Rail⁶ (Figura 5), que dificultam e, em grande parte dos casos, impedem a passagem dos pedestres.

⁶ Guard Rail significa barreira de contenção, no caso as barreiras de aço galvanizado ilustrados na figura 5.



Figura 5. Vista parcial da Rodovia- BR-060 (Av. Santa Terezinha)

Fonte: Fonte: Mendes, 2015

Os alunos que estudam na Escola Estadual Salomé de Melo Rocha e moram do outro lado da rodovia, não tem as mesmas ferramentas que os alunos da Escola Agrícola para fazer a travessia da via em questão, sendo condicionados a se ariscar, enfrentando o grande fluxo de veículos em alguns trechos da rodovia desprovidos de sinalização (Figura 6).



Figura 6. Alunos atravessando a BR-060

Fonte: Mendes, 2015

Em toda a extensão da avenida foi ignorado o alto fluxo de pedestres e ciclistas, se caracterizando assim uma via moldada a atender o fluxo de veículos, haja vista que possui cinco rotatórias, as quais são usadas como meio de se atravessar a rodovia (exceto dois rebaixamentos existentes na barra de alumínio, um em frente a Escola Agrícola e o outro em

frente a rodoviária). Desse modo, as rotatórias são utilizadas pelos automóveis, motocicletas, ciclistas e pedestres (Figura 7).



Figura 7. Disputa pela rotatória da BR-060

Fonte: Mendes, 2015

Além do fato de que é comum ver pedestres cortando caminho em meio aos obstáculos da via (Figura 8).



Figura 8. Pedestre atravessando a rodovia

Fonte: Mendes, 2015

A Figura 8 é uma demonstração das dificuldades enfrentadas pelos cidadãos lagunenses para fazer a travessia em alguns pontos da BR-060 (Avenida Santa Terezinha). Como se pode observar, o indivíduo além de precisar pular o Guard Rail, se arrisca em meio ao fluxo de veículos. Haja vista que não há sinalização que regulamente a passagem de pedestres na via, com exceção do ponto em frente à Escola Agrícola (vide figura 4, página 45). Dessa forma em quase toda a extensão da rodovia os pedestres não conseguem atravessar com a devida segurança.

3.1.2 Rua Macias Barbosa

Esta via é alvo da instalação de vários tipos de comércio, instituições e serviços tornando-se assim uma das mais movimentadas da cidade. Todavia, verifica-se desde seu início, partindo da Avenida Santa Terezinha sentido interior da cidade, uma estrutura com construções antigas e irregulares.

A Figura 9 retrata uma igreja evangélica⁷, possui em sua entrada uma escadaria com degraus de 40 cm de altura, os quais se estabelecem como uma barreira, apesar de possuir um rebaixamento lateral da calçada.



Figura 9. Vidraçaria na Rua Macias Barbosa

Fonte: Mendes, 2015

Apesar de esse estabelecimento comercial possuir uma rampa em sua entrada, a mesma não está em condições de ser utilizada por um cadeirante, por exemplo, haja vista sua alta declividade, livre de qualquer padronização. Além do que a sua estrutura de acesso está posta onde deveria estar as calçadas para circulação dos pedestres.

⁷ No início da pesquisa este local abrigava em suas dependências uma vidraçaria, na conclusão do trabalho o prédio já tinha se transformado numa igreja evangélica.

Notam-se ainda os desníveis das calçadas da via, e também a utilização deliberada do espaço para deposição de pedra e areia, certamente usados em alguma construção (Figura 10).



Figura 10. Mau uso das calçadas na rua Macias Barbosa

Fonte: Mendes, 2015

Além de não ser concretado, o espaço que na prática deveria ser uma calçada, restringe a passagem de pedestres com a deposição dos referidos materiais. Assim, não oferece aos cidadãos condições necessárias para a circulação, até mesmo para as pessoas que não possuem nenhum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida.

Sob essas condições resta ao pedestre circular no acostamento da via, disputando espaço com os veículos estacionados ou com os que estão em circulação. Desse modo, tanto os pedestres como os ciclistas se lançam para o meio da via.

Com isto o trânsito fica cada vez mais perigoso, aumentando o risco de acidentes e de mortes no mesmo. Onde os mais prejudicados são pedestres e ciclistas, primeiro por que não tendo um espaço apropriado para circular são obrigados a disputar com os automóveis os espaços das vias, e segundo por que são os mais vulneráveis caso ocorra algum tipo de acidente. Assim, é comum entre a população de Guia Lopes da Laguna se ouvir a frase “Guialopense anda no meio da rua”⁸. Conforme se pode observar na figura 11, a ação da empresa privada sobre um local que deveria ser de utilização de toda a população induz o cidadão a andar no meio da rua.

⁸ A palavra “Guialopense” não é um termo correto, na verdade quem nasce ou mora em Guia Lopes é chamado de lagunense, mas o termo “Guialopense” conota no cidadão lagunense um sentido de sujeito aloprado, contrario as atitudes “corretas” a serem tomadas.



