



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
REGIONAL CATALÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *Stricto Sensu* EM GEOGRAFIA

CRISTIANE APARECIDA SILVA MOURA DE MELO

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO COMPLEXO DO SABIÁ
NA CIDADE DE UBERLÂNDIA (MG)

CATALÃO (GO)
2015

CRISTIANE APARECIDA SILVA MOURA DE MELO

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO COMPLEXO DO SABIÁ
NA CIDADE DE UBERLÂNDIA (MG)

Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Geografia da Universidade Federal de Goiás da Regional Catalão como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Henrique Kingma Orlando

CATALÃO (GO)
2015

Ficha catalográfica elaborada automaticamente
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a), sob orientação do Sibi/UFG.

Silva Moura de Melo, Cristiane Aparecida
ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO COMPLEXO
DO SABIÁ NA CIDADE DE UBERLÂNDIA (MG) [manuscrito] /
Cristiane Aparecida Silva Moura de Melo. - 2015.
196 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Henrique Kingma Orlando .
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Regional
Catalão , Catalão, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Catalão,
2015.

Bibliografia. Anexos. Apêndice.

Inclui siglas, mapas, fotografias, abreviaturas, lista de figuras.

1. Uberlândia. 2. Complexo do Sabiá. 3. Acessibilidade. 4.
Mobilidade. I. Kingma Orlando , Paulo Henrique , orient. II. Título.

TERMO DE APROVAÇÃO

CRISTIANE APARECIDA SILVA MOURA DE MELO

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO COMPLEXO DO SABIÁ NA CIDADE DE UBERLÂNDIA (MG)

Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Geografia da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão, como requisito obrigatório para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Paulo Henrique Kingma Orlando (Orientador)

Dr. José Henrique Rodrigues Stacciarini

Dr. Adriano Rodrigues de Oliveira

Data: ____/____/____

Resultado: _____

Dedico...

A minha mãe Edil, que apesar de todas as dificuldades e adversidades que a vida lhe impôs, sempre batalhou para oferecer às suas filhas a melhor educação, além de sempre nos incentivar e amparar nos momentos de dificuldades. E as minhas irmãs Eduarda e Marcella, pelo carinho, apoio e compreensão em todos os momentos.

AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós Graduação Stricto Sensu em Geografia Da Universidade Federal de Goiás Regional Catalão pela oportunidade de realizar o curso de mestrado que é de grande importância.

Aos professores que ministraram aulas ao longo do período do curso, que demonstraram a importância da geografia e compartilharam o seu conhecimento, que foi fundamental para o meu aprimoramento.

Agradeço ao professor Dr. Paulo Henrique Kingma Orlando, pela confiança, orientação, as discussões e conversas acerca da dissertação, estas foram fundamentais para o direcionamento e a confecção da mesma, bem como a permissão para a minha tomada de decisões.

Aos professores Dr. Adriano Rodrigues de Oliveira e Dr. José Henrique Rodrigues Stacciarini pelas contribuições ofertadas durante o exame de qualificação, que foram importantes para o andamento da pesquisa, pois proporcionaram a abertura de horizontes que ainda não haviam sido pensados ou cogitados.

Agradeço aos amigos e companheiros Msc. Laís Naiara dos Reis e Diogo Costa que me acompanharam nas sondagens de campo e trabalhos do trabalho. E a Msc. Juliana Abreu Crosara Petronzio pelas contribuições.

Também aos companheiros e amigos da turma da 5ª e 6ª turma de mestrado que com idéias, pensamentos, conhecimentos e heterogeneidade diversa contribuíram no meu aprimoramento pessoal e profissional.

"Gosto de ser gente porque, inacabado, sei que sou um ser condicionado, mas, consciente do inacabamento, sei que posso ir mais além dele."

(FREIRE, 1997)

RESUMO

A proposta deste trabalho foi realizar uma análise da infraestrutura do Complexo do Sabiá com a finalidade de verificar se o mesmo atende a Norma Técnica 9.050 de 2004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, e as leis nº 10.098 de Acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida de 19 de Dezembro de 2000 e a nº 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana de 03 de janeiro de 2012. A área estudada é o Complexo do Sabiá, localizado na cidade de Uberlândia (MG), que segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística possui, um total de 604.103 habitantes, conforme o último senso realizado no ano de 2010. Desse total há uma parcela que possui algum tipo de deficiência e/ou mobilidade reduzida e que se encontra inserida de forma ativa no mercado de trabalho, sistema educacional e demais atividades do ambiente urbano. Tal realidade é fruto de anos de reivindicações de uma parcela da população que abraça a causa. Daí surgiu a necessidade do planejamento urbano se atentar para que os espaços públicos e privados possuam uma acessibilidade e mobilidade, que atenda às pessoas de forma universal. O Complexo do Sabiá esta localizado no setor leste da cidade de Uberlândia, é composto pelo Parque do Sabiá, Estádio Municipal João Havelange e a Arena Multiuso Tancredo Neves, é o equipamento de lazer público comunitário mais antigo e consolidado da cidade. Passou nos últimos anos por um processo de revitalização para oferecer uma boa acessibilidade e mobilidade. Assim para a elaboração deste trabalho foi feito um levantamento bibliográfico e documental, trabalhos e sondagens de campo - para observar os aspectos estruturais do Complexo do Sabiá - e aplicação de questionários para a verificação da percepção dos usuários no que tange a acessibilidade e mobilidade da infraestrutura no local. Após este processo foi possível verificar que apesar do Complexo do Sabiá ser um espaço consolidado e aberto ao público ele deixa muitas lacuna no que tange a acessibilidade e a mobilidade.

Palavras chave: Uberlândia. Complexo do Sabiá. Acessibilidade. Mobilidade.

ABSTRACT

The purpose of this study was to analyze the infrastructure of Sabia Complex in order to ensure that it meets the 2004 Technical Standard 9050, the Brazilian Association of Technical Standards - ABNT, and the Laws N°. 10,098 of accessibility of people with disability or reduced mobility in December 19, 2000 and N°. 12 587 National Urban Mobility Policy in January 3, 2012. The study is in the Sabia Complex, situated in Uberlândia (MG), which according to data of Brazilian Institute of Geography and Statistics has a total of 604,103 inhabitants, according to the last census conducted in 2010. Of this there is a portion that has a disability and / or reduced mobility and which is inserted in an active market work, education system and other activities of the urban environment. This reality is the result of years of part of the claims of population embracing the cause. So became the need of pay attention to the urban planning that private and public spaces have an accessibility and mobility, so that meets people universally. The Sabia Complex is in the eastern sector of the city of Uberlândia, is composed by Sabia Park, Joao Havelange Stadium Municipal and Tancredo Neves Multipurpose Arena, is the Community public leisure equipment oldest and consolidated the city. Passed in recent years by a revitalization process to provide a good accessibility and mobility. So the preparation of this work was done a literature and documentary, works and field surveys - to observe the structural aspects of Sabia Complex - and questionnaires to verify the perception of users with respect to accessibility and mobility infrastructure on place. After this process it was verified that despite the Sabiá Complex be a consolidated space and open to the public it leaves many gap with respect to accessibility and mobility.

Key words: Uberlândia. Sabia Complex. Accessibility. Mobility.

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Entrada principal do Parque do Sabiá localizada na rua Haia s/n° bairro.....	57
Foto 2: Uma das trilhas do parque.....	57
Foto 3: Vista do lago artificial do Parque do Sabiá.....	58
Foto 4: Horto Municipal dentro do Complexo do Sabiá	59
Foto 5: Pista de corrida e caminhada – Parque do Sabiá.....	59
Foto 6: Academia Popular	60
Foto 7: Vista externa do Estádio Municipal João Havelange.....	61
Foto 8: Vista externa da Arena Multiuso Tancredo Neves	62
Foto 9: Vista interna do Arena Multiuso em um dia de evento esportivo.....	62
Foto 10: Vista aérea da área de estudo	63
Foto 11: Portaria Recanto do Sabiá	70
Foto 12: Infraestrutura portaria 2 – Recanto do Ipê	72
Foto 13: Infraestrutura portaria 2 – Recanto do Ipê	72
Foto 14: Entrada de pedestres – Recanto do Ipê	73
Foto 15: Portaria Bosque Pau Brasil	75
Foto 16: Irregularidades presentes na portaria do Mundo da Criança.....	77
Foto 17: Irregularidade e depressão na interseção do piso com a faixa de	77
Foto 18: Área externa da Portaria Piscicultura.....	79
Foto 19: Área interna da Portaria Piscicultura	79
Foto 20: Piso asfáltico – Portaria Santa Mônica.....	81
Foto 21: Portaria do Zoológico –Santa Mônica	81
Foto 22: Modificação de piso – Portaria Santa Mônica	82
Foto 23: Modificação de piso – Portaria Tibery.....	83
Foto 24: Modificação de piso– Portaria Tibery.....	83
Foto 25: Portaria zoológico – bairro Tibery	84
Foto 26: Portaria zoológico Tibery - detalhes	85

Foto 27: Mudança de piso na Praça do Servidor	86
Foto 28: Rampa de acesso Praça do Servidor	87
Foto 29: Rampa deteriorada - Praça do Servidor	87
Foto 30: Área física do Recanto do Ipê	89
Foto 31: Imagem do Bosque da Comunicação	90
Foto 32: Modificação de piso – Aquário Municipal	92
Foto 33: Entrada do Aquário Municipal.....	92
Foto 34: Entrada improvisada– Aquário Municipal	93
Foto 35: Visão interna do Aquário Municipal.....	94
Foto 36: Banheiro adaptado – Aquário Municipal	95
Foto 37: Banheiro adaptado – Aquário Municipal	95
Foto 38: Disposição dos brinquedos - Mundo da Criança	97
Foto 39: Disposição das mesas e acesso ao Mundo da Criança	97
Foto 40: Balanço adaptado para crianças cadeirantes - Mundo da Criança	98
Foto 41: Instruções de uso do balanço adaptado - Mundo da Criança	98
Foto 42: Disposição do bebedouro - Mundo da Criança.....	99
Foto 43: Sanitário adaptado de forma inadequada –	100
Foto 44: Infraestrutura do banheiro - Mundo da	100
Foto 45: Infraestrutura do zoológico – área interna	102
Foto 46: Infraestrutura do zoológico – área interna	102
Foto 47: Acesso a piscina	104
Foto 48: Área física da entrada da piscina.....	104
Foto 49: Área verde – localizada entre o Mundo da Criança e o Aquário Municipal.....	105
Foto 50: Área de convivência - localizada próxima ao zoológico	106
Foto 51: Acesso a bilheteria e portões de entrada do Estádio Municipal João	108
Foto 52: Bilheteria destinada a deficientes - Estádio Municipal João Havelange.....	108
Foto 53: Portão de acesso e saída - Estádio Municipal João Havelange.....	109

Foto 54: Vista interna dos acessos - Estádio Municipal João Havelange	110
Foto 55: Vista interna dos portões de saída - Estádio Municipal João Havelange.....	110
Foto 56: Distribuição das cadeiras e arquibancadas	111
Foto 57: Infraestrutura interna do bar - Estádio Municipal João Havelange.....	112
Foto 58: Sanitário adaptado - Estádio Municipal João Havelange.....	113
Foto 59: Vaso sanitário estilo oriental - Estádio Municipal	113
Foto 60: Infraestrutura dos bebedouros - Estádio Municipal João Havelange.....	114
Foto 61: Infraestrutura das arquibancadas no cotovelo vermelho – Estádio.....	115
Foto 62: Escadas para acesso as arquibancadas - Estádio Municipal João	115
Foto 63: Espaço reservado para as pessoas com deficiência - Estádio Municipal.....	117
Foto 64: Elevador de acesso - Estádio Municipal João Havelange	117
Foto 65: Acesso as arquibancadas - Estádio Municipal João Havelange.....	118
Foto 66: Infraestrutura da entrada da Arena Multiuso Tancredo	120
Foto 67: Rebaixamento de calçada na aérea externa Arena Multiuso.....	120
Foto 68: Portão de acesso da Arena Multiuso Tancredo Neves	121
Foto 69: Portão de saída da Arena Multiuso Tancredo Neves	121
Foto 70: Lugares reservados - Arena Multiuso Tancredo Neves	122
Foto 71: Rampa de acesso - Arena Multiuso Tancredo Neves.....	123
Foto 72: Sanitário adaptado - Arena Multiuso Tancredo Neves	123
Foto 73: Elevador panorâmico Arena Multiuso Tancredo	124
Foto 74: Entrada do Recanto do Sabiá	126
Foto 75: Espaço de convivência do Recanto do Sabiá	126
Foto 76: Parte da infraestrutura do Recanto do Sabiá	127
Foto 77: Aparelhos para prática de exercícios no Recanto do Sabiá.....	128
Foto 78: Aparelhos adaptados para prática de exercícios no Recanto do Sabiá.....	128
Foto 79: Infraestrutura dos equipamentos para a prática de exercícios na Praça	130
Foto 80: Infraestrutura da rampa de acesso na Praça e Bosque Pau Brasil	130

Foto 81: Infraestrutura da área de convivência na Praça e Bosque Pau Brasil	131
Foto 82: Infraestrutura do piso do Recanto Pau Brasil.....	133
Foto 83: Espaço de convivência do Recanto Pau Brasil	133
Foto 84: Área física do Recanto do Cedro	135
Foto 85: Área física do Recanto do Cedro	135
Foto 86: Espaço físico do Recanto do Jacarandá	137
Foto 87: Espaço físico do Recanto Sabiá Laranjeira.....	139
Foto 88: Rebaixamento de calçada - Recanto Sabiá Laranjeira	139
Foto 89: Espaço da Academia Santa Mônica	141
Foto 90: Espaço físico da Academia Popular.....	143
Foto 91: Espaço físico da Academia Popular.....	143
Foto 92: Acesso a Academia Popular.....	144
Foto 93: Acesso a academia Popular.....	144
Foto 94: Visão parcial dos campos de futebol.....	146
Foto 95: Acesso às quadras	147
Foto 96: Vista parcial da pista de caminhada e corrida.....	148
Foto 97: Trilha com piso de paralelepípedo com pouco uso próxima ao zoológico	149
Foto 98: Trilha de terra com maior uso localizada entre o zoológico e ao Espaço	149
Foto 99: Cascata Lady Lene	151
Foto 100: Bosque Lady Lene	151
Foto 101: Modificação do piso.....	152
Foto 102: Espaço físico da Cascata Jardim das Águas.....	153
Foto 103: Espaço físico da Cascata Jardim das Águas.....	154
Foto 104: Espaço de convivência - Cascata Jardim das Águas.....	154
Foto 105: Área física do <i>Deck</i> Recanto dos Peixes	156
Foto 106: Área física do <i>Deck</i> Recanto dos Peixes	156
Foto 107: Espaço físico da transitolândia.....	158

Foto 108: Espaço para educação no transito na Transitolândia.....	158
Foto 109: Infraestrutura do Espaço de Educação Ambiental	160
Foto 110: Infraestrutura do Espaço de Educação Ambiental	160
Foto 111: Espaço físico do Espaço da Saúde	162
Foto 112: Espaço físico do Espaço da Saúde	162
Foto 113: Espaço Cultural e Esporte Sabiá	164
Foto 114: Vista do Recanto do Atendimento	166
Foto 115: Vista do Recanto do Atendimento	166
Foto 116: Infraestrutura externa da sede da FUTEL	168

LISTA DE FIGURA

Figura 1: Planta baixa do Complexo do Sabiá com a localização de pontos	67
---	----

LISTA DE MAPA

Mapa 1: Localização do município de Uberlândia (MG).....	42
Mapa 2: Localização do Complexo do Sabiá no município de Uberlândia (MG)	64

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Localização do Recanto do Sabiá.....	70
Imagem 2: Localização da Portaria do Recanto do Ipê.....	71
Imagem 3: Localização da Portaria Bosque Pau Brasil.....	74
Imagem 4: Localização da Portaria do Mundo da Criança	76
Imagem 5: Localização da Portaria da Piscicultura.....	78
Imagem 6: Localização das entradas do zoológico	80
Imagem 7: Localização da Praça do Servidor	86
Imagem 8: Localização do Recanto do Ipê	88
Imagem 9: Localização do Bosque da Comunicação	90
Imagem 10: Localização do Aquário Municipal	91
Imagem 11: Localização do Mundo da Criança	96
Imagem 12: Localização do zoológico área interna	101
Imagem 13: Localização da piscina.....	103
Imagem 14: Localização do Estádio Municipal João Havelange.....	107
Imagem 15: Localização da Arena Multiuso Tancredo Neves.....	119
Imagem 16: Localização do Recanto do Sabiá.....	125
Imagem 17: Localização da Praça e Bosque Pau Brasil.....	129
Imagem 18: Localização do Recanto Pau Brasil	132
Imagem 19: Localização do Recanto do Cedro.....	134
Imagem 20: Localização do Recanto do Jacarandá.....	136
Imagem 21: Localização do Recanto Sabiá Laranjeira	138
Imagem 22: Localização da Academia Santa Mônica.....	140
Imagem 23: Localização da Academia Popular	142
Imagem 24 : Localização dos campos de futebol.....	145
Imagem 25: Localização das quadras poliesportivas	147
Imagem 26: Localização do Bosque e Cascata Lady Lene	150

Imagem 27: Localização da Cascata Jardim das Águas	153
Imagem 28: Localização do <i>Deck</i> Recanto dos Peixes	155
Imagem 29: Localização da Transitolândia.....	157
Imagem 30: Localização do Espaço de Educação Ambiental.....	159
Imagem 31: Localização do Espaço Saúde	161
Imagem 32: Localização do Espaço Cultural e Esporte Sabiá	163
Imagem 33: Localização do Recanto do Atendimento.....	165
Imagem 34: Localização da Sede da FUTEL.....	167

LISTA DE QUADRO

Quadro 1: Evolução da população urbana brasileira.....	30
Quadro 2: Leis e decreto utilizados na subseção.....	52
Quadro 3: Princípios e diretrizes do desenho universal	54
Quadro 4: Parâmetros de acessibilidade.....	65
Quadro 5: A forma como o usuário vê a acessibilidade dentro do Complexo do Sabiá	170
Quadro 6: mobilidade dentro do Complexo do Sabiá	171
Quadro 7: Classificação da acessibilidade no Estádio Municipal João Havelange.....	171
Quadro 8: Classificação da mobilidade dentro do Estádio Municipal João Havelange.....	172
Quadro 9: Classificação da acessibilidade no Estádio Tancredo Neves	173
Quadro 10: Classificação mobilidade no Estádio Tancredo Neves.....	173
Quadro 11: Classificação da acessibilidade no Parque do Sabiá	174
Quadro 12: Classificação da mobilidade no Parque do Sabiá.....	175
Quadro 13: Classificação do deslocamento da residência até o Complexo do Sabiá.....	176
Quadro 14: Classificação da acessibilidade ao veículo que o entrevistado utiliza para seu deslocamento para o Complexo do Sabiá.....	176
Quadro 15: Tipo de transporte utilizado.....	177

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CAMPO	Companhia de Promoção Agrícola
CORDE	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FUTEL	Fundação Uberlandense do Turismo e Lazer de Uberlândia
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMC	Cálculo do índice de massa corporal
JICA	Japan International Cooperation Agency
NBR	Norma Brasileira
PMU	Prefeitura Municipal de Uberlândia
POLOCENTRO	Programa de Desenvolvimento dos Cerrados
PRODECER	Programa de Cooperação Nipo-brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados
SENAR	Serviço Nacional de Aprendizagem Rural

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	20
2 A EVOLUÇÃO DAS CIDADES E A DIMENSÃO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA.....	25
2.1 Processo de urbanização no Brasil: uma breve introdução.....	30
2.1.1 O planejamento urbano no contexto da urbanização brasileira.....	33
2.2 Surgimento e evolução da cidade de Uberlândia (MG).....	39
2.3 Cidadania, acessibilidade e mobilidade urbana.....	43
2.3.1 Conceitos e teorias da acessibilidade e mobilidade.....	47
2.3.2 Uma teoria para a integração do cidadão no espaço urbano: Desenho Universal...	53
3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NOS ESPAÇOS DO COMPLEXO DO SABIÁ....	56
3.1 Análise da infraestrutura do Complexo do Sabiá no tocante da acessibilidade e mobilidade.....	65
3.1.1 Espaços de acesso ao Complexo do Sabiá.....	69
3.1.2. Espaços de Lazer.....	85
3.1.3. Espaços mistos (lazer e atividades físicas).....	125
3.1.4. Espaços para prática de atividades físicas ao ar livre.....	140
3.1.5 Espaços de observação da natureza.....	150
3.1.6. Espaços para educação Ambiental e Transito.....	157
3.1.7. Espaços de saúde e prática de exercícios em grupo.....	161
3.1.8. Espaços administrativas.....	164
3.2 Percepção do usuário da acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá.....	168
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	180
REFERÊNCIAS.....	184
APÊNDICE.....	188
ANEXO.....	191

1 INTRODUÇÃO

Sabe-se que o processo de urbanização no Brasil provocou várias modificações na organização das atividades no espaço. Dentre essas modificações pode-se elencar como exemplo, o êxodo rural e os inchaços dos espaços urbanos. Esses inchaços acarretaram em uma nova dinâmica no que tange o modo de vida das pessoas, bem como no espaço urbano. Como consequência ocorreram também os impactos ambientais de forma desordenada e sem preocupação com a preservação e conservação do meio ambiente.

No Brasil, o processo de urbanização foi intensificado a partir da década de 1960 com a ampliação dos parques industriais das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, que naquele momento eram as mais consolidadas no país. Em São Paulo havia um grande acúmulo de capital devido à cultura do café, enquanto o Rio de Janeiro, até essa década, havia sido a capital do país. Como resultado desses fatores, ocorreu um intenso processo de urbanização nestas cidades.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população urbana no Brasil na década de 1960 era de 45,1%, já na década seguinte (1970) atingiu 56,0%, enquanto no ano de 2010 alcançou 84,9%. A partir disso verifica-se que a população urbana cresceu e junto com ela houve necessidade de novas moradias. A parcela do solo nas proximidades das áreas centrais das cidades possuía uma maior valorização, fruto do processo de especulação imobiliária. Por este motivo as pessoas que chegavam às grandes cidades procuravam as áreas periféricas da malha urbana, devido aos menores preços dos imóveis e dos aluguéis.

Em decorrência do alto valor da reprodução de vida nas capitais, o governo criou programas de desenvolvimento como o POLOCENTRO e o PRODECER para incentivar o desenvolvimento do interior do Brasil com destaque para região Sudeste e Centro-Oeste que obteve um intenso processo de urbanização, o que acarretou no processo de interiorização do país. Na cidade de Uberlândia (MG) não foi diferente. Segundo dados do IBGE (2010), esta é a segunda maior cidade do estado de Minas Gerais. Isso se deve ao fato de que no início do século XX a cidade servia como passagem de tropeiros que transportavam mercadorias do estado de São Paulo para o de Goiás. A partir da década de 1910 com a implantação da estrada de ferro Mogiana, o desenvolvimento da cidade foi impulsionado, consolidando-a como grande centro logístico.

O rápido crescimento de Uberlândia acarretou em uma infraestrutura inadequada à locomoção de pessoas com mobilidade reduzida, como idosos e deficientes. Isso é resultado da deficiência de políticas públicas eficientes que solucionem os problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade urbana em locais públicos e privados e atendam o que preceitua as normas legais e o Plano Diretor.

Apesar de em muitas regiões a infraestrutura ser inadequada, a região central de Uberlândia é tida como referencia, no que tange a acessibilidade, já que boa parte das calçadas possui rampas de acesso e rebaixamento e há a presença de faixas de pedestre, sinalização vertical e horizontal. Porém, há uma série de obstáculos na calçada, tais como a presença de vendedores ambulantes, irregularidades do piso, buracos e o grande fluxo de pessoas.

Em relação ao restante da cidade a prefeitura municipal se preocupa com o transporte dos deficientes. Na última licitação para o transporte público, houve a exigência de que toda a frota de ônibus fosse dotada de rampas para facilitar o acesso das pessoas com deficiência, oferta também o transporte porta a porta para as pessoas com mobilidade reduzida e deficientes.

Isso é resultado de um processo histórico de reivindicações da população sensível à causa da acessibilidade e mobilidade urbana juntamente aos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida. Lutaram juntas pelo direito de locomoção e acessibilidade dentro da malha urbana da cidade, além da inserção dos deficientes no mercado de trabalho.

Para além da necessidade das pessoas em trabalhar, estudar e desenvolver outras atividades ligadas ao dia-a-dia é necessário que elas tenham momentos de lazer voltados para o contato com a natureza, a fim de obter um momento de tranquilidade e sair do cotidiano urbano, pois é no lugar que o cidadão expressa o seu modo de vida. No seu cotidiano o homem convive com uma constante pressão devido à poluição sonora, atmosférica, ao trânsito intenso, longas distancias para deslocamento e congestionamentos.

Para usufruir de momentos de lazer de forma gratuita foi criado o Complexo do Sabiá que é formado pelo Parque do Sabiá, Arena Multiuso Tancredo de Almeida Neves (estádio para jogos de basquete, vôlei, futebol de salão e handball) e o Estádio Municipal João Havelange, ambos frequentados pela população da cidade de Uberlândia.

O Complexo do Sabiá foi criado como um espaço no qual as pessoas tenham momentos de lazer, prazer ao sair por alguns momentos da vida cotidiana e divertimento assistindo a jogos de futebol, basquetebol, voleibol, lutas de MMA e shows. Porém muitas das

pessoas que gostariam de frequentar estes locais possuem mobilidade reduzida ou algum tipo de deficiência.

A partir da necessidade de buscar soluções para os problemas enfrentados pelos portadores de mobilidade reduzida o objetivo deste trabalho foi compreender a acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá na cidade de Uberlândia (MG), diagnosticando os seus aspectos estruturais e identificar a forma como as pessoas com mobilidade reduzida acessam essa área de lazer. Foram observadas as barreiras físicas e naturais que prejudicam o acesso a esses locais e a verificação da infraestrutura que o complexo possui, e também a percepção dos usuários no que tange a acessibilidade e mobilidade.

Para isso a análise foi feita analisando se as intervenções no Complexo do Sabiá estão atendendo as lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e a lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Sendo que estas leis tratam respectivamente de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 9050. Também foi realizado um levantamento bibliográfico, além do referencial teórico. E a aplicação de questionários para verificar através da visão do usuário a forma como o mesmo avalia a acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá.

A proposta para a redação da dissertação é dividida nas seguintes seções que irão tratar: introdução; evolução das cidades; dimensão da acessibilidade e mobilidade urbana; acessibilidade e mobilidade nos espaços do Complexo do Sabiá; considerações finais e referências utilizadas para a construção do trabalho.

Na seção denominada “A evolução das cidades e a dimensão da acessibilidade e mobilidade urbana”, é abordado o referencial teórico que trata do processo de urbanização de forma global tendo início no processo de industrialização. Posteriormente será visto a evolução do planejamento urbano no final do século XIX e meados do XX abordando a importância deste para a constituição das cidades.

Dando continuidade à seção, buscou-se compreender como se deu a formação da cidade de Uberlândia, bem como a sua localização juntamente com as principais atividades econômicas desenvolvidas, ainda nesta seção é tratado os aspectos que tangem a cidadania, a acessibilidade e a mobilidade urbana elencando e discutindo questões pertinentes ao respeito ao outro dentro da Declaração dos Direitos Humanos que engloba todos os cidadãos, estes possuidores dos mesmos direitos incluindo a acessibilidade e a mobilidade. E como desdobramento disto há os conceitos e teorias de acessibilidade e mobilidade que envolve a lei de acessibilidade nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 e a de mobilidade nº 12.587 de 03

de janeiro de 2012. Entra também em discussão o desenho universal que normatiza as construções em todo o planeta a fim de realizar a integração do cidadão no espaço urbano.

Na seção seguinte intitulada “Acessibilidade e mobilidade nos espaços do Complexo do Sabiá” trata da acessibilidade e mobilidade dentro desse complexo, bem como a caracterização da área de estudo com as suas características. Posteriormente é apresentada a análise da infraestrutura no tocante a acessibilidade e mobilidade dentro da NBR 9050 que fornecem os parâmetros das construções. Nesta seção também é trabalhada a percepção do usuário, a forma como ele vê o Complexo do Sabiá, sendo que para a construção deste tópico foi aplicado um questionário juntamente a uma entrevista, ambos previamente estruturados.

Posteriormente foram as conclusões com as sugestões de possíveis soluções para a melhoria ou implantação de uma acessibilidade ou mobilidade adequada dentro do Complexo do Sabiá.

Para a elaboração da dissertação foi necessário adotar procedimentos metodológicos que serviram de base para que a mesma tomasse forma e fosse possível a sua construção. Os procedimentos metodológicos adotados foram a pesquisa bibliográfica ou referencial teórico, a pesquisa documental e a pesquisa de campo - este último será descrito a seguir.

Para a análise foi aplicado questionário estruturado contendo perguntas de múltipla escolha no que tange a acessibilidade e a mobilidade dentro do complexo do sabiá e perguntas abertas para que os entrevistados dessem a sua opinião, suas visões e concepções de acessibilidade e mobilidade, bem como sugestões do que poderia ser feito para a melhoria destas duas na área de estudo.

A seleção dos dias para a aplicação dos questionários foram realizados durante a semana no final da tarde e nos domingos, no período da manhã e no final da tarde, isso foi realizado desta maneira para que um grupo maior de usuários fosse abordado. Os questionários foram aplicados para um grupo sem deficiência denominado G1 e o outro com pessoas com algum tipo de deficiência G2, cabe ressaltar que este grupo foram abordadas pessoas com diferentes tipos de deficiências, para que na tabulação dos dados e análise dos mesmos fosse realizada uma comparação com as diferentes visões do G1 e G2 no que tange a acessibilidade e a mobilidade.

Para a análise da infraestrutura foram realizados os trabalhos e sondagens de campo para o exame da infraestrutura dos locais mais frequentados do parque do Sabiá onde foram selecionados os pontos que são abertos à visitação em geral totalizando 34 pontos dentro do parque, o Estádio Municipal João Havelange e da Arena Multiuso Tancredo Neves.

Para isso os pontos foram agrupados em espaços com objetivos comuns, tais como espaço para lazer, prática de atividades físicas, acesso, atividades mistas dentre outros que serão descritos no sub tópico denominado análise da infraestrutura.

Para a realização disto os espaços foram analisados e estudados individualmente em sondagens de campo que compreendeu o período de fevereiro a setembro do ano de 2014, neste momento foram observadas se houve a aplicação das regras da NBR 9050, bem como das leis de acessibilidade e mobilidade, cada um deles foi estudado dentro de suas características e objetividade.

Foram analisadas características tais como: tipo de piso, inclinação, barreiras físicas, presença de rampas ou rebaixamento de calçada e barras de apoio, tipos de sanitários, tipos de acesso, altura de bebedouro, faixa livre da calçada, presença de elevador, tipos de sinalização e outras características pertinentes a infraestrutura dos pontos de estudo.

A aplicação do questionário estruturado foi realizada após a aprovação do Comitê de no dia 16 de setembro do ano de 2014 e em detrimento disto a aplicação dele ocorreu no período de 01 a 30 de novembro de 2014, e o tratamento dos dados e a análise realizado no período compreendido ente os dia 01 a 15 de dezembro de 2014. Posteriormente foi confeccionado o texto no que tange o assunto.

Desta forma, a partir desde momento inicia-se 3 sub tópicos denominados caracterização da área de estudo, análise da infraestrutura e percepção do usuário da acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá.

Os trabalhos e sondagens de campo que visaram a análise da infraestrutura do Complexo do Sabiá se o que propõe a legislação de acessibilidade e mobilidade, e as normas da NBR 9050 foram de fato implementados, se há o acesso seguro com a presença de rampas, faixas para pedestres, barras de segurança dentre outros equipamentos para as pessoas portadoras de deficiências físicas e com mobilidade reduzida. Após a verificação e a coleta dos dados necessários, estes foram trabalhados e sistematizados para que se pudesse compreender o problema estudado. Através de trabalhos de campo também foram aplicados questionários a fim de verificar a percepção das pessoas no que tange a acessibilidade e a mobilidade na área de estudo.

2 A EVOLUÇÃO DAS CIDADES E A DIMENSÃO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

Acredita-se que a formação das cidades ocorreu de maneira diferenciada de povoamento por volta do ano 3.000 a.C. Este processo está associado aos rios, em função da necessidade de água para a irrigação e terras férteis para produção de alimentos para as pessoas que habitavam esses espaços. Exemplo disso é o surgimento de agrupamentos na Mesopotâmia, nos vales dos rios Tigre e Eufrates (atual Iraque). Esta foi considerada exemplo da forma de organização das primeiras cidades, as quais os homens passam a viver em sociedade e de forma sedentária. E com o decorrer do tempo foram surgindo grandes cidades, como Atenas na Grécia, que juntamente com outras se fixaram nos territórios do mundo antigo.

A principal característica das primeiras civilizações urbanas, que as distinguiram das povoações anteriores, é o fato de que uma parcela da população não participava das atividades agrárias, possibilitando desta forma o despontar das atividades urbanas.

No período conhecido como Idade Média, entre os séculos V ao XV, ocorreu um processo de estagnação e decadência urbana em várias regiões destes antigos impérios. O antecedente para isso foi a queda do Império Romano, no ano de 476 d.C., que até então era considerado como um grande núcleo urbano no qual havia a concentração de riqueza e centralização do poder.

Neste processo ocorreu a ascensão do feudalismo, cujas principais características eram o poder descentralizado e o sistema produtivo baseado na produção de alimentos e artesanato rudimentar, que atendiam e satisfaziam as necessidades básicas da população, acarretando na desestruturação do comércio, uma das fontes geradoras de riquezas na cidade, que com o decorrer do tempo passou a ser praticamente extinto, levando a quase extinção da população urbana.

Desta forma, as cidades ficaram um longo tempo sem crescimento, fato que se modificou somente no final da Idade Média, em torno do século XII, momento em que acontece uma lenta retomada do comércio. Em decorrência disso as cidades passam a crescer novamente. Esse período ficou conhecido como renascimento comercial. No século XV, já com o Estado Nacional consolidado, estabelecem-se várias cidades na Europa Ocidental, em torno dos mares do Norte, e nas margens do mar Mediterrâneo. Isso aconteceu em decorrência do surgimento das rotas comerciais nestas áreas. Essa nova dinâmica comercial possibilitou à

cidade reestabelecer a função de centro de gestão econômica e política, atraindo a pessoas das regiões vizinhas.

E assim, com o decorrer do tempo, às cidades lentamente tornaram-se centros políticos, econômicos e religiosos, onde através da troca de mercadorias, agora intensificadas no espaço urbano, passou-se a centralizar e armazenar o excedente econômico produzido no campo. Isto contribuiu para que as cidades ficassem cada vez maiores.

Com este reestabelecimento e enriquecimento das cidades há uma acumulação de riqueza, e com o aumento do comércio e consumo eclode a Revolução Industrial que através do modo de produção capitalista, passa a organizar o espaço sobre dois fatores fundamentais, como afirma Castells (1983),

1. A decomposição *prévia* das estruturas sociais e agrárias e a emigração da população para centros urbanos já existentes, fornecendo a força de trabalho essencial à industrialização.
2. A passagem de uma economia doméstica para uma economia de manufatura, e depois uma economia de fábrica o que quer dizer, ao mesmo tempo concentração de mão-de-obra, criação de um mercado e constituição de um meio industrial. (CASTELLS, 1983 p. 45)

Através da colocação do autor é possível verificar que a partir do momento em que há um crescimento das cidades com a implantação das indústrias, as cidades se tornam um centro de atratividade para a população rural que sem a posse da terra, migram em busca de melhores condições de vida para o meio urbano. Em decorrência do processo de saída do homem do campo para a cidade, há a disponibilidade de mão de obra abundante. Ainda sobre a influência do processo de industrialização no de urbanização Lodder (1978), faz a seguinte colocação,

Foi à industrialização que, ao estabelecer estruturas produtivas diferenciáveis, permitiu o aumento da diversificação do consumo e, assim, praticamente determinou as diversas fases da urbanização no sentido que cada etapa dessa urbanização torna-se uma representação dos resultados das diversas fases do processo de desenvolvimento com industrialização. (LODDER, 1978, p. 4-5)

Desta forma, fica claro que, para que ocorresse o crescimento das cidades nos últimos séculos foi necessária à instalação de indústrias que necessitavam de mão de obra abundante para trabalhar nas fábricas. Porque além da população possuir função operária, eles se tornam um mercado consumidor em potencial, pois devido às longas jornadas de trabalho não era mais possível produzir seus próprios bens de consumo e assim eram obrigados a comprar os bens manufaturados.

Em detrimento do crescimento urbano ocorreu o êxodo rural, pois as pessoas migraram para as cidades. A partir do momento que as cidades crescem ocorre o processo de urbanização. Vários estudiosos realizaram trabalhos no que tange a este processo. Estes estudos originaram dois termos, “urbanização” e “urbano”, que Castells (1983) define da seguinte maneira,

O termo *urbanização refere-se ao mesmo tempo (grifo do autor) à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e à difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana. [...] a noção de urbano (oposta a rural) (grifo do autor) pertence à dicotomia ideológica sociedade tradicional/sociedade moderna, e refere-se a uma certa heterogeneidade social e funcional, sem poder defini-la de outra forma senão pela sua distância, mais ou menos grande, com respeito à sociedade moderna. (CASTELLS, 1983 p. 47)*

Assim é possível averiguar que quando se trata do processo de urbanização diz respeito às formas espaciais que configuram os espaços das cidades. Estas podem ser as residências, mobiliário urbano, as vias. Por sua vez o urbano liga-se a um modo de vida que se distancia do tradicional, ou seja, aquele que não prevalecem práticas sociais cunhadas no meio rural. É uma vida baseada em práticas típicas do espaço urbano.

Em relação aos países com industrialização tardia, como o Brasil, o processo de urbanização ocorre de forma morosa, ou seja, a partir da segunda metade do século XX, as primeiras indústrias foram instaladas nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, que no momento eram as duas cidades com maior número de habitantes na área urbana, além de possuírem a disponibilidade de um maior capital. Como coloca Righi (1983),

Os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro contam com uma maior concentração de indústrias, em um número proporcionalmente menor de municípios, sugerindo a existência de atividades industriais mais complexas e especializadas, de maior rendimento e produtividade. Em associação a este processo, estes dois Estados são os que possuem maior número de cidades médias e grandes do país, confirmando a importância da industrialização no processo de urbanização de ambos. (RIGHI, 1983 p. 48)

A partir da colocação acima é possível verificar que os estados de São Paulo e Rio de Janeiro possuem um maior número de indústrias, pois foi nestes dois estados que se desenvolveram, *a priori*, o maior número de indústrias de portes médio e grande.

Para que ocorresse um desenvolvimento do restante do Brasil, na década de 1960, o governo de Juscelino Kubistchek promoveu um processo de interiorização do país com a construção da nova capital do país denominada Brasília. Localizada no Planalto Central, onde

anteriormente era pouco povoado, que nesse contexto passou a ser o centro das atenções do país.

A partir da criação de Brasília, a nova capital brasileira, ocorre o crescimento das demais regiões do país que até então se encontravam pouco urbanizadas. A partir da década de 1970 o país passa por uma modificação, na qual as grandes indústrias se desconcentram do eixo Rio-São Paulo para se instalarem em regiões mais distantes, que ofertavam menores custos de operacionalização. Os fatores que exemplificam a repulsão das áreas centrais, segundo Corrêa (1989),

- a) aumento constante do preço da terra, impostos e aluguéis, afetando certas atividades que perdem a capacidade de se manterem localizadas na Área Central;
- b) congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações, que dificulta e onera as interações entre firmas;
- c) dificuldade de obtenção de espaço para expansão, que afeta particularmente as indústrias em crescimento;
- d) restrições legais implicando a ausência de controle do espaço, limitando, portanto, a ação de firmas. (CORRÊA, 1989 p. 45-47)

Mas para que essa descentralização ocorresse era necessário que as regiões de destino dessas indústrias, criassem dispositivos a fim de se tornarem atrativas. Dentre estes, Corrêa (1989, p. 47) elenca os seguintes benefícios: “a) terras não ocupadas, a baixo preço e impostos; b) infraestrutura implantada; c) facilidades de transporte; d) qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem; e) possibilidades de controle do uso das terras”. A partir disso iam se consolidando novos núcleos urbanos em locais antes pouco urbanizados, uma vez que os atrativos colaboraram tanto para a implantação de novas indústrias como também para atração da população que migrava do campo em busca de uma melhor qualidade de vida.

Com o decorrer do tempo as cidades brasileiras foram evoluindo e incorporando em sua dinâmica a ideia de planejamento urbano, difundido internacionalmente, com questões relacionadas à acessibilidade, à mobilidade e a cidadania. Um estudo mais aprofundado da urbanização brasileira, relativamente recente, pode-se verificar esse fato.

Em relação às medidas sanitaristas, estas ocorreram de forma morosa, pois inicialmente as cidades não possuíam redes de esgoto e coleta de resíduos sólidos, os mesmos eram lançados de qualquer forma nas ruas. A partir dessa realidade o Estado viu a necessidade de realizar medidas sanitárias para combater epidemias. Desta forma Birkholz (1983, p. 6) diz que no final do século XIX e meados do XX ocorreu uma evolução na engenharia sanitária, pois a mesma visava técnicas para a distribuição de água potável, coleta e destinação

adequada para os resíduos sólidos e efluentes, e como resultado disto, o saneamento passa a ser importante neste momento perdurando até os dias de hoje.

No Brasil ocorreu uma série de medidas sanitaristas na primeira metade do século XX, com a finalidade de resolver grandes epidemias, como a febre amarela, varíola, febre tifoide e cólera. Neste momento destacaram-se nomes como Oswaldo Cruz, Emílio Ribas e Francisco Saturnino de Brito. Este último publicou o livro titulado “Traçado Sanitário das Cidades” no ano de 1916, dando destaque a importância do saneamento no planejamento das cidades. Brito (1916), expõe em sua obra que,

O dever de organizar os planos de saneamento, de ampliação é de embelezamento das cidades e das aglomerações humanas é um dever primordial e inevitável. É necessário que as leis, em todos os países do mundo, tornem este dever obrigatório, tanto no que se refere à elaboração como à execução destes planos. ((Birkholz, 1983 *apud* Brito, 1916 p. 7)

Ainda sobre o engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Brito, (Birkholz, 1983 *apud* Brito, 1916 p. 7, ressalta,

O traçado das cidades é função das exigências técnicas dos projetos das redes sanitárias, Saturnino de Brito, dentre as várias conclusões expressas em seu livro, declara: “Na organização dos planos de construção ou ampliação das cidades localizadas em terrenos planos ou acidentadas, os principais objetivos devem ser: o traçado das vias de tal maneira que facilitem a execução das redes sanitárias e o traçado das artérias, estabelecendo a comunicação entre os bairros. Quando estes planos forem elaborados sem a colaboração artística desejável, a ação estética pode sempre agir no sentido de embelezar a cidade projetada, sem, contudo introduzir, no plano já elaborado, modificações que dificultem a execução das redes sanitárias”. (Birkholz, 1983 *apud* Brito, 1916 p. 7)

Fica clara a necessidade de que ao se realizar o planejamento urbano de uma determinada cidade haja a obrigação em incluir as medidas adequadas para o saneamento, evitando-se que as doenças simples se proliferem. Este pensamento firmou o paradigma da cidade com boa infraestrutura em saneamento. Contudo, pelo próprio processo de urbanização do país, o saneamento ficou na retaguarda da ocupação dos espaços nas cidades brasileiras. A partir do exposto é possível realizar uma breve introdução do processo de urbanização no Brasil.

2.1 Processo de urbanização no Brasil: uma breve introdução

O processo de urbanização do Brasil, desde o período colonial, foi basicamente influenciado pelas atividades agrárias. Intensificou-se somente a partir da década de 1960, quando as grandes multinacionais começaram a instalar as suas filiais no estado de São Paulo e na capital Rio de Janeiro, conforme Maricato (2000 p. 35) “Isso se deu devido ao processo de industrialização, no qual as pessoas sem posse de terra saíam do campo e iam procurar empregos na cidade”.

Os fatores até então apresentados, juntamente ao processo de industrialização ocorrido mais intensamente no Brasil a partir da segunda metade do século XX, deu início a um intenso processo de urbanização. A partir desse acelerado crescimento urbano brasileiro, Duarte (2007) faz a seguinte colocação,

Acelerada urbanização brasileira foi marcada por um intenso fluxo migratório, cuja característica torna por demais suave o que se lê nos livros escolares a respeito da migração campo-cidade. O fato é que esse processo migratório foi feito por “populações oriundas de regiões que ainda não superaram o patamar da economia de subsistência”. Isso fez com que nossas cidades crescessem, inchassem e apresentem déficits de moradia, infraestrutura e de serviços básicos para atender toda essa população que chegou em busca de oportunidades em um mercado para o qual não estava capacitada profissionalmente. (DUARTE, 2007 p. 39-40)

Esse crescimento populacional pode ser comprovado através dos dados do IBGE que demonstra a evolução da população brasileira em oito décadas, como mostra o quadro 1,

Quadro 1: Evolução da população urbana brasileira

ANO	PERCENTUAL DA POPULAÇÃO
1940	31,2
1950	36,2
1960	45,1
1970	56,0
1980	67,7
1990	75,5
2000	81,2
2010	84,9

Fonte: IBGE - Censos Demográficos, org. MELO, C. A. S. M., 2014.

Realizando uma análise da população urbana brasileira nota-se que entre as décadas de 1940 a 1960 ela era predominantemente rural, mas a partir da década de 1970 passa a ser urbana, superando a década anterior.

Isso se deve a uma série de mudanças que ocorreu no contexto brasileiro, como o parque industrial implantado nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, também pelo início

da modernização no campo, com a implantação de maquinário e insumos, além da constituição dos grandes latifúndios que levaram a expulsão das famílias que praticavam a agricultura de subsistência.

Para que ocorresse o desenvolvimento industrial no Brasil, o Estado criou uma série de políticas públicas e investimentos, como coloca Costa (2000),

Para alcançar os objetivos de um desenvolvimento acelerado e o mais autossustentado possível (essa tônica da política do governo Vargas) o Estado priorizou suas políticas públicas e seus investimentos em programas maciços de *infraestrutura, energia e transporte* (grifo do autor). A entrada em operação da Cia. Siderúrgica Nacional (negociada com os EUA no contexto da guerra) e o projeto da USIMINAS; a criação da PETROBRÁS e DA ELETROBRÁS, a Cia. Nacional de Álcalis, etc., são todos empreendimentos diretos do Estado voltados à consolidação de um setor industrial de bens de produção que servisse de alavanca ao desenvolvimento posterior dos demais ramos industriais (bens de consumo duráveis e não duráveis, por exemplo). No plano do aparelho estatal, destaca-se a criação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) e seu braço financeiro à indústria, o FINAME, além de inúmeros conselhos e comissões (remodelados ou criados) para coordenar a ação estatal setorial. (COSTA, 2000 p. 51-52)

Através da colocação do autor é possível verificar que o Estado investiu maciçamente tanto com capital nacional quanto estrangeiro, e esse conjunto de iniciativas levaram a um surto industrial, e um crescimento econômico em decorrência do desenvolvimento industrial. Fato que se concretiza com o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek cujo objetivo foi levar um grande crescimento econômico do país. Esse mesmo presidente promoveu uma maior interiorização do país com a transferência da capital Rio de Janeiro para o planalto central, até então localizado em um local ermo, que em poucos anos veio a se tornar uma vigorosa frente de expansão da malha urbana nacional. Em relação ao Plano de Metas e a transferência da capital que recebeu o nome de Brasília, COSTA (2000) realiza a seguinte colocação,

O Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek praticamente alterou toda a estrutura econômica do país, em apenas quatro anos. Voltado preferencialmente para os setores de ponta da estrutura industrial, nem por isso deixou de afetar todo o conjunto produtivo do país, desde os setores básicos, passando por transportes e energia, até a estrutura territorial como um todo. Os investimentos durante a execução do Plano provinham de duas fontes principais: recursos do tesouro nacional (energia, transportes, siderurgia, construção de Brasília e obras de infraestrutura em geral) e recursos externos, canalizados basicamente sob forma de capitais produtivos (indústria automobilística, eletroeletrônica e outros ramos de ponta). Essa estratégia permitiu o cumprimento de praticamente todas as metas previstas inicialmente. (COSTA, 2000 p. 52)

Este processo foi importante, pois acarretou um maior crescimento econômico do país, privilegiando o transporte com a construção de rodovias que interligaram as regiões brasileiras, possibilitando o transporte de matérias primas, bens industrializados e o deslocamento de pessoas. Outro ponto foi o deslocamento da capital brasileira para a região Centro Oeste, que passa a se interligar com as demais regiões do país, conforme aponta Costa (2000),

Brasília representou a implantação de um poderoso “posto de vanguarda” para o norte e o oeste do país, regiões que o Estado vinha tentando “capturar” há algumas décadas, como verdadeiro polo, ou *nó* (grifo do próprio autor) de articulação inter-regional, deslocou para a imensa “hinterlândia” (território situado atrás de uma costa marítima ou de um rio) parte das atenções governamentais, dos seguimentos privados da economia e da opinião pública nacional. A estratégia, explícita, já estava sendo parcialmente implementada quando da inauguração da própria capital. Enquanto esta era construída, vias de acesso para o sul, leste e nordeste e vias de penetração para o norte e o oeste eram abertas, todas convergindo para o mesmo ponto. A “ossatura” de circulação em torno de um novo referencial geográfico do poder político do país estava assentada. No total, foram quase 6.000 km de estradas federais, ligando os seguintes pontos: Belém-Brasília, Acre-Brasília, Fortaleza-Brasília, Belo Horizonte-Brasília e Goiânia-Brasília. (COSTA, 2000 p. 54)

Através das colocações do autor é possível verificar o impulso que o Brasil teve entre as décadas de 1950 e 1960, através do acesso a áreas que antes eram praticamente inatingíveis e que a partir da construção de Brasília, passaram a receber a atenção do governo, e se desenvolver economicamente. Tais áreas passaram por um processo de urbanização e com o decorrer do tempo se industrializaram, pois as demais regiões do Brasil passaram a serem acessíveis.

Posteriormente ao Plano de Metas, o Brasil sofreu um golpe militar que deu continuidade ao processo de interiorização do país com os 1º e 2º Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), acarretando na descentralização industrial, como coloca Tavares (1986),

O I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND define medidas para expandir o mercado interno e descentralizar a produção, duas faces do que seus autores denominam política de “integração nacional”. E o instrumento eleito para obter esse resultado é a criação de polos regionais no Sul e Nordeste, do tipo agrícola-industriais, e no Planalto Central e na Amazônia, de natureza agrícola-minerais. Dessa forma, complementar-se-ia o grande polo do núcleo São Paulo-Rio-Belo Horizonte.

O II PND, que expressa a intenção de avançar no processo de industrialização, substituindo importações, consagra em definitivo a

estratégia e polos de desenvolvimento. Nesse sentido, inclui as seguintes iniciativas: Polo Petroquímico do Nordeste (Camaçari); Complexo Mineral-Petroquímico Regional (no eixo Salvador-Aracaju-Maceió); Complexo Metal-Mecânico; fortalecimento dos polos industriais tradicionais (principalmente, confecções e calçados). Nas demais regiões, destaca-se: III Polo Petroquímico, no Rio Grande do Sul, e o Projeto Grande Carajás, na Região Norte. (TAVARES, 1986 p. 238)

A partir das colocações de Tavares é possível averiguar a preocupação dos governantes em adotar uma série de políticas públicas visando o desenvolvimento industrial do país, o que despertou o interesse da população em habitar nas cidades próximas a sua origem, diminuindo o fluxo de migrações para as áreas mais adensadas, já que as regiões fora do eixo Rio-São Paulo encontravam-se em processo de expansão e necessitavam de mão de obra. A partir desse momento o país conheceu uma nova forma de urbanização, como coloca Santos e Silveira (2008),

Mais recentemente, todas as áreas do país conheceram um revigoreamento do seu processo de urbanização, ainda que em níveis e formas diferentes, graças às diversas modalidades do impacto da modernização sobre o território. A situação anterior de cada região pesa sobre os processos recentes. [...] a partir do momento em que o território brasileiro se torna efetivamente integrado e se constitui como mercado único, o que à primeira vista aparece como uma evolução divergente é, na verdade um movimento convergente. Há uma lógica comum aos diversos subespaços. Essa lógica é dada pela divisão territorial do trabalho em escala nacional, que privilegia diferentemente cada fração em dado momento de sua evolução. A lógica é comum, os resultados regionais e locais são diferentes. (SANTOS e SILVEIRA 2008 p. 273-274)

A partir dessa colocação é possível verificar que as diversas regiões do país desenvolveram-se de diferentes formas, entretanto em menor ou maior escala foi realizado um processo de urbanização em todas as regiões do território nacional. E para isso a necessidade que houvesse um planejamento dentro do contexto da urbanização brasileira. Assim o próximo tópico irá tratar questões pertinentes ao planejamento.

2.1.1 O planejamento urbano no contexto da urbanização brasileira

O ato de planejar suas ações sempre foi necessário na vida do homem desde os tempos em que viviam nas cavernas. Ali as atitudes se voltavam para que o mesmo pudesse sobreviver. Dentre elas os cuidados com o seu abrigo, materiais de coleta e caça, como também em relação ao seu repouso. Nos dias atuais esse planejamento alcança escalas maiores envolvendo, por exemplo, a cidade em que vive. A definição de planejamento

segundo a Carta dos Andes ocorrido na cidade de Bogotá no ano de 1958, segundo Ferreira (2009) é,

Planejamento é um processo de ordenamento e previsão para conseguir mediante a fixação de objetivos e por meio de uma ação racional, a utilização ótima de recursos de uma sociedade em uma época determinada. O planejamento é, portanto, um processo de planejamento, um método de trabalho e um meio para propiciar o melhor uso da inteligência e das capacitações potenciais do homem para o benefício próprio e comum. (FERREIRA, 2009)

Desta forma é possível verificar que para um objetivo seja colocado em prática e obtenha sucesso é necessário realizar um planejamento prévio o qual irá nortear os passos para a obtenção do êxito. Desta forma quando o homem passou a habitar as cidades, esse foi o primeiro momento em que ocorreu o planejamento urbano, pois o mesmo passou a morar em comunidades construídas por ele próprio. Ou seja, para que tivesse acesso à habitação era necessário que as construíssem, tendo que se relacionar com todo o dinamismo existente na vida em sociedade. Assim, Birkholz (1983 p. 5) expõe que “no passado, o Planejamento Territorial referia-se somente às áreas urbanizadas e tinha como escopo construir, ampliar, ordenar, embelezar e sanear as cidades, com finalidade de criar condições mais favoráveis para a vida humana”.

Para que possa realizar um planejamento urbano de forma adequada é necessário que exista uma interdisciplinaridade, como expõe Duarte (2007).

O importante, para entendermos o planejamento urbano, é que ele não pode ser restrito a uma disciplina específica. Nesse sentido, o campo se abre para conhecimentos e metodologias que abrangem aspectos da sociologia, da economia, da geografia, da engenharia, do direito e da administração. (DUARTE, 2007 p. 21-22)

Em decorrência do crescimento urbano, advindo do processo de industrialização, ocorreu o processo de migração do homem do campo para as cidades e ocasionando o inchaço do espaço urbano. Em consequência dos baixos salários recebidos por grande parcela da população, estas passam a viver nas áreas periféricas da cidade. Por isso surge a necessidade de um planejamento urbano adequado que atenda as suas necessidades em sua totalidade.

Para a efetivação de um planejamento urbano adequado é necessário que sejam realizadas quatro etapas. São elas, diagnóstico, prognóstico, proposta e gestão urbana. Cada qual com as suas características como expõe Duarte (2007),

Diagnóstico é a análise da situação, compondo um cenário da realidade existente. Desse modo, toda a análise depende de dados, disponíveis ou a

serem coletados, portanto consideramos o inventário parte integrante do processo do processo de diagnóstico. Isso porque no diagnóstico há uma intenção já definida. (DUARTE, 2007 p. 25)

Prognóstico o princípio básico da cidade é o de ser um organismo vivo, isso porque provoca suas próprias transformações internas, bem como o fato de se alterar em função das relações que têm com o exterior, em diferentes escalas. Sob esse prisma, o planejamento urbano não pode pautar-se exclusivamente pelo presente que fica retratado no diagnóstico, pois ele acontece quando são buscadas soluções e alternativas não para a situação atual, mas *para a situação que deverá ser* (grifo do autor). (DUARTE, 2007 p. 29)

Propostas partem do resultado de um processo de planejamento urbano e são elas que tornam um futuro *previsível* (grifo do autor) em um futuro *possível*. Nessas propostas entram aspectos de obras de infraestrutura que sirvam ao desenvolvimento econômico de uma região ou à melhoria da qualidade de vida da população de um bairro, com tendências a crescer além que a situação atual comportaria. (DUARTE, 2007 p. 30)

Gestão urbana - os estudiosos Acioly e Davidson a definem como “um conjunto de instrumentos, atividades tarefas e funções que visam assegurar o bom funcionamento da cidade.” Os autores completam esse conceito dizendo que ela deve responder às necessidades e demandas da população e dos “vários agentes privados, públicos e comunitários, muitas vezes com interesses diametralmente opostos” da forma mais harmoniosa possível. (DUARTE, 2007 p. 33-34)

A partir do exposto é possível verificar que o diagnóstico é de fundamental importância, pois ele através dos levantamentos fornecerá um parâmetro da real situação que um determinado espaço possui e a partir disso será possível realizar o prognóstico que é a previsão do que irá ocorrer a partir do momento que o planejamento urbano for colocado em prática. As propostas são o resultado do planejamento, ou seja, o que era um cenário viável ou previsível para um cenário futuro. Enquanto a gestão urbana são os instrumentos e meios que propiciará o bom funcionamento da cidade. Diante do que foi exposto pode-se dizer que, para a existência de um planejamento de forma adequada necessita-se realizar as etapas acima descritas, pois através delas é possível realizar um plano que uma vez colocado em prática possa ter êxito.

Nos estados que estão em processo de crescimento econômico, é desejável que o nível de renda da sua população também aumente, e por isso é necessário que o planejamento urbano das regiões seja realizado de forma integrada com o restante do país. Isso para que não haja desenvolvimento desigual dos territórios nacionais. Em relação ao desenvolvimento destes países, Birkholz (1983) diz que,

O conjunto de orientações para o Planejamento nos países latino-americanos considera, com justiça, de primordial importância à elevação do nível de vida das populações, através do estabelecimento, como ponto de partida, de metas sociais e econômicas, e de ordenação dos recursos econômicos,

sociais, físicos e políticos. Deve ser dada precedência ao plano nacional, que deverá se basear no estudo de “regiões de planejamento”. Mesmo nos casos em que seja necessário acometer o Planejamento Urbano, ele deve ser encarado no âmbito regional e em harmonia com o desenvolvimento econômico do país. (BIRKHOLZ, 1983, p.15)

Para que isso ocorra é necessário que o governo adote políticas públicas a fim de fazer com os estados se desenvolvam de maneira equânime. Em um país como o Brasil que possui crescimento rápido e desordenado da malha urbana, é preciso levar em consideração para a confecção de um plano diretor com a opinião da população acerca do que a região necessita e para onde será direcionados os investimentos prioritários, pois quem conhece a realidade daquela localidade é quem convive com os seus problemas. No que tange ao planejamento, expõem Birkholz (1983) e Ferreira (2009),

A participação da comunidade na elaboração dos planos, sua aceitação posterior e a continuidade da sua aplicação têm no planejamento contemporâneo um papel de grande importância. (BIRKHOLZ, 1983, p.15)
Em países onde o crescimento urbano é acelerado e desordenado, a necessidade dos poderes públicos de administrar recursos, geralmente limitados, impõe escolhas difíceis e exige, nos dias de hoje, um planejamento urbano inserido num processo dinâmico, interagindo realmente com a comunidade, e tendo, como resultado, efetivamente a melhoria da qualidade de vida urbana. (FERREIRA, 2009)

Assim a Constituição Federal brasileira do ano de 1988 foi de grande importância, pois instituiu a necessidade de que nas cidades com mais de 20.000 habitantes seja elaborado o seu Plano Diretor, com o objetivo instrumentalizar o município para que ocorra o crescimento socioeconômico da cidade, como coloca a Constituição Federal de 1988, no título VII da Ordem Econômica e Financeira, capítulo II da Política Urbana,

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º - Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º - Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.(BRASIL, 1988)

O Estatuto da Cidade, que estabeleceu instrumentos de planejamento e gestão das cidades é de fundamental importância, pois através dele é possível estabelecer uma gestão na qual haja a participação articulada entre o poder público e civil, levando assim a uma democratização na elaboração do Plano Diretor e no planejamento da cidade, como aponta Oliveira (2001),

O Plano Diretor estabelece a gestão democrática, garantindo a participação da população urbana em todas as decisões de interesse público. A participação popular está prevista e, através dela, as associações representativas de vários segmentos da sociedade se envolvem em todas as etapas do Plano Diretor – elaboração, implementação e avaliação – e na formulação, execução e acompanhamento dos demais planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano municipal. (OLIVEIRA, 2001 p. 8)

Os artigos 182 e 183 da Constituição federal foram regulamentados pela lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 que estabeleceu as diretrizes gerais da política urbana, no capítulo 1 parágrafo único diz,

Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. (Brasil, 2001)

No que tange ao Plano Diretor ela também o regulamenta em seu capítulo 3º, a respeito do conteúdo dos Planos Diretores o Estatuto da Cidade diz,

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos. (BRASIL, 2001)

Através do exposto acima é possível averiguar que o Plano Diretor deve buscar o crescimento sócio econômico da cidade, regulamentando a expansão da malha urbana, ofertando para a população qualidade de vida e justiça social. Este deve ser de acesso público, obedecendo a legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. O documento é obrigatório para cidades segundo o artigo 41,

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do caput, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

Ainda sobre o Plano Diretor Municipal é preciso que a equipe de planejamento o faça de forma que ao final contemple a qualidade da mobilidade urbana, como coloca Duarte, Sánches e Libardi (2012),

- Promover a regularização de imensas parcelas informais da cidade, inserindo-as na malha urbana consolidada, contribuindo para reduzir as necessidades de deslocamentos;

- Desestimular o zoneamento excessivamente especializado do território, pois este gera um padrão pendular de viagens, sendo importante promover usos de solo mistos e diversificados;
- Promover uma política habitacional voltada à consolidação de áreas já ocupadas, mediante políticas destinadas a melhorar a sua qualidade;
- Prever na expansão das áreas urbanas a implantação de uma rede integrada de transportes e trânsito;
- Controlar a implantação de novos pólos geradores de trânsito e áreas pouco adensadas;
- Estimular a distribuição equilibrada das atividades econômicas, promovendo uma economia diversificada que contribua para a sustentabilidade da cidade e da região. (DUARTE, SÁNCHEZ E LIBARDI, 2012 p. 13-14)

Desta forma, observa-se que para ocorrer um desenvolvimento integrado do país é necessário que os governantes municipais desenvolvam Planos Diretores que permitam o progresso do seu território em sincronia com a região e assim possibilitar uma propagação relativamente homogênea, que integre todas as regiões da sua malha territorial, concebendo assim um país menos heterogêneo.

2.2 Surgimento e evolução da cidade de Uberlândia (MG)

A cidade de Uberlândia recebeu este nome somente no século XX, surge como um arraial, na segunda metade do século XIX, como local de passagem dos tropeiros que traziam mercadorias do estado de São Paulo para o de Goiás. Sendo assim, ela surge como um ponto de pouso para os comerciantes. Inicialmente recebeu o nome de Uberabinha, devido este motivo a conformação do espaço urbano foi cotidianamente pensada para que atendesse as necessidades das pessoas que o utilizavam. Lopes (2010) aponta que, os viajantes utilizavam Uberlândia como um local de descanso, pois traziam mercadorias provenientes do estado de São Paulo para comercializá-las no estado de Goiás. Desta forma, a cidade não despertou interesse no processo de urbanização até o final do século XIX.

No ano de 1895 a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro chegou a Uberlândia fazendo desta um polo de atração para uma série de atividades, como destaca Lopes (2010), então, a cidade de Uberlândia (MG) passa a se tornar atrativa para a instalação de comércios e pequenas fábricas a partir de meados do século XX, quando passa por um processo de desenvolvimento com a implantação da estrada de ferro denominada Mogiana, tornando-se um polo de atração.

Nas plantas da cidade, a partir da década de 1910, é possível verificar desde o início de seu planejamento, há a preocupação dos governantes em realizar projetos voltados

ao ordenamento espacial. Observa-se, ainda, nas primeiras imagens cartográficas da cidade, que as ruas eram em forma de tabuleiro o que permitia a fluidez e a mobilidade das pessoas que por ali passassem. Essa evolução acarretou em um aumento da população. De acordo com Lopes (2010),

Os primeiros eventos econômicos e religiosos que nortearam a organização social do município tem sua importância histórica por terem sido o embrião da sociabilidade urbana. [...] a fisiologia de Uberlândia está assentada nestes primitivos interesses econômicos, financeiros e religiosos que imprimiram no território urbano a sua geografia. Os discursos oficiais denotam a importância atribuída, já naqueles primeiros anos de emancipação, à observação da completa simetria do serviço de ornamentação e às questões econômicas que viabilizariam o tão propalado progresso, não se deixando impressionar pelo fato de ter por vizinhos outros municípios que, política e/ou economicamente, exerciam maior importância no cenário regional. (LOPES, 2010 p. 21)

Desta forma inicia-se uma crescente articulação de Uberlândia com as cidades do entorno. A crescente articulação com as cidades e os povoados da região fez com que o agente atacadista assumisse o papel principal da divisão territorial do trabalho na região. O crescimento da importância do comércio em Uberlândia também se deve ao fato de a industrialização não ter conseguido se desenvolver com eficácia na cidade, atuando basicamente, no setor de beneficiamento de matérias-primas, como o arroz (SOARES, *et al*, 2010 p.166). Outro aspecto importante que levou ao impulso do crescimento da cidade foi a construção da nova capital Brasília, que colaborou na sua consolidação como um centro atacadista, já que a mesma é um entreposto entre os estados de São Paulo e Goiás. Também devido a modernização da agropecuária, conforme afirma Soares, *et al* (2010),

A construção de Brasília foi outro importante fator no aumento da importância de Uberlândia na rede urbana e na sua consolidação como centro atacadista. Foram criadas, assim, novas “praças” que o comércio atacadista, desta cidade, pôde abastecer, levando à criação de empresas uberlandenses que, hoje, são nacional e internacionalmente conhecidas neste ramo, como Martins, Arcom e Peixoto. [...] o processo de modernização agropecuária teve início no pós Segunda Guerra Mundial, com a chamada Revolução Verde, que visava aumentar a produção e a produtividade agrícola mundial, pela aplicação de desenvolvimento tecnológico, melhoramento genético e outros. No Brasil esses efeitos passaram a ser sentidos, sobretudo, após a década de 1960, devido aos projetos políticos de modernização do país, durante o governo Juscelino Kubistschek (1955 - 1960). (SOARES, *et al*, 2010 p. 166 – 167)

Entre os anos de 1950 a 1980 a cidade sofreu uma série de modificações na sua morfologia urbana, juntamente com a implantação de estradas de rodagem e como

consequência disto, também passa por mudanças no que tange cultura, economia e sociedade, como expõe Soares, *et al* (2010)

Entre os anos 1950 e 1980, Uberlândia passou por transformações econômicas, sociais e culturais nunca antes vivenciadas por sua população. No que diz respeito à sua forma urbana, fruto de desenvolvimento das relações socioespaciais, as mudanças foram significativas, pois foram criados os loteamentos de alto poder aquisitivo, os arranha-céus, os conjuntos habitacionais, o asfalto, o neon, a televisão, o supermercado, os centros comerciais, o Distrito Industrial, a universidade federal, entre outros. Ao mesmo tempo, intensificaram-se também as contradições nas formas de ocupação do solo urbano, tais como: expansão para as áreas distantes do centro, densificação do núcleo central e problemas de tráfego e transporte, que exigiram da administração municipal a elaboração de um plano urbanístico, em que fossem encontradas alternativas para tais problemas. (SOARES, *et al*, 2010 p. 172)

Esse processo também acarretou um grande crescimento da cidade de Uberlândia, caracterizada como cidade de porte médio. Segundo Filho e Alves (2006), o forte desenvolvimento das cidades médias possibilitou a ocorrência de transformações em âmbito interurbano, como a valorização das cidades médias perante a hierarquia urbana; e de modificações na estrutura intraurbana dessas cidades, pela instalação de novas centralidades, as quais são representadas pelos sub centros, eixos comerciais, áreas especializadas e shoppings centers.

Algo de grande representatividade que auxiliou no crescimento e desenvolvimento do município de Uberlândia foram o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO) e o Programa de Cooperação Nipo-brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER) que se desenvolveram na década de 1970 e 1980 respectivamente. Ambos os programas incentivavam a interiorização do país, bem como a exploração do bioma cerrado com a implantação de grandes latifúndios. Ambos os programas foram feitos com o objetivo de que ocorresse desenvolvimento do interior do Brasil.

O POLOCENTRO foi um programa do governo brasileiro que pretendia regionalizar a região do cerrado cujo objetivo era realizar uma ocupação dirigida a fim de incrementar a produção agrícola brasileira, elevando a competitividade dos mesmos. Assim o governo direcionou recursos, infraestrutura, centros de pesquisas bem como subsídios a fim de modificar a configuração regional do cerrado de Minas Gerais o que acarretaria em modificações socioeconômicas, políticas e ambientais do espaço mineiro. Cabe ressaltar que os recursos foram destinados para os médios e grandes proprietários de terras. Porém não teve todos os objetivos concluídos, embora tenha sido importante para a região do Triângulo Mineiro.

O PRODECER foi criado em uma parceria do Japão com o Brasil, no qual o primeiro país sofreu uma queda na sua produção de grãos e em decorrência disto necessitava de uma área que produzisse as *comodities* e neste cenário entra o Brasil que se desvencilha da sua dependência com os Estados Unidos. Os objetivos deste programa foi o desenvolvimento da região cujo bioma é o cerrado em detrimento disto estimular a produção de alimentos o que acarreta no aumento da oferta do mesmo e com isso contribuir para que ocorresse o desenvolvimento regional do país com a implantação de uma agricultura moderna, empresarial e eficiente.

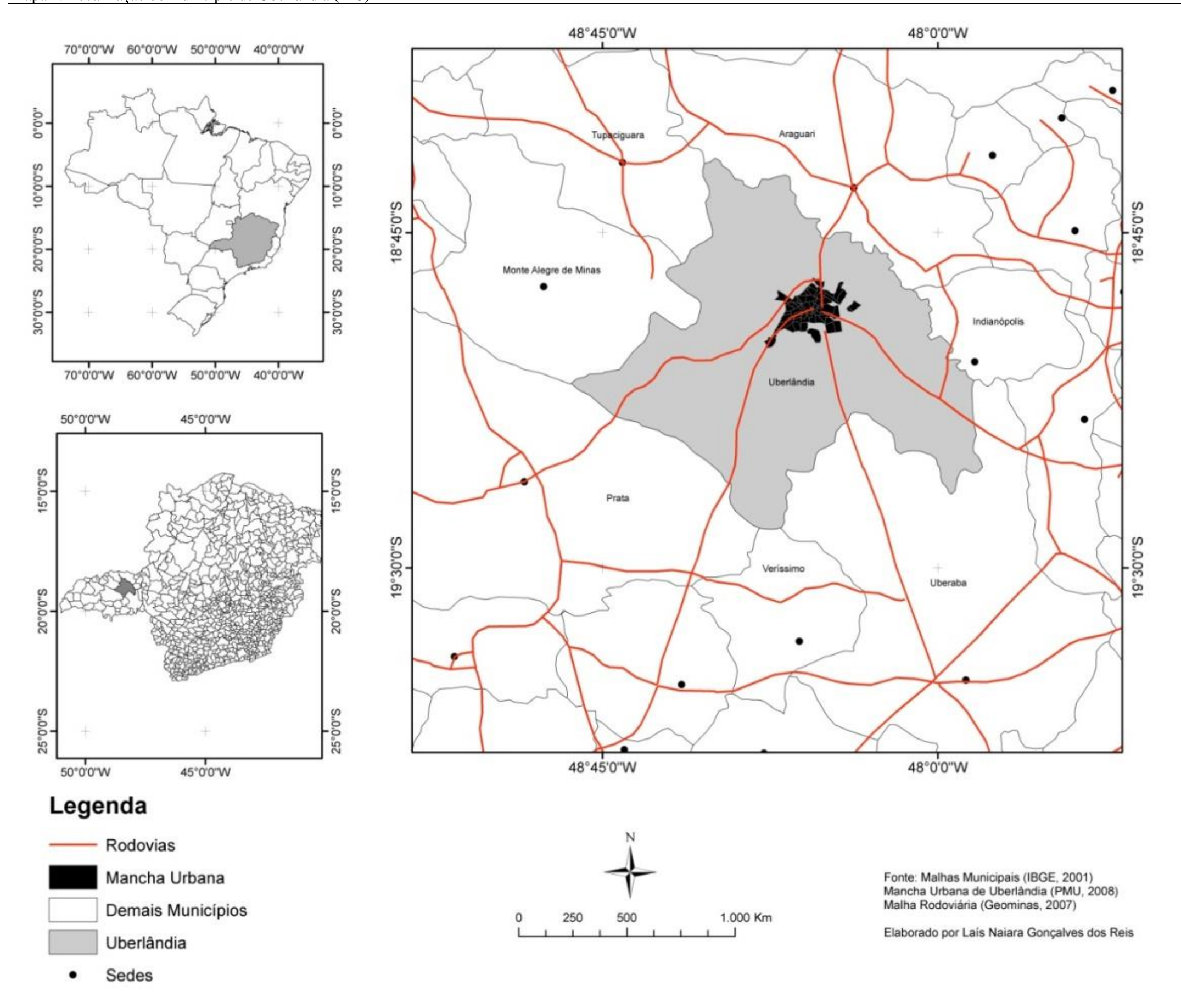
Foi financiado pelo Japão representado pelo Japan Internacional Cooperation Agency (JICA) juntamente com os órgãos públicos brasileiros sendo eles: Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR) e Banco do Brasil sendo coordenado pela Companhia de Promoção Agrícola (CAMPO). Inicialmente o programa foi instalado no estado de Minas Gerais, obtendo um grande sucesso, posteriormente se expandiu para a região Centro Oeste. Sendo de fundamental importância para a interiorização do Brasil.

Ambos os programas foram importantes para o crescimento do município de Uberlândia, pois abriga um polo agroindustrial, além de uma infraestrutura com maquinário e insumos agrícolas, bem como bancos, serviços, comércio especializado, há a geração de empregos, pesquisas voltadas para o desenvolvimento do campo no que tange a melhoria do uso da terra e desenvolvimento tecnológico. Assim tudo isso leva o município a ser o segundo maior do estado de Minas Gerais.

Assim o município de Uberlândia, segundo o último recenseamento realizado pelo IBGE no ano de 2010, conta com 604.013 habitantes. Tem uma extensão territorial de 4.115,206 km² e densidade demográfica de 146,78 hab/km², o que a coloca como a segunda maior cidade do estado de Minas Gerais. O município localiza-se entre as coordenadas geográficas de latitude 18° 30' e 19° 30' Sul e 47° 50' a 48° 50' de longitude Oeste do meridiano de Greenwich, na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no oeste do estado de Minas Gerais (LIMA, 1989). Além da sede municipal, o município conta ainda com quatro distritos: Cruzeiro dos Peixotos, Martinésia, Miraporanga e Tapuirama

Uberlândia interliga-se a outros centros urbanos pelas rodovias BR-365, BR-452, BR-050 BR 455 e BR-497. Limita-se ao Norte com os municípios de Araguari e Tupaciguara, ao Sul com Uberaba, Veríssimo e Prata, a oeste com Monte Alegre de Minas e a leste com Indianópolis. O mapa 1 mostra a localização da do município de Uberlândia.

Mapa 1: Localização do município de Uberlândia (MG)



Fonte: REIS, dos. L. N. G.

A malha urbana se desenvolve para os setores norte, sul, leste e oeste o que acarreta em um crescimento urbano. É ainda um polo de atração de investimentos privados além possuir centros de *Call Center*, desenvolvendo-se no setor terciário de serviços especializados. Destaca-se também no setor agrícola com uma grande produção de soja e café.

Atualmente a cidade conta com centros universitários que desenvolvem pesquisas em diversas áreas da tecnologia (inclusive para a Petrobrás), universidades particulares, um grande parque industrial contando com metalúrgicas, mecânicas, moveleiras, borracha, curtumes, químicas, produtos farmacêuticos, plásticos, materiais de limpeza, calçados, produtos alimentícios, bebidas, fumo, tecidos, gráficas e construção civil

2.3 Cidadania, acessibilidade e mobilidade urbana

No ano de 1993 ocorreu na cidade de Viena a Conferência Mundial sobre os Direitos Humanos, a qual discutiu questões pertinentes aos Direitos Humanos, visando à igualdade dos direitos entre os seres humanos. Desta forma, foi criada a Declaração Universal dos Direitos Humanos, com o objetivo de que os Direitos Humanos sejam respeitados por todos os países. Em relação à igualdade de todos, o artigo 2º da declaração traz,

Todos os seres humanos podem invocar os direitos e as liberdades proclamados na presente Declaração, sem distinção alguma, nomeadamente de raça, de cor, de sexo, de língua, de religião, de opinião política ou outra, de origem nacional ou social, de fortuna, de nascimento ou de qualquer outra situação. Além disso, não será feita nenhuma distinção fundada no estatuto político, jurídico ou internacional do país ou do território da naturalidade da pessoa, seja esse país ou território independente, sob tutela, autônomo ou sujeito a alguma limitação de soberania. (Declaração Universal dos Direitos Humanos, 1993).

Esse artigo traz que todos os seres humanos são iguais sem a distinção de sua cor ou origem e nascimento independente de qualquer diferença ou divergência eles possuem direitos idênticos. Ainda no Art. 24 e 29 respectivamente observa-se:

Toda a pessoa tem direito ao repouso e aos lazeres, especialmente, a uma limitação razoável da duração do trabalho e às férias periódicas pagas.

1. O indivíduo tem deveres para com a comunidade, fora da qual não é possível o livre e pleno desenvolvimento da sua personalidade.
2. No exercício deste direito e no gozo destas liberdades ninguém está sujeito senão às limitações estabelecidas pela lei com vista exclusivamente a promover o reconhecimento e o respeito dos direitos e liberdades dos outros e a fim de satisfazer as justas exigências da moral, da ordem pública e do bem-estar numa sociedade democrática.
3. Em caso algum estes direitos e liberdades poderão ser exercidos contrariamente e aos fins e aos princípios das Nações Unidas. (Declaração Universal dos Direitos Humanos, 1993)

Através destes artigos é possível observar que o ser humano independe da sua condição física tem o direito ao lazer, bem como deveres com a sua comunidade, tendo os seus direitos limitados apenas por leis e regras que visam garantir o bem comunitário. Suas liberdades devem seguir os princípios traçados para garantir os Direitos Fundamentais dos seres humanos como as Nações Unidas reconhecem em sua declaração sobre o assunto.

O que se busca através dos Direitos Humanos é que ocorra uma melhoria da qualidade de vida de todos, sobretudo das minorias e camadas menos abastadas da população. Neste sentido há o direito à cidadania, com acesso a educação, saúde, moradia, trabalho, ou seja, tanto os bens materiais quanto os imateriais. Souza (2011) afirma que,

No que tange à melhoria da qualidade de vida, ela corresponde à crescente satisfação das necessidades – tanto básicas quanto não básicas, tanto materiais quanto imateriais – de uma parcela cada vez maior da população. Quanto ao aumento da justiça social, trata-se de uma discussão mais complexa, pois esbarra na multiplicidade de possibilidades de entendimento da ideia de *justiça social* (grifo do autor). Essas possibilidades de entendimento são às vezes, complementares, às vezes conflitantes. (SOUZA, 2011 p. 62)

No momento em que o autor trata da justiça social ele quer dizer que esta deve ser aplicada da mesma forma para todos os cidadãos sem distinções. Porém na maioria das vezes a mesma não é aplicada de forma igualitária a todas as pessoas, pois deveria ser concebida de forma que aumentasse a qualidade de vida das pessoas atendendo todas as suas necessidades, sendo elas básicas ou não. Ainda sobre a justiça social Souza (2001) diz,

Deve-se dizer que o objetivo de aumento da justiça social calibra e contextualiza o objetivo de melhoria da qualidade de vida. Por exemplo, ao estabelecer que a satisfação das necessidades básicas dos grupos menos privilegiados terá prioridade sobre a satisfação das necessidades não básicas dos grupos privilegiados, nenhum dos dois objetivos é, em última análise, mais importante que o outro. Ambos são imprescindíveis. (SOUZA, 2011 p. 64).

No Brasil as questões relacionadas à cidadania, na qual o homem possui os seus direitos e sua inserção na sociedade é tratada na Constituição Federal Brasileira de 1988, mais precisamente no Art. 203 coloca a seguir,

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos:
I - a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;
II - o amparo às crianças e adolescentes carentes;
III - a promoção da integração ao mercado de trabalho;

IV - a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;
V - a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei. (Constituição Federal, 1988)

Este artigo fala que a assistência social será dada a qualquer cidadão brasileiro que necessitar da mesma, bem como a garantia de salário mínimo às pessoas que tenham algum tipo de deficiência física e os idosos que não possuem recursos para reproduzir o seu modo de vida, isso para que as pessoas possam viver com o mínimo.

No ano de 1993 ocorreu a Conferência Mundial sobre os Direitos em Viena, onde são reconhecidos e reafirmados os Direitos Humanos. Estes são decorrentes da dignidade de valor que é atribuído ao ser humano que é o sujeito chave dos Direitos Humanos e das liberdades centrais.

Esta conferência foi de grande importância para a retificação da necessidade dos países observarem a Declaração Universal dos Direitos Humanos em preservar as novas gerações, onde as atuais gerações devem estabelecer condições que permitam melhores condições de vida, bem como a manutenção da justiça decorrentes da declaração acima citada, além de promover o progresso social a fim de que o mesmo perpetue e assim toda a população mundial tenha condição de vida justa e digna, assegurando o direito à liberdade.