Figura 11. Apropriação indevida do espaço público

Fonte: Mendes, 2015

As construções totalmente irregulares obstruem a calçada e dificultam a locomoção de pedestres. Essa apropriação indevida do espaço por parte dos estabelecimentos comerciais é um dos fatores que obrigam o indivíduo a circular no meio da rua. Vê-se que estas construções se caracterizam como verdadeiros obstáculos à população em geral, mas, sobretudo quando se trata de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Construções desse tipo trazem uma questão muito importante a tona, qual seja, como foi possível uma obra com essas irregularidades se concretizar? Obra que sobrepõe o espaço privado sobre o público. Retirando do cidadão o direito estabelecido pelas leis municipais, uma vez que é dever do município estabelecer as normatizações e fiscalizar para assim garantir os direitos de todos.

As imagens denunciam as irregularidades e demonstram como os cidadãos se comportam em meio às condições inapropriadas das calçadas. A ausência de calçadas compromete a circulação do cidadão e põe em risco a sua vida, a medida que é obrigado a circular na via em meio aos carros e motos (Figura 12).



Figura 12. Disputa pela via

Fonte: Mendes, 2015

Esta imagem mostra de maneira clara o local (vermelho) onde o indivíduo deveria passar para que assim não disputasse a via com os veículos. Todavia, as condições expressas do local em destaque não possibilitam.

A figura 13 revela ainda a ausência de calçadas associada a negligência do espaço público e falta de conscientização da população, despejando lixo em local indevido. Há de se destacar que o serviço de retirada do material encontrado nesses locais deveria ocorrer periodicamente. Bem como a fiscalização para que tal ato não aconteça.



Figura 13. Depósito irregular de lixo

Fonte: Mendes, 2015

A figura 14 demonstra a falta de fiscalização do espaço por parte do poder público executivo, permitindo que interesses particulares se sobreponham aos coletivos, transferindo para o cidadão uma realidade bem diferente daquela estabelecida nas leis.



Figura 14. Depósito irregular de entulho

Fonte: Mendes, 2015

As dificuldades de se locomover na Rua Macias Barbosa se acentuam ainda mais nos dias chuvosos. Nesse caso, como as ruas em seu entorno não possuem a infraestrutura adequada, como asfalto e rede de esgoto, além da declividade do terreno, conseqüentemente toda a água da chuva e outros detritos são despejados sobre a via em questão (Figura 15).



Figura 15. Acúmulo de água pluvial nos buracos da via

Fonte: Mendes, 2015

Este cenário se agrava ainda mais quando no cruzamento com a Rua Ranolfo Pereira, onde se tem a impressão de estar diante de um pequeno córrego. O qual arrasta sedimentos e lixo, dentre outros materiais.

Na figura 16, observa-se claramente a quantidade de sedimentos arrastados pela força da enxurrada, ocasionada pela chuva. Diante disso a questão que surge é: Como um cidadão, com deficiência ou mobilidade reduzida poderá utilizar tal espaço?



Figura 16. Visão parcial da rua Macias Barbosa após uma chuva

Fonte: Mendes, 2015

A realidade é que essas vias não possuem o aparato necessário para o escoamento das águas resultantes das chuvas, sendo que na maior parte dos casos esta ausência de infraestrutura adequada, faz com que as vias desempenhem a função de canalizar e escoar a água (figura 17).



Figura 17. Acúmulo de sedimentos na pista

Fonte: Mendes, 2015

A Rua Macias Barbosa recebe diversos tipos de usuários, que utilizam a via de diferentes formas para se deslocar, dentre eles estão os pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores de automóveis. Porém em dias chuvosos o acesso através da via se torna um tanto caótico, haja vista as condições já expressas por meio das figuras 16 e 17. Como consequência ficam vários indivíduos a mercê de condições impróprias de acessibilidade.

3.1.3 Rua Presidente Vargas

A Rua Presidente Vargas é uma das principais ruas que ligam a Rua Macias Barbosa ao centro da cidade de Guia Lopes da Laguna, contudo suas condições de acessibilidade não são diferentes das demais vias já apresentadas.

A mesma não favorece a locomoção de forma segura. Como se pode observar na figura 18, não há um padrão nas calçadas das vias, além de possuírem desnível.



Figura 18. Desnível das calçadas
Fonte: Mendes, 2015

O fator mais importante a destacar nessa via é a existência de prédios públicos com serviços importantíssimos para a população, no caso, a secretaria de saúde e a secretaria de Educação. Sendo assim, consequentemente há uma circulação maior, à medida que a população necessita dos serviços que os mesmos oferecem. Mas assim como na maior parte da cidade a Rua Presidente Vargas não está apta a fornecer elementos que permitam uma mobilidade e acessibilidade urbana mais justa. É importante destacar que os prédios das secretarias aqui citadas são de responsabilidade do município, ou seja, do poder público.

Além de a Rua Presidente Vargas possuir alguns problemas já citados aqui em relação a outras vias, a mesma possui uma problemática particular que se acentua, sobretudo nos períodos chuvosos, ou seja, a via possui valetas que permanecem expostas a céu aberto e que a separa das calçadas.

Essas valetas constituem um deficiente e irregular sistema de drenagem das águas, oriundas em sua grande maioria da Rua Macias Barbosa, mas o fato é que tal construção representa perigo para pedestres e ciclistas que utilizam a via, dado o risco de ocorrer algum acidente em virtude da existência das valetas ao lado da calçada (Figura 19).