Neste mesmo sentido foi adotada uma série de compromissos, como aponta a Declaração Universal dos Direitos Humanos, que devem ser cumpridos por todas as nações dentre os pontos debatidos pode-se destacar:

- Todos os povos têm direito a autodeterminação;
- Sempre que necessário os órgãos internacionais deverão tomar medidas a fim de fiscalizar o cumprimento das normas estabelecidas pela Declaração Universal dos Direitos Humanos;
- Que todos os Direitos Humanos são indivisíveis, independentes e inter-relacionados;
- A Conferência Mundial sobre Direitos Humanos reafirmou o direito ao desenvolvimento, que foi estabelecido na Declaração sobre o Direito ao Desenvolvimento, além da cooperação mútua a fim de resolver problemas relacionados ao crescimento sociais dos países menos desenvolvidos.

Através disto é possível observar a preocupação dos órgãos internacionais em relação à parcela da população mundial menos abastada. Ainda se tratando das necessidades sociais da população Lefebvre (2001) faz a seguinte colocação:

As necessidades sociais têm um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de segurança e a de abertura, a necessidade de certeza e necessidade de aventura, a de organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, e trocas e investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação e imediatividade e de perspectiva a longo prazo. [...] a essas necessidades antropológicas socialmente elaboradas (isto é, ora separadas, ora reunidas, aqui cumpridas e ali hipertrofiadas) acrescentam-se necessidades específicas, que não satisfazem os equipamentos comerciais e culturais que são mais ou menos parcimoniosamente levados em consideração pelos urbanistas. (LEFEBVRE, 2001 p. 105)

A colocação de Lefebvre demonstra que as questões relacionadas com a as necessidades sociais são muito antigas e vêm desde o momento em que o homem passa a viver em sociedade. Tal fato tem fundamentos na antropologia, que é uma ciência que estuda as relações do homem com a humanidade em sua totalidade, ou seja, abrange todas as suas dimensões sejam elas orgânicas ou inorgânicas. Compreendendo ainda a concretude de que as necessidades do ser humano não serão sempre as da maioria e ainda poderão ser *Démarches*¹.

Isso faz parte do humanismo que dentro da malha urbana persistiu por um longo período e segundo Lefebvre (2001), ele morre nas guerras mundiais como ele coloca na sua obra denominada “O Direito à Cidade”. Este autor traz a seguinte colocação sobre o humanismo,

O velho humanismo clássico acabou sua carreira há muito tempo, e acabou mal. Está morto. Seu cadáver mumificado, embalsamado, pesa bastante não cheira bem. Ocupa muitos lugares públicos ou não. [...] Este velho humanismo encontrou a morte nas guerras mundiais, durante o impulso demográfico que acompanha sempre os grandes massacres, diante das brutais exigências do crescimento e a competição econômica e diante do impulso de técnicas mal dominadas. Não é nem mesmo mais uma ideologia, apenas um tema para discursos oficiais. (LEFEBVRE, 2001 p. 107)

A partir do exposto acima o homem é um ser que tem os mesmos direitos, ou seja, direitos de cidadania equiparados. Entretanto, em alguns casos estes direitos não são observados na sociedade moderna, a qual se perdeu o respeito pelo próximo, além de que em alguns momentos nem mesmo o Estado respeita estes direitos.

¹ *Démarches* são providências a serem tomadas para que algo abstrato se concretize.

Partindo dos Direitos Humanos é possível falar de acessibilidade e mobilidade e que ambos são direitos de todos os cidadãos independente de sua capacidade física ou intelectual, já que estes são garantidos através do Direito Universal dos Direitos Humanos.

As pessoas com mobilidade reduzida e deficientes passaram por um longo processo na tentativa de sua inclusão na sociedade, já que por muito tempo ficaram restritos em seus lares por serem considerados incapazes de trabalhar e ter uma vida social. Na década de 1980 eles começam a serem vistos como pessoas capazes de exercer diversas funções, incluindo inserir-se no mercado de trabalho e ter uma vida comum como a dos demais cidadãos.

Porém no Brasil isso foi instituído através da Lei nº 7.853 de 24 de outubro de 1989, que promulga o apoio dados às pessoas deficientes, bem como a sua integração e inserção social e os seus direitos coletivos e difusos sob a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE) instituindo a tutela jurisdicional dos interesses coletivos ou pessoais.

As Leis nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 que instituiu as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e a nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que traz a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ambas as leis deram respaldo nos direitos igualitários de acessibilidade e mobilidade independente da condição física das pessoas.

Nos tópicos a seguir será realiza uma discussão no que tange a acessibilidade e mobilidade, bem como os seus conceitos e temas. E o desenho universal que é a possibilidade de construções adequadas para o uso de todos.

2.3.1 Conceitos e teorias da acessibilidade e mobilidade

Quando se trata de mobilidade e acessibilidade, ambas devem ser tratadas de forma atrelada. Sendo necessárias às cidades cuidar da mobilidade e da acessibilidade para a inclusão das pessoas que possuem mobilidade reduzida, devido a algum tipo de deficiência, ou em decorrência do envelhecimento. O termo deficiência, segundo Niess (2003, p. 3) significa “uma restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social”.

Para Cambiangi (2007) as pessoas com deficiência eram consideradas diferentes das demais, pois não possuía nada a agregar para o convívio e interação social, a autora faz a seguinte colocação em relação a pessoa com deficiência,

Nos primeiros grupos humanos, a pessoa com deficiência era considerada o “outro, o diferente, o que não escapava do círculo social do clã, ao universo das coisas conhecidas. Podia ser um demônio, um animal, um homem, ou um Deus”. Foi assim por muito tempo em nossas civilizações ancestrais. É perceptível que o modo de encarar a deficiência está intimamente relacionado ao processo histórico de cada período e reflete o contexto em que se insere. Só há modificações quando as condições históricas se alteram. [...] quando uma pessoa com deficiência está em um ambiente acessível, suas atividades são preservadas, e a deficiência não afeta as suas funções. Em situação contrária, alguém sem qualquer deficiência colocado em um ambiente hostil e inacessível pode ser considerado deficiente para esse espaço. (CAMBIANGHI, 2007, p. 16)

Assim essas pessoas com mobilidade reduzida e simpatizantes a elas iniciam uma luta para que eles tivessem os mesmos direitos e desta forma ocorrem dois marcos históricos importantes. Silva (2002) destaca estes marcos fundamentais da luta por cidadania: o Ano Internacional da Pessoa com Deficiência ocorrido no ano de 1981, que obteve uma grande projeção por ter atingido os meios de comunicação; e a Assembleia Constituinte que foi considerada uma das constituições mais completas no que tange os direitos das pessoas com deficiência.

Desta forma, os deficientes e pessoas com mobilidade reduzida passaram a ter garantido por leis o direito de se locomover e acessar lugares públicos sem a presença de barreiras físicas. Garantir tal situação torna-se um dever do poder público municipal.

A partir daí passou a ocorrer um processo de inclusão social, no qual o deficiente físico e pessoas com mobilidade reduzida passam progressivamente a serem tratados como os demais cidadãos. Passam, portanto, a se sentirem iguais a qualquer outra pessoa na sociedade, inclusive na sua integração no mercado de trabalho. Nesse sentido se torna necessário que haja uma infraestrutura adequada, como coloca Cambiaghi (2007),

A acessibilidade aos ambientes construídos e à área urbana surge como atributo imprescindível a uma sociedade que se quer inclusiva, isto é, que planeja que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades. Em outras palavras, para que as ações de inclusão possam ser verdadeiramente relevantes, devem promover não só a equiparação de oportunidades, mas a acessibilidade a todos, sem esquecer os idosos, a população com baixa escolaridade, aqueles que têm impedimentos ou limitações intelectuais ou mentais, física, sensoriais, motoras ou apresentam mobilidade reduzida, sejam elas permanentes ou temporárias. (CAMBIAGHI, 2007, p. 20)

Para consolidar os direitos dos deficientes no Brasil foi instituída a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, que dispõe sobre o apoio para as pessoas com deficiência, no

intuito de sua integração social. No ano de 1999 foi instaurado o decreto nº 3.298 de 20 de dezembro de 1999 regulamentando a lei anteriormente citada.

Esta lei visa à integração do deficiente na sociedade abrangendo a educação, saúde, área da formação profissional e do trabalho, na área de recursos humanos dentre outros. Na área das edificações, busca-se a inserção das pessoas com mobilidade reduzida na sociedade, consolidando a igualdade de direitos, onde não há distinção, como é visto no artigo 1 incisos 1º e 2º e artigo 2 da lei nº 7.853 de 1989,

Art. 1º Ficam estabelecidas normas gerais que asseguram o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiências, e sua efetiva integração social, nos termos desta Lei.

§ 1º Na aplicação e interpretação desta Lei, serão considerados os valores básicos da igualdade de tratamento e oportunidade, da justiça social, do respeito à dignidade da pessoa humana, do bem-estar, e outros, indicados na Constituição ou justificados pelos princípios gerais de direito.

§ 2º As normas desta Lei visam garantir às pessoas portadoras de deficiência as ações governamentais necessárias ao seu cumprimento e das demais disposições constitucionais e legais que lhes concernem, afastadas as discriminações e os preconceitos de qualquer espécie, e entendida a matéria como obrigação nacional a cargo do Poder Público e da sociedade.

Art. 2º Ao Poder Público e seus órgãos cabe assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico. (BRASIL, 1989)

Para dar aplicabilidade ao preceito normativo anterior no ano de 1999 é instituído o decreto nº 3.298 que no artigo 3º, que considera como pessoas com mobilidade reduzida sendo,

Art. 3º Para os efeitos deste Decreto considera-se:

I - deficiência – toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano;

II - deficiência permanente – aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos; e

III - incapacidade – uma redução efetiva e acentuada da capacidade de integração social, com necessidade de equipamentos, adaptações, meios ou recursos especiais para que a pessoa portadora de deficiência possa receber ou transmitir informações necessárias ao seu bem-estar pessoal e ao desempenho de função ou atividade a ser exercida. (BRASIL, 1999)

Desta forma é possível verificar os três tipos de deficiências que acometem a mobilidade do ser humano, que com muita luta conseguem se afirmar na sociedade. A partir

disso é possível afirmar que com o decorrer do tempo as pessoas com deficiências passaram a tomar o seu lugar na cidade, sendo parcialmente inseridas no mercado de trabalho e após décadas de luta conseguiram a aprovação da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Esta visa, principalmente, estabelecer normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Pretende-se com essa norma realizar a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, mediante a construção e reforma de edifícios públicos e privados, e adequar os meios de transporte e comunicação.

Ainda de acordo com a lei citada, a acessibilidade é definida como sendo um atributo ligado aos bens, pessoas e associados à necessidade de deslocamento dentro do espaço urbano, sendo que esse deve se adequar de acordo com as necessidades e atividades desenvolvidas nele. O conceito de mobilidade está ligado à ideia de contemplar o deslocamento das pessoas com algum tipo de deficiência, seja ela temporária ou não, além de crianças, idosos e gestantes.

No que tange a urbanização, mobilidade e mobiliário urbano, o capítulo II da lei de acessibilidade nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000, que trata do assunto com as seguintes diretrizes:

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 6º Os banheiros de uso público existente ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT. (lei nº 10.098/2000)

Essas diretrizes devem ser seguidas a partir da formulação do Plano Diretor e na adequação dos espaços e edificações que já foram construídos, permitindo o acesso das pessoas com mobilidade reduzida e deficientes as vias e espaços públicos e privados.

As questões pertinentes à mobilidade são definidas pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O art. 7 da lei de mobilidade orienta as seguintes diretrizes: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Para melhor explicitar as leis e decreto promulgados no Brasil sobre as questões que tangem a acessibilidade e mobilidade, que foram utilizadas nesta subseção foi criado o quadro 2 com as mesmas com a finalidade de facilitar a compreensão.

Quadro 2: Leis e decreto utilizados na subseção

TIPO	NÚMERO	DATA	NOME	FINALIDADE
Lei	7.853	24 de Outubro de 1989.	Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência.	Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público.
Decreto	3.298	20 de dezembro de 1999.	Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989.	Dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências.
Lei	10.098	19 de Dezembro de 2000.	Acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.	Estabelecer normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.
Lei	12.587	3 de janeiro de 2012.	Política Nacional de Mobilidade Urbana.	Instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Fonte: Presidência da República Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos, org. MELO, C. A. S. M., 2014.

Logo, há a necessidade de se criar dispositivos permitindo a acessibilidade e mobilidade da população, tornando os espaços públicos locais acessíveis para a parcela da população que possui dificuldades no seu deslocamento. Outra questão no que tange a acessibilidade e a mobilidade é a criação do desenho universal que foi criado para que ocorra a integração do cidadão no espaço urbano e será exposto a seguir.

2.3.2 Uma teoria para a integração do cidadão no espaço urbano: Desenho Universal

No último século a população urbana mundial sofreu um grande crescimento, na qual a mesma deixou de ser predominantemente rural passando a ser urbana. Isso ocorreu porque a cidade passa a ser um atrativo, devido a oferta de emprego e acarretando assim uma melhoria na qualidade de vida. Outro aspecto importante foi uma maior inserção do deficiente no mercado de trabalho, além do envelhecimento da população em decorrência das melhorias na qualidade de vida que ocorreram. Em virtude disto ocorreu a necessidade de melhorias no que tange a acessibilidade.

Assim as construções passaram a ser feitas de forma que atendam toda a população, ou seja, que fosse possível qualquer cidadão acessar tanto os lugares públicos quanto privados. Na década de 1980 surge nos Estados Unidos o conceito de desenho universal, criado pelo arquiteto Ron Mace. Este conceito surge para denominar os espaços construídos que podem ser utilizados pelo maior número de pessoas. Para Cambiaghi, 2007

O conceito desenho universal emergiu como consequência das reivindicações de dois seguimentos sociais diversos: dos movimentos de pessoas com deficiência, que sentiam necessidades colocadas à margem por profissionais das áreas de construção e arquitetura, e da iniciativa de alguns arquitetos, urbanistas e designer, que pretendiam uma maior democratização dos valores e uma visão mais ampla na concepção dos projetos. (CAMBIAGHI, 2007, p. 72)

Desta forma, foi possível averiguar a importância dos projetos arquitetônicos levarem em consideração as necessidades de toda a população, sendo ela deficiente ou não. A ideia central é a do acesso universal a todas as edificações, para que haja o ingresso, a circulação e o uso de todos os ambientes e não apenas parte deles. Para o desenho universal a autora Cambiaghi (2007), elenca sete princípios e diretrizes para serem aplicados em projetos de arquitetura tanto a serem construídos e os já construídos estes foram organizados no quadro 3,

Quadro 3: Princípios e diretrizes do desenho universal

DIRETRIZ	OBJETIVO	META
Equiparação nas possibilidades de uso.	Atender todos os grupos de pessoas.	- A disponibilidade dos recursos de forma igualitária para todos os usuários evitando a segregação; - Disponibilizar de forma igualitária aos usuários privacidade, segurança e proteção.
Flexibilização no uso.	Atender a toda diversidade de usuários.	- Ser acessível, facilitando a acuidade e precisão do usuário; - Adaptável ao ritmo de quem utiliza.
Uso simples e intuitivo.	O uso deve ser simplificado que não dependa de conhecimentos prévios.	- Eliminar as complexidades, valorizando as expectativas e a intuição do usuário; - Disponibilizar informações facilmente perceptíveis em uma ordem decrescente de importância.
Informação perceptível.	Comunicação eficaz para o usuário independente das condições ambientais e a capacidade sensorial do usuário.	- Usar diferentes meios de comunicação, tais como símbolos, informações sonoras, táteis, dentre outras; - Maximizar a clareza das informações essenciais, além de facilitar as instruções de uso do espaço e equipamentos.
Tolerância ao erro.	Minimização do risco e consequências de ações acidentais.	- Isolar e proteger os elementos de risco, disponibilizando alertas caso haja erros; - disponibilizar recursos que reparem as falhas de uso.
Minimização do esforço.	Uso de forma eficiente e confortável com o menor esforço.	- Possibilitar a manutenção com uma postura corporal neutra; - Necessidade de pouco esforço para operação minimizando as ações repetitivas e os esforços físicos quando os mesmos não puderem ser evitados.
Dimensionamento de espaços para acesso com a utilização de todos.	Proporcionar espaços e dimensões apropriados ao uso de todos independente do tamanho e mobilidade.	- Tornar possível a alcance visual dos ambientes e produtos aos usuários sentados ou em pé; - Ofertar acesso e utilização confortável de todos os componentes para todo o usuário independente da sua condição física.

Fonte: Cambiaghi, 2007 p. 72 – 74, org. MELO, C. A. S. M, 2014.

Desta forma, o desenho universal visa garantir a qualidade de vida de todas as pessoas no que diz respeito às edificações e também ao ambiente urbano, tornando assim a acessibilidade universal e promovendo a inclusão de todos os cidadãos. Porém para que isso ocorra é preciso haver uma mudança de atitude tanto dos agentes sociais envolvidos quanto da administração pública. Ambos devem adotar e incentivar a aplicação do desenho universal,

pois é cada vez maior a inserção dos deficientes no mercado de trabalho e a utilização de espaços na cidade com as áreas de lazer. Salienta-se ainda que com o envelhecimento da população, a mesma passa a ter a sua mobilidade reduzida e como consequência disso a necessidade dos espaços se adequarem para receber esta parcela da população.

3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NOS ESPAÇOS DO COMPLEXO DO SABIÁ

A área de estudo em questão é o Complexo do Sabiá, localizado no setor leste da cidade de Uberlândia, entre os bairros Tibery e Santa Mônica. Possui uma extensão de 18.500.000m², e tem como referência as coordenadas geográficas 18°54' 27" latitude Sul e 48° 14' 27" longitude Oeste. Segundo dados da Prefeitura Municipal de Uberlândia a lei nº 1.925 de 28 de Junho de 1971, autorizou o início das obras para sua construção. O artigo 2ª desta lei denomina como sendo o Parque do Sabiá,

Art. 2º - Denomina-se "PARQUE DO SABIÁ", o conjunto de obras a ser implementado naquele próprio municipal e que se destinará exclusivamente para fins turísticos e bem estar social constando, entre outras, das seguintes obras e atrações: piscinas, duchas, campos de esportes, camping, represa para fins aquáticos, jardim zoológico, bosque de essências nativas, campo para aerodelismo, autódromo, criação ou viveiro de peixes, aves e animais da fauna nacional. (Lei Municipal 1.925) grifo da lei.

Porém a construção do complexo iniciou-se em 7 de julho de 1977, sendo inaugurado no dia 7 de novembro de 1982, sendo denominado Complexo Virgílio Galassi, mas popularmente conhecido como Complexo do Sabiá. Este é composto por um parque municipal denominado Parque do Sabiá, o Estádio Municipal João Havelange, denominado Sabiazão e a Arena Multiuso Tancredo Neves, conhecido como Sabiazinho.

O Parque do Sabiá, segundo dados da Prefeitura Municipal de Uberlândia, foi o primeiro a ser criado na cidade com o intuito de ser uma área de lazer para a população Uberlandense (pessoas nascidas no município de Uberlândia) e Uberlandina (pessoas nascidas em outros municípios que migraram para Uberlândia), possui 1.850.000m² de extensão. Para a sua administração foi criada a FUTEL (Fundação Uberlandense de Turismo, Esporte e Lazer) através da lei municipal 2.759 de 27 de março de 1978.

O Parque possui uma área verde com características do bioma Cerrado, contudo antropizado. Tem 35.000 m² de área total de cerrado bem conservados, na qual são distribuídas mesas com bancos de concreto para a população poder utilizar para a socialização com as demais pessoas. Há um zoológico composto por vários animais característicos da fauna do cerrado, com exceção de casal de leões, há também um aquário, ambos abertos a visitação pública.

Dentro do parque existem trilhas ecológicas para a visitação e observação da flora e fauna, além de córregos e lagos. As fotos 1 e 2 demonstram a entrada principal do parque que fica voltada para a rua Haia s/n  bairro Tibery e uma destas trilhas respectivamente.

Foto 1: Entrada principal do Parque do Sabiá localizado na rua Haia s/n  bairro Tibery



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 2: Uma das trilhas do parque.



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Em relação aos córregos e lagos, o parque possui por três nascentes que originam a microbacia do Jataí (canalizado na Avenida Doutor Anselmo Alves), abastecendo ainda sete represas localizadas dentro do parque, além de dar origem a um lago artificial. A foto 3 retrata o lago.

Foto 3: Vista do lago artificial do Parque do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

No parque do Sabiá existe um horto municipal, um viveiro, com mudas de espécies arbóreas da flora do cerrado e plantas ornamentais que são utilizadas pela prefeitura para a arborização da cidade, bem como o embelezamento de praças e locais públicos elas também são distribuídas a população. A foto 4 retrata uma vista parcial do Horto Municipal.

Foto 4: Horto Municipal dentro do Complexo do Sabiá



Fonte: Prefeitura Municipal de Uberlândia

Há ainda uma pista de corrida/caminhada de 5.100 metros de extensão. Também quadras poliesportivas, campos de futebol de grama, equipamentos para a prática de exercícios físicos, parque infantil com diversos brinquedos que são divididos por faixa etária sendo a maior de 10 anos de idade. Há banheiros, vestiários, lanchonetes, dentre outros equipamentos que fazem parte do mobiliário urbano. As fotos 5 e 6 mostram a pista de corrida/caminhada e os equipamentos para a prática de atividades físicas respectivamente.

Foto 5: Pista de corrida e caminhada – Parque do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 6: Academia Popular



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

No local há o desenvolvimento de atividades relacionadas à educação ambiental. O parque recebe a visita de escolas públicas e privadas, universidades federais e privadas, conta também com uma sala com animais da fauna do cerrado empalhados, e uma biblioteca com materiais pertinentes a flora e fauna característica do cerrado.

O estádio João Havelange localizado na Avenida Doutor Anselmo Alves dos Santos no Bairro Sana Mônica, foi inaugurado no ano de 1982, pelo ex-prefeito Virgílio Galassi. O nome do estádio foi dado em homenagem ao ex-presidente da FIFA João Havelange. Este possui uma infraestrutura com a capacidade 75.000 pessoas em uma área de 62.500m². Na área externa há a presença de algumas árvores e um amplo estacionamento com a capacidade para 3.000 carros. No ano de 2007 sob a administração do ex-prefeito Odelmo Leão, passou por um processo de revitalização. A foto 7 mostra uma vista externa e interna do estádio.

Foto 7: Vista externa do Estádio Municipal João Havelange.



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A Arena Tancredo de Almeida Neves, mais conhecido como Sabiazinho, possui uma construção mais recente que o Parque do Sabiá e o Estádio João Havelange. Foi inaugurado no dia 09 de outubro de 2007 na gestão do ex-prefeito Odelmo Leão com a participação da população da cidade de Uberlândia.

Possui área física de 35.000m² e 10.500m² de área construída, sendo que sua infraestrutura é composta por uma quadra poliesportiva, utilizada para jogos de futsal, basquete, handball e vôlei. Há lanchonete, vestiários e sanitários. As fotos 8 e 9 retratam respectivamente uma vista externa e outra interna, em um dia de evento esportivo, na Arena Multiuso do Complexo do Sabiá.

Foto 8: Vista externa da Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 9: Vista interna do Arena Multiuso em um dia de evento esportivo.



Fonte: The volley ball, 2012.

Ambos os espaços são utilizados para eventos culturais, religiosos e desportivos. Para o uso dos estádios a Prefeitura Municipal de Uberlândia instituiu a lei municipal nº 10.169 de 12 de Julho de 2009. No artigo 1º há a seguinte colocação,

Art. 1º Para fins de realização de eventos e utilização do Estádio Municipal João Havelange e do Arena Multiuso de Uberlândia, por intermédio da FUTEL, fica autorizado a outorgar, por intermédio do instituto da autorização, a utilização das instalações dos respectivos próprios públicos, bem como dos espaços destinados aos bares, para comercialização de

produtos alimentícios, e a exposição de placas de publicidade dos patrocinadores, em torno do gramado do referido Estádio. (Lei municipal nº 10.169 de 12 de Julho de 2009 artigo 1º)

Em detrimento desta o ex-prefeito Odelmo Leão criou o decreto número 11.792 de 23 de Julho de 2009 regulamentando a lei acima citada. Esta regulamenta os valores repassados a prefeitura de acordo com o evento. A foto 10 mostra uma vista aérea da área de estudo e mapa 2 a localização da área de estudo no município de Uberlândia.

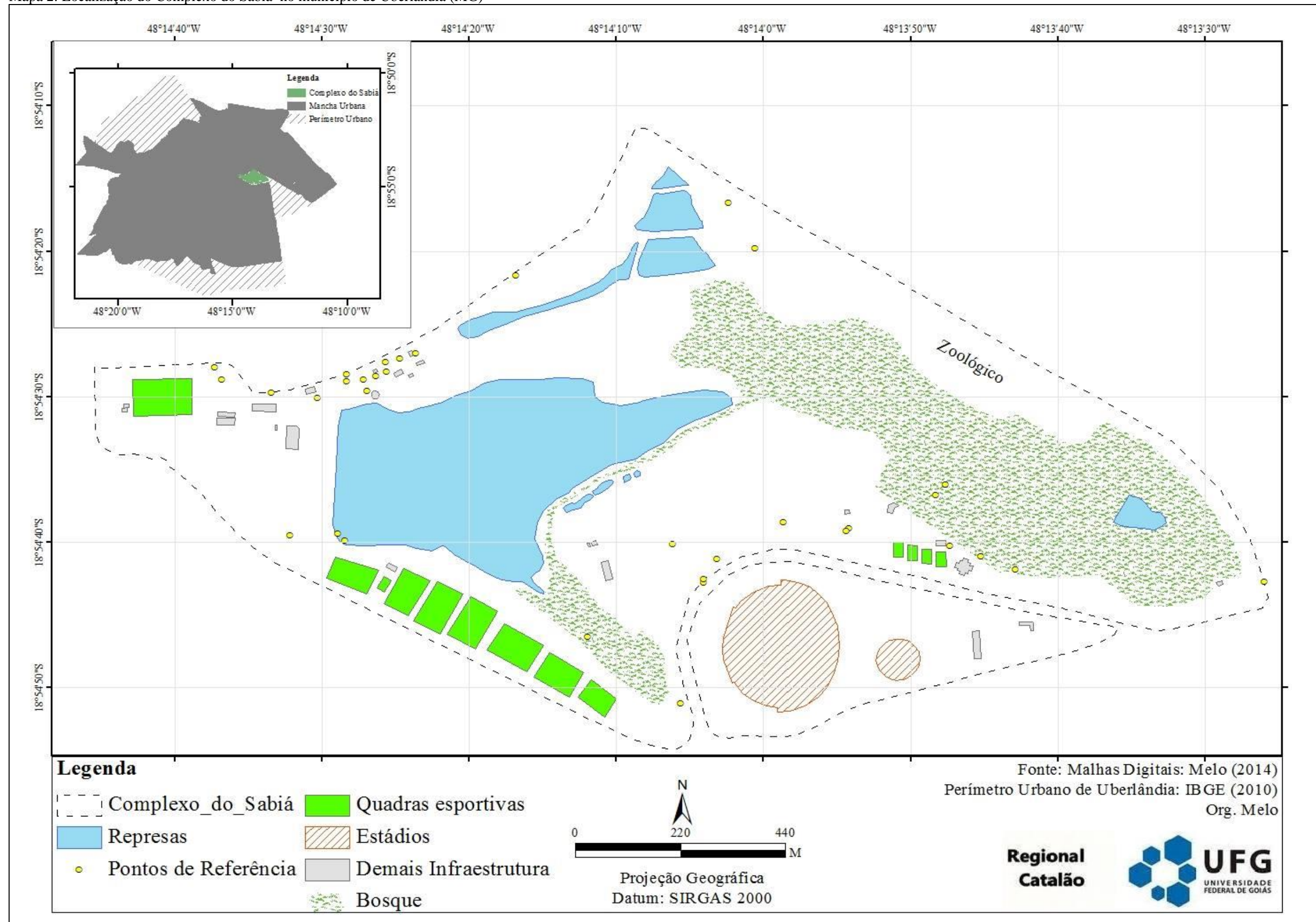
Foto 10: Vista aérea da área de estudo



Fonte: Jornal O Correio, 2012

A partir da localização, caracterização e o conhecimento da área de estudo é possível realizar uma análise da infraestrutura, bem como uma discussão sobre a acessibilidade e mobilidade dentro do Complexo do Sabiá.

Mapa 2: Localização do Complexo do Sabiá no município de Uberlândia (MG)



3.1 Análise da infraestrutura do Complexo do Sabiá no tocante da acessibilidade e mobilidade

Partindo de leituras da NBR 9050, das leis nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 de Acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 Política Nacional de Mobilidade Urbana sustentável foi possível confeccionar um quadro que atende aos parâmetros para a acessibilidade e mobilidade de pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência. Isso está contido no quadro 4.

Quadro 4: Parâmetros de acessibilidade

PARAMÊTROS DE ACESSIBILIDADE	CADEIRANTE	IDOSO	SURDO MUDO	DEFICIENTE VISUAL
Altura do bebedouro de 0,73 metro para uso sentado sem copo	X			
Altura do bebedouro de 0,90 metro para uso sentado com copo	X			
Altura do bebedouro de 1,00 - 1,20 metro para uso em pé		X	X	X
Área para manobra de 90° 1,20 x 1,20 metro	X			
Área para manobra de 180° - 1,50 x 1,20 metro	X			
Área para manobra de 360° - 1,50 x 1,50 metro	X			
Ausência de degraus	X			X
Barras de apoio de 3 a 4,5 cm de diâmetro em locais comuns		X		X
Barras de apoio de 3 a 4,5 cm de diâmetro nos sanitários	X	X		X
Faixa livre na calçada de 1,20 metros	X	X	X	X
Presença de elevador para passar de um piso ao outro	X	X		X
Piso liso sem degraus	X			X

Piso tátil				X
Quantidade de sanitários adaptáveis no mínimo 1	X	X	X	X
Rampas de acesso de 3° a 5° de inclinação	X	X	X	X
Rebaixamento da calçada	X			X
Sanitários em rotas acessíveis	X	X	X	X
Sinalização sonora				X
Sinalização <i>braille</i> ²				X
Sinalização visual				X

NBR 9050, leis nº 10.098 e nº 12.587. org. MELO, C. A. S. M, 2014.

A partir da construção do quadro e da análise da planta baixa do Complexo do Sabiá, a fim de buscar os pontos de interesse dos seus usuários, pois nem todos os pontos da mesma são abertos à visitação pública. A figura 1 mostra a planta baixa do Complexo com os pontos do mesmo.

² *Braille* é um sistema de leitura e escrita em alto relevo criado por Louis Braille, cuja finalidade é que o cego possa ler através do tato.

Figura 1: Planta baixa do Complexo do Sabiá com a localização de pontos



Partindo da planta baixa do Complexo foi possível selecionar os pontos para análise da infraestrutura. Eles foram selecionados através de uma sondagem de campo que visou a observação dos espaços os quais os visitantes e frequentadores do Complexo do Sabiá mais utilizam, ou seja, o que as pessoas usam com frequência para os seus momentos de lazer. A partir disto foram criadas categorias que unem os espaços cujos objetivos sejam os mesmos. Assim as áreas de análise são as seguintes:

Espaços de acesso ao Complexo do Sabiá

- Portaria: Recanto do Sabiá;
- Portaria: Recanto do Ipê;
- Portaria: Bosque Pau Brasil
- Portaria: Mundo da Criança;
- Portaria: Piscicultura;
- Portaria: Zoológico.

Espaços de Lazer

- Praça do Servidor;
- Recanto do Ipê;
- Bosque da Comunicação;
- Aquário Municipal
- Mundo da Criança;
- Zoológico;
- Piscina próxima *deck* dos peixes;
- Área de convivência composta por mesas e área verde;
- Estádio Municipal João Havelange;
- Arena Multiuso Tancredo de Almeida Neves.

Espaços mistos (lazer e atividades físicas)

- Recanto do Sabiá;
- Praça e Bosque Pau Brasil;
- Recanto Pau Brasil;
- Recanto do Cedro;
- Recanto do Jacarandá;
- Recanto Sabiá Laranjeira.

Espaços para prática de atividades físicas ao ar livre

- Academia Santa Mônica;

- Pista de Caminhada;
- Academia Popular;
- Trilhas;
- Campos de futebol de campo próximos ao Recanto dos Ipês;
- Quadras poliesportivas próximas mundo da criança.

Espaços de observação da natureza

- Bosque e Cascata Lady Lene;
- Cascata Jardim das Águas;
- *Deck* Recanto dos Peixes.

Espaços para educação Ambiental e Transito

- Transitolândia;
- Espaço par Educação Ambiental.

Espaços de saúde e prática de exercícios em grupo

- Espaço Saúde;
- Espaço Cultural e Esporte Sabiá.

Espaços administrativas

- Recanto do Atendimento;
- Sede FUTEL.

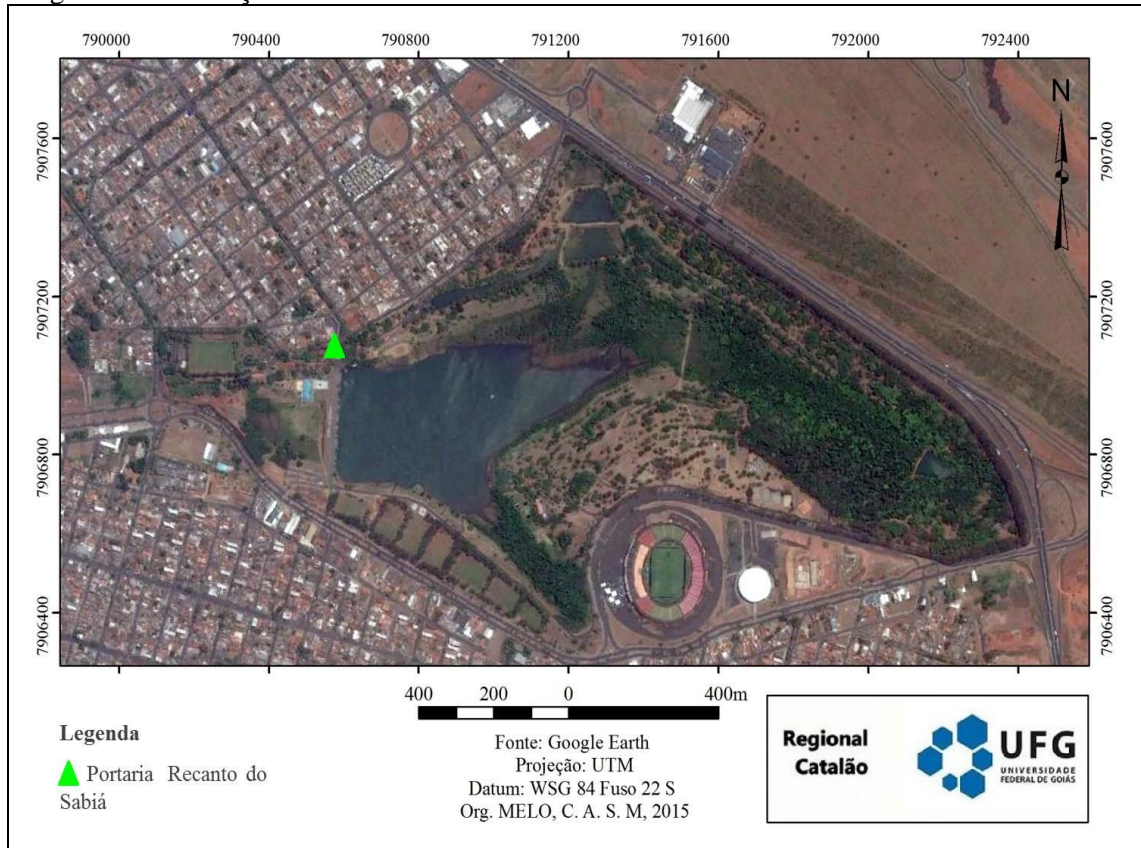
A partir disso é possível realizar a análise da infraestrutura da área de estudo, como é colocado a seguir.

3.1.1 Espaços de acesso ao Complexo do Sabiá

Portaria Recanto do Sabiá

Localizada na rua Haia s/n° no bairro Tibery, nela há um portão com entrada para veículos automotores, na rua há uma travessia elevada ligando uma calçada a outra que permite o acesso dos transeuntes a entrada de pedestres. A imagem 1 mostra a localização do ponto e a foto 11 mostra a portaria.

Imagem 1: Localização do Recanto do Sabiá



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Foto 11: Portaria Recanto do Sabiá



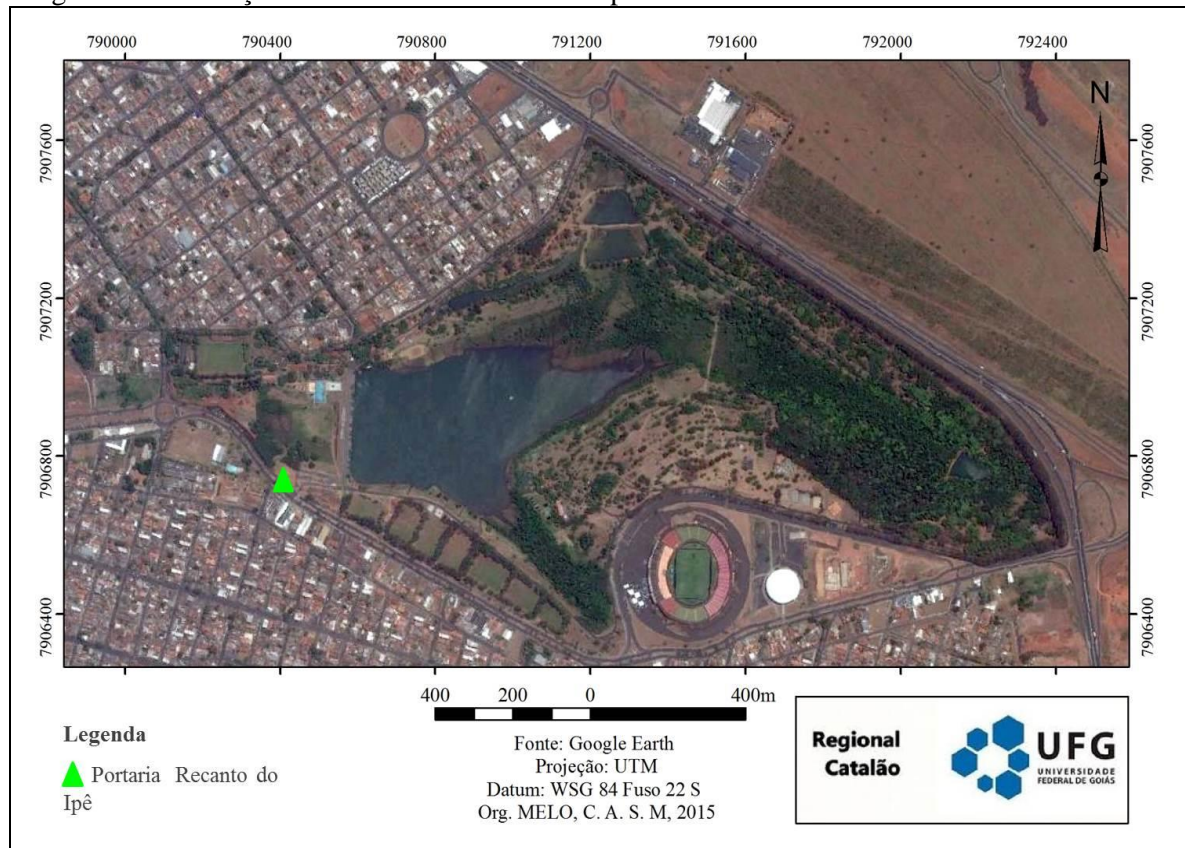
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

É uma portaria bem estruturada possui uma boa mobilidade e acessibilidade para todos que procuram o parque para a prática de atividade física e lazer. Portanto, possibilita a uma maior fluidez das pessoas, pois oferece segurança para quem a utiliza.

Portaria Recanto do Ipê

Localizada na Avenida Anselmo Alves dos Santos no bairro Santa Mônica, a imagem 2 mostra a localização do ponto.

Imagem 2: Localização da Portaria do Recanto do Ipê



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É utilizada pelas pessoas que vão ao parque praticar atividades físicas. Possui entrada e saída de veículos automotivos, amplo estacionamento, bicicletário, bebedouro. As fotos 12 e 13 mostra esta infraestrutura.

Foto 12: Infraestrutura portaria 2 – Recanto do Ipê



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 13: Infraestrutura portaria 2 – Recanto do Ipê



Fonte: MELO, C. A. S. M..

Realizando uma análise no que tange a acessibilidade do local, a entrada e saída de veículos são satisfatórias, pois foi criada uma infraestrutura para isso. O bebedouro possui 60 cm de altura, porém não tem o recuo para cadeira de rodas. O estacionamento é em terra batida e brita, possui alguns buracos, dificultando a mobilidade não apenas das pessoas com mobilidade reduzida.

Outro aspecto para a acessibilidade é a entrada de pedestres, para isso foi criada uma travessia elevada com faixa de retenção o que obriga a parada obrigatória de veículos para a passagem dos pedestres, facilitando o acesso dos mesmos ao parque. A foto 14 mostra a travessia elevada.

Foto 14: Entrada de pedestres – Recanto do Ipê



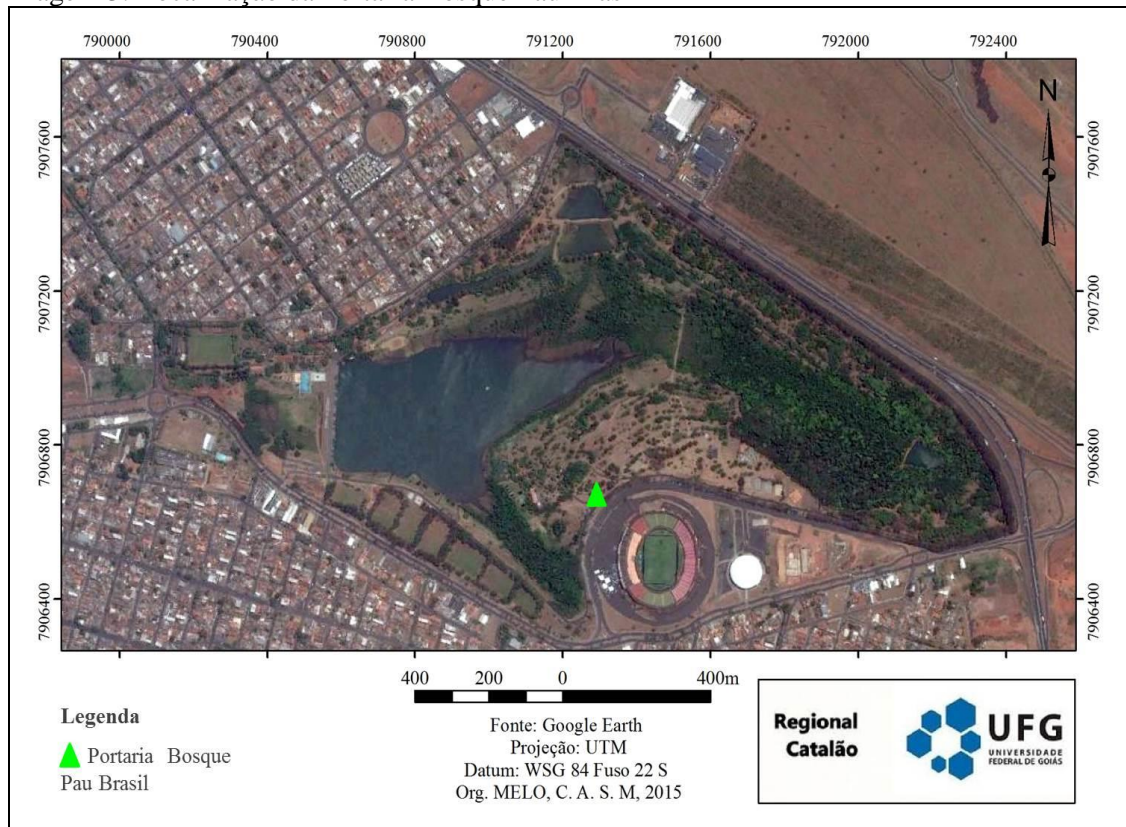
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise da imagem é visível que há uma travessia elevada. Nela há duas grelhas para o escoamento da água pluvial que se torna um obstáculo para as pessoas que utilizam cadeira de rodas e deficientes visuais que podem prender a extremidade inferior da bengala podendo provocar queda. O portão de pedestre possui uma largura adequada e o piso uniforme, apenas com algumas rachaduras que não limitam o acesso de todos ao parque.

Portaria Bosque Pau Brasil

Localizada no bairro Santa Mônica em frente ao Estádio Municipal João Havelange, como mostra a imagem 3.

Imagem 3: Localização da Portaria Bosque Pau Brasil



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

A parte externa da portaria é confeccionada de madeira tratada e possui uma rampa na entrada, o que facilita o acesso de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida, enquanto no espaço interno a mesma possui uma rampa íngreme, dificultando que as pessoas com mobilidade reduzida tenham a acesso. também há dois grandes portões para a entrada, a foto 15 retrata a portaria.

Foto 15: Portaria Bosque Pau Brasil



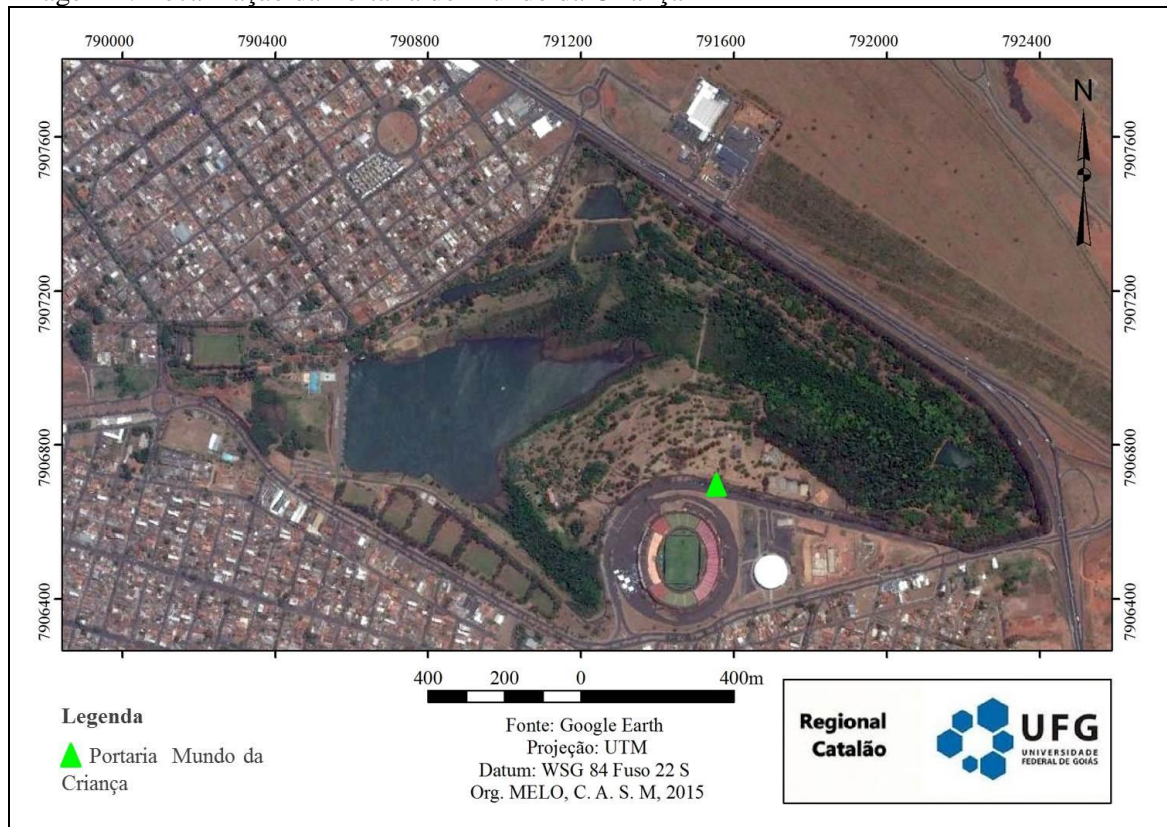
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Apesar desta portaria possuir os aspectos que atendem os padrões de acessibilidade e mobilidade, estes foram confeccionados de forma falha, ou inadequada acarretando assim em inadequação para o acesso dos deficientes.

Portaria Mundo da Criança

Essa portaria fica voltada para a Arena Multiuso Tancredo de Almeida Neves, na no bairro Santa Mônica, a imagem 4 mostra a localização da portaria.

Imagem 4: Localização da Portaria do Mundo da Criança



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Para acessar a portaria há uma faixa de pedestre que termina em uma rampa construída em cimento de forma improvisada, que dá acesso à calçada. O piso é irregular. No portão há dois postes de aço que podem ser removidos para a passagem de cadeira de rodas. O portão possui aproximadamente 2 metros de largura o que facilita o acesso as pessoas com mobilidade reduzida, porém o piso é irregular, como a rampa improvisada e os postes dificultam o acesso. Possui sinalização visual, não possui visualização em *braille* o que dificulta o acesso do cego. A foto 16 mostra o piso irregular, a rampa bem como os obstáculos.

Foto 16: Irregularidades presentes na portaria do Mundo da Criança



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Após a entrada há uma faixa de pedestre que dá acesso ao parque infantil, apresenta irregularidade no piso e uma depressão quando se liga ao piso da passarela do parque. A foto 17 mostra a irregularidade na faixa de pedestre e a depressão.

Foto 17: Irregularidade e depressão na interseção do piso com a faixa de pedestre



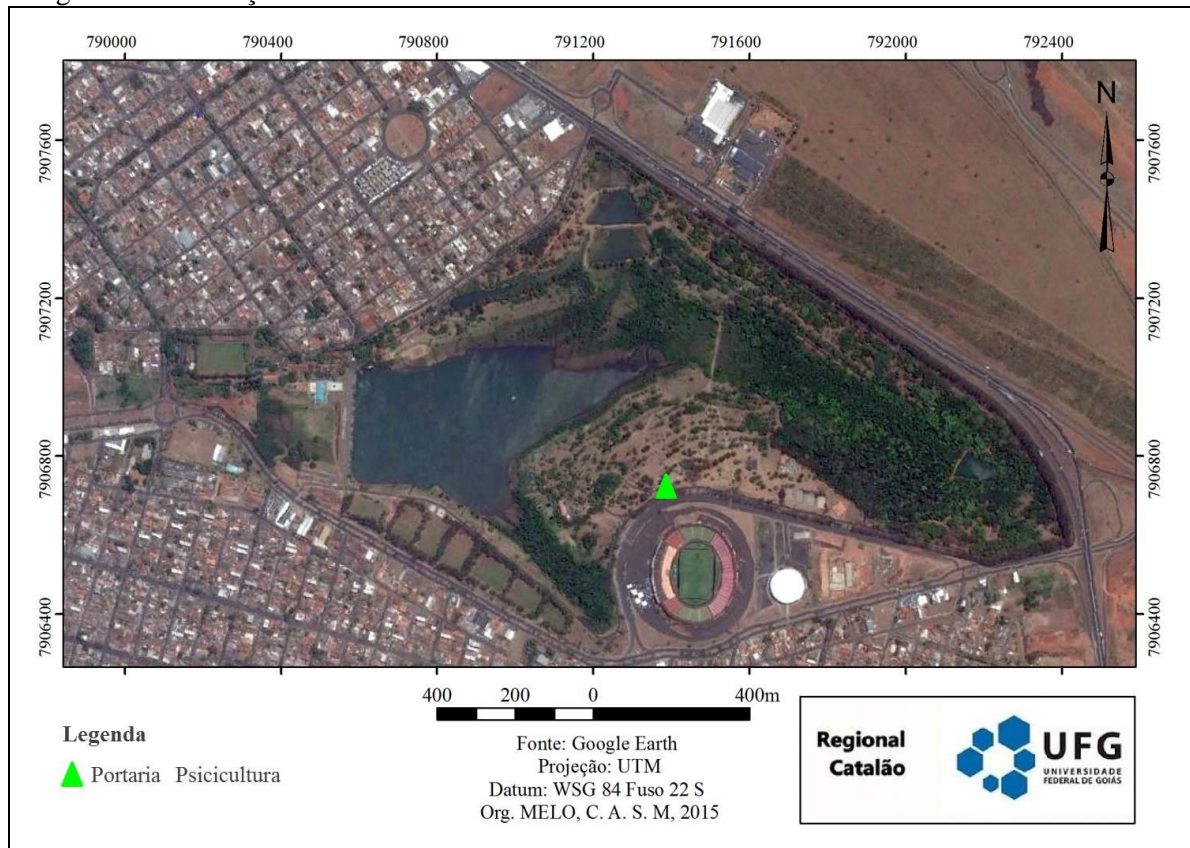
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Assim pode-se averiguar que neste espaço há dificuldades no acesso de cadeirantes e cegos. Enquanto para surdos este acesso é relativamente adequado.

Portaria Piscicultura

Esta portaria fica voltada para o Estádio João Havelange localizado na Rua José Roberto Migliorini no bairro Santa Mônica a imagem 5 mostra a localização da portaria da piscicultura.

Imagem 5: Localização da Portaria da Piscicultura



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

A portaria é bem estruturada, é possível verificar que há uma entrada para veículos e outra para pedestres como mostra a foto 18.

Foto 18: Área externa da Portaria Piscicultura



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Através análise da foto é possível averiguar que a inclinação da rampa na área externa da portaria possui uma inclinação suave o que facilita o acesso de pessoas com todos os tipos de deficiência. A foto 19 mostra a parte interna da portaria.

Foto 19: Área interna da Portaria Piscicultura



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

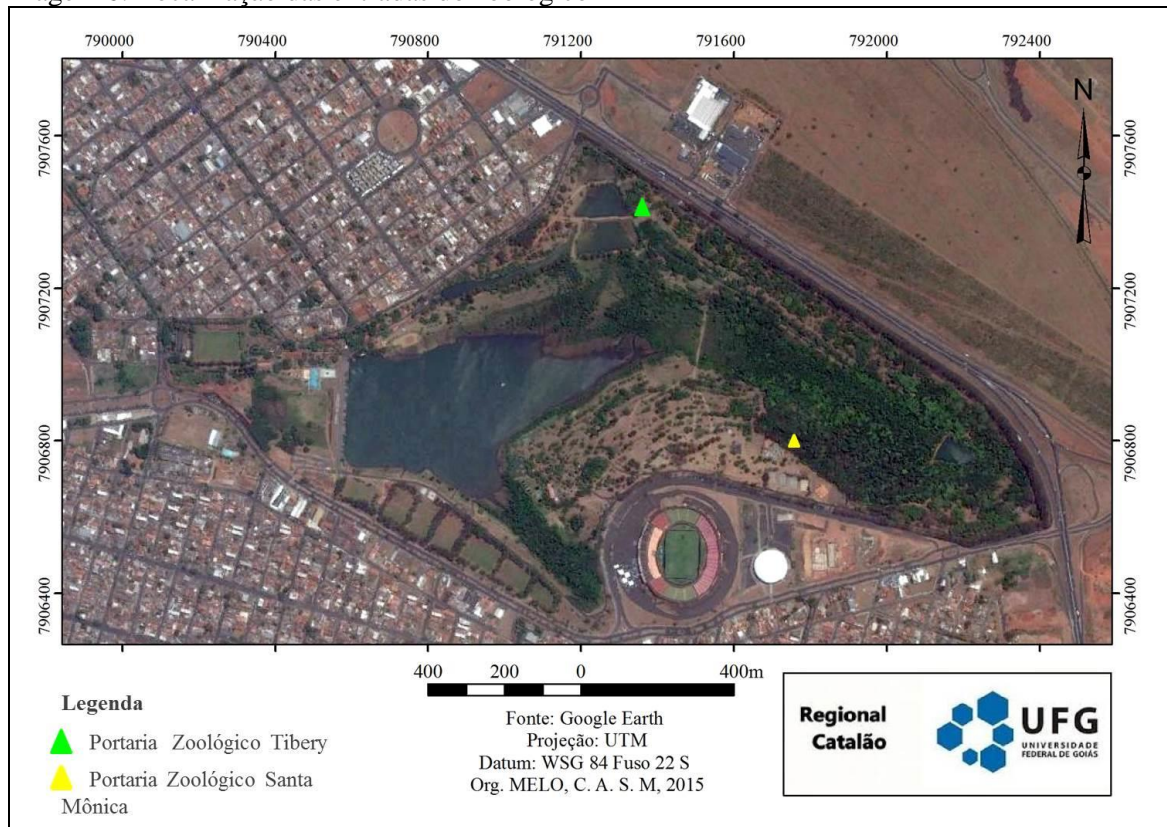
Observando-se a parte interna no portão para a entrada de veículos há a presença de duas rampas improvisadas para o acesso dos carros e outros automotivos, e a rampa de

pedestres é íngreme não possui barra de apoio o que dificulta a entrada de pessoas com a mobilidade reduzida.

Portaria Zoológico

O zoológico possui duas portarias uma localizada próxima a transitolândia voltada para a rua José Roberto Migliorini no bairro Santa Monica e a outra localizada próxima a rua Haia no bairro Tibery. Como mostra a imagem 6.

Imagem 6: Localização das entradas do zoológico



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

No espaço da portaria próxima a transitolândia (bairro Santa Mônica) é possível observar que há um piso asfáltico que se inicia na pista de caminhada chegando até a entrada que possui uma catraca para o acesso de pedestres e ao lado um portão para o acesso dos cadeirantes e as pessoas que não consigam passar pela catraca podem entrar através do portão. As fotos 20 e 21 mostram o caminho para acessar a portaria e a disposição da portaria respectivamente.

Foto 20: Piso asfáltico – Portaria Santa Mônica



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 21: Portaria do Zoológico – Santa Mônica



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Um aspecto importante é que o piso asfáltico depois da entrada da portaria segue até aproximadamente 200 metros e após este ponto ele passa a ser confeccionado de paralelepípedo o que torna o acesso ao zoológico difícil, devido a irregularidade, a foto 22 mostra esta modificação.

Foto 22: Modificação de piso – Portaria Santa Mônica



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir das análises realizadas foi possível verificar que até determinado ponto acessibilidade e mobilidade é satisfatória atende aos padrões da NBR 9050, mas que em determinado ponto o piso deixa de ser regular (asfalto) e passa a ser irregular (paralelepípedo) o que acaba contradizendo com uma acessibilidade e mobilidade adequadas.

Sobre a portaria do bairro Tibery, há dois caminhos possíveis para acessá-la, um realizado através de uma trilha de terra e outro através da pista de caminhada/corrída, porém quando o visitante que vem através destes dois caminhos se aproxima da entrada do zoológico ele se depara com uma modificação de piso onde ambos se tornam de paralelepípedo. As fotos 23 e 24 mostram as modificações do piso.

Foto 23: Modificação de piso – Portaria Tibery



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 24: Modificação de piso– Portaria Tibery



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise das imagens verifica-se que na primeira o deslocamento não é de grande dificuldade devido o fato de o piso ser regular, enquanto no segundo por ser de terra batida o deslocamento por parte das pessoas com mobilidade reduzida pode tornar-se inviável, porém ambos se tornam inviáveis para os deficientes físicos e pessoas com mobilidade pelo motivo de que próximo a portaria o piso passa a ser confeccionado de

paralelepípedo o que os transforma em um obstáculo para as pessoas com dificuldades no seu deslocamento.

No que tange a portaria há dificuldade em acessá-la tanto de pessoas com mobilidade reduzida quanto os deficientes em decorrência do piso irregular, há uma rampa de acesso de aproximadamente 80 centímetros de largura o que inviabiliza o acesso dos cadeirantes. Existe uma entrada e saída de pedestres e outra para veículos de serviços como mostra a foto 25.

Foto 25: Portaria zoológico – bairro Tibery



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Ainda sobre a entrada pode-se averiguar que há um pequeno portão ao lado da roleta. Isso pode acarretar na inviabilidade do acesso de alguns deficientes ou pessoas com mobilidade que utilizem muletas, bengalas, andadores e cadeira de rodas para se locomover. A foto 26 mostra essa entrada.

Foto 26: Portaria zoológico Tibery - detalhes



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando as duas portarias é possível verificar que a do Santa Mônica possui uma melhor acessibilidade, pois o piso é regular há espaço para as pessoas que se locomovem com a ajuda de equipamentos para acessar o zoológico, porém ela se torna inviável a uns 200 metros desta entrada, já que o piso sofre uma transição de asfáltico para paralelepípedo.

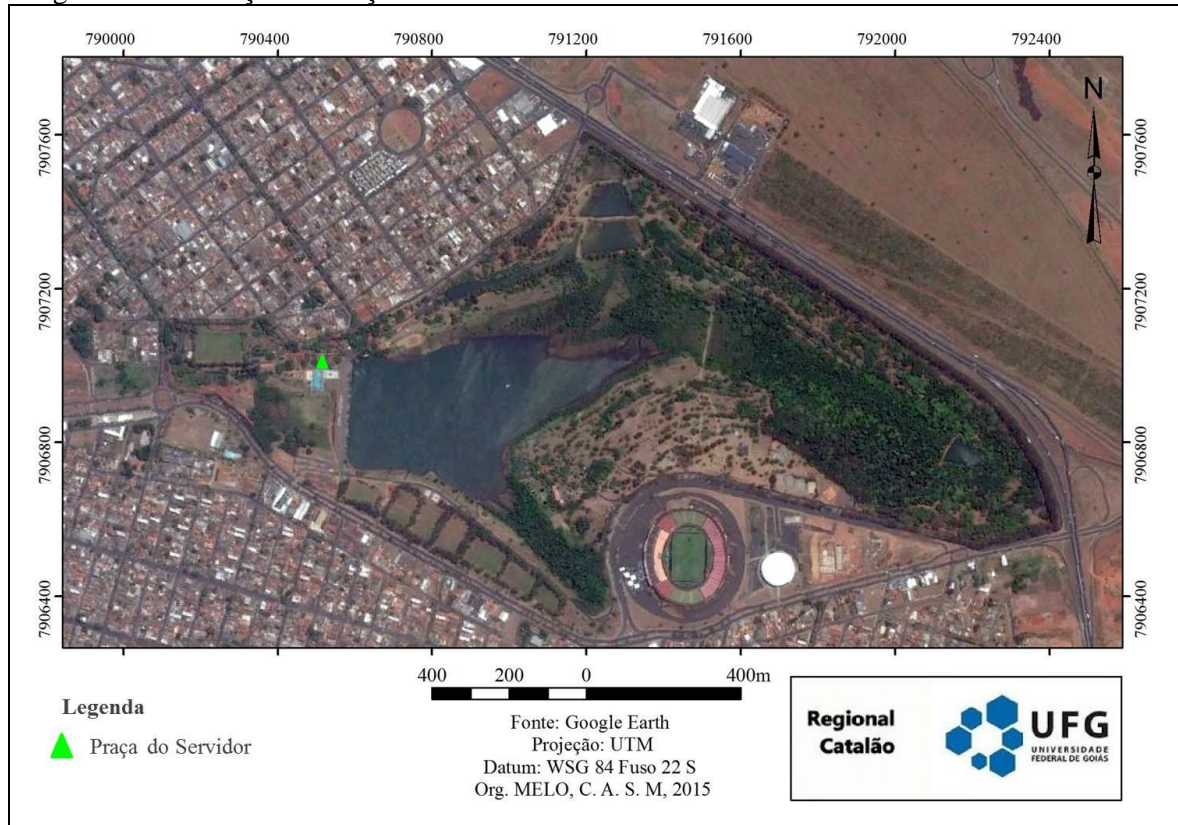
Enquanto a segunda portaria possui dois caminhos, sendo um de terra e outro asfáltico, para chegar até a entrada para o zoológico, mas em determinado momento ambos sofrem uma transição passando a ser de paralelepípedo, levando à dificuldade de acesso.

3.1.2. Espaços de Lazer

Praça do Servidor

Localizada próxima ao Recanto do Sabiá e da piscina, voltada para a rua Haia no bairro Tibey, é um espaço amplo com varias mesas e bancos de alvenaria distribuídos ao longo da praça. Possui como vegetação palmeiras. A imagem 7 mostra a localização do ponto

Imagem 7: Localização da Praça do Servidor



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Realizando uma análise da infraestrutura da área é possível verificar que na entrada o piso é asfáltico e mais a frente o mesmo se transforma em paralelepípedo o que dificulta na mobilidade dos cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida, pois se transforma em um obstáculo. A foto 27 mostra a modificação do piso.

Foto 27: Mudança de piso na Praça do Servidor



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

As mesas estão dispostas sobre um piso de grama, há uma calçada circundando a praça. Para o acesso há rebaixamento na calçada para facilitar o acesso, porém os mesmos estão deterioradas. Não há sinalização visual e *braille* o que dificulta a identificação do espaço para os usuários. As fotos 28 e 29 mostram a infraestrutura do espaço e a rampa deteriorada.

Foto 28: Rampa de acesso Praça do Servidor



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 29: Rampa deteriorada - Praça do Servidor



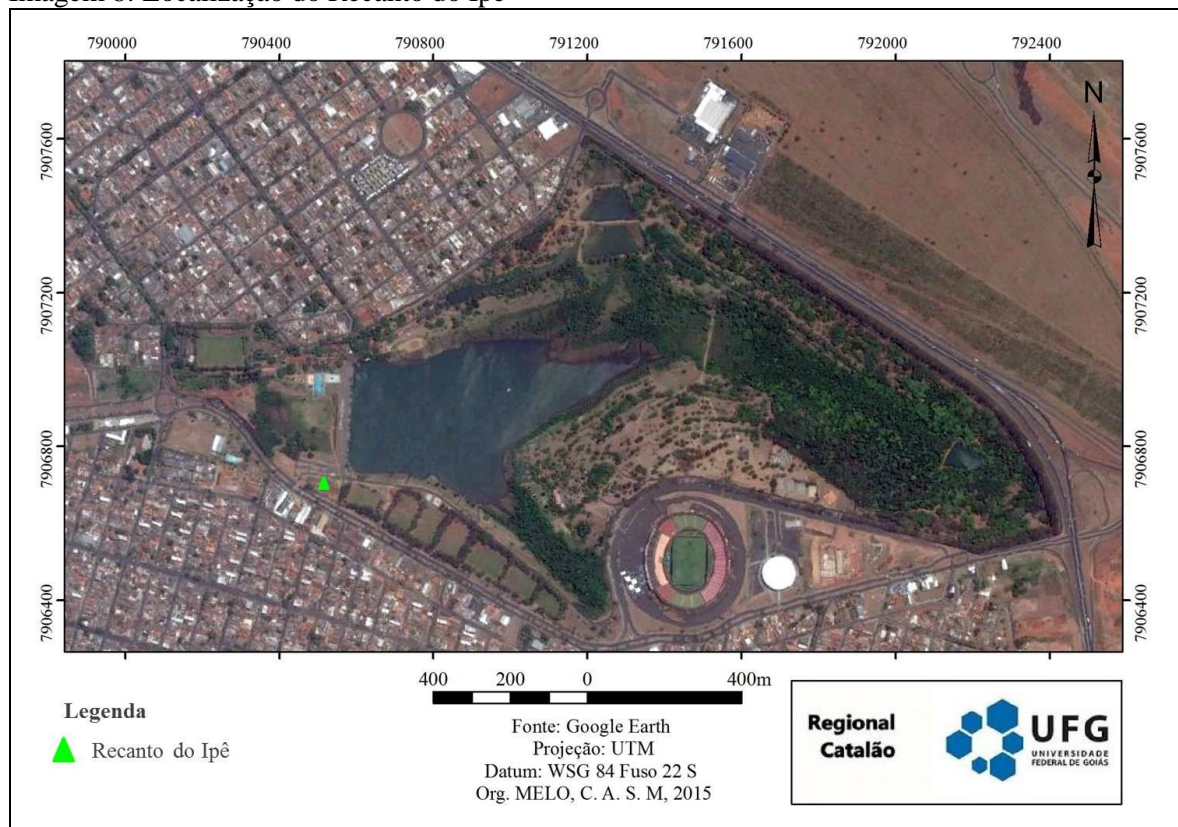
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Em uma análise geral o acesso de pessoas com o uso de cadeiras de rodas é difícil em detrimento da irregularidade do piso, enquanto para os deficientes visuais não existe a sinalização em *braille*, e também as barreiras físicas existentes dificultam o acesso dos mesmos, já que estas podem ocasionar algum acidente com o usuário.

Recanto do Ipê

É uma área pequena próxima a portaria do bairro Santa Mônica. É composta por um pequeno quiosque, com bancos de cimento, próximo há um bebedouro. A imagem 8 mostra a localização do ponto e a foto 30 a infraestrutura do Recanto do Ipê.

Imagem 8: Localização do Recanto do Ipê



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Foto 30: Área física do Recanto do Ipê



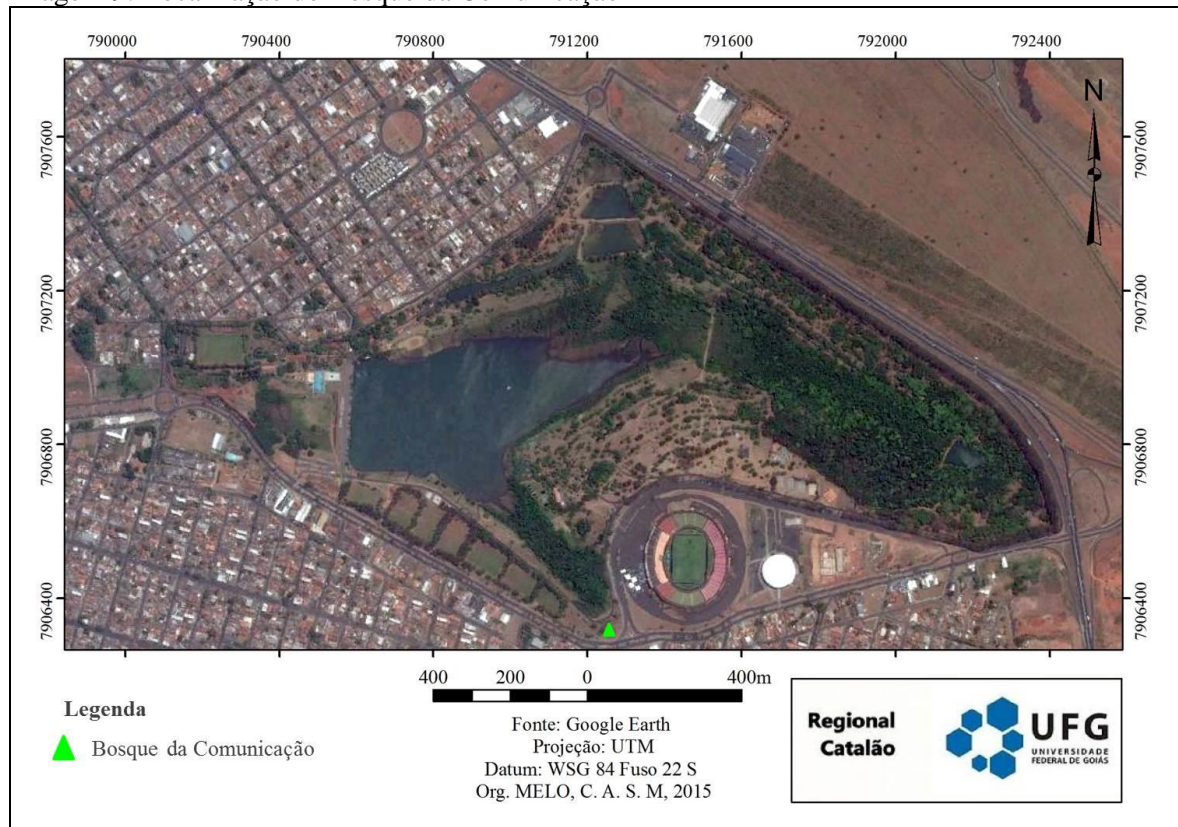
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise da imagem é possível averiguar que há um rebaixamento da calçada para facilitar o acesso ao local. Há somente sinalização visual e a inexistência da mesma em *braille*. O piso é regular o que facilita o deslocamento das pessoas com mobilidade reduzida e cadeirantes. O bebedouro possui uma altura adequada ao uso de copos, porém não há a disponibilidade dos mesmos. Mas é um espaço do parque acessível a toda a população devido ao rebaixamento da calçada e da regularidade do piso.

Bosque da Comunicação

Localizado no bairro Santa Mônica, nas proximidades do Estádio Municipal João Havelange e das quadras de futebol de campo, a imagem 9 mostra a localização do ponto.

Imagem 9: Localização do Bosque da Comunicação



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É uma área do parque que possui uma vegetação de gramado e algumas árvores que estão em fase de recuperação. A foto 31 retrata o espaço.

Foto 31: Imagem do Bosque da Comunicação



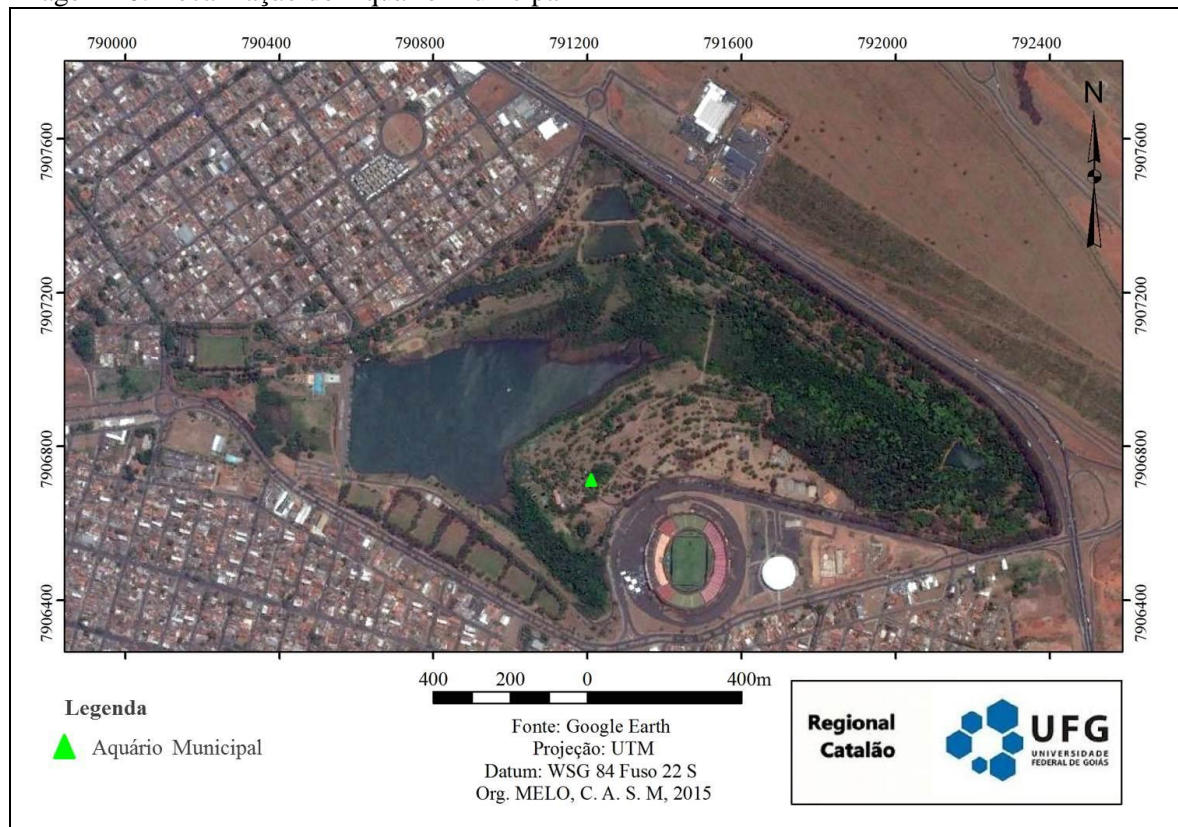
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Deste modo, esta é uma área do parque que não é aberta ao uso dos visitantes, pois a vegetação ainda encontra-se em processo de recuperação. E em detrimento disto a mesma pode somente ser observada a partir da pista de caminhada e corrida.

Aquário Municipal

Localizado entre o recanto e o bosque Pau Brasil, defronte ao Estádio Municipal João Havelange, a imagem 10 mostra a localização do ponto.

Imagem 10: Localização do Aquário Municipal



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Inicialmente o caminho que leva até o aquário é feito de asfalto liso, sem piso tátil, porém quando se chega ao portão de entrada ocorre uma modificação no piso, onde o mesmo deixa de ser asfalto e passa a ser de paralelepípedo, tornando difícil o acesso de deficientes e pessoas com mobilidade reduzida. Possui placas indicativas de localização, porém as mesmas não são em *braille*.

Logo após o portão há um jardim no formato de “mandala”. Nele o piso é regular, mas com a presença de alguns buracos. Possui rebaixamento tanto para a entrada quanto saída que dão acesso ao aquário. A foto 32 mostra a modificação do piso de asfalto para paralelepípedo.

Foto 32: Modificação de piso – Aquário Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Na entrada do aquário a esquerda há o rebaixamento de calçada (construído recentemente, foi feito de concreto que contrasta com o piso de paralelepípedo) e defronte ao mesmo há a presença de meio fio, um canteiro e a calçada com 1 metro de largura confeccionada de paralelepípedo que ocasiona a irregularidade do piso dificultando o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida, cadeirantes e deficientes visuais, a foto 33 mostra a infraestrutura descrita.

Foto 33: Entrada do Aquário Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Enquanto o lado oposto há uma rampa improvisada, medindo aproximadamente 60cm de largura, que dá acesso direto a exposição de peixes, as portas possuem uma largura adequada o que facilita o acesso ao espaço, a foto 34 mostra essa entrada.

Foto 34: Entrada improvisada– Aquário Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Ainda sobre esta entrada a mesma possui um rebaixamento que facilita o acesso, o piso é liso e regular, não possuindo o tátil. Há a presença de barras de apoio dentro dos padrões da NBR 9050, é de fácil circulação. Todos os aquários possuem a informação impressa sobre os peixes os quais cada um comporta, porém a mesma em *braille* é inexistente. A foto 35 mostra uma visão interna do aquário.

Foto 35: Visão interna do Aquário Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Através da análise da foto é possível verificar que a acessibilidade e mobilidade dentro do aquário são adequadas para todos os deficientes, diferentemente da externa onde se encontram uma série de barreiras físicas, tais como piso irregular, degraus, falta de guias rebaixadas, para chegarem até este espaço onde está localizada a exposição de peixes.

Outro aspecto é o banheiro que é adaptado com portas de tamanho de acordo com a NBR 9050. Tanto o feminino quanto o masculino possuem três sanitários sendo um deles adaptado para uso de cadeirante e pessoas com mobilidade reduzida. Porém não possui o lavatório rebaixado. As fotos 36 e 37 retratam o banheiro do aquário.

Foto 36: Banheiro adaptado – Aquário Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 37: Banheiro adaptado – Aquário Municipal



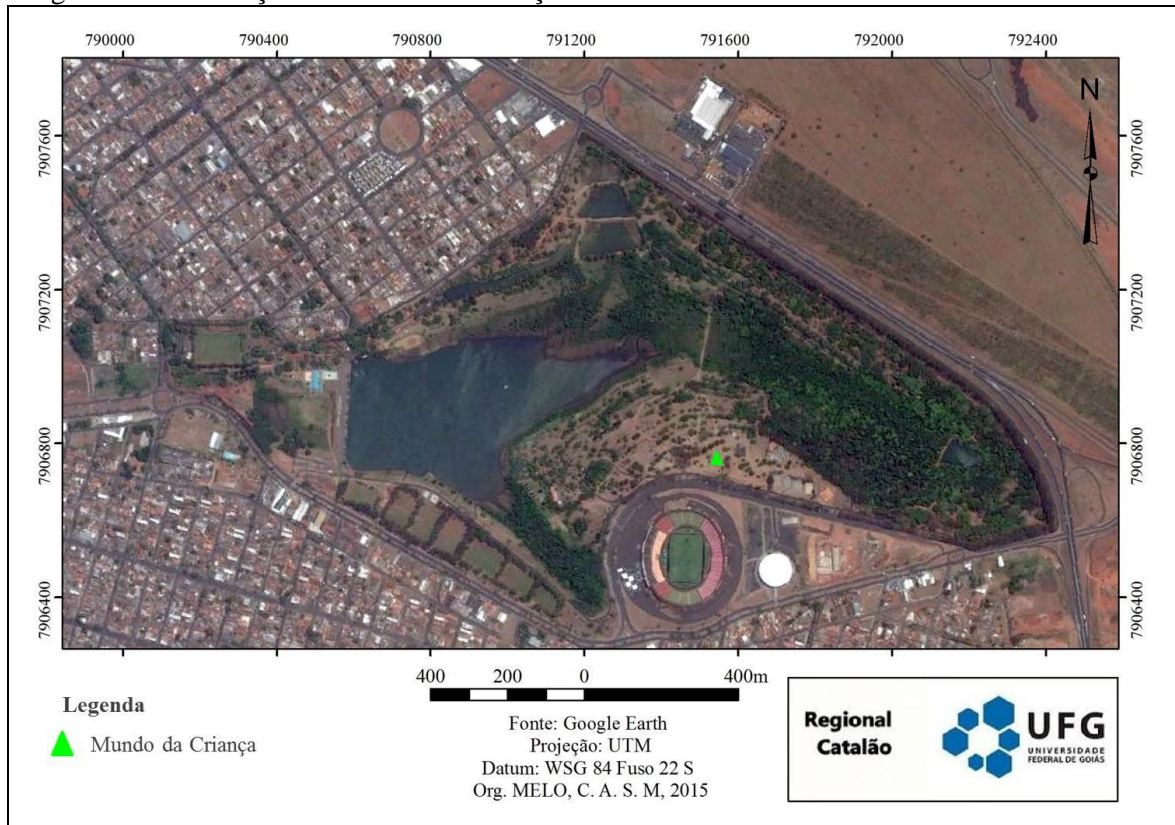
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Portanto, o espaço interno tanto do aquário quanto do banheiro são acessíveis a todos os tipos de deficientes. Porém a mobilidade e a acessibilidade na parte externa são ruins em decorrência dos obstáculos encontrados como o piso de paralelepípedo e as barreiras físicas, como degraus, rampas inadequadas, falta de sinalização, dentre outras.