Figura 19. Valeta para escoamento pluvial

Fonte: Mendes, 2015

É bem evidente na figura 20, que além das calçadas da via não apresentarem condições apropriadas de utilização, o canal de drenagem impossibilita o acesso às mesmas em grande parte de sua extensão.



Figura 20. Valeta para escoamento

Fonte: Mendes, 2015

Além de prejudicar o deslocamento na Rua Presidente Vargas o canal de drenagem, impõe situações que impedem os pedestres de desfrutar do direito de realizar uma locomoção de forma satisfatória, ao prejudicar o trânsito em outras vias.

O canal em questão passa por baixo de algumas vias que cruzam a Rua Presidente Vargas, através de alguns tubos. Estes por sua vez, não suportam a quantidade de água e terra que é arrastada. Ocasionalmente assim o entupimento do mesmo. Como se pode observar na figura 21.



Figura 21. Acúmulo de água na rua Presidente Vargas

Fonte: Mendes, 2015

Como consequência toda a água que continua a descer é lançada para fora da valeta, levando ao alagamento das ruas adjacentes. Dificultando o deslocamento dos cidadãos e prejudicando tanto o trânsito pela via quanto o acesso ao comércio.

3.1.4 Centro de Guia Lopes da Laguna

O centro da cidade apesar de possuir uma infraestrutura um pouco melhor do que as via citadas possui as mesmas problemáticas.

As calçadas, quando existem, são utilizadas de maneira errada. Se constituindo locais de paisagismo ou mesmo de depósitos, no caso, de troncos de árvores, obstruindo parcialmente a passagem de pedestres, como podemos ver na figura 22.



Figura 22. Plantas que se tornam barreiras nas calçadas

Fonte: Mendes, 2015

Em alguns pontos é possível verificar a tentativa de instalarem-se elementos de acessibilidade (Figura 23). Todavia, é inconsistente ou inadequada.



Figura 23. Rampa com acesso a calçadas irregulares

Fonte: Mendes, 2015

Como se pode notar na imagem essa rampa dá acesso a uma calçada, porém não possibilita o cadeirante adentrar o estabelecimento, nem seguir adiante.

A figura 24 denota mais uma tentativa frustrada de se produzir uma cidade acessível a todos. Frustrada no sentido de que no local não há calçada, e por não possibilitar o acesso e locomoção de cadeirantes, por exemplo.



Figura 24. Rampa em local inapropriado

Fonte: Mendes, 2015

Chega a ser irônico construir uma rampa onde não possui calçada, enquanto outros espaços da praça central de Guia Lopes da Laguna que é um local onde as famílias se reúnem para gozar de momentos de diversão, entre outras atividades, não possui elementos de acessibilidade (Figura 25).



Figura 25. Praça central de Guia Lopes da Laguna

Fonte: Mendes, 2015

O único rebaixamento que a mesma possui é o espaço utilizado como estacionamento que se encontra ocupado em vários momentos do dia, impedindo, assim, a entrada de um cadeirante (Figura 26).



Figura 26. Estacionamento da praça central

Fonte: Mendes, 2015

Há que se ressaltar também, que, com exceção do entorno da Escola Estadual Salomé de Melo Rocha, a área central da cidade não possui sinalização suficiente (Figura 27).



Figura 27. Pedestres e ciclistas em meio ao trânsito

Fonte: Mendes, 2015

Desta forma, os pedestres e ciclistas aventuram-se em meio ao trânsito de carros e motocicletas sem quaisquer garantias de segurança.

Apesar de a já citada Escola Salomé está adequada à algumas normas de acessibilidade, há pontos a serem destacados sob o viés da utilização das mesmas. Primeiro,

nota-se que grande parte dos alunos não realiza a travessia pela faixa de pedestres saindo de forma irregular (Figura 28). O que no nosso entendimento denota falta de conscientização para utilizá-los de maneira adequada.



Figura 28. Crianças saindo da escola

Fonte: Mendes, 2015

O segundo ponto a se destacar é que quando os alunos pretendem atravessar pela faixa se deparam também com a falta de conscientização dos condutores (Figura 29).



Figura 29. Condutor na faixa

Fonte: Mendes, 2015

Esses condutores, por sua vez, estacionam em local permanentemente proibido, impossibilitando, assim, a travessia da forma segura e correta. Além disso, é importante

destacar que a faixa está bem apagada e quase não aparece, denotando a falta de manutenção da mesma.

Torna-se até difícil cobrar das crianças uma atitude mais coerente, sendo que algumas pessoas não dão o devido exemplo, além do que os alunos saem deste ambiente que tenta lhes proporcionar a acessibilidade e segurança, e se deparam com a realidade da área central da cidade, que na verdade está longe de promover condições adequadas de mobilidade (Figura 30).



Figura 30. Sem calçadas, as crianças utilizam as vias

Fonte: Mendes, 2015

Não havendo possibilidade de utilização das calçadas os alunos são obrigados a seguir no meio da rua, eles passam por essa situação desde a saída da escola até a chegada em suas respectivas casas, sem nem mesmo se dar conta de que estão correndo riscos, e tendo assim negado o seu direito de se locomover com segurança.