Mundo da Criança

Localizado na Rua José Roberto Migliorini no bairro Santa Mônica fica em frente à Arena Tancredo Neves. A imagem 11 mostra a localização do ponto.

Imagem 11: Localização do Mundo da Criança



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

O espaço foi construído a fim de promover a recreação e o lazer de crianças de até 10 anos de idade. A utilização é aberta todos os dias da semana para mães e pais e demais usuários que levam as crianças, para momentos de diversão e convívio com outras crianças.

A área é composta por vários tipos de brinquedos que foram confeccionados utilizando como matérias primas aço, madeira, pneu e borracha. Fato que diminuiu o valor dos custos. Além dos brinquedos há a disposição mesas com bancos de cimento em todo o espaço e também sobre uma calçada. As fotos 38 e 39 retratam uma visão parcial da distribuição dos brinquedos e das mesas.

Foto 38: Disposição dos brinquedos - Mundo da Criança



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 39: Disposição das mesas e acesso ao Mundo da Criança



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A respeito das fotos 38 e 39 é possível averiguar que os brinquedos ficam sobre uma área de gramado, a qual dificulta o acesso de pessoas com mobilidade reduzida e cadeirantes, com destaque para o segundo citado, pois de forma alguma é possível que estas pessoas se desloquem de um lugar ao outro, dificultando a sua mobilidade. E as mesas estão sobre um piso de concreto e na sua proximidade há um piso de grama, além da falta de

rampas de acesso ou rebaixamento de calçada. Cabe ressaltar que há um balanço voltado para o uso de crianças que utilizam cadeira de rodas e uma placa fornecendo as instruções de uso. As fotos 40 e 41 mostram o balanço adaptado e a placa de instruções do seu uso respectivamente.

Foto 40: Balanço adaptado para crianças cadeirantes - Mundo da Criança



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 41: Instruções de uso do balanço adaptado - Mundo da Criança



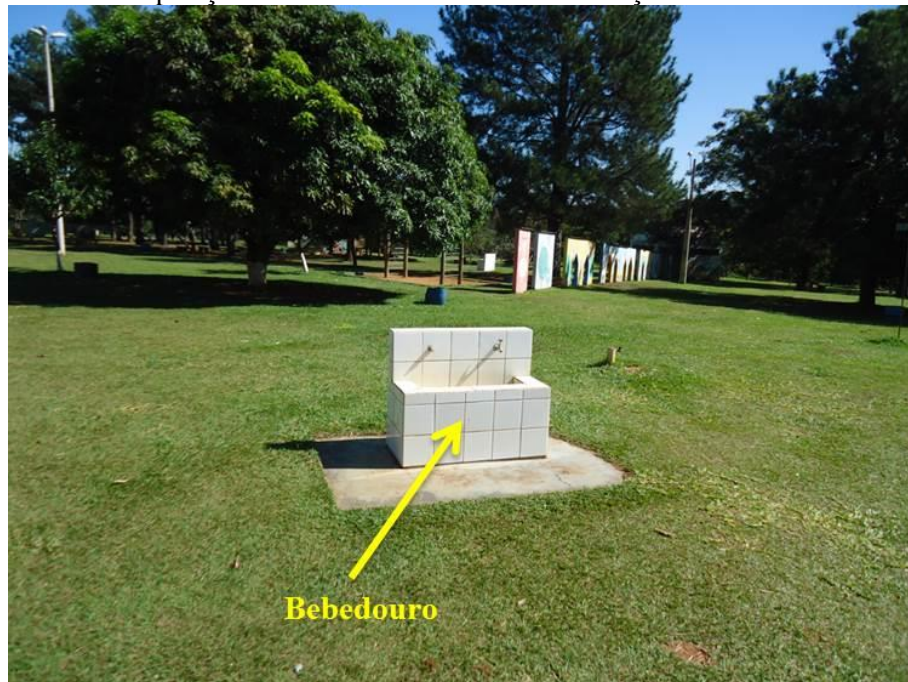
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Ainda sobre o balanço é possível através das fotos verificar que para acessar o mesmo é necessário passar por um piso de terra com o gramado pouco conservado e falta a barra de proteção do balanço.

Observando ainda o Mundo da Criança é possível averiguar a inexistência de piso tátil, sinalização sonora e visual, com exceção para as instruções de uso para o balanço adaptado, isto torna difícil a identificação de informações básicas incluindo o nome do espaço para a sua identificação para todos os usuários. Sendo possível ver apenas uma fachada que fica a frente do espaço no formato de um castelo.

Há bebedouros confeccionados de cimento com azulejos, cada um com duas torneiras, a altura em relação ao solo varia de 50 a 90 cm sem o recuo para o encaixe de uma cadeira de rodas. Além de estarem distribuídos no espaço com presença de grama, o que dificulta a mobilidade. A foto 42 mostra a disposição de um destes bebedouros.

Foto 42: Disposição do bebedouro - Mundo da Criança



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Outro agravante são os banheiros, separados em feminino e masculino, que não possui uma passarela com piso tátil e que dê acesso a cadeirantes. Em tese possui um sanitário adaptado, porém não possui barras de apoio e o espaço de 1,20 x 1,20 metro que permite a um cadeirante realizar uma manobra de 90°. Não possui lavatórios adequados para o mesmo, e inclusive sem presença de torneiras. As fotos 43 e 44 retratam o banheiro.

Foto 43: Sanitário adaptado de forma inadequada –
Mundo da Criança



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 44: Infraestrutura do banheiro - Mundo da criança



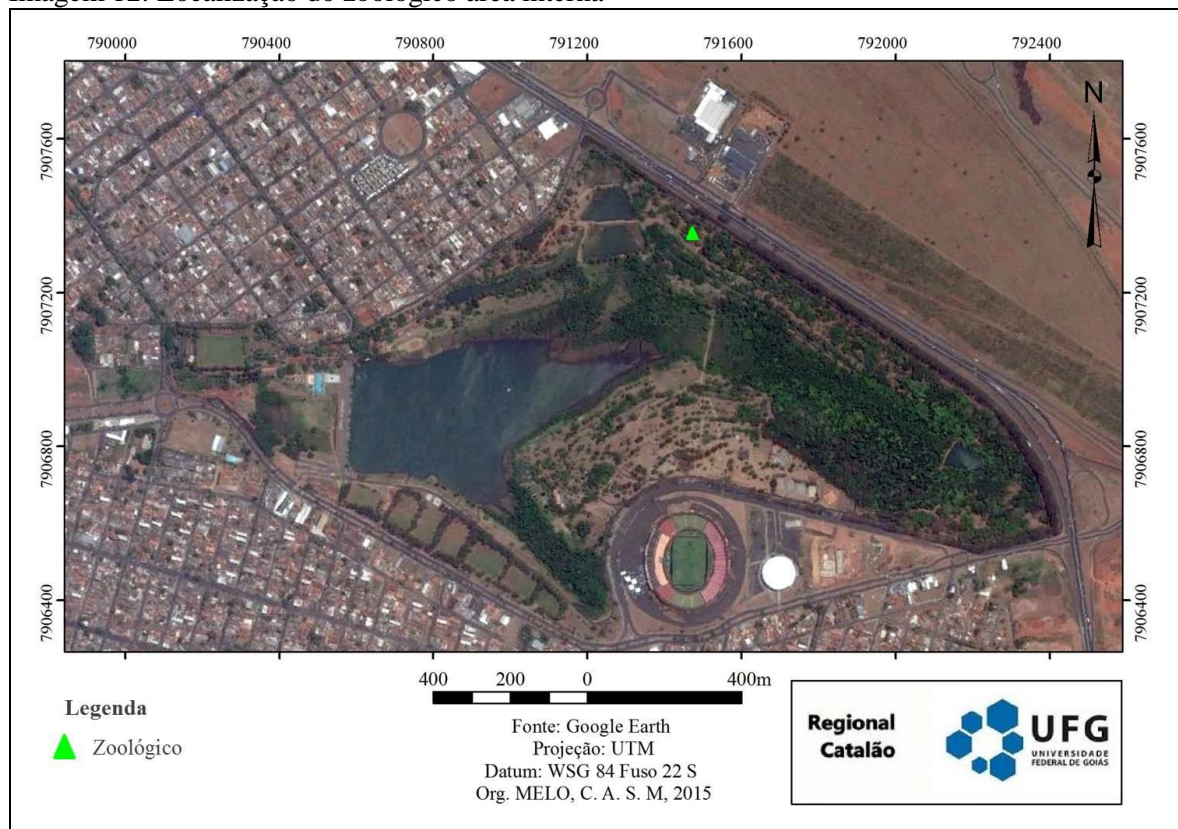
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Cabe ressaltar que no espaço onde estão inseridos os brinquedos, há dificuldades em adapta-lo para o uso de deficientes, visto a necessidade que estes estão dispostos em piso de areia e grama, embora para acesso ao balanço poder-se-ia construir uma passarela com piso regular para facilitar a sua utilização.

Zoológico – área interna

Localizado próxima a rua Haia no bairro Tibery, para o seu acesso há duas portarias, sendo uma próxima ao recanto do mogno e a outra próxima a transitolândia, a imagem 12 mostra a localização do ponto.

Imagem 12: Localização do zoológico área interna



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

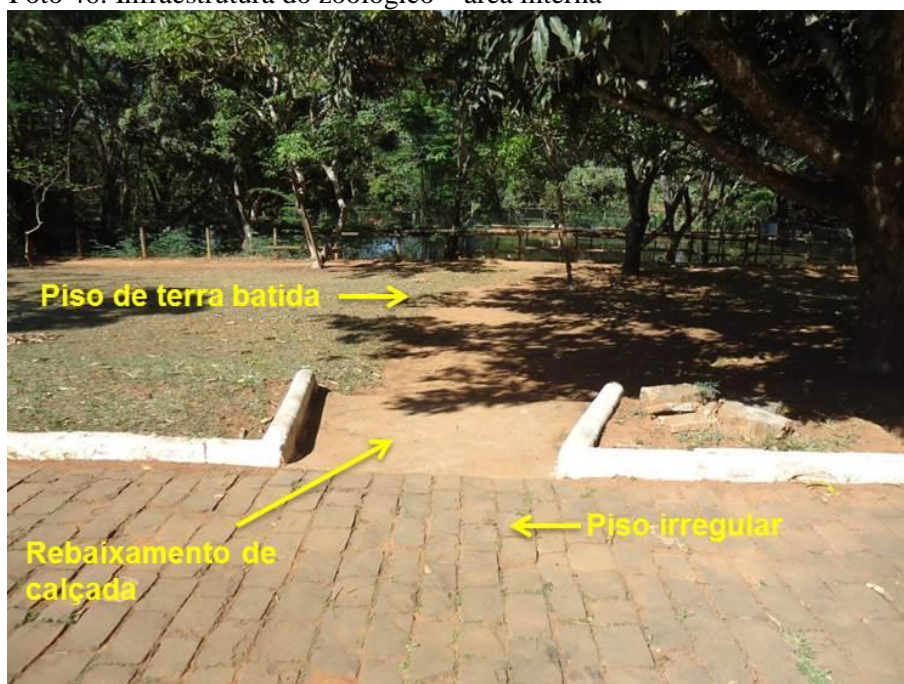
Possui piso de paralelepípedo irregular o que dificulta o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida e deficientes. Há placas de sinalização da fauna existente, porém a mesma não é em *braille*. Os viveiros onde ficam os animais expostos para visitação, possuem uma barra de proteção que dá distancia entre o visitante e o viveiro, há a presença de rampas de acesso. As fotos 45 e 46 mostram a infraestrutura.

Foto 45: Infraestrutura do zoológico – área interna



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 46: Infraestrutura do zoológico – área interna



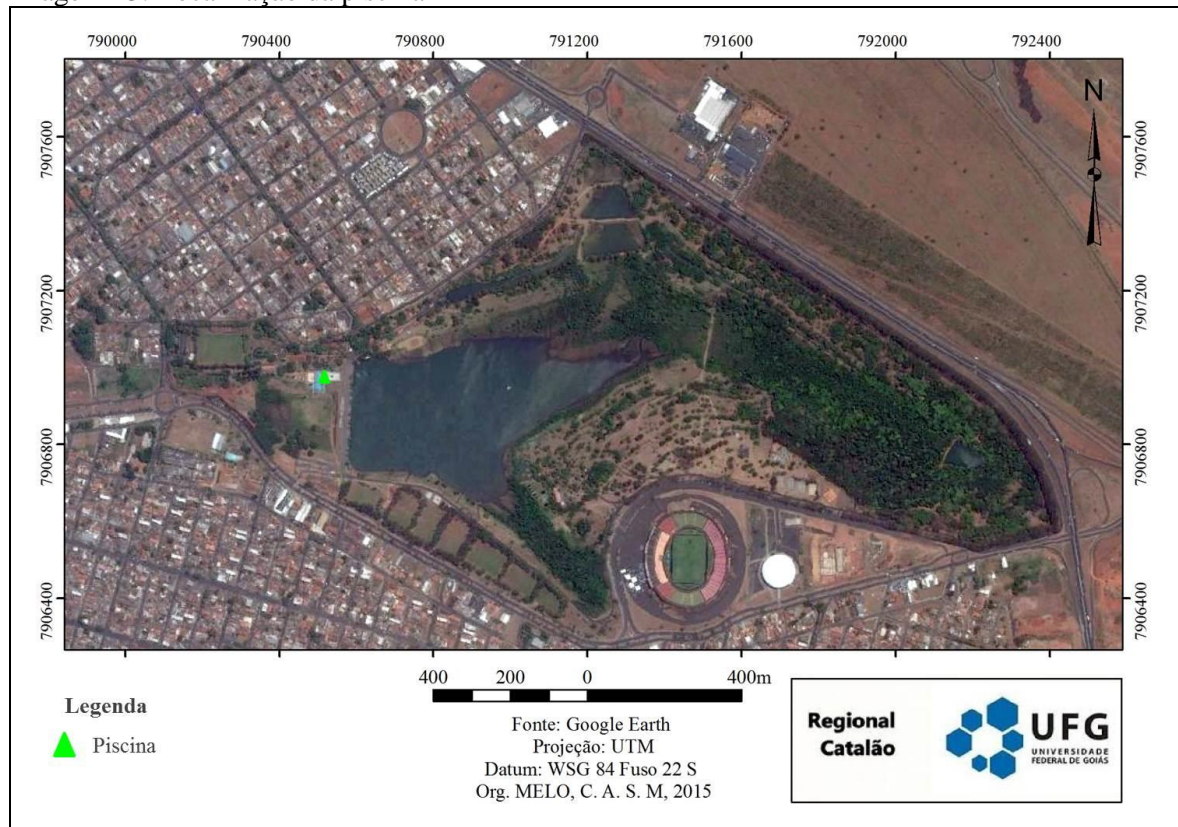
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Através da análise do espaço é possível verificar que o mesmo não fornece uma acessibilidade adequada, visto que não existe um piso regular e as rampas de acesso levam ao piso de grama ou paralelepípedo o que dificulta a acessibilidade e mobilidade do usuário com mobilidade reduzida ou deficiente.

Piscina

Localizada ao lado da praça do servidor. É aberta ao público nos finais de semana com algumas restrições, tais como o tipo de roupa de banho que pode ser usada, bebidas alcoólicas que não podem entrar no espaço, boias dentre outras. Possui uma área extensa a qual possibilita que um público maior possa utiliza-la. A imagem 13 mostra a localização do ponto.

Imagem 13: Localização da piscina



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Na análise da infraestrutura foi possível averiguar para o acesso do espaço há uma rampa íngreme em piso asfáltico que em um determinado ponto sofre uma modificação passando a ser de paralelepípedo o que dificulta a mobilidade das pessoas, pois pode ocasionar algum tipo de acidente em decorrência da sua irregularidade. Inicialmente o acesso a piscina é feito de piso regular como mostra a foto 47.

Foto 47: Acesso a piscina



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014

Na entrada da piscina há um meio fio com aproximadamente 15 cm de altura o que limita o acesso das pessoas com mobilidade reduzida e deficientes, posterior a ele há uma rampa inclinada que dá acesso a dois portões um de entrada e outro de saída. Logo após há uma série de degraus até a piscina. A foto 48 mostra a área física.

Foto 48: Área física da entrada da piscina



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014

Na análise geral do espaço é possível averiguar que o acesso ao espaço é difícil e que o mesmo é inviável para o acesso de pessoas com algum tipo de deficiência, além de ter uma mobilidade dificultada em decorrência das barreiras físicas.

Área de convivência composta por mesas e área verde

Localizadas em todo o parque ficam sobre áreas gramadas, são voltadas para a convivência das pessoas, execução de piqueniques, jogos de tabuleiros, dentre outras atividades. É um espaço que não foi feito para a acessibilidade de cadeirantes, pessoas que utilizam bengalas e muletas. Deficientes visuais conseguem acessar o espaço, mas com dificuldades tendo que ter a ajuda de outra pessoa, enquanto podem ser de fácil acesso das pessoas com surdez. As fotos 49 e 50 mostram parte da área.

Foto 49: Área verde – localizada entre o Mundo da Criança e o Aquário Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 50: Área de convivência - localizada próxima ao zoológico



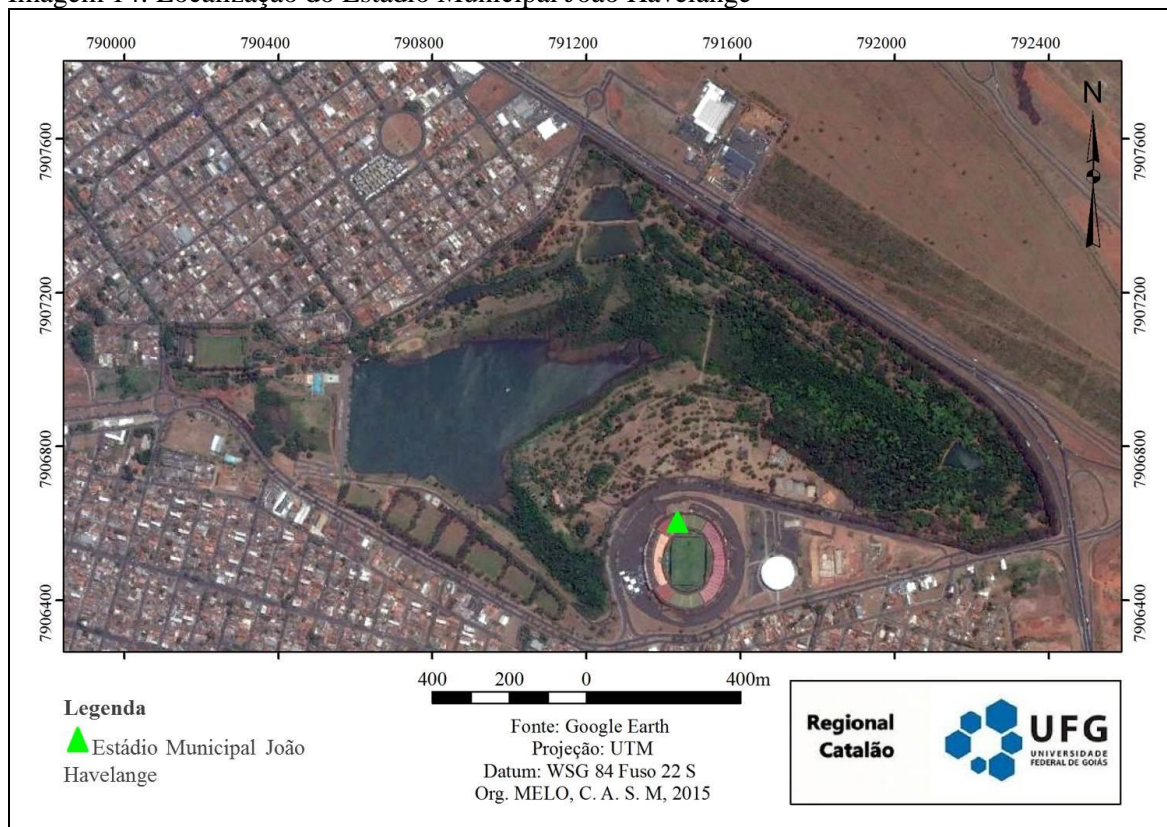
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Essas fotos representam uma pequena parcela da área verde e de convivência do parque, ainda nessa área verde é possível encontrar árvores frutíferas que foram plantadas pelo homem e também sementes trazidas por animais.

Estádio Municipal João Havelange

Localizado entre a rua José Roberto Migliorini e a avenida Anselmo Alves dos Santos. Possui uma área de 62.500 m² e capacidade para 75.000 pessoas. A imagem 14 mostra a localização do estádio.

Imagem 14: Localização do Estádio Municipal João Havelange



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Para análise do espaço, o mesmo será dividido em duas categorias sendo a primeira a área externa e a segunda a área interna do estádio, isto é em decorrência do tamanho da área, além de tornar a leitura mais simplificada.

Área externa

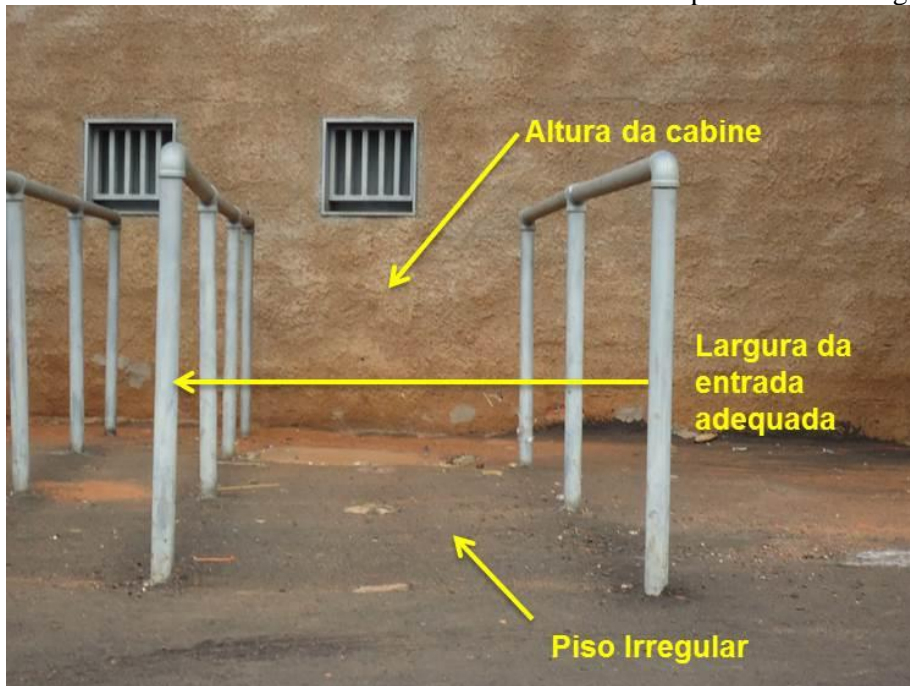
Localizada em um terreno íngreme que em alguns casos pode dificultar o acesso ao estádio, o estacionamento tem capacidade para 3.000 carros, porém destas vagas somente 4 são destinadas a deficientes físicos. A área possui 4 bilheterias tendo de 5 a 10 cabines de vendas cada uma com 1 cabine destinada para a venda de ingresso para deficientes. As fotos 51 e 52 mostram o terreno e uma das bilheterias.

Foto 51: Acesso a bilheteria e portões de entrada do Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 52: Bilheteria destinada a deficientes - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

As bilheterias ficam sobre locais íngremes que tornam difícil o acesso dos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida, as mesmas possuem barras de apoio, a largura para o acesso de cadeira de rodas é adequada, porém o piso é irregular e a altura da cabine de venda de ingressos possui 1 metro de altura sendo que a adequada seria de 80 centímetros.

Existem 68 acessos divididos entre as entradas das cadeiras vermelhas (geral), arquibancadas verdes (lateral), arquibancada vermelha (cotovelo vermelho), cadeiras vermelhas especiais, cadeiras cativas, cadeiras verdes numeradas. Os acessos possuem portas confeccionadas em aço de 60 cm cada e dentre elas há uma voltada para o acesso de deficientes, cabe ressaltar que este possui a porta com a mesma medida dos demais. Ao lado de cada acesso há grandes portões que são as saídas de cada um dos espaços comuns do estádio, como mostra a foto 53.

Foto 53: Portão de acesso e saída - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando os portões de entrada é possível verificar que os eles possuem apenas 60 cm dificulta o acesso das pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e também dos obesos, pois para uma pessoa dentro dos padrões propostos pelo Cálculo do índice de massa corporal (IMC) não há dificuldades, e impossível para cadeirantes. Além dos mesmos estarem em terrenos íngremes.

Para o acesso a área interna do estádio as pessoas têm que utilizar os portões e ao adentrar é necessário que as pessoas passem por uma catraca, porém nos portões destinados aos deficientes e idosos não há nenhum tipo de barreira e o piso na área interna é liso e regular. As fotos 54 e 55 mostram a parte interna dos portões de acesso e saída.

Foto 54: Vista interna dos acessos - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 55: Vista interna dos portões de saída - Estádio Municipal João Havelange



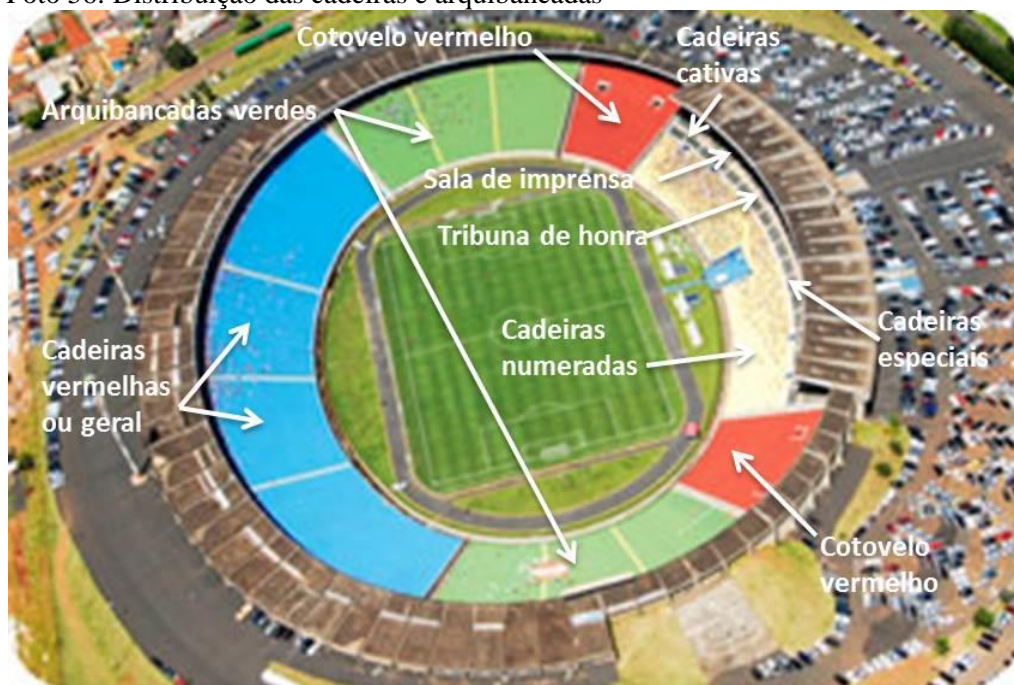
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Observa-se que existe a preocupação do acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, mas a largura do portão de acesso é um limitante para que isso ocorra, por isso há a necessidade que os mesmos sejam reestruturados adequando-se as normas da NBR 9050. Inclusive o município possui uma cartilha denominada “Cartilha de Acessibilidade” que fornece os parâmetros desta norma, cuja segunda edição foi lançada no ano de 2014.

Área interna

Composta pelos espaços denominados cadeiras vermelhas (geral), 2 arquibancadas verdes (laterais), 2 arquibancadas vermelhas (cotovelos), cadeiras cativas, cadeiras numeradas, cadeiras especiais, tribuna de honra, salas de imprensa, 2 vestiários, sendo os dois últimos localizados abaixo do espaço das cadeiras numeradas, o espaço entre um setor e outro é separado por um fosso de aproximadamente 5 metros de altura, a fim de que as pessoas não passem de um espaço ao outro. A foto 56 mostra uma vista da distribuição dos espaços das arquibancadas e cadeiras. Cabe ressaltar que a foto foi feita antes do assentamento das cadeiras vermelhas e as numeradas.

Foto 56: Distribuição das cadeiras e arquibancadas



Fonte: Skyscrapercity, org. MELO, C. A. S. M.

Todos os espaços possuem uma infraestrutura composta por banheiros femininos e masculinos, bebedouros, bares (possuem pias e portas laterais) para a venda de salgados, *fast foods*, bebidas, há os carrinhos que vendem pipoca, essa estrutura é bem uniforme em todos os espaços do estádio, além de todas as áreas serem sinalizadas com placas informativas impressas, cabe ressaltar que não há placas informativas em *braille*. A partir de agora será realizada a análise de cada um dos espaços.

As cadeiras vermelhas, mais conhecida como geral, é composta por 12 portões de acesso, sendo 1 reservado para deficiente e idosos, 14 portões de saída, cadeiras vermelhas numeradas, 2 bares, carrinhos para a venda de pipocas, 2 banheiros masculinos composto por

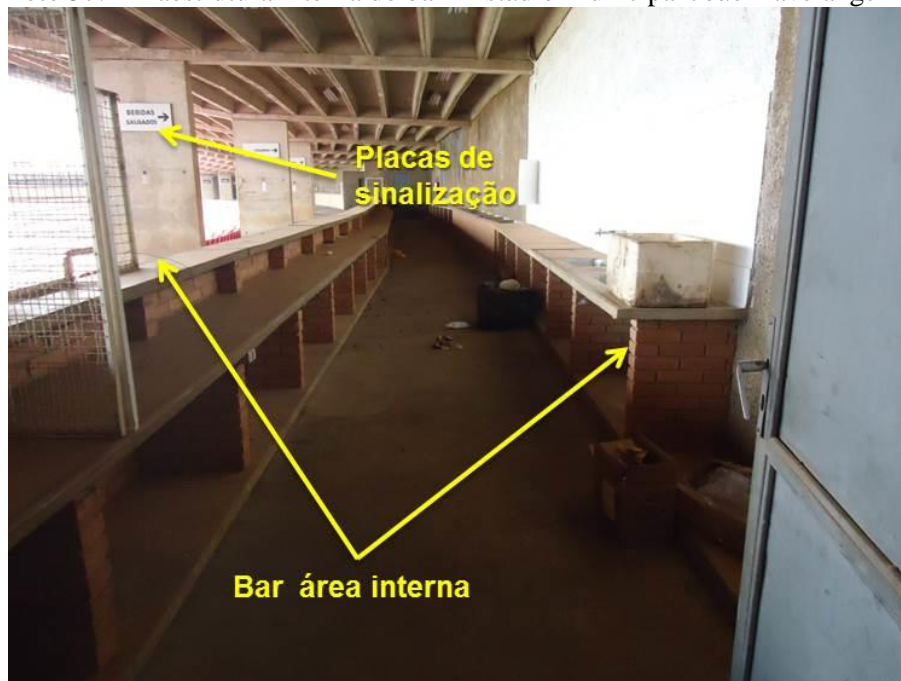
vasos sanitários estilo oriental³ e urinóis⁴, 1 sanitário feminino com vasos sanitários ocidentais⁵ e 1 sanitário adaptado que fica separado dos demais. Há a presença de bebedouros. Ao lado das saídas dos banheiros, que possuem altura adequada para o uso de cadeirantes.

As cadeiras não são acessíveis às pessoas que utilizam cadeira de rodas, pois estão dispostas em degraus, para o acesso de cegos há a necessidade que os mesmos sejam guiados pelos degraus menores, enquanto para surdos o acesso é tranquilo e pessoas com mobilidade reduzida também enfrentam problemas em decorrência dos degraus.

As duas arquibancadas verdes são destinadas às pessoas que compram os ingressos destinados ao acesso lateral é composta por 6 portões de acesso, sendo um deles de pessoas em serviço, 15 portões de saída cada uma das arquibancadas, 1 bar, carrinhos para venda de pipocas, 1 banheiro masculino com vasos sanitários estilo oriental e urinóis, 1 banheiro feminino, bebedouro próximos aos banheiros. As arquibancadas não possuem cadeiras apenas os degraus definidos por letras do alfabeto e números, há degraus menores a fim de facilitar o deslocamento.

Os espaços das cadeiras vermelhas e arquibancadas verdes possuem a entrada na sua parte superior. As fotos 57, 58, 59 e 60 mostram a infraestrutura destes dois espaços.

Foto 57: Infraestrutura interna do bar - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

³ Vaso sanitário estilo oriental são os que ficam localizados no chão que também são conhecidos como vaso sanitário turco e no Brasil como vaso de freira.

⁴ Urinol peça sanitária própria para os homens urinarem

⁵ Vaso sanitário estilo ocidental são os modelos utilizados frequentemente nas residências e locais públicos brasileiros é aquele que se utiliza sentado.

Foto 58: Sanitário adaptado - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 59: Vaso sanitário estilo oriental - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 60: Infraestrutura dos bebedouros - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise das fotos é perceptível que é um espaço com uma boa infraestrutura, mas deixa a desejar quando se trata do acesso do usuário as arquibancadas, isso ocorre em decorrência da altura dos degraus em alguns momentos ele se torna inviabilizado.

As duas arquibancadas vermelhas são conhecidas como cotovelos vermelhos, ficam localizadas na diagonal do campo de futebol, não possuem cadeiras, cada uma delas possui 5 portões de acesso, 4 portões de acesso localizados no parte central das arquibancadas (devido esse motivo para acessar as arquibancadas é necessário subir escadas como mostram a fotos 61 e 62), 1 bar, 1 sanitário masculino com vaso modelo ocidental com urinóis, e outro sanitário feminino e bebedouros próximos aos sanitários, não possui sanitários adaptados. Os lugares são números de acordo com cada fileira do espaço, como nas arquibancadas vermelhas.

Foto 61: Infraestrutura das arquibancadas no cotovelo vermelho – Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 62: Escadas para acesso as arquibancadas - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Devido às escadas o acesso às arquibancadas não é fácil para os cadeirantes devido a falta de rampa e elevador. Por ter corrimão esse não se torna tão tortuoso para os deficientes auditivos e pessoas com mobilidade reduzida, embora seja difícil para os cegos devido a falta de sinalização em *braille*.

Cadeiras cativas são destinadas às pessoas que possuem cadeiras vitalícias no estádio, são identificadas pela cor verde são numeradas de acordo com a fileira (enumeradas da letra A a W), o acesso fica paralelo ao acesso do cotovelo vermelho, possui os portões de acesso e saída, 3 bares para venda de bebidas e alimentos, carrinhos para comercialização de pipoca, 2 banheiros femininos e 2 banheiros masculinos ambos com vasos do modelo ocidental, no masculino há os urinóis, bebedouros próximos aos sanitários. Sobre elas estão as cadeiras da tribuna de honra que ficam em um espaço gradeada. Da mesma forma que o espaço anterior para acessar este espaço há a necessidade de se subir uma escadaria.

As cadeiras numeradas, também identificadas pela cor verde, estão dispostas nas escadas identificadas pelas letras que iniciam-se em A terminando no W. O seu acesso é paralelo ao do cotovelo vermelho e cadeiras cativas, com portões de acesso e saída, possuem 1 bar, 1 sanitário feminino e outro masculino com urinol, próximo há bebedouros. Não possui sanitário adaptado e para acessar cadeiras é necessário subir escada que possuem corrimão, como nos cotovelos ou arquibancadas vermelhas.

Cadeiras especiais são identificadas por serem da cor vermelha ficam localizadas atrás do banco de concentração, o acesso às mesmas fica abaixo das cadeiras numeradas, possui bar, sanitário feminino e masculino, ambos com sanitário reservado para deficientes dentro dos padrões da NBR 9050, iguais aos mostrados na foto 58 mostrada anteriormente. Neste espaço há um local reservado para os cadeirantes localizado próximo a um dos portões de acesso, existe uma escada e lateralmente um elevador adaptado para acessar este espaço reservado aos deficientes. As fotos 63, 64 e 65 mostram o espaço reservado para deficientes e o elevador.

Foto 63: Espaço reservado para as pessoas com deficiência - Estádio Municipal



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 64: Elevador de acesso - Estádio Municipal João Havelange



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 65: Acesso as arquibancadas - Estádio Municipal João Havelange



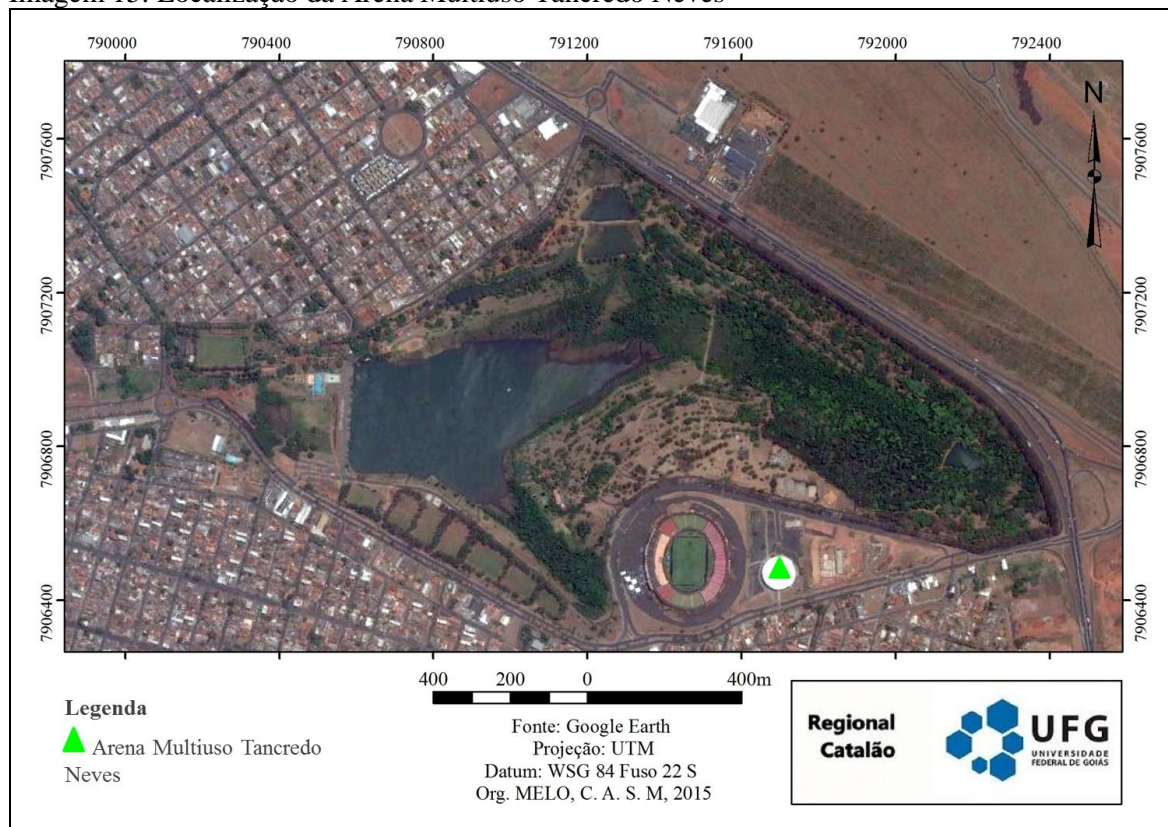
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Realizando uma análise geral do estádio o acesso do mesmo é difícil os portões de acesso possuem uma largura inadequada dificultando o acesso de deficientes e obesos. As cadeiras vermelhas e arquibancada verde se o deficiente desejar assistir a um jogo é necessário que o mesmo permaneça próximo aos bares, já que não existe uma acessibilidade adequada para os mesmos, enquanto a acessibilidade nas demais áreas do estádio fica prejudicada em decorrência dos acessos possuírem escadas. O único espaço acessível fica localizado próximo às cadeiras especiais, porém deixa a desejar, porque a porta do elevador na área reservada aos cadeirantes possui aproximadamente 1 metro de altura o que torna o acesso e a mobilidade difícil. O que se observa é que há preocupação somente com o cadeirante esquecendo-se as necessidades dos demais deficientes.

Arena Multiuso Tancredo de Almeida Neves

Localizado na avenida Dr. Anselmo Alves dos Santos nº 3415 no bairro Santa Mônica, possui uma área total de 35.000 m² e área construída de 10.500 m². A imagem 15 mostra a localização do ponto.

Imagem 15: Localização da Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Está localizada próxima ao estádio Municipal João Havelange e próxima da pista de skate. Devido ao tamanho da área para melhor análise e entendimento ela será dividida em: área externa e área interna.

Área externa

É ampla possui uma área de 24.500 m², o piso em grande parte é de pedra de brita preta o que facilita o a infiltração da água e dificulta o acesso de pessoas com mobilidade reduzida e deficientes, porém a área que leva aos portões de acesso e saída há caminhos confeccionados de cimento, cujo piso apresenta poucas irregularidades.

Há um estacionamento confeccionado em brita para 800 carros. Na avenida doutor Anselmo Alves dos Santos que é o acesso para a arena há uma travessia elevada, juntamente com um rebaixamento de calçada e duas vagas para deficientes. Outro aspecto importante é que existe um ponto de ônibus com abrigo na frente da arena. As fotos 66 e 67 mostram a travessia com as vagas e o rebaixamento de calçada respectivamente.