3.2 Prédios públicos e privados

Ao falar em prédios públicos e privados, destacam-se os prédios das instituições públicas localizadas no centro da cidade, as quais são administradas pelo poder público, mas com fins lucrativos (Figura 31).



Figura 31. Banco do Brasil e Correios

Fonte: Mendes, 2015

Esses prédios possuem ferramentas e regulamentações que permitem a acessibilidade, mas pode-se verificar que essas instituições ficam de certa forma, ilhadas, haja vista as condições de acessibilidade de seu entorno.

Cabe frisar que estas instituições necessitam que cada vez mais pessoas utilizem seus serviços, tendo em vista seus fins lucrativos. Além do que as mesmas devem se caracterizar como exemplos, respeitando assim as leis vigentes, sobretudo por se tratarem de administrações realizadas na esfera federal, ou seja, são estabelecimentos articulados com outras escalas de administração pública.

Pode-se dizer, através de observações realizadas, que as condições de acessibilidade diminuem conforme a espera pública. Verifica-se isto ao analisar a Escola Estadual Alziro Lopes (Figura 32).



Figura 32. Escola Estadual Alziro Lopes

Fonte: Mendes, 2015

Essa escola tem rampa para acesso de cadeirantes e, portanto procura atender as exigências quanto a acessibilidade. No entanto verifica-se que a mesma possui uma aclividade acentuada.

Este cenário também é verificável na esfera municipal, ou seja, em escolas administradas pelo município, a exemplo da Escola Municipal Basílio Barbosa (Figura 33).



Figura 33. Escola Municipal Basílio Barbosa

Fonte: Mendes, 2015

Sua estrutura arquitetônica está, visivelmente, inapropriada para receber pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, além de não possuir a sinalização necessária.

Ainda falando na esfera municipal, o caso que mais chama a atenção é o prédio onde está instalada a Secretaria Municipal de Educação (Figura 34).



Figura 34. Secretaria Municipal de Saúde e Secretaria Municipal de Educação
Fonte: Mendes, 2015

Este prédio se localiza na Rua Presidente Vargas. No piso inferior está instalada a Secretaria Municipal de Saúde e no piso superior a Secretaria de Educação. Esta segunda, por sua vez, possui como único acesso uma escadaria no portão lateral, conforme destacado na figura 34, descumprindo assim o previsto na já citada Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, Art. 10 que prevê, para prédios públicos, locais de fácil acesso ao cidadão com deficiência. Como um cidadão com deficiência poderia solicitar algum serviço prestado pela secretaria de educação? Haja vista que não tem condições de se chegar à mesma.

Em se tratando de empresas privadas no município, as dificuldades de se trabalhar a questão da acessibilidade são ainda maiores, pois não se trata apenas de adequações do ponto de vista físico. Há também a luta para se quebrar paradigmas, os quais impedem de se introduzir o assunto através da conscientização. Isso foi possível constatar no decorrer da realização deste trabalho, à medida que houve a tentativa de realizar entrevistas com representantes de empresas privadas, os quais se recusaram.

3.3 Uma Análise do Posicionamento dos Entrevistados Acerca da Acessibilidade Urbana de Guia Lopes da Laguna MS

Para se conhecer a opinião do cidadão lagunense acerca do tema foram realizadas entrevistas, que se pautaram em cinco categorias de indivíduos diferentes, sendo eles: Cidadão sem deficiência, com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, representantes da empresa privada e do poder público municipal.

3.3.1 Cidadão sem deficiência

Para termos noção do que o cidadão sem deficiência entende do tema foram entrevistadas três pessoas. As respostas aos questionamentos mostraram certo conhecimento acerca do conceito de acessibilidade, isso se justifica talvez pelo nível de instrução dos entrevistados à medida que todos possuem nível superior completo.

Ao questioná-los se enfrentam dificuldades em termos de acesso aos espaços urbanos de Guia Lopes da Laguna suas respostas foram totalmente diferentes. Um dos entrevistados respondeu que enfrenta algumas. Outro respondeu que não, alegando não possuir nenhum tipo de deficiência. O terceiro disse que sim e até pontuou quais. Essa diferença se deu à medida que utilizam meios de locomoção diferentes, constituindo diferentes perfis.

Os entrevistados concordaram que uma pessoa com deficiência, dificilmente conseguiria se locomover em Guia Lopes sem ter que enfrentar dificuldades, isso dado a falta de acessibilidade constatada pelos mesmos. Destacaram também que a ausência de acessibilidade pode ser vista nos prédios públicos e privados, tendo como exemplo a Prefeitura Municipal, as escolas, o comércio em geral, além de citar a ruas e a ausência de calçadas.

Estes cidadãos afirmaram ainda que para melhorar a acessibilidade em Guia Lopes da Laguna seriam necessárias construções e sinalização adequadas, desenvolvendo assim uma política de acessibilidade que levasse em conta também a conscientização da população. Disseram ainda que dentro de seus respectivos pontos de vista a responsabilidade de tais mudanças é do poder público.

Essa categoria de entrevistados, apesar de terem consciência de que o espaço urbano de Guia Lopes da Laguna não está adequado para atender a pluralidade social, se mostraram pouco interessados com o assunto, não dando a ele a devida importância. Além do que houve algumas respostas tendenciosas, por vezes de defesa dos agentes que deveriam adequar o espaço.