Foto 66: Infraestrutura da entrada da Arena Multiuso Tancredo



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 67: Rebaixamento de calçada na área externa Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

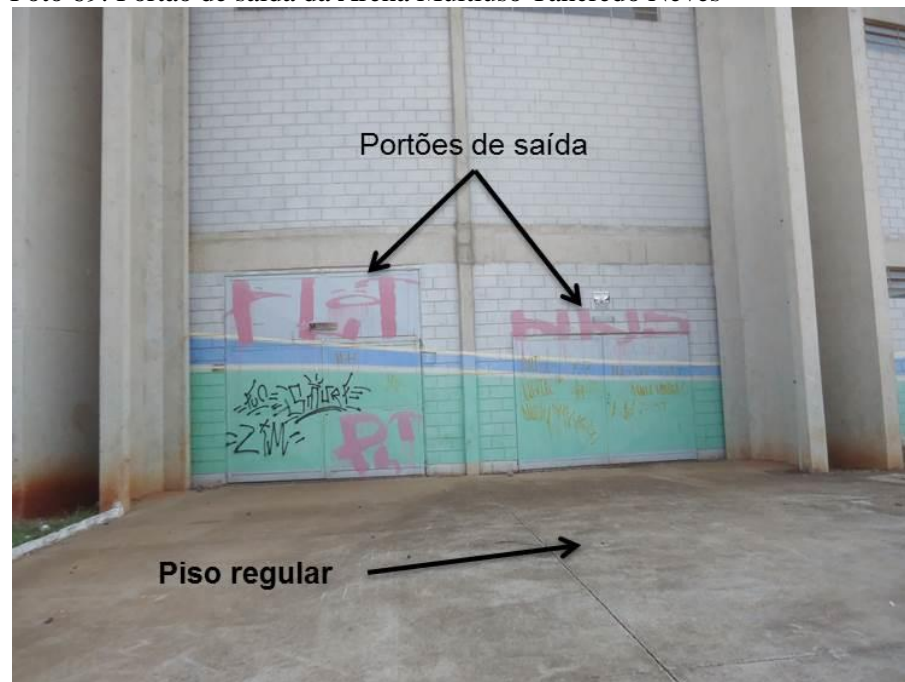
Possui 2 portões de acesso que são acessíveis devido as rampas, 4 bilheterias sendo divididas em duas bilheterias para cada um dos portões de acesso. Há 6 portões de saída e 3 portões de saída de emergência. As fotos 68 e 69 mostram um dos portões de acesso e saída respectivamente.

Foto 68: Portão de acesso da Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 69: Portão de saída da Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando as fotos é possível observar a preocupação para o acesso de deficientes bem como pessoas com mobilidade reduzida, pois há a travessia elevada, rebaixamento de calçada e o piso regular o que facilita o deslocamento das pessoas, bem como os portões de acesso e saída largos e amplos, mas o estacionamento da arena é de difícil acesso para deficientes e pessoas com mobilidade reduzida e inviável para cadeirantes, pelo fato de ser de brita, cabendo uma exceção para duas vagas reservadas para deficientes localizadas na avenida

Área interna

É composto por quatro setores denominados vermelho, amarelo, azul e laranja. O setor vermelho é subdividido em A, B, C, D, F, G, H totalizando 1.324 cadeiras sendo 6 na parte superior destinadas para as cadeirantes. O setor amarelo é subdividido em I e J totalizando 1.064 cadeiras com 4 lugares na parte superior e 20 na inferior reservadas para pessoas com deficiência física. O setor azul é dividido em D e E totalizando 1.169 lugares contendo 2 lugares superiores para cadeirantes e 21 inferiores para pessoas com deficiência física.

O setor laranja subdividido em K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U e não possui lugares reservados para pessoas com deficiência física, os locais na parte inferior possuem rampa de acesso e têm o piso regular e antiderrapante. Há o espaço da tribuna de honra e a sala de imprensa todos com banheiro próprio. As fotos 70 e 71 mostram uma visão parcial dos lugares reservados e outra a rampa de acesso

Foto 70: Lugares reservados - Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 71: Rampa de acesso - Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Há 2 bares voltados para a venda de bebidas e alimentos, carrinhos para a venda a comercialização de churros, batata frita e pipoca, sendo que estes ficam próximos do setor vermelho. Existem bebedouros por toda a arena, porém nenhum deles é acessível para cadeirantes. No espaço há banheiros femininos e masculinos, sendo todos eles com um sanitário adaptado para pessoas deficientes como mostra a foto 72.

Foto 72: Sanitário adaptado - Arena Multiuso Tancredo Neves



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Ainda no que tange a acessibilidade e mobilidade a Arena Multiuso Tancredo Neves há dois elevadores panorâmicos, um ao lado do outro, que dão acesso às cadeiras vermelhas, azuis, amarelas, à tribuna de honra e a sala de imprensa, porém ambos não estão funcionando já há algum tempo. A foto 73 mostra um destes elevadores.

Foto 73: Elevador panorâmico Arena Multiuso Tancredo



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Ainda sobre a infraestrutura o espaço possui placas de sinalização, 4 vestiários sendo 2 adaptados para pessoas com deficiência física, alojamentos, cozinha, academia para os atletas, sanitários próximos da academia.

Em uma análise geral a arena multiuso Tancredo Neves é acessível para todas as pessoas, pois o acesso para o mesmo é realizado através de uma rampa com piso regular e as saídas também contam com as rampas, nas escadas há barras de apoio e o piso é regular em toda a arena.

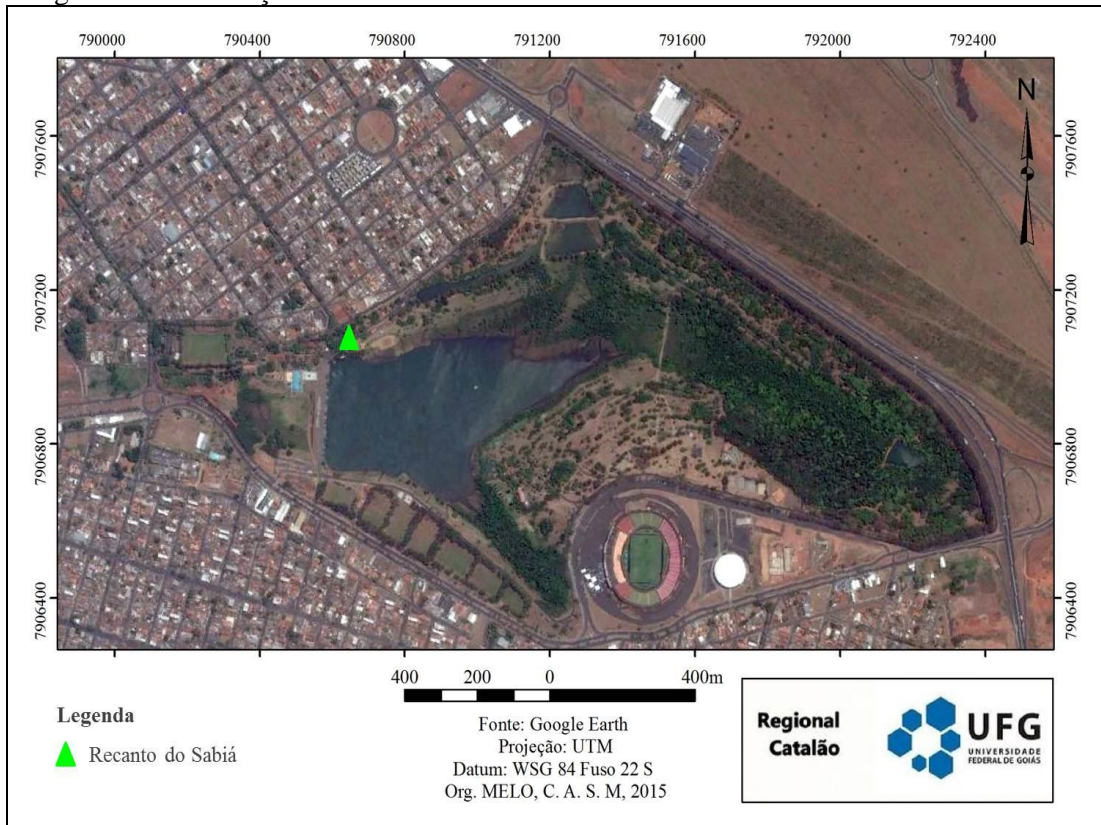
Sendo assim, de uma forma geral o local possui uma boa acessibilidade deixando a desejar a acessibilidade para os deficientes visuais, porque falta o piso tátil e as placas de sinalização em *braille* para que esse possa se orientar dentro do espaço. Outro aspecto importante é a realização da manutenção dos elevadores para que os mesmos funcionassem de forma correta, torna-se necessário colocar bebedouros adequados para o uso de cadeirantes e crianças.

3.1.3. Espaços mistos (lazer e atividades físicas)

Recanto do Sabiá

Espaço localizado próximo a portaria 1 no bairro Tibery, na rua Haia, como mostra a imagem 16.

Imagem 16: Localização do Recanto do Sabiá



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

O espaço possui um jardim, é bem arborizado, na entrada há uma rampa para o acesso de pessoas com mobilidade reduzida e uma escada (ambas possuem barras de apoio dentro dos padrões da NBR 9050), isto gera duas opções para o visitante acessar o local. Na sequência é possível visualizar uma série de mesas com bancos de cimento. Há disponibilidade de acesso a rede de internet *wi-fi* gratuita.

Na entrada é possível visualizar uma pequena cascata. O piso do local é confeccionado em paralelepípedo. Nas proximidades há o recanto do atendimento, sendo possível acessar somente através de degraus ou escadas. As fotos 74 e 75 mostram a infraestrutura do espaço.

Foto 74: Entrada do Recanto do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 75: Espaço de convivência do Recanto do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

No espaço ainda há as lanchonetes que vendem bebidas e alimentos, as mesmas possuem uma boa estrutura com grande espaço para o atendimento dos visitantes, porém o acesso ao local é difícil, pois há a presença de degraus. A foto 76 mostra parte da infraestrutura. Ainda sobre o espaço pode-se observar uma série de obstáculos que dificultam o deslocamento dos deficientes, bem como das pessoas com mobilidade reduzida.

Foto 76: Parte da infraestrutura do Recanto do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Outro aspecto presente no espaço é a existência de uma academia aberta a todos os usuários que frequentam o parque para a prática de exercícios físicos. As fotos 77 e 78 mostram este espaço.

Foto 77: Aparelhos para prática de exercícios no Recanto do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 78: Aparelhos adaptados para prática de exercícios no Recanto do Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

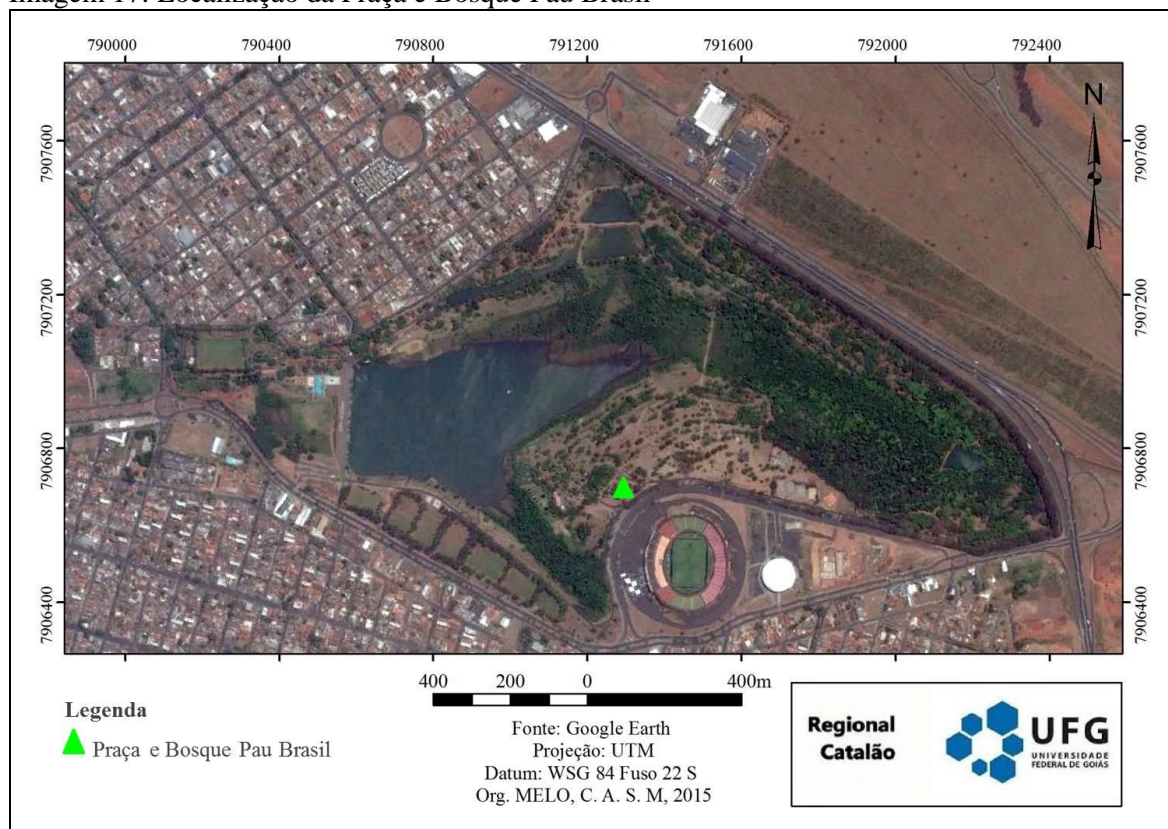
O espaço deixa a desejar no que tange a acessibilidade e mobilidade, através do piso que é de paralelepípedo, que embora regular dificulte o acesso de cadeirantes, pois ocasiona a trepidação da cadeira. Outro aspecto é o acesso às lanchonetes que é feito através de degraus o que complica o acesso de deficientes e pessoas com mobilidade reduzida, em decorrência dessa barreira física.

A academia possui aparelhos adaptados voltados para a prática de atividades físicas que atendem as pessoas com deficiência física, os mesmos se encontram em um local com uma boa acessibilidade, com um piso regular.

Praça e Bosque Pau Brasil

Localizado no bairro Santa Mônica em frente ao estádio Municipal João Havelange como mostra a imagem 17.

Imagem 17: Localização da Praça e Bosque Pau Brasil



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

O espaço leva este nome devido às árvores de Pau Brasil presentes no local. É composto por um quiosque para comercialização de água de coco, uma praça com equipamentos para atividade física e mesas com bancos de cimento e sinalização visual. Para o acesso ao espaço foram construídos dois rebaixamentos de calçada, sendo que um leva aos aparelhos de exercícios com piso regular, e o outro dando acesso à praça de convivência. Entretanto o piso que leva ao quiosque possui barreiras físicas, tais como irregularidades e depressões. As fotos 79, 80 e 81 mostram parte da infraestrutura do local.

Foto 79: Infraestrutura dos equipamentos para a prática de exercícios na Praça e Bosque Pau Brasil



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 80: Infraestrutura da rampa de acesso na Praça e Bosque Pau Brasil



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 81: Infraestrutura da área de convivência na Praça e Bosque Pau Brasil



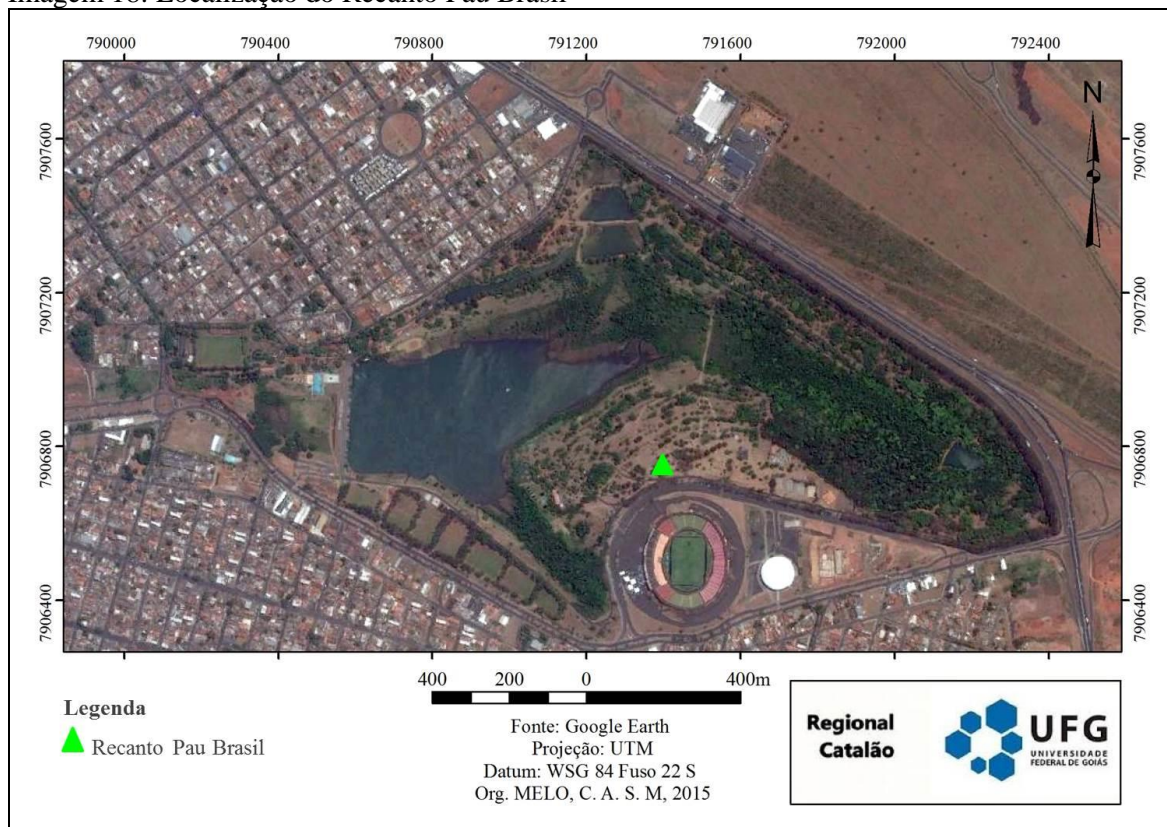
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Assim é possível verificar que o espaço de convivência e academia são acessíveis a todas as pessoas em decorrência do piso ser uniforme e possuir rampas, mas necessita de reparos para atender de forma completa o seu objetivo. Com exceção para o quiosque de venda de água de coco que possui altura elevada do balcão o que dificulta o acesso dos cadeirantes.

Recanto Pau Brasil

Espaço localizado ao lado da pista de corrida/caminhada, em frente ao Estádio Municipal João Havelange como mostra a imagem 18.

Imagem 18: Localização do Recanto Pau Brasil



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É composto por aparelhos para exercícios físicos e alongamento. Possui um bebedouro com altura de 90 cm, o que o torna inacessível para cadeirantes, pois os mesmo deveria ter uma altura de 80 cm, apesar do mesmo possuir uma rampa de acesso. O piso é irregular e o recanto Pau Brasil, não tem rebaixamento de calçada e sim uma rampa de acesso improvisada que liga a rua ao piso do espaço o que possibilita o acesso de deficientes visuais e cadeirantes, este de forma insatisfatória, além de não possuir piso tátil. A foto 82 mostra o piso.

Foto 82: Infraestrutura do piso do Recanto Pau Brasil



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Possui sinalização visual indicando o nome do espaço, porém não detêm a mesma em *braille* que facilita a leitura dos deficientes visuais. O espaço conta com um quiosque com três bancos de cimento que podem ser utilizados para a convivência e socialização. A foto 83 mostra a área de convivência.

Foto 83: Espaço de convivência do Recanto Pau Brasil



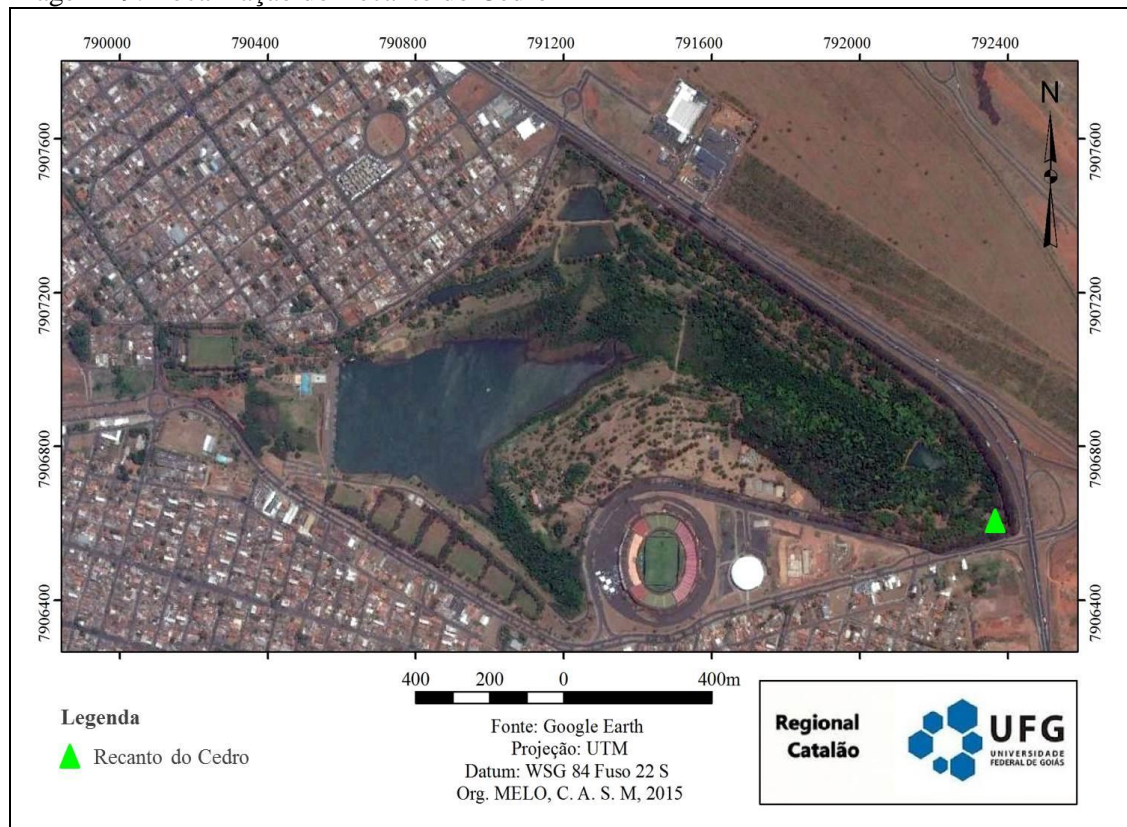
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

O espaço deixa a desejar no que tange a acessibilidade e mobilidade, em decorrência da irregularidade do piso, o bebedouro que possui uma altura fora do padrão da NBR 905, além da falta de piso tátil, e a sinalização em *braille*.

Recanto do Cedro

Localizado próximo ao entroncamento das BRs 365 e 050, na área interna fica próximo ao zoológico. Como mostra a imagem 19.

Imagem 19: Localização do Recanto do Cedro



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço reservado para o descanso das pessoas que utilizam a pista de caminhada/corrida, possui uma acessibilidade adequada para todas as pessoas. As fotos 84 e 85 retratam a área física do Recanto do Cedro.

Foto 84: Área física do Recanto do Cedro



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 85: Área física do Recanto do Cedro



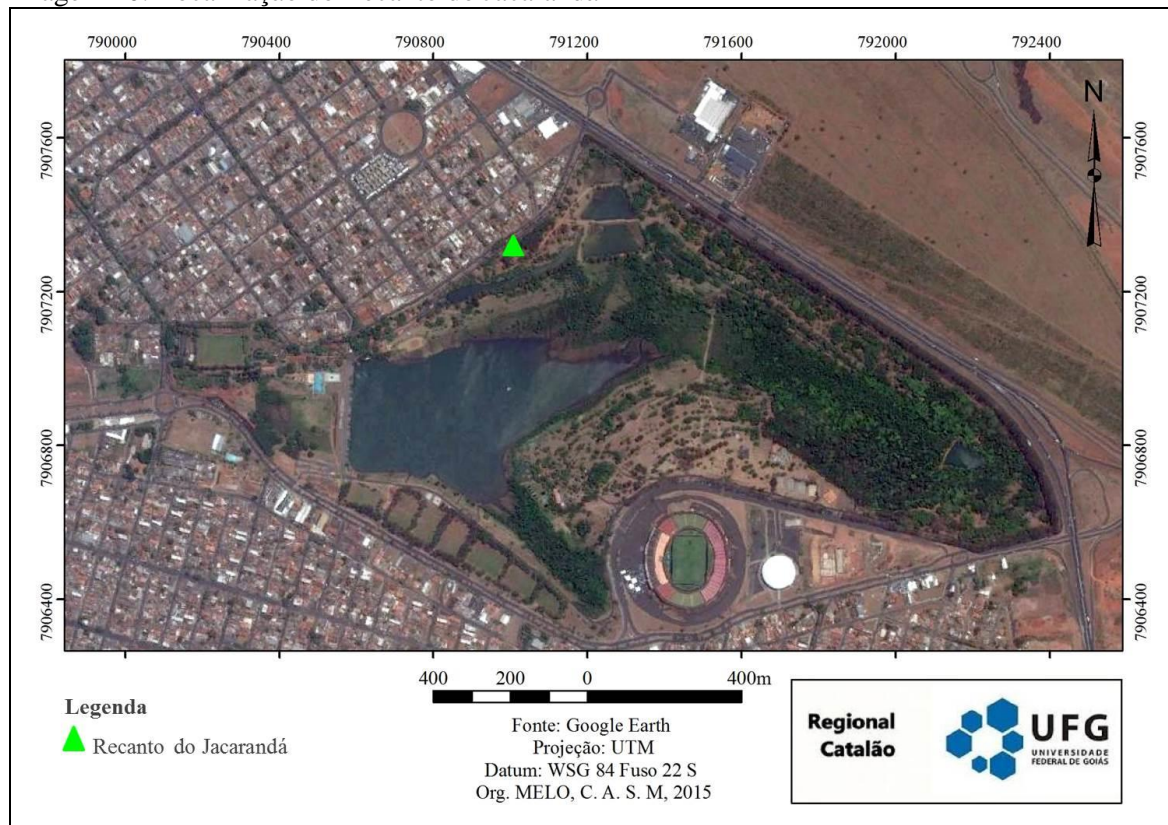
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Na foto é possível observar a existência de um bebedouro acessível, uma praça com equipamentos de ginástica, um quiosque com dois bancos de alvenaria para descanso e ainda dois banheiros químicos, o piso é regular, além da inexistência de barreiras físicas.

Recanto do Jacarandá

Localizado próximo a rua Haia no bairro Tibery entre a portaria do zoológico e o Espaço saúde, como mostra a imagem 20.

Imagem 20: Localização do Recanto do Jacarandá



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço voltado para a prática de atividades físicas e alongamento das pessoas que utilizam a pista de caminhada/corrida, além de contar com um quiosque confeccionado com telhas de barro e três bancos de concreto. A foto 86 retrata a área física do ponto.

Foto 86: Espaço físico do Recanto do Jacarandá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

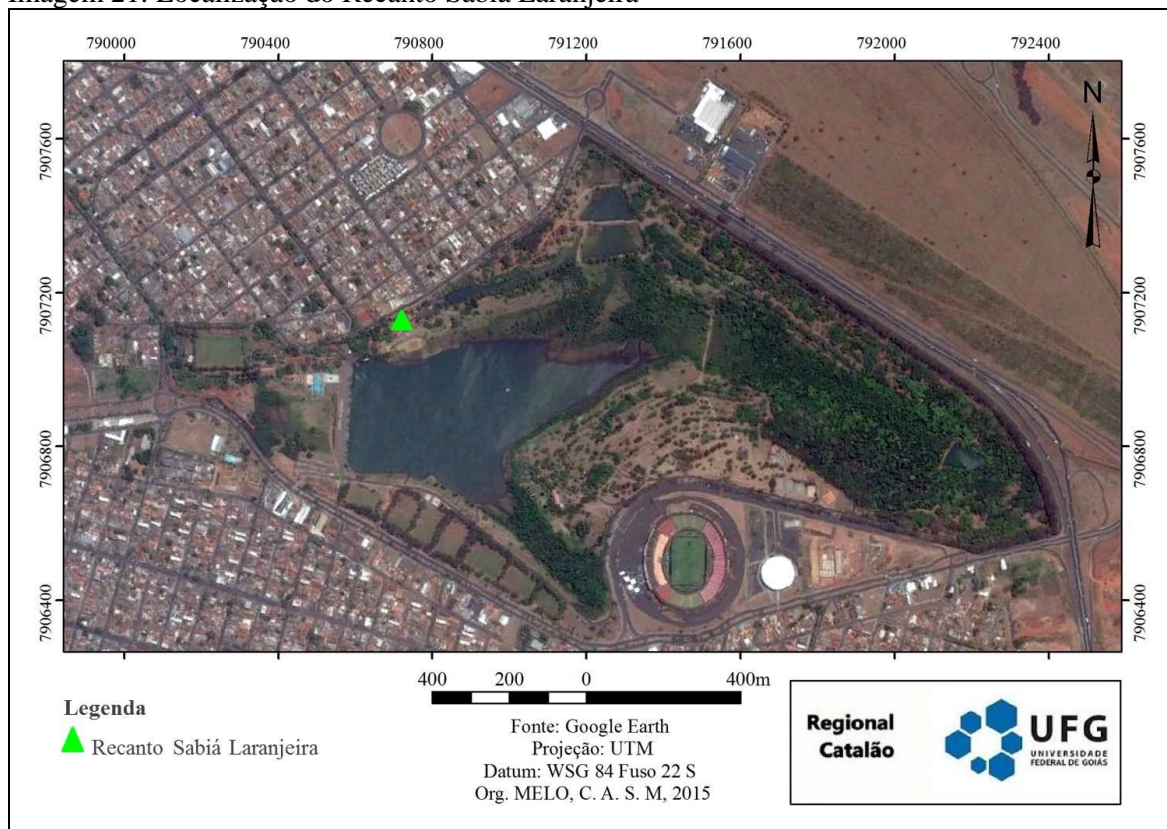
É possível através da foto averiguar que o piso do espaço é regular o que facilita o acesso, o piso que leva até o espaço é em parte asfáltico, há uma placa de sinalização indicando o nome do local, porém o mesmo não possui sinalização em *braille*. Outro aspecto é que a parte do espaço voltado para o piso asfáltico não possui rampa de acesso, dificultando a acessibilidade por parte das pessoas com mobilidade reduzida.

Em um parâmetro geral o Recanto do Jacarandá possui uma acessibilidade adequada para as pessoas com mobilidade reduzida e deficiente. Isso em decorrência da regularidade do piso tanto do caminho para chegar até o espaço, quanto o do espaço.

Recanto Sabiá Laranjeira

Localizado entre o espaço de atendimento e o espaço saúde, próximo a rua Haia no bairro Tibery. A imagem 21 mostra a localização do ponto.

Imagem 21: Localização do Recanto Sabiá Laranjeira



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço localizado próximo ao Recanto do Sabiá, composto por mesas e bancos de cimento, local onde as pessoas utilizam para conversarem, interagirem, jogarem jogos de tabuleiro socializando-se. Para acessá-lo há uma rampa com uma inclinação maior do que a estabelecida pela NBR 9050, a mesma encontra-se danificada. A foto 87 mostra o espaço físico do Recanto Sabiá Laranjeira.

Foto 87: Espaço físico do Recanto Sabiá Laranjeira



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Para acessar o local há um rebaixamento de calçada que fica defronte para um quiosque e rampa que dá acesso ao recanto inicia-se em uma elevação desse rebaixamento que também é íngreme, como mostra a foto 88.

Foto 88: Rebaixamento de calçada - Recanto Sabiá Laranjeira



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014

Através da análise do espaço foi possível verificar que o rebaixamento de calçada termina em um banco de madeira, localizado em um quiosque que comercializa bebidas e

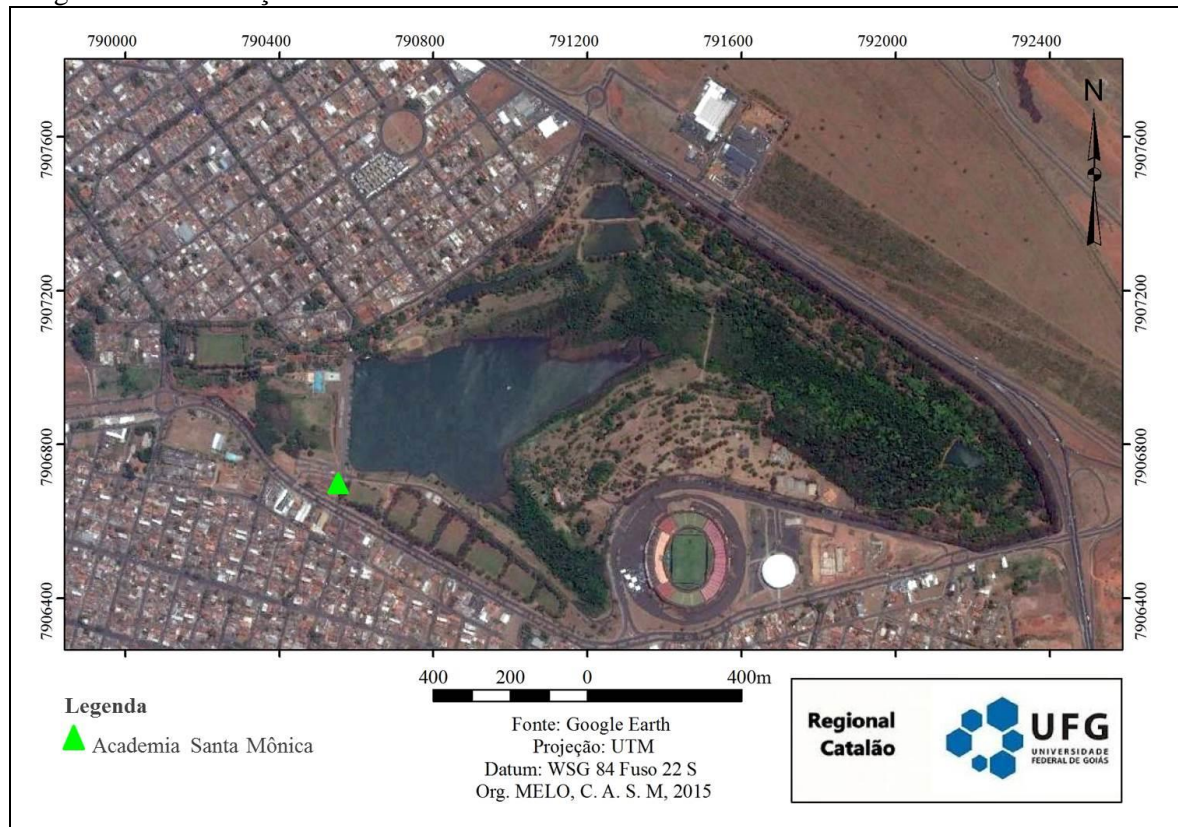
alimentos. A rampa de acesso possui uma inclinação maior que torna difícil o acesso de pessoas que utilizam bengalas, muletas e cadeira de rodas, bem como de pessoas com mobilidade reduzida.

3.1.4. Espaços para prática de atividades físicas ao ar livre

Academia Santa Mônica

Localizado ao lado do Recanto do Ipê próximo a Avenida Anselmo Alves dos Santos no bairro Santa Mônica, como mostra a imagem 22.

Imagem 22: Localização da Academia Santa Mônica



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço reservado a prática de exercícios e alongamento, sendo composto por equipamentos confeccionados em aço. Não possui sinalização indicando o nome do local. A única placa que possui somente a que indica o Recanto do Ipê. Para acesso há duas rampas que facilitam o acesso de deficientes e pessoas com mobilidade reduzida. A foto 89 mostra o espaço.

Foto 89: Espaço da Academia Santa Mônica



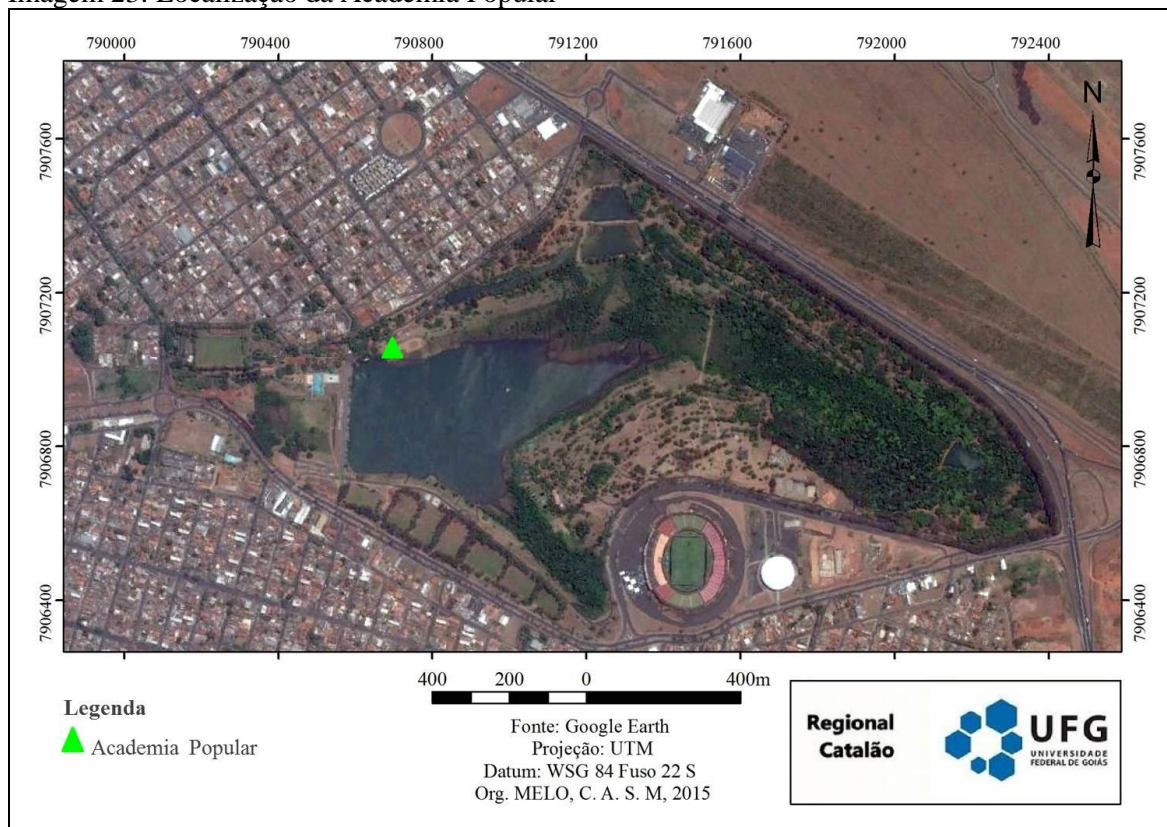
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

É possível averiguar que este espaço é acessível e não possui barreiras físicas que dificultem o trânsito de pessoas com mobilidade reduzida e deficientes, porém não possui equipamentos para a prática de exercícios físicos adaptados como pode ser visto no Recanto do Sabiá.

Academia Popular

Localizada próxima a Cascata Jardim das Águas e o Espaço Saúde é um espaço voltado para a prática de atividades físicas. A imagem 23 representa a localização do ponto.

Imagem 23: Localização da Academia Popular



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

No local há vários aparelhos de ginástica que são confeccionados em aço para o uso da população que frequenta, é de fácil acesso, o piso do espaço é regular tornando a mobilidade no local facilitada, em decorrência deste não ofertar barreiras físicas e o piso que leva ao acesso a academia é asfáltico. As fotos 90 e 91 mostram o piso asfáltico e o espaço físico da academia.

Foto 90: Espaço físico da Academia Popular



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 91: Espaço físico da Academia Popular



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Para acessar o local, há dois caminhos, os quais um se inicia a partir do Espaço Saúde, o qual é irregular, enquanto o outro começa na pista de caminhada que possui uma rampa com piso regular, as fotos 92 e 93 mostram respectivamente o caminho que dá início no piso asfáltico e a partir do espaço saúde.

Foto 92: Acesso a Academia Popular



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 93: Acesso a academia Popular



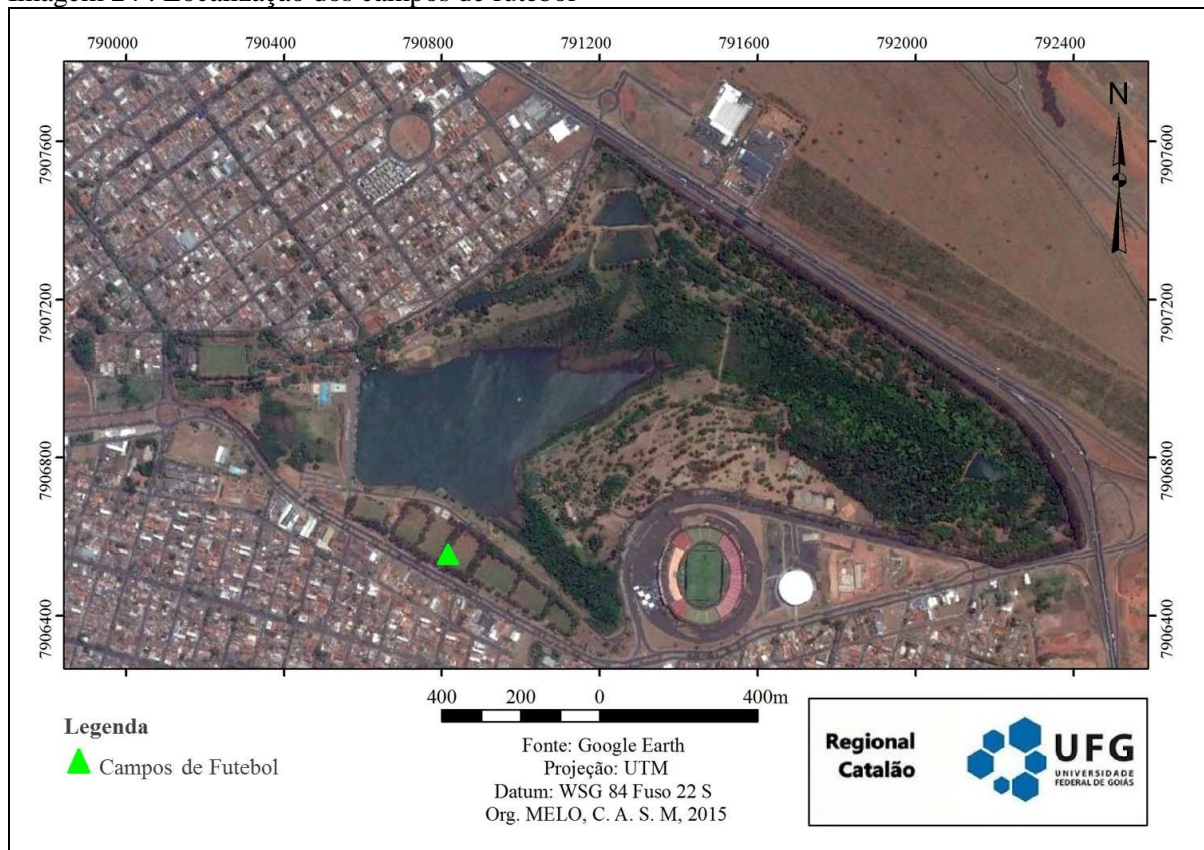
Fonte: MELO C. S. A. M., 2014.

Cabe salientar que este espaço não foi feito para a acessibilidade de pessoas com deficiências, pois a academia não tem equipamentos voltados para a prática de atividades físicas de deficientes, já que o parque possui uma academia com equipamentos específicos para as pessoas com mobilidade reduzida, essa é localizada no Recanto do Sabiá.

Campos de futebol de campo próximos ao Recanto dos Ipês

Localizados lateralmente a avenida Anselmo Alves dos Santos no bairro Santa Mônica, próximos ao Recanto dos Ipês e a academia Santa Mônica. Os campos de futebol não possuem nenhum tipo de acessibilidade até pela proposta das mesmas serem de grama para treinos de futebol e a serem usados pela escola de futebol da FUTEL. A imagem 24 traz uma imagem aérea dos campos de futebol.

Imagem 24 : Localização dos campos de futebol



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Realizando uma análise no campo, pode-se verificar que ao redor das mesmas há uma barreira de árvores que as protege e totalizam sete quadras com tamanhos distintos, e as mesmas estão localizadas em uma área verde. A foto 94 mostra uma visão parcial da infraestrutura das quadras.

Foto 94: Visão parcial dos campos de futebol



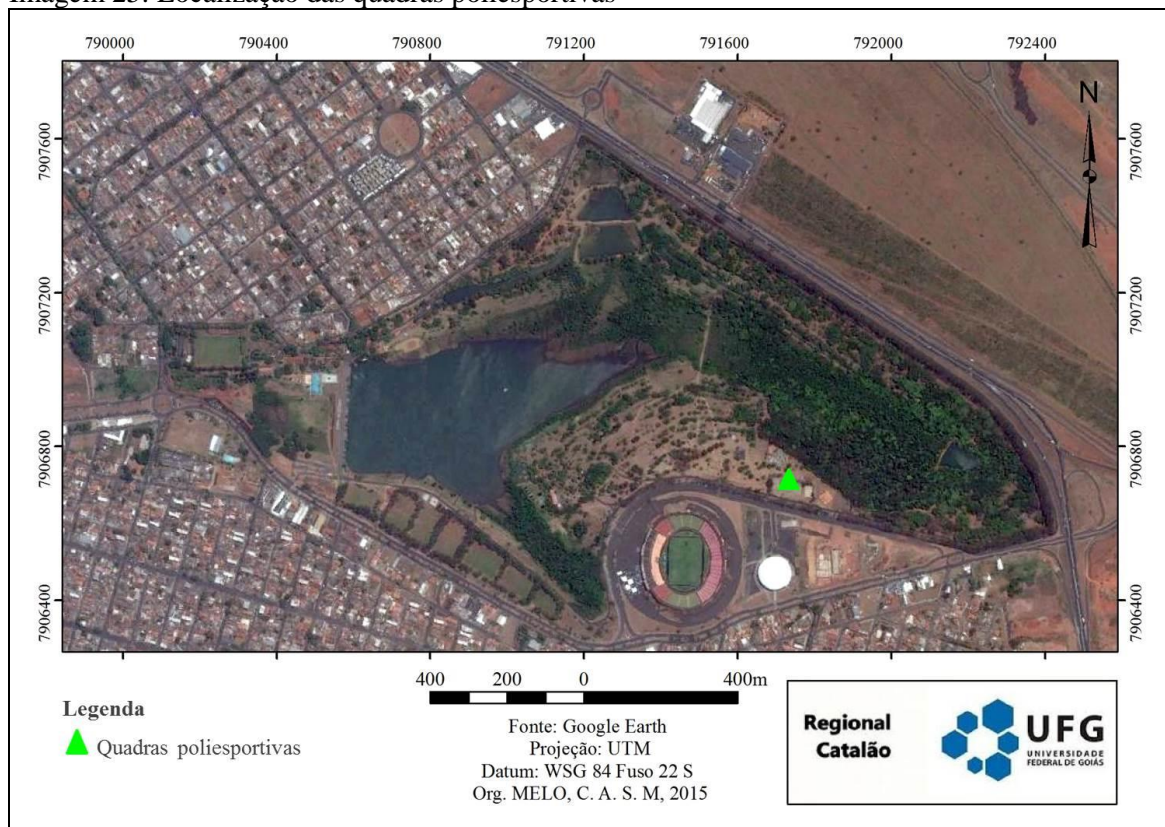
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Sobre a imagem pode-se observar que a mesma é cercada de forma individual por um alambrado que divide as sete quadras, todas possuem um portão de entrada e defronte a ele há um degrau que dificulta o acesso de deficientes e pessoas com mobilidade reduzida.

Quadras Poliesportivas próximas ao Mundo da Criança

Essas são poliesportivas para a prática de voleibol, futebol, basquetebol e voleibol para acessá-las é necessário que atravesse uma área gramada, para chegar até as mesmas, há um degrau o que dificulta o acesso das pessoas com mobilidade reduzida que desejem utilizar as quadras. A imagem 25 e a foto 95 mostram a localização do local e uma visão parcial das quadras respectivamente.

Imagem 25: Localização das quadras poliesportivas



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Foto 95: Acesso às quadras



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014

Desta forma, através da análise da área é possível averiguar que pessoas cadeirantes e com mobilidade limitada não conseguem acessar facilmente as quadras que se

encontram em bom estado de conservação e poderiam ser usada por todos os usuários do parque.

Pista de caminhada e corrida

Possui uma extensão de 5100 metros, margeia todo o parque é protegida pelo alambrado que cerca o parque, possui um piso asfáltico regular. A mesma dá acesso a todos os espaços do parque é utiliza com maior contingente de pessoas no período do início da manhã e no início da noite. A foto 96 mostra uma vista parcial da pista.

Foto 96: Vista parcial da pista de caminhada e corrida



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Mas como a mesma margeia o parque ela possui em alguns pontos o terreno íngreme que dificulta a mobilidade de todas as pessoas como os cadeirantes que tem dificuldades em alguns pontos. Sendo assim, o espaço é de livre acesso a todos os usuários e frequentadores do parque, possuindo uma acessibilidade e mobilidade boa em alguns pontos e ruim nas áreas íngremes. Cabe aqui ressaltar que a mesma é importante, pois é a partir dela que é possível ao usuário acessar todos os espaços do parque.

Trilhas

Estão dispostas dentro da mata do parque, através delas é possível observar a fauna e flora característica do bioma cerrado. Possuem pisos de terra batida e paralelepípedo. Existem algumas trilhas que possuem pouco uso enquanto outras são muito utilizadas. As fotos 97 e 98 mostram respectivamente uma trilha com piso de paralelepípedo com pouco uso próxima ao zoológico e outra de terra com uso mais contínuo, localizada entre o zoológico e o Espaço Cultural e Esporte Sabiá.

Foto 97: Trilha com piso de paralelepípedo com pouco uso próxima ao zoológico



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 98: Trilha de terra com maior uso localizada entre o zoológico e ao Espaço Saúde



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise das trilhas é possível verificar que não foram construídas para o acesso de cadeirantes já que o mesmo não consegue acessá-las devido a irregularidade do piso. Também é de difícil acesso para os deficientes visuais, devido aos tipos de piso e a falta

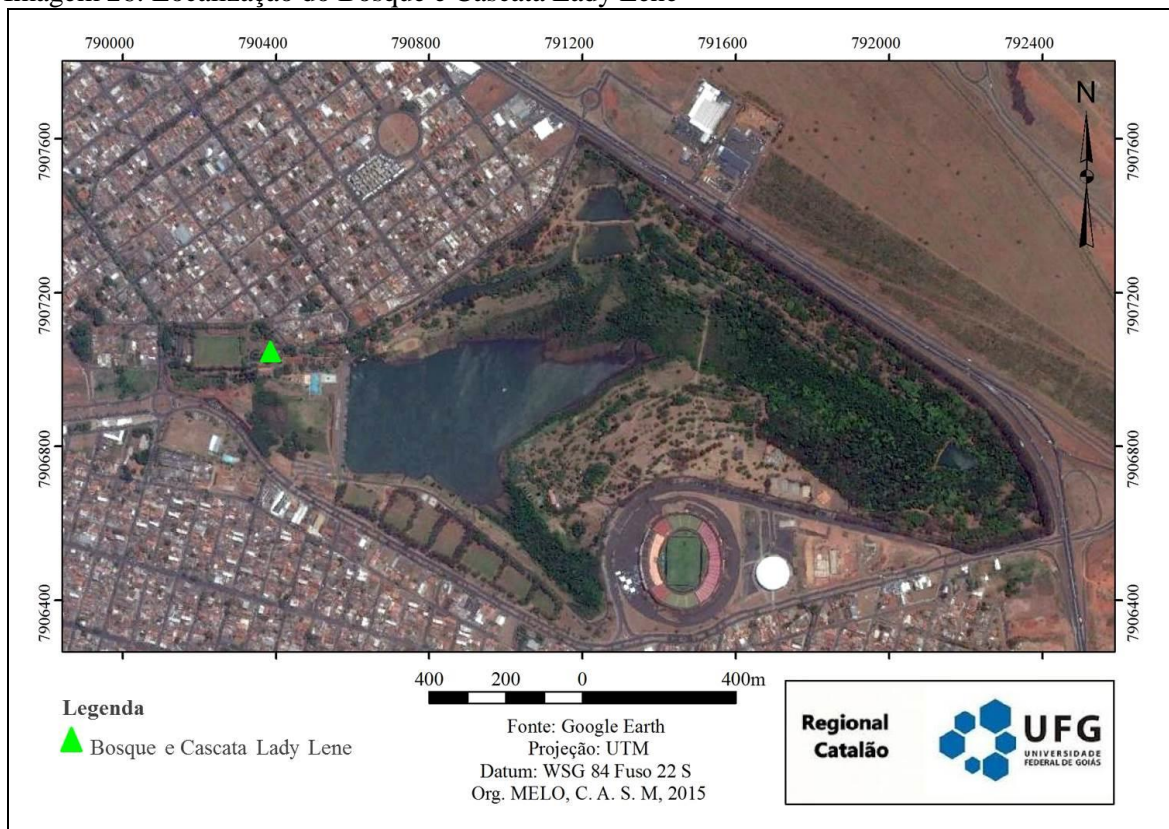
de piso tátil, enquanto para os demais deficientes e pessoas com mobilidade reduzida o acesso é possível, embora em alguns casos o mesmo possa ser dificultado.

3.1.5 Espaços de observação da natureza

Bosque e Cascata Lady Lene

Localizada próximo a Praça do Servidor no bairro Tibery na rua Haia, como mostra a imagem 26.

Imagem 26: Localização do Bosque e Cascata Lady Lene



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço que possui uma pequena cascata e o bosque localizado defronte a ela. O bosque possui uma rampa de acesso, o piso é regular o que facilita o deslocamento do usuário, embora ocorra uma modificação do mesmo para paralelepípedo como será visto mais adiante. As fotos 99 e 100 mostra a área física do bosque e da cascata.

Foto 99: Cascata Lady Lene



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 100: Bosque Lady Lene



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise do espaço é possível verificar que tanto a cascata quanto o bosque Lady Lene são espaços para a observação da natureza, porém o acesso ao local pode ser dificultado devido à modificação do piso que passa de asfáltico para paralelepípedo, como mostra a foto 101.

Foto 101: Modificação do piso



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

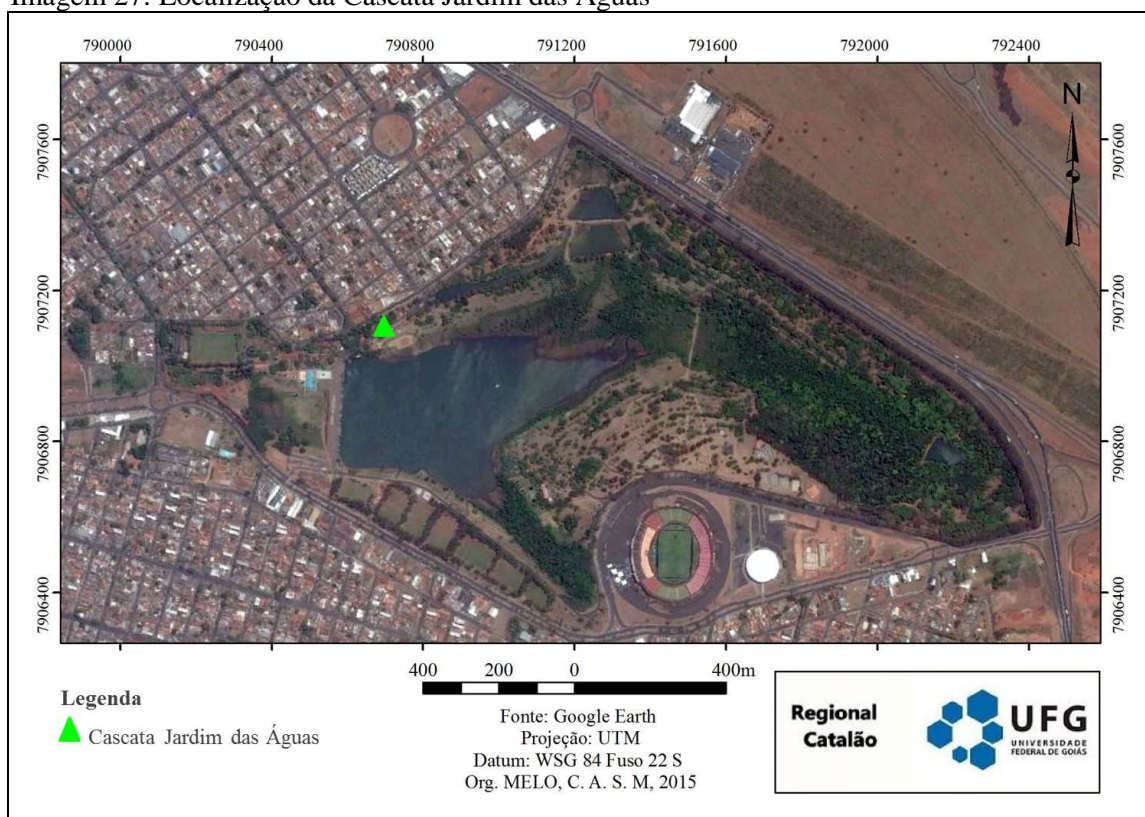
A partir da análise da área é possível verificar que para a chegada a estes espaços há um piso irregular que irá dificultar a mobilidade dos usuários de cadeira de rodas. Todo o piso deveria ser asfáltico e regular o que facilita o deslocamento e o acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

Mas quando se trata dos surdos não há a presença de obstáculos para os mesmos, em relação ao cego não há sinalização em *braille* impossibilitando o seu acesso ao local, além da irregularidade do piso de paralelepípedo que por ser irregular torna-se uma barreira.

Cascata Jardim das Águas

Localizado próximo ao espaço cultural defronte ao Recanto Sabiá Laranjeira e nas proximidades do lago como pode ser vista na imagem 27.

Imagem 27: Localização da Cascata Jardim das Águas



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M., 2015.

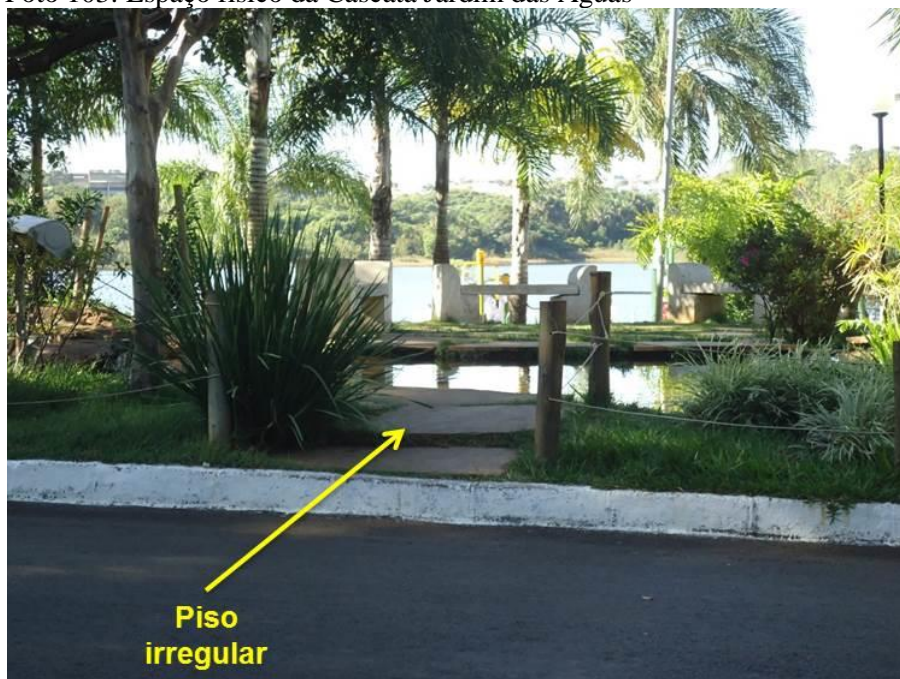
É um espaço que para acessá-lo é necessário subir um degrau e que posterior a ele o piso é irregular o que dificulta a mobilidade, possui uma placa de identificação e um jardim, à sua frente há um banco de alvenaria, bem como um pequeno lago. Como mostram as fotos 102 e 103.

Foto 102: Espaço físico da Cascata Jardim das Águas



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 103: Espaço físico da Cascata Jardim das Águas



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Ainda no que tange o espaço na parte posterior a ele é possível verificar que há uma disposição de mesas e bancos de concreto em um piso com brita proveniente da rocha basáltica que é um espaço de convivência, como mostra a foto 104.

Foto 104: Espaço de convivência - Cascata Jardim das Águas



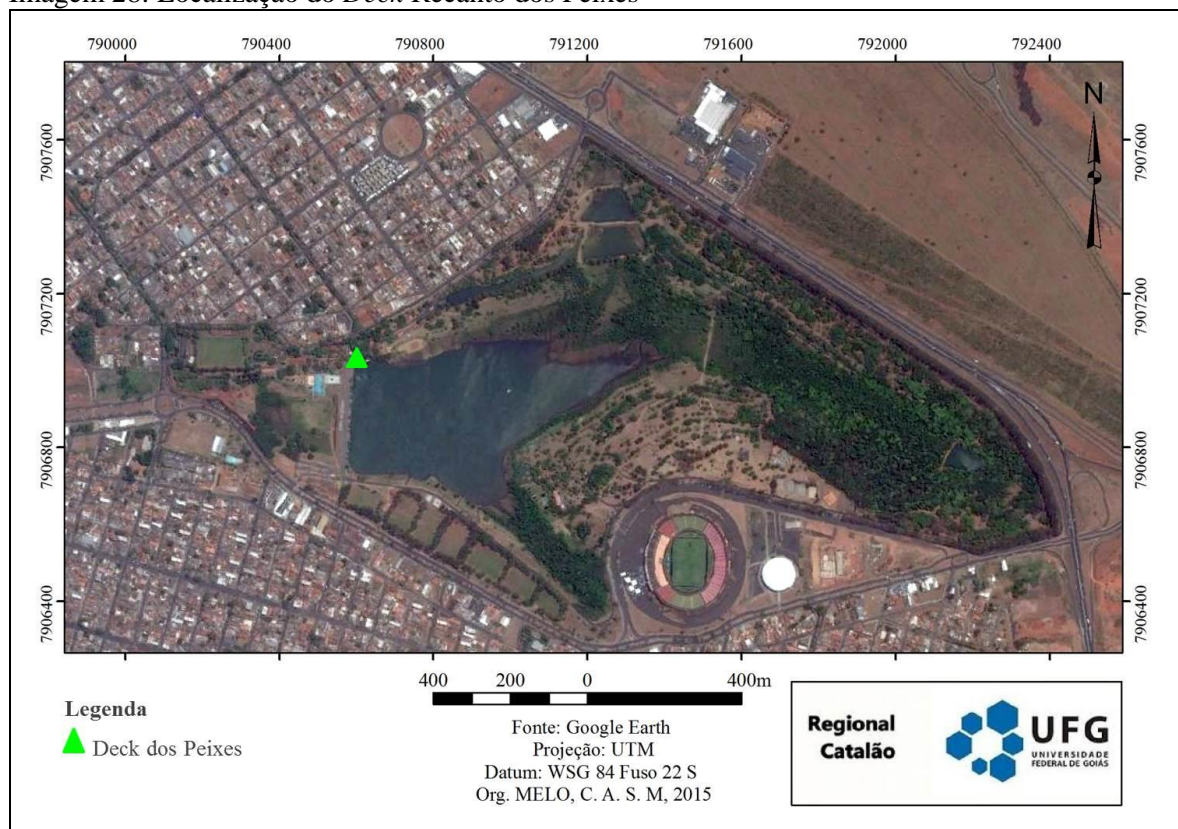
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Em uma análise geral o acesso ao local a cascata para os cadeirantes, cegos e pessoas com mobilidade reduzida é difícil, em decorrência ao degrau e irregularidade do piso, desta forma, o espaço pode ser observado somente a partir da pista de caminhada/corrida.

Deck Recanto dos Peixes

É uma plataforma circular de madeira, localizada próximo ao lado Espaço Cultural e Esporte Sabiá, é um local para a contemplação da natureza, além de dar visão para o fundo do lago que possui aves e peixes. A imagem 28 mostra a localização.

Imagem 28: Localização do *Deck Recanto dos Peixes*



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Através da análise do espaço é possível verificar que para o acesso ao espaço há um rebaixamento de calçada deteriorado necessitando de reparos, a porta de entrada possui largura que atende as regras da NBR 9050, o piso do *deck* foi confeccionado em madeira estando o mesmo bem conservado. E existe um guarda corpo que dá proteção aos usuários do lugar. As fotos 105 e 106 mostram a área física.

Foto 105: Área física do *Deck* Recanto dos Peixes

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 106: Área física do *Deck* Recanto dos Peixes

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

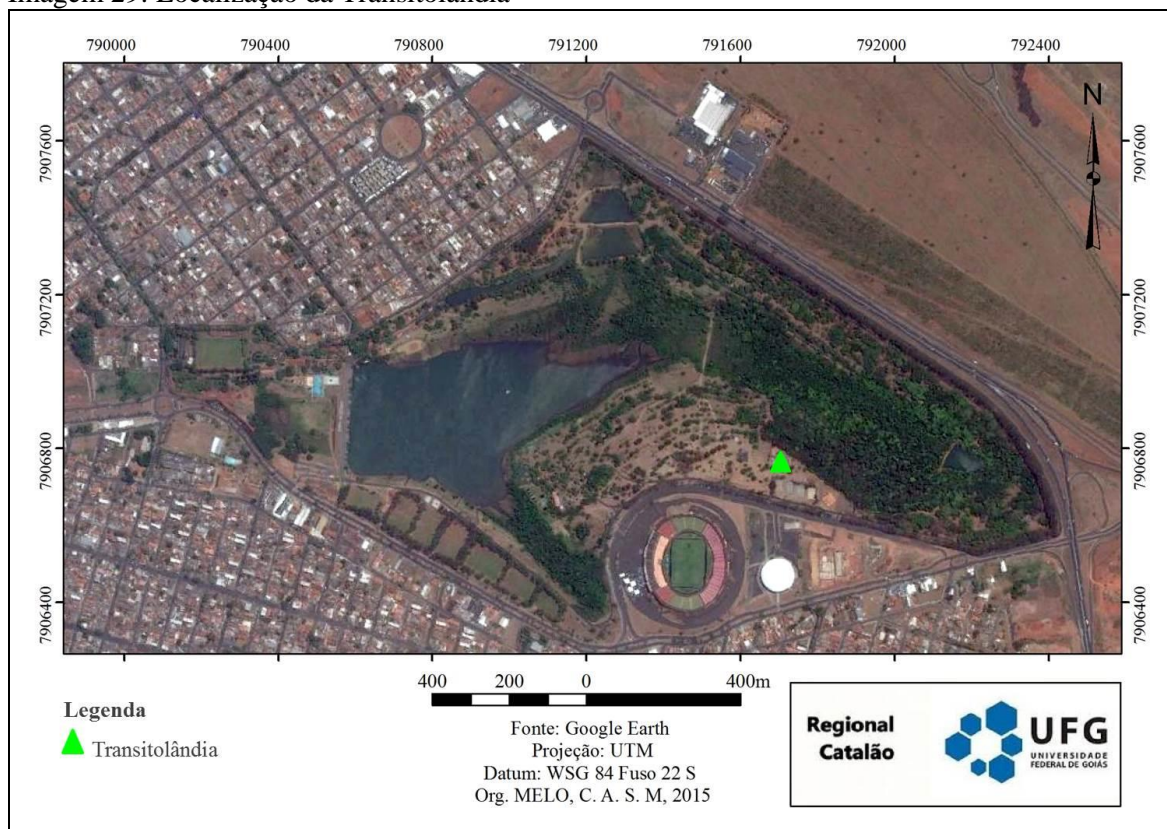
De uma forma geral o espaço é acessível tanto para os deficientes quanto as pessoas com mobilidade reduzida, pois o piso do *deck* apesar de ser confeccionado em madeira é regular e não oferece barreiras físicas para o usuário.

3.1.6. Espaços para educação Ambiental e Transito

Transitolândia

Localizada na área posterior ao parque infantil, é utilizada para aulas de educação no transito para crianças do ensino fundamental I da rede de ensino pública e particular. A imagem 29 mostra a localização do ponto.

Imagem 29: Localização da Transitolândia



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Para chegar até a transitolândia há um caminho com piso asfáltico regular, porém na região onde a mesma esta localizada possui piso de terra batida cercada por meio fio sem a presença de rampas de acesso. Há um bebedouro de alvenaria que para cadeirantes é de difícil acesso. A foto 107 retrata o espaço descrito.

Foto 107: Espaço físico da transitolândia



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Sobre o espaço físico é possível averiguar que o portão de acesso foi confeccionado em madeira e posteriormente a ele há um gramado e lateralmente uma pista para educação no trânsito composta pelas principais placas de sinalização, semáforos, pista com via de mão única e dupla, rebaixamento de calçada com a rampa de acesso bem como as faixas de pedestre, ou seja, a pista traz todos os elementos de acessibilidade e mobilidade, a foto 108 mostra o espaço físico da transitolândia.

Foto 108: Espaço para educação no trânsito na Transitolândia



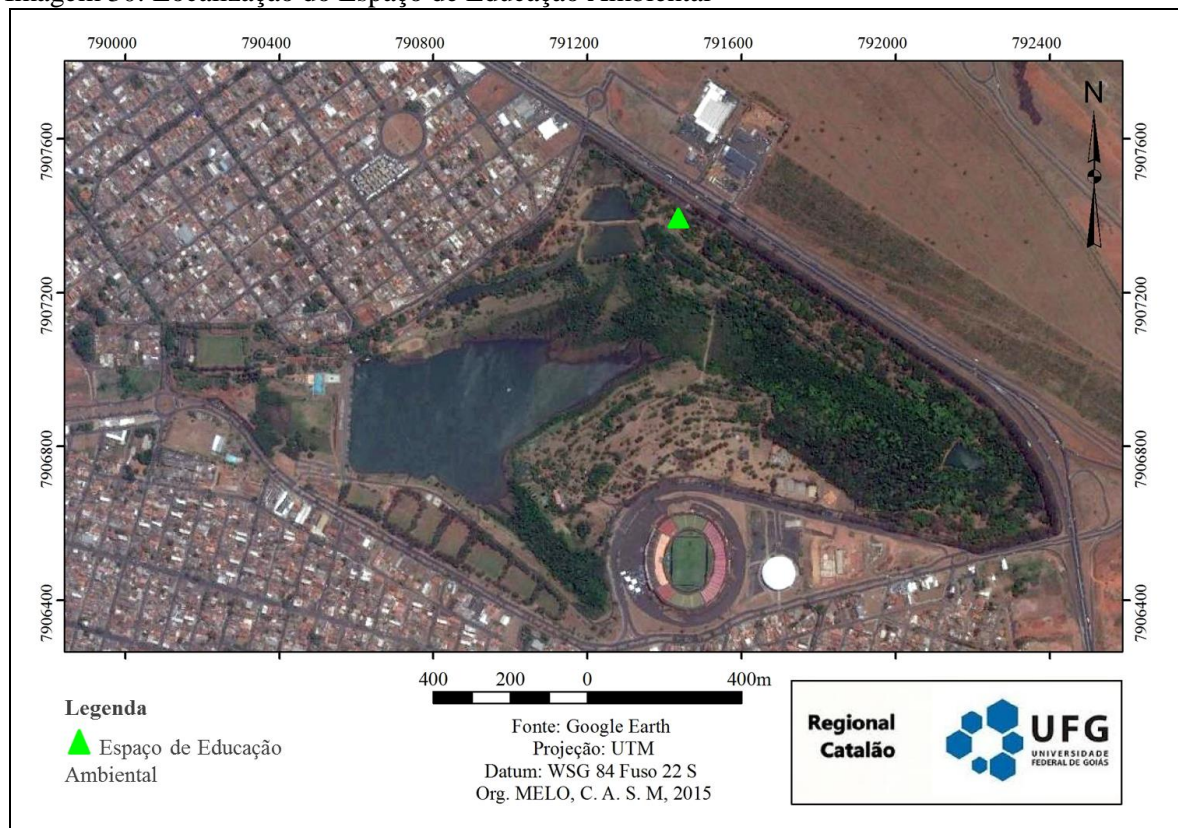
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

A partir da análise das duas fotos observa-se que há uma contradição no que tange a sua localização que está em um local de difícil acesso para as pessoas de mobilidade reduzida, deficientes visuais e cadeirantes, inacessível para os cegos já que não possui sinalizações em *braille* enquanto para os surdos é de fácil entendimento, enquanto o espaço físico da transitolândia traz todos os elementos de acessibilidade e mobilidade.

Espaço de Educação Ambiental

Localizado dentro do zoológico é um espaço voltado para a Educação Ambiental, a imagem 30 mostra a sua localização.

Imagem 30: Localização do Espaço de Educação Ambiental



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço que para que haja acesso é necessário passar por um piso de paralelepípedo irregular, na entrada há uma rampa que possibilita o acesso dos deficientes, o que entra em contradição com o acesso ao local que possui piso. 109 e 110 mostram a infraestrutura física do espaço.

Foto 109: Infraestrutura do Espaço de Educação Ambiental



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 110: Infraestrutura do Espaço de Educação Ambiental



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

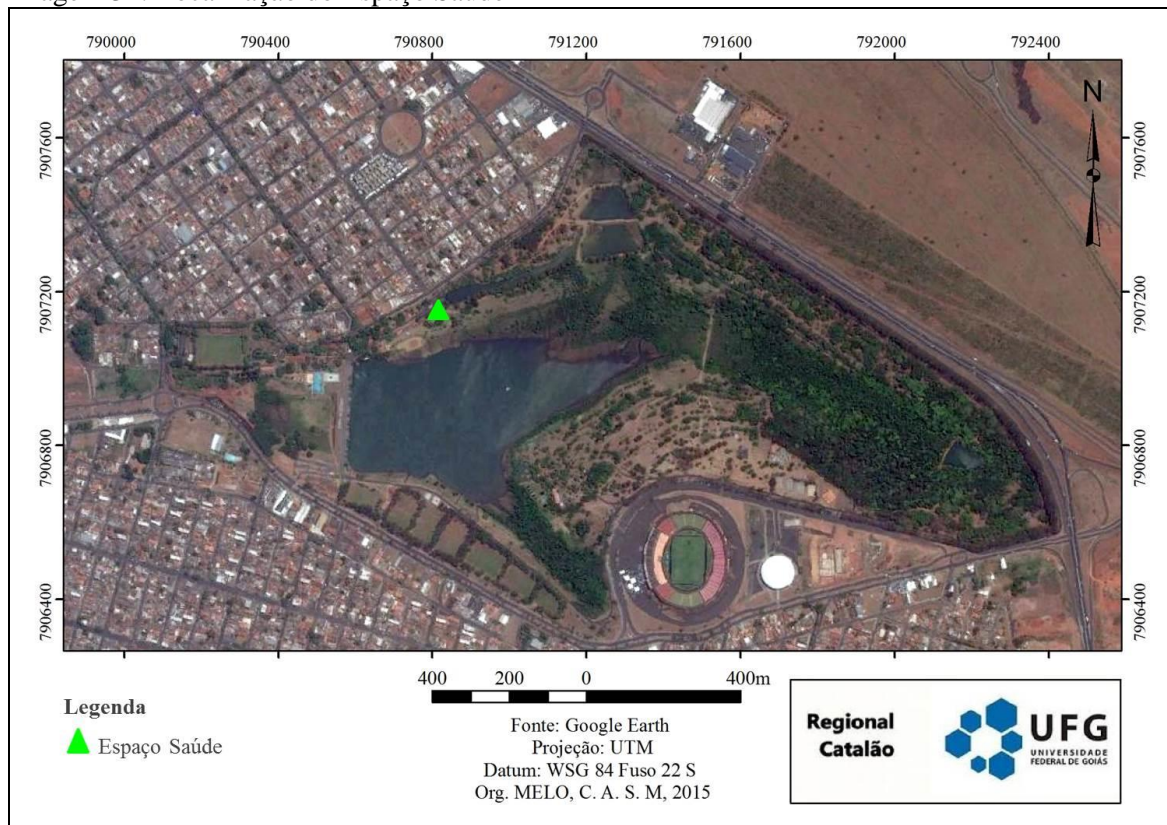
Através da análise das fotos é possível averiguar que os administradores se preocuparam com a necessidade da acessibilidade, porém não se atentaram para a necessidade da mobilidade do usuário da pista de caminhada até o local.

3.1.7. Espaços de saúde e prática de exercícios em grupo

Espaço Saúde

Localizado próximo a rua Haia no bairro Tibery entre os Recantos do Jacarandá e o Recanto da Laranjeira, a imagem 31 mostra a localização do ponto.

Imagem 31: Localização do Espaço Saúde



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

Este espaço possui uma acessibilidade adequada a todas as pessoas com diferentes tipos de deficiências, possui rampa de acesso adequada, barras de apoio dentro do padrão definido pela NBR 9050, a porta de entrada possui mais de 0,90 centímetros de largura, a calçada possui largura adequada, é bem arborizado. As fotos 111 e 112 mostram o espaço físico do espaço saúde.

Foto 111: Espaço físico do Espaço da Saúde



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Foto 112: Espaço físico do Espaço da Saúde



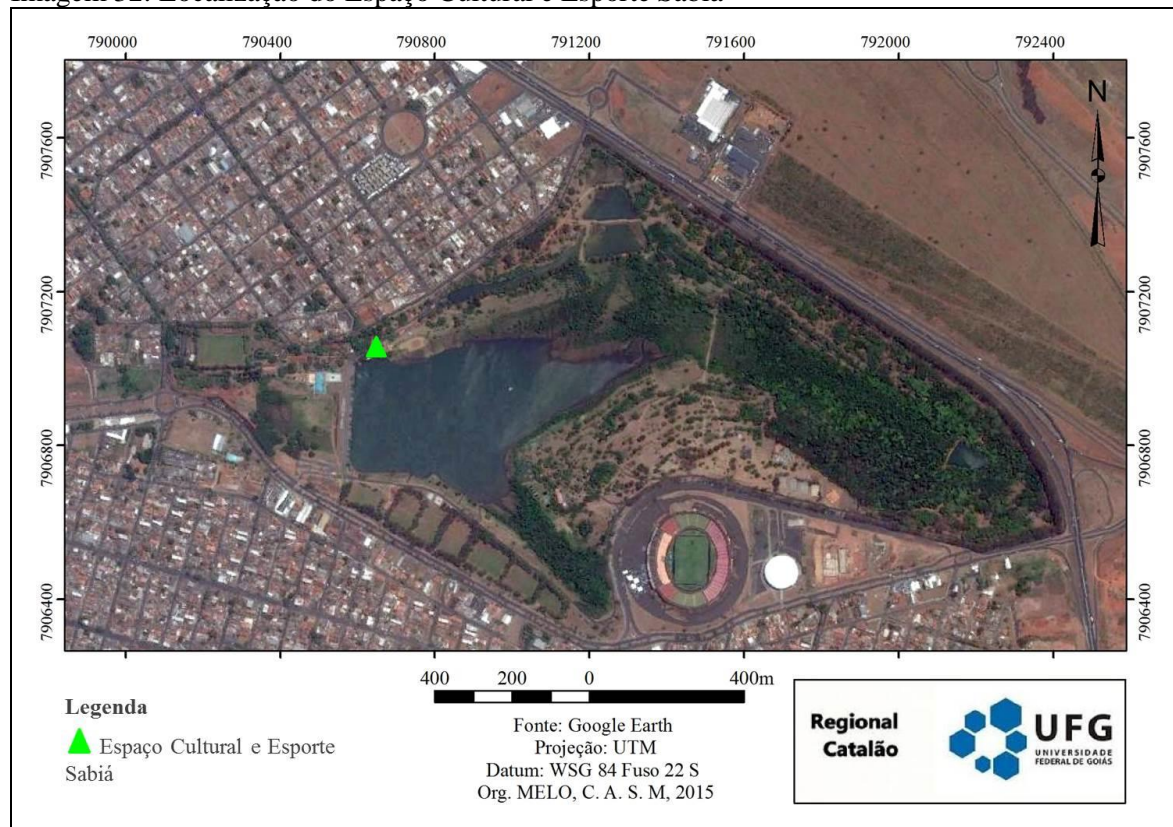
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Através da análise do espaço verifica-se que o mesmo tem uma acessibilidade satisfatória a todos os tipos de deficiência e atende ao seu intuito que é o apoio médico aos visitantes do parque.

Espaço Cultural e Esporte Sabiá

Localizado entre a Academia Popular e o Recanto *Deck* dos Peixes, como mostra a imagem 32.

Imagem 32: Localização do Espaço Cultural e Esporte Sabiá



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É um espaço voltado para atividades culturais tais como dança, teatro, prática de atividades físicas em grupo. É amplo possui um telhado de telhas de barro, a área física é bastante ampla, há a rampa de acesso o piso é regular sem rugas que dificultem a locomoção. A foto 113 mostra o Espaço Cultural.