3.3.2 Cidadão com mobilidade reduzida

Na categoria com mobilidade reduzida foram entrevistados três cidadãos idosos, entre 66 e 79 anos. As entrevistas demonstraram falta de conhecimento acerca do conceito de acessibilidade, evidenciando que o assunto é pouco discutido e pouco divulgado na cidade.

Mas, após ouvirem uma breve explicação sobre o conceito, conseguiram identificar algumas dificuldades que enfrentam em termos de acesso ao espaço urbano como, por exemplo, a ausência de calçadas, o que faz com que eles transitem pelo meio da rua predominantemente sem pavimentação asfáltica.

Apesar destas constatações, os entrevistados afirmaram deslocar-se sem dificuldades pelo espaço urbano. Sem conhecimento acerca do tema, um dos entrevistados utilizou sua fé para justificar sua capacidade de superação dos obstáculos impostos pela má organização da estrutura urbana, e ainda afirmou que para sua locomoção faz uso de caminhos alternativos para se desvencilhar destes empecilhos.

Nota-se também, na fala dos entrevistados, certa insatisfação com a administração pública atual, uma vez que para responder o solicitado demonstraram desmotivação com outros setores administrativos.

Quando questionados sobre os espaços públicos e privados responderam não ter dificuldades em circular por eles, dizendo “pra mim está tudo bom” e apesar de terem destacadas as já citadas dificuldades enfrentadas, não conseguiram apontar um local específico que necessite de implementação em termos de acessibilidade, dizendo: “não conheço nenhum lugar”, “não sei te responder”. Todavia, quando questionados sobre de quem é a responsabilidade destas melhorias, unanimemente apontaram a figura do prefeito.

Com base nos dados colhidos, pode-se perceber o quanto a falta de informação prejudica o cidadão na luta pelos seus direitos. As respostas dadas denotam que por falta de conhecimento se conformam com o mínimo que lhes é oferecido.

3.3.3 Cidadão com deficiência

Nesta categoria foram entrevistadas três cidadãos, dentre eles um deficiente com paralisia na perna direita, uma professora de educação especial, sem deficiência, que acompanha um aluno com atrofia muscular e estrabismo e uma cadeirante, cujo estado de paralisia se deu a partir de um quadro agravado de meningite.

Os dois primeiros indivíduos demonstraram conhecer sobre acessibilidade, pois suas respostas foram mais direcionadas e objetivas. Enumeraram, de forma consciente, as dificuldades enfrentadas por eles, destacando o acesso à Prefeitura Municipal, à Câmara Municipal, ao Ginásio de Esportes, às escolas, aos banheiros públicos e ao comércio em geral na cidade de Guia Lopes da Laguna.

Já o terceiro, ao ser questionado sobre o que entende por acessibilidade, sua resposta foi: “assim no corpo da gente? O que é isso? Não entendo nada.” E mesmo após o pesquisador sintetizar o assunto o entrevistado não compreendeu sobre o que se falava, afirmando que uma das maiores dificuldades enfrentadas em termos de acesso aos espaços urbanos era a existência de muitas gangues e do uso de drogas.

Sobre sua locomoção na cidade pontuou que não consegue se locomover sozinho, pois há ruas sem asfalto e buracos presentes em toda a extensão municipal. Apesar da falta de conhecimento sobre acessibilidade ele destaca algumas melhorias que, sob seu ponto de vista, deveriam ser realizadas. Em sua opinião, cadeiras adaptadas para deficientes deveriam estar disponíveis nos postos de saúde, em especial no dentista. Reivindica também um carro adaptado para transladar pacientes com deficiência. Por fim, destaca que o atendimento na área da saúde deveria voltar a ser preferencial, uma vez que os cidadãos com deficiência não dispõem mais deste benefício. Todos os entrevistados atribuíram o dever da consolidação da acessibilidade à Prefeitura Municipal através da pessoa do prefeito.

3.3.4 Representantes da empresa privada

Ao falar em empresa privada depreendem-se empresas que precisam que seus clientes tenham acesso aos produtos nela oferecidos. Todavia, para que todos tenham acesso, mais uma vez é preciso ressaltar a heterogeneidade dos indivíduos que compõe a sociedade. Dentro desse raciocínio, seria lógico pensar que as empresas fornecem esse acesso, porém, infelizmente isso está longe de acontecer.

As entrevistas realizadas com representantes dessa categoria não foram bem-sucedidas. Houve grande recusa por parte dos empresários, em colaborar com essa pesquisa.

Esse receio se deve ao fato de que os comerciantes não se sentiram confortáveis em responder perguntas direcionadas à forma como eles tratam a acessibilidade em seu comércio. Sabem que é um tema importante que deve ser posto em prática, porém, o comprimento

dessas normas exige um comprometimento financeiro elevado e estes não se dispõem a fazê-lo.

Os três que responderam as questões tentaram até contornar o fato de seu estabelecimento não apresentar as devidas regulamentações, afirmando que, mesmo diante deste fato, seus funcionários estariam disponíveis para atender quaisquer situações ocorridas, criando condições de acesso mesmo que decorrentes de improviso. Mas, apesar desta disponibilidade por parte de alguns representantes da empresa privada deve-se levar em conta que a pessoa com deficiência, ao se deparar com situações como esta, acaba passando por constrangimentos desnecessários, uma vez que todo cidadão busca sua autonomia.

3.3.5 Representantes do poder público

Dentro deste setor é possível perceber opiniões divergentes. As entrevistas com representantes desta categoria foram realizadas com pessoas que influenciam diretamente na administração de Guia Lopes da Laguna.

Um dos entrevistados foi sincero e admitiu os problemas estruturais do espaço urbano da cidade em questão, dizendo inclusive, em tom sarcástico que “um cidadão com deficiência só conseguiria se locomover em Guia Lopes da Laguna de avião ou helicóptero”.

O mesmo destacou que nos espaços públicos e privados em sua grande maioria é impossível se obter acessibilidade, destaca que as calçadas do município devem sofrer melhorias imediatas. Afirmou ainda que as primeiras providências já foram tomadas pela prefeitura municipal, haja vista que já realizou algumas obras de pavimentação e drenagem. Destacou ainda que posteriormente realizarão projetos para a construção de calçadas e rampas de acessibilidade. O mesmo confessou que o município não possui nenhum setor que fiscaliza as modificações e construções no espaço urbano, disse ainda que a cidade passou anos de abandono e que a atual administração está realizando as obras de correção, tendo como principal adversário a falta de recursos financeiros. O mesmo ressalta que é preciso conscientizar a população, e afirma ainda que isso é uma das grandes dificuldades, pois demanda tempo.

O segundo entrevistado se posicionou de maneira oposta as respostas dadas pelo primeiro, foi político ao responder o questionário, tentando assim maquiagem a realidade da cidade. Baseou suas respostas em projeções futuras, e afirmou que: “Em breve estaremos com acessibilidade em 100% dos espaços públicos e privados”.

O que mais chamou a atenção foi que ao ser questionado sobre a existência de um órgão municipal fiscalizador das irregularidades que dificultam a acessibilidade no espaço urbano, afirmou que existe sim, mas pontuou que o mesmo trabalha muito aquém do desejado. Desse modo ele contradiz a resposta do primeiro entrevistado, e revela as disparidades presentes entre o discurso e a prática da administração pública.

O terceiro entrevistado faz parte do poder legislativo, mas se caracteriza como um dos que fazem parte da oposição, diante da atual administração. Este aproveitou para criticar a atual administração pública, revelando problemas em quase toda a cidade, entre os quais a falta de fiscalização. O entrevistado afirmou ainda que uma das dificuldades de se construir uma cidade acessível se deve a vontade política e maior responsabilidade do poder público e privado, bem como a criação de uma consciência ampla na população em geral.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das leituras e reflexões que deram suporte teórico a este trabalho, bem como da pesquisa de campo e realização de entrevistas, concluiu-se que dentro da administração pública é visível a tentativa de se defender ou justificar as falhas na construção de uma cidade acessível.

Verificou-se também que há diferenciação no modo de enxergar e admitir os problemas ligados à acessibilidade urbana, por parte dos diferentes sujeitos entrevistados, entendida como reflexo da interação com o espaço urbano, da formação e conscientização dos mesmos em torno da questão.

Negligenciam a questão da acessibilidade e a necessidade de ênfase e discussão, a fim de que as obras e projetos saiam do papel. Não levam em consideração que o problema de Guia Lopes de Laguna não se constituiu hoje ou ontem. Trata-se de um resultado de vários anos de construções e transformações irregulares e desordenadas, sem nenhum tipo de planejamento ou fiscalização.

Cabe aqui destacar que o objetivo aqui não é apontar falhas na administração atual, mas evidenciar problemáticas como a da acessibilidade que devem ser analisadas e, sobretudo solucionadas, a fim de que todos os cidadãos possam circular no espaço urbano de forma digna e autônoma e, desse modo exercer sua cidadania.

Diante do quadro evidenciado é importante que a sociedade como um todo tome consciência e passe a levantar a bandeira dos cidadãos que necessitam de acessibilidade. Tendo em vista que muitas vezes o indivíduo não possui o conhecimento suficiente para lutar por seus direitos, ou a alienação não permite que o cidadão tenha noção de que está sendo lesado.

Diante da realidade apresentada é fato que as pessoas estão condicionadas a buscar formas de deslocamento alternativas dadas as condições do espaço. Em alguns casos o cidadão acaba se acostumando com a ausência de acessibilidade e passa a utilizar uma forma de se deslocar errônea, ou seja, as pessoas acabam muitas vezes transitando pelo meio da via, sem utilizar a calçada, pois já introjetou em seu cotidiano a ideia da ausência da mesma ou dos obstáculos que nela se insere.

A luta pela construção de uma cidade acessível a todos só poderá ser vencida pela união da sociedade como um todo, poder público, pessoa com deficiência, pessoa sem deficiência, representante da empresa privada, pessoas com mobilidade reduzida entre outros.

Sendo assim se deve deixar de lado o foco de interesses econômicos e políticos individuais, levando em conta a busca pelo bem-estar social coletivo. Sobretudo defendendo não só o direito do cidadão, como também o exercício da sua cidadania de forma plena e igualitária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABOIM, Sofia. **Do público e do privado: uma perspectiva de gênero sobre uma dicotomia moderna.** Rev. Estud. Fem.vol.20n.1. Florianópolis. Jan./Abr. 2012

BRASIL Lei Nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Novo Código Civil Brasileiro. Legislação Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS> Acesso em: 07 set. 2015, 22:30.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Dilemas Urbanos:** novas abordagens sobre a cidade- São Paulo, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. 1º ed. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

PUIME, Emilio. **Diferenças entre espaço público, privado e acessível ao público.** Jusbrasil, 2014. Disponível em: <<http://emiliopuime.jusbrasil.com.br/artigos/112339069/diferencas-entre-espaco-publico-privado-e-acessivel-ao-publico>> Acesso em: 06 ago. 2015, 16:30.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1997.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania.** Rio de Janeiro: 2012. 213p.

ANEXO I



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MATO GROSSO DO SUL- CURSO DE GEOGRAFIA

ACADÊMICO: DIEGO ALMADA MENDES

ORIENTADORA: ANA MARIA SOARES DE OLIVEIRA

Cidadão com deficiência

NOME: _____

IDADE: _____

ESCOLARIDADE: _____

ENDEREÇO: _____

PROFISSÃO: _____

DEFICIÊNCIA: _____

1 – O QUE VOCÊ ENTENDE POR ACESSIBILIDADE?

2 – QUAL A MAIOR DIFICULDADE QUE VOCÊ ENFRENTA EM TERMOS DE ACESSO AOS ESPAÇOS URBANOS DE GUIA LOPES DA LAGUNA?

3 – VOCÊ CONSEGUE SE LOCOMOVER SOZINHO NO ESPAÇO URBANO DE GUIA LOPES DA LAGUNA? SE SIM, JUSTIFIQUE. SE NÃO, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS BARREIRAS QUE DIFICULTAM ESTA LOCOMOÇÃO?

4 – OS ESPAÇOS, SEJAM ELES PÚBLICOS OU PRIVADOS, DISPÕEM DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS?

5 – DESTAQUE OS LOCAIS DA CIDADE QUE VOCÊ CONHECE E FREQUENTA QUE PRECISA DE MELHORIAS OU IMPLANTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE.

6 – O QUE PRECISA SER FEITO PARA MELHORAR A ACESSIBILIDADE URBANA EM GUIA LOPES DA LAGUNA? E DE QUEM É A COMPETÊNCIA OU RESPONSABILIDADE PARA QUE ESSAS MELHORIAS OCORRAM ?

ANEXO II



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MATO GROSSO DO SUL- CURSO DE GEOGRAFIA

ACADÊMICO: DIEGO ALMADA MENDES - ORIENTADORA: ANA MARIA SOARES DE OLIVEIRA

Formulário- Representantes da Empresa privada

NOME: _____

IDADE: _____

ESCOLARIDADE: _____

ENDEREÇO: _____

1 – O QUE VOCÊ ENTENDE POR ACESSIBILIDADE?

2 – VOCÊ ENFRENTA DIFICULDADES EM TERMOS DE ACESSO AOS ESPAÇOS URBANOS DE GUIA LOPES DA LAGUNA?

3 - É POSSÍVEL UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA (CADEIRANTE, CEGO, POR EXEMPLO) OU MOBILIDADE REDUZIDA (IDOSO) SE LOCOMOVER EM GUIA LOPES DA LAGUNA?

4 – OS ESPAÇOS, SEJAM ELES PÚBLICOS OU PRIVADOS, DISPOEM DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS? JUSTIFIQUE.

5 – DESTAQUE OS LOCAIS DA CIDADE QUE VOCÊ CONHECE E FREQUENTA QUE PRECISA DE MELHORIAS OU IMPLANTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE.

6 – O QUE PRECISA SER FEITO PARA MELHORAR A ACESSIBILIDADE URBANA EM GUIA LOPES DA LAGUNA? E DE QUEM É A COMPETÊNCIA OU RESPONSABILIDADE PARA QUE ESSAS MELHORIAS OCORRAM ?

7- SUA EMPRESA POSSUE AS REGULAMENTAÇÕES NECESSÁRIAS PARA FORNECER ACESSIBILIDADE A TODOS DE MANEIRA IGUALITÁRIA? SE SIM, JUSTIFIQUE A IMPORTÂNCIA; SE NÃO, JUSTIFIQUE O PORQUE DE NÃO SE ADEQUAR.

ANEXO III

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MATO GROSSO DO SUL- CURSO DE GEOGRAFIA

ACADÊMICO: DIEGO ALMADA MENDES

ORIENTADORA: ANA MARIA SOARES DE OLIVEIRA

Cidadão sem deficiência

NOME: _____

IDADE: _____

ESCOLARIDADE: _____

ENDEREÇO: _____

PROFISSÃO: _____

1 – O QUE VOCÊ ENTENDE POR ACESSIBILIDADE?

2 – VOCÊ ENFRENTA DIFICULDADES EM TERMOS DE ACESSO AOS ESPAÇOS URBANOS DE GUIA LOPES DA LAGUNA?

3 - É POSSÍVEL UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA (CADEIRANTE, CEGO, POR EXEMPLO) OU MOBILIDADE REDUZIDA (IDOSO) SE LOCOMOVER EM GUIA LOPES DA LAGUNA?

4 – OS ESPAÇOS, SEJAM ELES PÚBLICOS OU PRIVADOS, DISPÕEM DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS?

5 – DESTAQUE OS LOCAIS DA CIDADE QUE VOCÊ CONHECE E FREQUENTA QUE PRECISA DE MELHORIAS OU IMPLANTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE.

6 – O QUE PRECISA SER FEITO PARA MELHORAR A ACESSIBILIDADE URBANA EM GUIA LOPES DA LAGUNA? E DE QUEM É A COMPETÊNCIA OU RESPONSABILIDADE PARA QUE ESSAS MELHORIAS OCORRAM ?

ANEXO IV

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MATO GROSSO DO SUL- CURSO DE GEOGRAFIA

ACADÊMICO: DIEGO ALMADA MENDES

ORIENTADORA: ANA MARIA SOARES DE OLIVEIRA

Cidadão com mobilidade reduzida

NOME: _____

IDADE: _____

ESCOLARIDADE: _____

ENDEREÇO: _____

PROFISSÃO _____

1 – O QUE VOCÊ ENTENDE POR ACESSIBILIDADE?

2 – QUAL A MAIOR DIFICULDADE QUE VOCÊ ENFRENTA EM TERMOS DE ACESSO AOS ESPAÇOS URBANOS DE GUIA LOPES DA LAGUNA?

3 – VOCÊ CONSEGUE SE LOCOMOVER SOZINHO NO ESPAÇO URBANO DE GUIA LOPES DA LAGUNA? SE SIM, JUSTIFIQUE. SE NÃO, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS BARREIRAS QUE DIFICULTAM ESTA LOCOMOÇÃO?

4 – OS ESPAÇOS, SEJAM ELES PÚBLICOS OU PRIVADOS, DISPÕEM DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS?

5 – DESTAQUE OS LOCAIS DA CIDADE QUE VOCÊ CONHECE E FREQUENTA QUE PRECISA DE MELHORIAS OU IMPLANTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE.

6 – O QUE PRECISA SER FEITO PARA MELHORAR A ACESSIBILIDADE URBANA EM GUIA LOPES DA LAGUNA? E DE QUEM É A COMPETÊNCIA OU RESPONSABILIDADE PARA QUE ESSAS MELHORIAS OCORRAM?

ANEXO V



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MATO GROSSO DO SUL- CURSO DE GEOGRAFIA-
ACADÊMICO: DIEGO ALMADA MENDES - ORIENTADORA: ANA MARIA SOARES DE
OLIVEIRA

Representante do poder Público

NOME: _____

IDADE: _____

ESCOLARIDADE: _____

ENDEREÇO: _____

CARGO PUBLICO: _____

1 – O QUE VOCÊ ENTENDE POR ACESSIBILIDADE?

2 – VOCÊ ENFRENTA DIFICULDADES EM TERMOS DE ACESSO AOS ESPAÇOS URBANOS DE GUIA LOPES DA LAGUNA?

3 - É POSSÍVEL UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA (CADEIRANTE, CEGO, POR EXEMPLO) OU MOBILIDADE REDUZIDA (IDOSO) SE LOCOMOVER EM GUIA LOPES DA LAGUNA?

4 – OS ESPAÇOS, SEJAM ELES PÚBLICOS OU PRIVADOS, DISPÕEM DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS? JUSTIFIQUE.

5 – DESTAQUE OS LOCAIS DA CIDADE QUE VOCÊ CONHECE E FREQUENTA QUE PRECISA DE AÇÕES IMEDIATAS, AFIM DE ESTABELECEMELHORIAS OU IMPLANTACAO DE ACESSIBILIDADE.

6 – O QUE O PODER PÚBLICO TEM FEITO PARA MELHORAR A ACESSIBILIDADE URBANA EM GUIA LOPES DA LAGUNA? EXISTE ALGUM PROJETO NESTE SENTIDO?

7- EXISTE ALGUM SETOR QUE FISCALIZA AS MODIFICAÇÕES E CONSTRUÇÕES NO ESPAÇO URBANO, AFIM DE ESTABELECEM AS REGULAMENTAÇÕES QUE ESTÃO GARANTIDAS NA LEGISLAÇÃO?

8- QUAIS SÃO AS DIFICULDADES ENFRENTADAS, PARA SE CONSTITUIR UMA CIDADE ACESSÍVEL A TODOS?

ANEXO VI**Termo de Consentimento**

Declaro estar ciente da realização da pesquisa relacionada ao Trabalho de Conclusão de Curso do acadêmico Diego Almada Mendes, RGM n. 25784, do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade de Jardim.

Declaro ainda que por se tratar de um trabalho de caráter acadêmico e científico aceito colaborar com o desenvolvimento do mesmo, fornecendo informações por meio de entrevista e/ou aplicação de questionário e autorizo a publicação das informações por mim prestadas.

Jardim, ____ / ____ de 2015.

Assinatura do entrevistado