Foto 113: Espaço Cultural e Esporte Sabiá



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

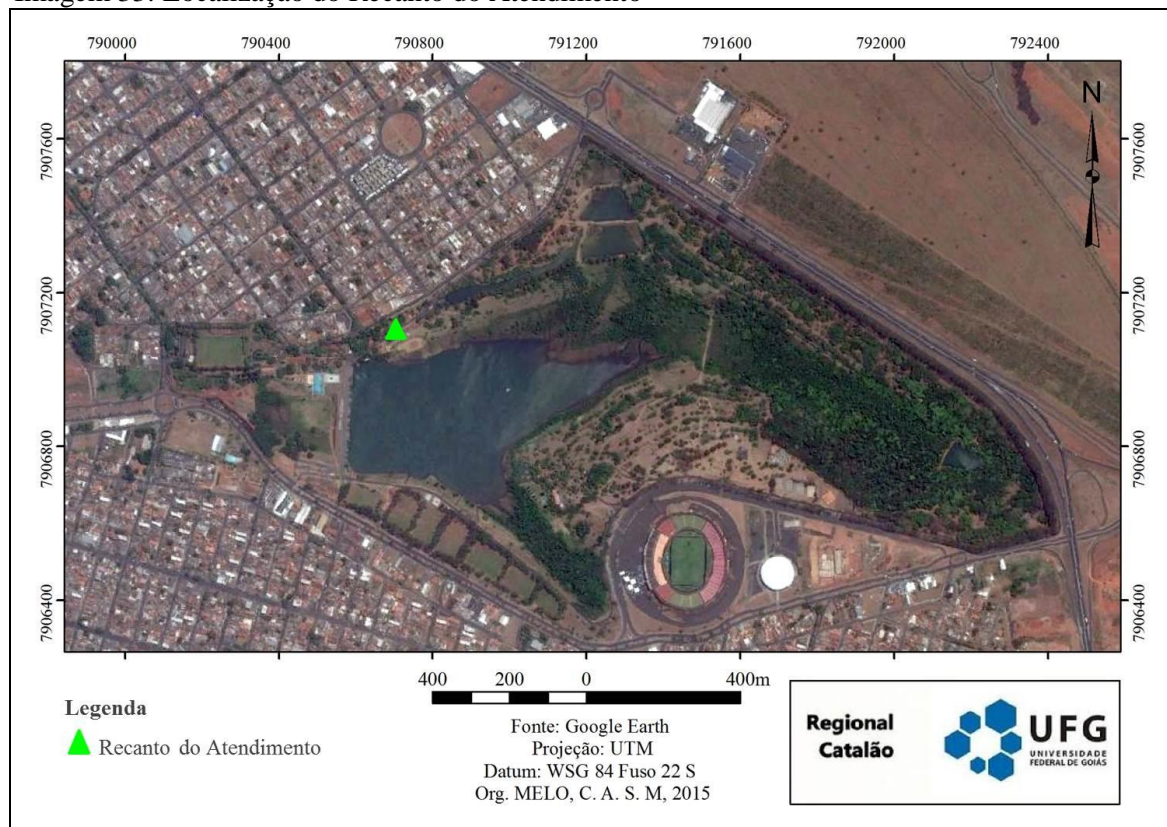
Como poder-se observar o local é acessível, pois o piso não possui irregularidades facilitando a mobilidade de todos os usuários independente da sua condição física, além de ser bem utilizado, porque sempre há pessoas fazendo atividades em conjunto socializando-se, também é utilizado por empresas que promovem encontros com seus funcionários para a prática de atividades físicas.

3.1.8. Espaços administrativas

Recanto do Atendimento

É uma área paralela ao Recanto do Sabiá, utilizada para atender o público de uma forma geral. A imagem 33 mostra a localização do ponto no bairro Tibery.

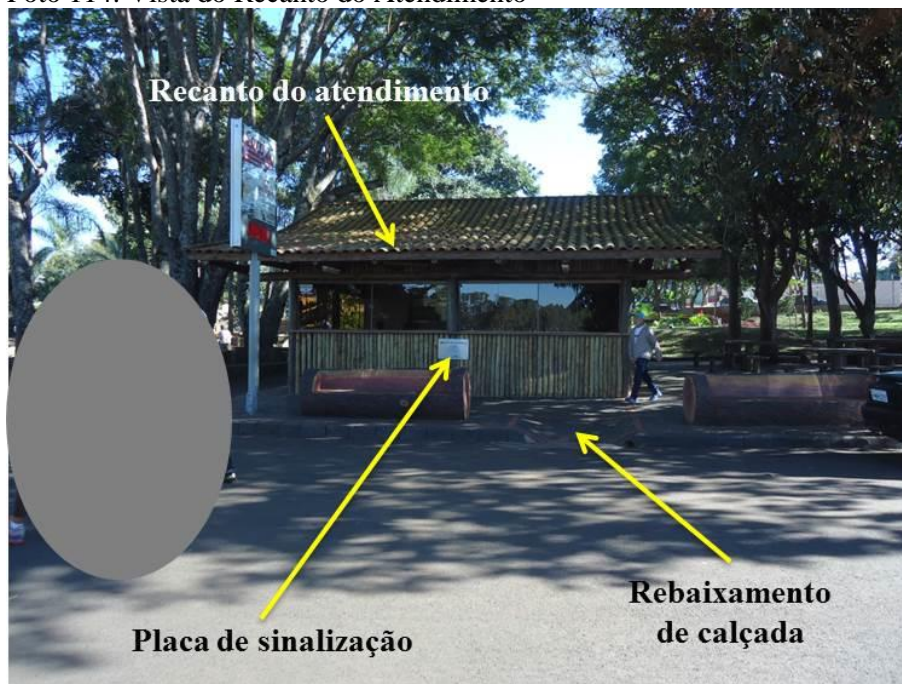
Imagem 33: Localização do Recanto do Atendimento



Fonte: Google Earth, org. MELO, C. A. S. M, 2014.

Este espaço possui um rebaixamento de calçada o que facilita o acesso de pessoas com mobilidade reduzida. O piso é feito de paralelepípedo, fator que causa trepidação na mobilidade do cadeirante. A placa de sinalização está em um local abaixo da linha dos olhos, afetando a identificação do local. As fotos 114 e 115 mostram a área.

Foto 114: Vista do Recanto do Atendimento



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014

Foto 115: Vista do Recanto do Atendimento



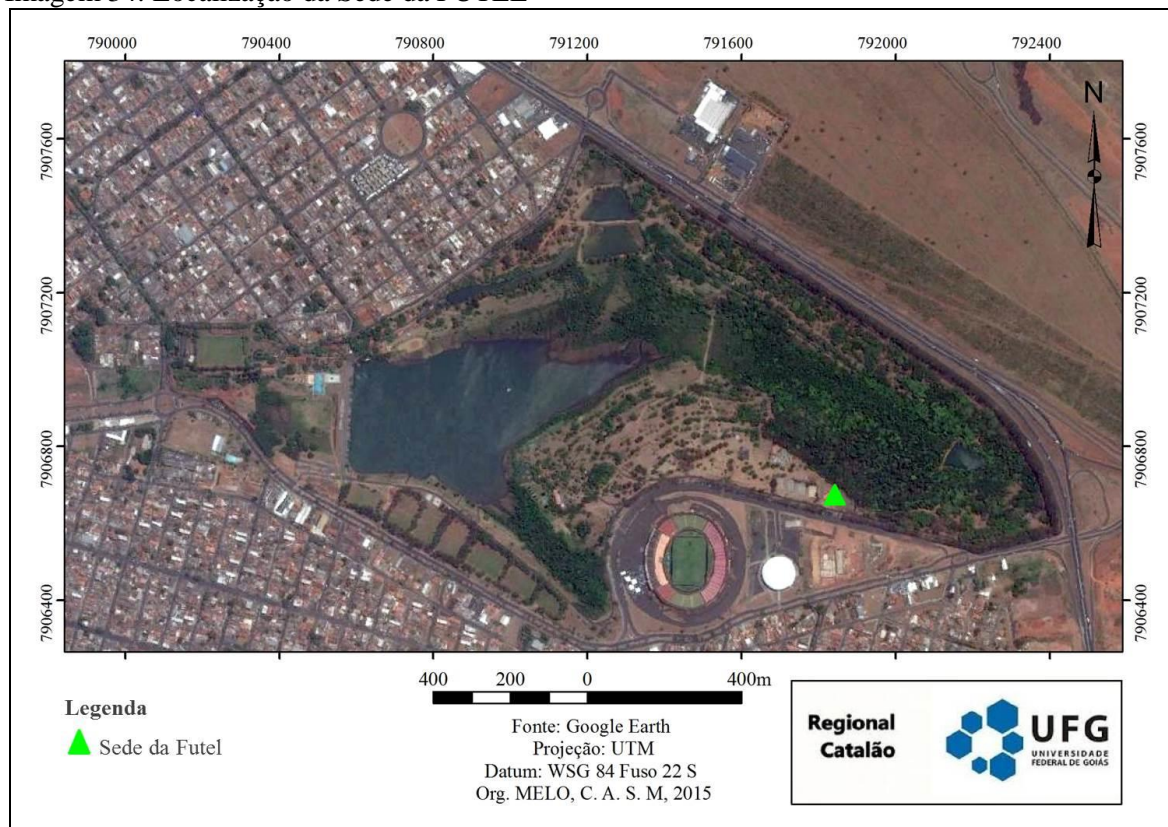
Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014

Outra falha é a falta da sinalização em *braille*, o que impossibilita o reconhecimento do lugar pelos cegos, mas de maneira geral deixa a desejar no que tange a acessibilidade e mobilidade deixa a desejar em decorrência do tipo de piso.

Sede da FUTEL

Localizada próxima a Transitolândia e Mundo da Criança voltada para o bairro Santa Mônica, a imagem 34 mostra a sua localização.

Imagem 34: Localização da Sede da FUTEL



Fonte: Google Earth, org. MELO. C. A. S. M, 2015.

É bem estruturada com uma boa acessibilidade e mobilidade, para acessá-la há uma rampa com inclinação suave, o piso do local é plano sem irregularidades e o espaço onde as pessoas são atendidas é amplo. A foto 116 mostra a infraestrutura externa da sede da FUTEL.

Foto 116: Infraestrutura externa da sede da FUTEL



Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

De uma forma geral este é um espaço acessível a todas as pessoas independente de suas limitações. Atende ao público de forma satisfatória, pois permite ao usuário uma boa mobilidade em decorrência da sua adequação a NBR 9050, desta forma, é um espaço acessível.

Para a complementação do estudo da infraestrutura física do Complexo do Sabiá foi a aplicação de um questionário para entender a percepção do usuário no que tange a acessibilidade e a mobilidade da área de estudo deste trabalho, no sub tópico a seguir irá tratar deste assunto.

3.2 Percepção do usuário da acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá

A percepção do usuário sobre a acessibilidade e mobilidade é de fundamental importância para que se compreenda a forma como ele vê e estas duas dentro do Complexo do Sabiá. Para isso foram aplicados questionários estruturados para pessoas com mobilidade reduzida e deficientes bem como para as que não possuem nenhum tipo de deficiência.

Os questionários compostos por onze perguntas fechadas acerca da acessibilidade e mobilidade e duas abertas, as quais falavam sobre suas opiniões no que diz respeito das melhorias que poderiam ser realizada, bem como as suas sugestões. Os entrevistados foram divididos em dois grupos sendo, um composto por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e o outro por pessoas sem nenhuma dificuldade no deslocamento.

Para o segundo grupo buscou-se as pessoas nas associações de deficientes e também na área de estudo, enquanto o primeiro o grupo a pessoas foram abordadas no próprio complexo. Como critérios para aplicação do questionário estruturado as onze perguntas foram confeccionadas da seguinte forma,

- 1 – De que forma você vê a acessibilidade dentro do Complexo do Sabiá?
- 2 - De que forma você vê a mobilidade dentro do Complexo do Sabiá?
- 3 – Como você classifica a acessibilidade dentro do Estádio João Havelange?
- 4 - Como você classifica a mobilidade dentro do Estádio João Havelange?
- 5 – Como você classifica a acessibilidade dentro Estádio Tancredo Neves?
- 6 - Como você classifica a mobilidade dentro do Estádio Tancredo Neves?
- 7 - Como você classifica a acessibilidade dentro do Parque?
- 8 - Como você classifica a mobilidade dentro do Parque?
- 9 – Como se classifica a mobilidade (deslocamento) de sua residência até chegar no Complexo do Sabiá?
- 10 – Como você classifica a sua acessibilidade ao veículo que o conduz da sua residência ao Complexo do Sabiá?
- 11 – Qual o tipo de transporte que você utiliza para o seu deslocamento para o Complexo do Sabiá?

Todas elas possuíam múltipla escolha, sendo que a de número 1 ao 9 as alternativas eram ótima, muito boa, boa, regular e ruim, a número 10 possuía como escolha as variáveis: não há acessibilidade, acessibilidade inadequada e acessibilidade adequada, enquanto a última tratava dos diferentes tipos de transporte que o usuário poderia dispor para o deslocamento da sua residência até o Complexo, ressalta-se que quando o entrevistado não sabia a resposta ficou condicionado que a mesma seria desconhecido. E por último duas perguntas abertas sendo elas:

- 1- Em sua opinião quais as melhorias poderiam ser realizadas para que haja melhorias na acessibilidade e mobilidade?
- 2 - O que você entende por mobilidade e acessibilidade?

Cabe ressaltar que estes foram aplicados de forma tranquila sem constrangimento para as pessoas que o respondiam e que era livre elas responderem ou não algumas questões colocadas no questionário. Como a aplicação foi dividida em dois grupos, ambos os resultados serão trabalhados de forma conjunta e após isto será realizada uma análise dos diferentes olhares. O tamanho da amostra de cada um foi de 10 pessoas, isso foi pensado de forma que o resultado de ambos fosse do mesmo tamanho. E os grupos foram nomeados

como G1 o grupo composto por pessoas sem deficiência e o segundo G2 pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida

A análise das respostas obtidas, será iniciada a partir da primeira questão que se refere à maneira como o usuário vê a acessibilidade dentro do Complexo do Sabiá, partindo disso foi verificada as seguintes respostas que estão dispostas no quadro 5,

Quadro 5: A forma como o usuário vê a acessibilidade dentro do Complexo do Sabiá

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	10%	10%
Muito boa	10%	0%
Boa	30%	20%
Regular	40%	10%
Ruim	10%	60%
Desconhece	0%	0%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Partindo da análise do quadro 5 é possível averiguar que há discrepância entre a visão do primeiro grupo da tabela que não possui problemas de acessibilidade dentro do Complexo, através do mesmo verifica-se dentro do G1 a opinião dos entrevistados variou no número de 30% das pessoas responderam que a acessibilidade é boa, 40% disseram que é regular, enquanto o G2 que possui dificuldades na sua locomoção o total o numero mais expressivo foi 60% da pessoas acham que a resposta para a pergunta é que a acessibilidade no Complexo do Sabiá é ruim.

Para a segunda pergunta sobre a forma em que a pessoa verifica a mobilidade dentro do Complexo do Sabiá, as respostas também ocorreram de forma variada entre o primeiro e o segundo grupo, estas estão dispostas no quadro 6.

Quadro 6: mobilidade dentro do Complexo do Sabiá

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	0%	10%
Muito boa	20%	10%
Boa	30%	20%
Regular	40%	30%
Ruim	10%	30%
Desconhece	0%	0%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Partindo do quadro 6 é possível verificar que no G1 há uma concentração maior de pessoas que veem a mobilidade no Complexo do Sabiá como boa e regular, sendo respectivamente 30% e 40%, isto demonstra que eles estão preocupados com a questão da mobilidade, mesmo sem terem dificuldades no seu deslocamento. No G2 a maior parte das respostas converge para regular e ruim, sendo 30% em cada uma destas opções demonstrando a fragilidade da mobilidade dentro do Complexo do Sabiá.

Partindo para a terceira questão do questionário sobre a forma como os entrevistados classificam a acessibilidade dentro do Estádio João Havelange foram obtidas diversas respostas que estão colocadas no quadro 7.

Quadro 7: Classificação da acessibilidade no Estádio Municipal João Havelange

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	10%	0%
Muito boa	0%	0%
Boa	10%	30%
Regular	20%	20%
Ruim	30%	40%
Desconhece	30%	10%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando os resultados dispostos no quadro 7 é possível averiguar que no G1 poucos os entrevistados consideram a acessibilidade ótima ou muito boa, enquanto a maioria das pessoas a consideram regular ou ruim, sendo as respectivas as porcentagens de 20% e 30%, algo interessante é que uma parcela de 30% desconhecem o espaço. Já o G2 a grande maioria 40% acham a acessibilidade ao estádio ruim e algo interessante é 30% do grupo que

possui dificuldades no seu deslocamento acreditam que esse acesso é bom, e 20% acreditam a mesma ser regular, desta foram a grande maioria disse que a acessibilidade é regular e ruim como observado no quadro acima.

Seguindo para a pergunta 4, questionando a respeito da classificação da mobilidade dentro do Estádio Municipal João Havelange, obteve-se as proposições disponíveis no quadro 8.

Quadro 8: Classificação da mobilidade dentro do Estádio Municipal João Havelange

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	0%	0%
Muito boa	0%	0%
Boa	30%	30%
Regular	10%	20%
Ruim	20%	30%
Desconhece	40%	20%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Observando-se os resultados pode-se averiguar que no G1 40% desconhece a mobilidade dentro do espaço, 30% dizem que a mesma é boa e 20% acreditam que a mesma é ruim, é interessante quando esses dados são comparados com o G2 o qual uma parcela de 30% afirma que ela é boa, enquanto 50% dizem que a mobilidade dentro do estádio é regular e ruim, sendo essa porcentagem dividida respectivamente em 20% e 30%, enquanto 20% a desconhecem. O interessante é a porcentagem de entrevistados que responderam que esta é boa foi a mesma parcela de ambos os grupos, 30% cada diz que a mobilidade no Estádio João Havelange é boa.

Seguindo para o tópico 5 da entrevista a qual indagava a respeito da classificação da acessibilidade dentro Estádio Tancredo Neves, as respostas foram diversificadas embora boa parcela do G1 dizer desconhecer o espaço, os resultados obtidos estão dispostos no quadro 9.

Quadro 9: Classificação da acessibilidade no Estádio Tancredo Neves

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	0%	0%
Muito boa	0%	10%
Boa	20%	20%
Regular	20%	40%
Ruim	20%	10%
Desconhece	40%	20%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando os dados observa-se que 40% dos entrevistados do G1 desconhecem a acessibilidade no estádio Tancredo Neves e as respostas de boa, regular e ruim foram exatamente 20% cada, demonstrando a heterogeneidade das respostas e das percepções em diferentes olhares. No G2 as respostas da questão se concentraram na percepção de uma acessibilidade regular totalizando 40% das respostas sobre o item, sendo que as opiniões de boa acessibilidade e o desconhecimento da mesma foi de 20% cada. E muito boa e ruim foi de 10% para cada uma das variáveis, neste momento averigua-se que a grande maioria do G2 diz que a acessibilidade do local é regular.

No que tange a 6ª questão indagando a classificação das pessoas sobre a mobilidade do Estádio Tancredo Neves, as respostas de ambos os grupos foram variadas. O quadro 10 traz os seguintes resultados:

Quadro 10: Classificação mobilidade no Estádio Tancredo Neves

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	0%	0%
Muito boa	10%	0%
Boa	10%	20%
Regular	30%	50%
Ruim	10%	10%
Desconhece	40%	20%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Partindo da averiguação deste item pode-se verificar que o G1 o total de 40% diz desconhecer a mobilidade no Estádio Tancredo Neves, para 30% a mesma é regular enquanto para as variáveis de muito boa, boa e regular foram contabilizadas 10% para cada uma das

classes. Comparando-se o conhecimento da acessibilidade e mobilidade do G1 sobre o Tancredo Neves é possível observar que 40% dos entrevistados não conhecem o espaço que é palco de apresentações, culturais, shows e jogos que na maioria das vezes é gratuito para toda a população.

Sobre a percepção dos entrevistados do G2 20% desconhecem o Estádio, enquanto 50% deles veem a mobilidade como regular 20% acreditam que a mesma seja boa e 10% a acham ruim. Fazendo-se uma análise sobre as respostas observa-se que a grande maioria acha a mobilidade regular e ruim. E quando se comparando o G1 com o G2 na resposta desconhecer a mobilidade é perceptível que o G2 um maior percentual conhece o espaço e como consequência frequentam mais o estádio Tancredo Neves em relação ao G1.

Indo para a questão 7, sobre a classificação da acessibilidade dentro do Parque do Sabiá, compreende-se que é o espaço do Complexo do Sabiá mais conhecido e frequentado pela população, pois foi um item que não houveram respostas dizendo desconhecer o espaço. O quadro 11 mostra os resultados.

Quadro 11: Classificação da acessibilidade no Parque do Sabiá

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	0%	0%
Muito boa	20%	0%
Boa	30%	20%
Regular	30%	40%
Ruim	20%	40%
Desconhece	0%	0%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Sobre as respostas obtidas observa-se que no G1 a maior parcela das respostas ficou entre uma boa e regular acessibilidade, sendo a porcentagem de 30% cada uma das variáveis, já para ruim e muito boa foram 20% cada, através disto é possível verificar que as opiniões ficam divididas, pois os entrevistado tem uma percepção diferente da acessibilidade no espaço.

Enquanto as respostas foram diversificadas no G1, o G2 foi incisivo no que tange uma regular e ruim acessibilidade no Parque do Sabiá, sendo 40% do total das respostas para cada uma das variáveis citadas. Isso pode ser em detrimento deste grupo possuir uma

mobilidade reduzida e em decorrência de possuir um deslocamento dificultado por causas das barreiras físicas e naturais presentes no Parque.

Para a questão de número 8 que trata da classificação da mobilidade no Parque do Sabiá, foram obtidas as respostas presentes no quadro 12.

Quadro 12: Classificação da mobilidade no Parque do Sabiá

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	0%	0%
Muito boa	40%	0%
Boa	20%	30%
Regular	30%	70%
Ruim	10%	0%
Desconhece	0%	0%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Como na questão anterior, essa não ocorreram respostas, cujos entrevistados disseram desconhecer a mobilidade no Parque do Sabiá. No G1 pode-se verificar que 40% e 20% das pessoas acham a mobilidade muito boa e boa respectivamente, isto pode ser em decorrência dos componentes do grupo não possuírem dificuldades no seu deslocamento e mobilidade, embora 30% a acham regular e 10% ruim.

Para o G2 as respostas à pergunta realizada 30% dizem que a mobilidade é boa, porém 70% dos entrevistados dizem que a mesma é regular o que a deixa a desejar, pois os componentes deste grupo possuem dificuldades no seu deslocamento. Contrariando as respostas do G1, cujo o maior percentual de respostas foi que a mobilidade no parque é muito boa.

Em relação a questão 9 que visou averiguar a mobilidade (deslocamento) da pessoa indo da sua casa até o Complexo do Sabiá, as respostas de ambos os grupos foram diversas e estão dispostas no quadro 13.

Quadro 13: Classificação do deslocamento da residência até o Complexo do Sabiá

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ótima	10%	0%
Muito boa	10%	10%
Boa	40%	40%
Regular	20%	20%
Ruim	20%	30%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando as opiniões do G1, verifica-se que o total de 40% vê esse deslocamento sendo bom, sem dificuldades, no que tange uma mobilidade ruim e regular, considerando cada uma das variáveis 20% de cada uma delas. E no referente as respostas ótima e muito boa apenas 10% deram resposta positiva para cada uma delas.

Em relação as resposta do G2, 40% dos entrevistados diz que esse deslocamento é bom, ou seja eles não tem problemas ao dirigirem de suas residências para o Complexo do Sabiá, enquanto 20% a acham regular e 30% ruim, isso se deve as dificuldades como barreiras físicas e naturais existentes no caminho, bem como as suas limitações físicas. E apenas 10% a acha muito boa.

A questão 10 realizou um questionamento sobre a acessibilidade da pessoa ao veículo que a conduz da sua residência até o Complexo do Sabiá. Assim, o quadro 14 traz as respostas obtidas.

Quadro 14: Classificação da acessibilidade ao veículo que o entrevistado utiliza para seu deslocamento para o Complexo do Sabiá

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Não há acessibilidade	10%	30%
Acessibilidade inadequada	30%	70%
Acessibilidade adequada	60%	0%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Através da análise do quadro observa-se que o G1 ocorreu uma variação das respostas, onde apenas 10% dos entrevistados disseram não haver acessibilidade, 30% dizer que ela é inadequada e 60% que a mesma é adequada, isso mostra que apesar dos membros do grupo possui sua mobilidade sem dificuldades de deslocamento diferentemente do G2, parte deles dizem que a acessibilidade fica prejudicada de alguma forma.

No G2 nenhuns dos entrevistados disseram que a acessibilidade é adequada, enquanto 70% dizem ser inadequada e 30% dizem não haver acessibilidade isso em decorrência das barreiras existentes entre o percurso até o veículo que o conduz até o complexo.

A última questão foi sobre a o tipo de transporte que conduz o usuário no deslocamento da sua residência até o complexo. Através da aplicação do questionário foram obtidas as respostas disponíveis no quadro 15.

Quadro 15: Tipo de transporte utilizado

	Pessoas sem deficiência (G1)	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (G2)
Ônibus coletivo	10%	50%
Automóvel	70%	10%
Automóvel adaptado	0%	10%
Bicicleta	0%	10%
Caminhando	20%	20%

Fonte: MELO, C. A. S. M., 2014.

Analisando as repostas é possível averiguar que no G1 a maior porcentagem de pessoas utiliza o automóvel, sendo 70% deles. 20% vão ao complexo caminhando, talvez por residirem próximas a ele e apenas 10% fazem uso do transporte coletivo usando o ônibus.

Em relação ao G2 averigua-se que metade dos entrevistados usa o transporte público, ou seja, o ônibus coletivo, enquanto 20% deles acessam o lugar caminhando. E usam o automóvel, a bicicleta e o automóvel adaptado apenas 10% em cada uma das variáveis.

Em uma análise geral dos questionamentos até aqui analisados, percebe-se a existência de uma sensibilização das pessoas do G1 em relação a acessibilidade e a mobilidade, pois apesar de não possuírem nenhuma deficiência ou uma mobilidade reduzidas elas estão preocupadas ou dando uma atenção maior para estas duas questões presentes no cotidiano. Isso também se deve a uma maior inserção do deficiente no meio social, econômico, cultural e lazer, o que vem acarretando modificações na forma de ver e pensar os espaços por parte das pessoas.

Em relação às perguntas abertas que eram um opcional de se responder ou não, foi verificada uma resistência ou negatividade das pessoas do G1 responderem. E em decorrência disto serão trabalhados apenas os questionamentos feitos às pessoas que compõem o G2.

Os componentes do G2 foram receptivos a responder as questões abertas, possivelmente porque os mesmos convivem diariamente com os problemas relacionados a acessibilidade e a mobilidade.

Desta forma, para a primeira pergunta a qual questionava as melhorias que podem ser realizadas com a finalidade de haver benfeitorias no que tange a acessibilidade e a mobilidade no Complexo do Sabiá.

Os pontos mais destacados nas respostas dos usuários foram:

- Adequação da infraestrutura de acesso e circulação que obedeçam as normas vigentes;
- A construção de rampas de acesso;
- Realizar melhorias para que os banheiros se tornem de fato acessíveis;
- A constituição de um plano diretor para o Complexo do Sabiá de acordo com a legislação vigente, bem como a convenção da Organização das Nações Unidas;
- Colocação de piso tátil;
- Cumprir os direitos das pessoas com deficiência;
- Colocar um ponto de ônibus próximo a portaria do Parque do Sabiá e o Estádio Municipal João Havelange.

Partindo da análise das respostas obtidas, pode-se verificar que as sugestões dos entrevistados não passam do pedido do cumprimento da legislação das pessoas com deficiência, da lei de acessibilidade nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e a de mobilidade nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e da NBR 9050.

Em relação a segunda pergunta sobre o que a pessoa entende por mobilidade e acessibilidade as respostas foram bem satisfatórias resumindo-se a dizer que a mobilidade é a condição de uma pessoa se deslocar de um local ao outro sem a interferência de barreiras que prejudiquem o seu deslocamento ou mobilidade. Enquanto a acessibilidade é a pessoa ter acesso a espaços públicos e privados, equipamentos urbanos, serviços de forma igualitária, independente de sua condição física, social, dentre outras.

E finalmente a última que é se o entrevistado gostaria de dar alguma sugestão ou colocar outras observações que não estavam contidas no questionário que acabou de responder. Um dos entrevistados, denominado Roberto, fez uma colocação que retratou bem as necessidades dos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida. A colocação foi,

“Que todas as construções sejam elas instituições públicas ou privadas, os transportes, os corredores de ônibus, as estações e os terminais que seja preservado o direito das pessoas de adentrar em um ônibus e poder assentar no seu banco sem ser humilhado ou passar por alguma situação vexatória. Que sejam cumpridas todas as leis vigentes, seja ela os decretos, as convenções que são direitos universais. Sejam elas pessoas com deficiência, seja ela idosa, seja ela obeso, seja ela gestante enfim o mundo seria mais fácil se todas as suas leis vigentes fossem cumpridas que tudo que se construir ou constituir fosse feito adequadamente, como se determina as leis

para que não se precise fazer remendos, pois os remendos são prejudiciais as pessoas de direito e custam caro.” ROBERTO, 2014.

Assim fica claro que é imprescindível que as construções sejam feitas de forma correta atendendo as normas vigentes, com a finalidade de atender a acessibilidade e mobilidade de todas as pessoas independente da sua condição física, social e econômica.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a confecção deste trabalho foi necessário realizar um estudo do Complexo do Sabiá para a obtenção de um detalhamento da sua infraestrutura, bem como a visão do usuário sobre a acessibilidade e mobilidade deste espaço. Através disso foi possível averiguar se as pessoas que possuem deficiência ou mobilidade reduzida conseguem acessar o complexo de forma fácil. Isto foi um direito adquirido após muitas lutas e convenções, ocorrendo de forma mais notória, após a década de 1980, momento no qual os deficientes passam a se inserirem de forma mais maciça nos meios sociais, econômicos e culturais.

Em decorrência disso, o planejamento urbano passou por uma releitura para atender todas as pessoas, pois na década de 1980 ocorre o surgimento do desenho universal proposto por Ron Mace. Ele visava construir espaços para o uso comum do maior número de pessoas, no qual ter-se-ia uma acessibilidade e mobilidade livre de barreiras físicas e naturais. Com o decorrer do tempo a ideia e a necessidade de espaços públicos e privados acessíveis para todas as pessoas, independente da sua condição física, se torna algo concreto, em algo mais consciente por parte de todos.

No Brasil somente no ano de 2000 surge a lei nº 10.098 visando dar suporte a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, esse foi um importante fato para que os arquitetos e engenheiros passassem a se preocupar mais com esse público. Em 2004 surge a NBR 9050 e em 2012 é sancionada a lei nº 12.587 que trata da mobilidade, ambas foram de fundamental importância para a construção de um espaço urbano acessível e com uma mobilidade adequada e sem barreiras facilitando e integrando o deficiente e a pessoa com mobilidade reduzida.

Sendo assim, através do estudo destas leis e normas, bem como da análise do espaço e a aplicação de questionários, além dos trabalhos e sondagens de campo, foi possível averiguar como se encontra a infraestrutura no que tange a acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá, pautando-se nas normas técnicas, leis e visão do usuário.

O Complexo do Sabiá é composto pelo parque do Sabiá consolidado, o Estádio Municipal João Havelange, palco de jogos de futebol e shows de diversos gêneros musicais e a Arena Multiuso Tancredo Neves. Todo este espaço é frequentado por uma parcela significativa da população da cidade de Uberlândia, além de ser tido como um espaço possuidor de uma boa acessibilidade e mobilidade para as pessoas deficientes e com

mobilidade reduzida. Porém, isto não foi totalmente constatado durante a análise da infraestrutura da área de estudo que deixou muito a desejar em alguns dos aspectos.

Dentre esses aspectos um deles é o piso que é irregular no parque, a maior parte deste é confeccionado com paralelepípedo, como exemplo pode-se citar o do zoológico, o da praça do servidor e o da parte externa do aquário, além de diversas outras áreas do parque. Como resultado há dificuldades no acesso a alguns locais e mesmo o não acesso a outros.

Outra falha é ausência de piso tátil direcional para facilitar o deslocamento dos deficientes visuais, que com o piso não uniforme encontram dificuldades no seu deslocamento dentro do Complexo do Sabiá, este piso só está presente na Arena Multiuso Tancredo Neves.

No que diz respeito às rampas é preciso que as faça com a menor inclinação possível, atendendo a NBR 9050, e as já existentes devem ser adaptadas ou reconstruídas para facilitar o acesso das pessoas aos lugares a serem visitados, pois o piso apresenta algum tipo de desnível ou degraus. Neste caso é necessário minimizar os impactos na mobilidade e acessibilidade, pois quando há a existência dessas barreiras físicas pode-se acarretar danos físicos e frustrações para as pessoas que visitam os espaços na área de estudo. Um aspecto importante para as rampas é que seus pisos sejam antiderrapantes evitando assim quedas.

Durante os trabalhos de campo foram analisados os sanitários femininos e masculinos e foi observado que as construções e/ou adaptações ocorreram de forma inadequada, as quais inviabilizam a sua utilização pelos deficientes. Isto não é regra para os banheiros da Arena Multiuso Tancredo Neves e o da área das cadeiras numeradas do Estádio Municipal João Havelange

Em todo o complexo há a existência somente de sinalização e informações visuais de forma escrita, não existindo as mesmas em *braille* e sonora. Isto é um fato que leva a dificuldade da identificação dos espaços pelos deficientes visuais ou pessoas com baixa visão, em decorrência torna-se difícil para as pessoas com essa deficiência identificar o local onde estão. Por isso uma solução seria colocar as placas de identificação em *braille* e um mapa tátil nas portarias e entradas do parque do Sabiá, Estádio Municipal João Havelange e Arena Multiuso Tancredo Neves, pois a partir dele é possível que a pessoa identifique a localização na qual se encontram e, a partir deste ponto poder deslocar-se para o local de interesse. Como consequência disso haverá a obtenção de uma melhoria na sua acessibilidade e mobilidade.

Um aspecto importante é realizar treinamento com os recursos humanos que trabalham no Complexo do Sabiá. Esse treinamento é importante para a qualificação dos profissionais que atuam no complexo e tem como finalidade a aquisição de conhecimentos no que tange à forma de como lidar com os diferentes tipos de deficiências das pessoas que

frequentam o espaço. Isso ocasionaria um maior conforto para os usuários que possuem limitações no seu deslocamento, pois quando há ajuda de pessoal treinado e qualificado a questão da mobilidade e a da acessibilidade torna-se melhor.

Durante a aplicação dos questionários foi possível averiguar que o parque é visitado por uma grande parcela de deficientes visuais e auditivos, que o frequentam para a prática de exercícios físicos. E visando dar a essas pessoas uma maior opção de lazer e contato com a natureza sugere-se a criação de um jardim sensorial.

Um jardim sensorial consiste em um espaço que visa trabalhar a percepção através de três dos sentidos humano, senso eles: o tato, olfato e o paladar. Por isso a necessidade da existência, nesse jardim, de diferentes espécies de plantas com aromas, texturas e sabores. No caso de se utilizar o tato é preciso evitar as espécies da flora que possuam espinhos e de alguma forma sejam capazes de machucar as pessoas no seu manejo. Um aspecto importante é que estas plantas estejam em uma altura superior ao chão, estando plantadas em vasos ou bandejas.

Poderia também haver uma pista com piso de diferentes texturas como exemplo terra, madeira, areia, cascalho dentre outros tipos de materiais, isto ocasionaria o trabalho da percepção através do tato, possibilitando ao usuário deficiente visual “ver” com as mãos e pés. Há a necessidade de um corrimão iniciando-se na entrada do jardim sensorial até o final com a finalidade de guiar o usuário.

Ainda sobre o Complexo do Sabiá, o espaço do Estádio Municipal João Havelange tem uma infraestrutura deficitária tanto interna, quanto externa, pois o mesmo possui portões de entrada com apenas 60 cm de largura, além dos mesmos estarem sobre um terreno inclinado. Em decorrência disto há dificuldade das pessoas o acessarem além do piso ser irregular.

Na área interna há a arquibancada destinada aos deficientes. A mesma possui um elevador para acessá-la, mas a infraestrutura do entorno deste equipamento é deficitária, bem como a maior parte dos sanitários não são adaptados. Porém, há um agravante na adaptação do estádio para que o mesmo seja acessível, é o tempo que o mesmo possui de construção e o material utilizado foi o concreto que possui as suas paredes com uma grande espessura, dificultando as adaptações necessárias para que o espaço se torne acessível e com uma mobilidade para os usuários.

A Arena Multiuso Tancredo Neves tem uma boa acessibilidade para os cadeirantes, porque disponibiliza cadeiras e locais reservados para isso, mas deixa a desejar a acessibilidade e mobilidade para os demais deficientes, pois não há a presença de piso tátil,

placas de sinalização em braille dentre outros aspectos que foram descritos na análise da infraestrutura.

Em uma observação geral é necessário que todo o Complexo do Sabiá passe por um processo de adaptação, adequação e revitalização para atender o público que o frequenta de maneira universal. Cabe ressaltar, contudo, que nem todos os espaços foram construídos para ser acessível, um exemplo são os campos de futebol de grama, pois é um espaço com poucas possibilidades para que isso seja realizado. A maior parte dos espaços podem ser adequados e aqueles que estão sendo construídos já sejam concebidos e realizados de forma adequada, para depois não necessitarem de correções.

Sendo assim, é preciso que os gestores, arquitetos, engenheiros e demais profissionais responsáveis pelo Complexo do Sabiá se atenham para os parâmetros das construções através das leis de acessibilidade e mobilidade, bem como da NBR 9050 com a finalidade de atender a todos os usuários deste espaço de forma universal, independente das suas condições físicas, oferecendo-lhes uma acessibilidade e mobilidade satisfatória. É necessário também que as pessoas compreendam, respeitem e se solidarizem com as diferenças existentes entre os seres humanos, dotando os ambientes de acessibilidade e mobilidade para todos.

REFERÊNCIAS

- BIRKHOLZ, B. L. Evolução do conceito de planejamento territorial. In: **Questões de organização do espaço regional**. Org. BIRKHOLZ, B. L., *et al.*, São Paulo: Nobel, 1983. P. 1-23
- BRASIL. Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.
- _____. **Decreto nº 3.298 de 20 de dezembro de 1999**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm>. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.
- _____. Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. **Integração da Pessoa Portadora de Deficiência**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17853.htm>. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.
- _____. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm >. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.
- _____. Lei nº 10257 de 10 de Julho de 2001. **Diretrizes Gerais da Política Urbana**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.
- _____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana sustentável**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm >. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.
- BRITO, F. S. R, de. **Traçado Sanitário das cidades**. Paris: Imprimerie Chaix, 1916.
- CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. São Paulo: SENAC, 2007
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 9 ed. São Paulo: Contexto, 2013.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Tradução Caetano, A. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CERVO, A. L. BERVIAN, P.A. **Metodologia científica**: para uso dos estudantes universitários. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA, da. W. M. **O estado e as políticas territoriais no Brasil**. 9ed. São Paulo: Contexto, 2000.
- Declaração Universal Dos Direitos Humanos. Disponível em: < <http://www.ohchr.org/>>. Acesso em: 05 de Janeiro de 2014.

DUARTE, F. **Planejamento Urbano**. 20ª ed. Curitiba: Ibplex, 2007.

DUARTE, F., LIBARDI, L., SÁNCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana**. 1 ed. Curitiba: Juruá, 2012.

FERREIRA, D. L. . Planejamento Urbano. In: **Agente Ambiental**. Org. COLESANTI, M. T, de. M. Uberlândia: CCBE-Fundep, 2005, v. 1, p. 161-176

FREIRE, P. **Pedagogia da Autonomia**. São Paulo: Paz e Terra, 1997.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3 ed.

GUIMARÃES, G. D. **Comentários à lei de mobilidade urbana – Lei nº 12.587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade**. Belo Horizonte: editora Fórum, 2012.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em 19 de Dezembro de 2013.

Instituto Brasileiro dos Direitos das Pessoas com Deficiência. Disponível em: <<http://www.ibdd.org.br>>. Acesso em 28 de Dezembro de 2013.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução FRIAS, R. E. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, S. C.; ROSA, R.; FELTRAN FILHO, A. Mapeamento do uso do solo no município de Uberlândia-MG, através de imagens TM/LANDSAT. **Revista Sociedade e Natureza**, Uberlândia, v.1, n.2, p.127 - 145, 1989.

LODDER, C. A. **Indústria: política, instituições e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978.

LOPES, R. **A cidade intencional: o planejamento estratégico de cidades**. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

LOPES, V. M. Q. V. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos: memórias, construção e apropriação dos espaços**. Uberlândia: EDUFU, 2010.

LUNA, S. V, de. **Planejamento de pesquisa: uma introdução**. São Paulo: EDUC, 1996.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias – planejamento urbano no Brasil**. In: org. ARANTES, O. VAINER, C.; , MARICATO, E. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2000.

_____. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 5 ed. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

_____. **Habitação e cidade**. 2ed. São Paulo: atual, 1997.

_____. **O impasse da política urbana no Brasil**. 5ed. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

_____. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

MOTA, S. **Urbanização e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: ABES, 1999.

NIESS, L. T.; NIESS, P. T. **Pessoas Portadoras de Deficiência no Direito Brasileiro**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003.

Norma Brasileira 9050. Disponível em <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_i_magens-filefield-description%5D_24.pdf>. Acesso em: 15 de Maio de 2014.

OLIVEIRA, I. C. E. de,. **Estatuto da Cidade para Compreender**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

PÊSSOA, V. L. S. **Ação do Estado e as transformações agrárias no cerrado das zonas de Paracatu e Alto Paranaíba (MG)**. 1988. 251 f. Tese (Doutorado em Geografia) – IGCE – Universidade Estadual Paulista– Rio Claro, 1988.

Prefeitura Municipal de Uberlândia. **Cartilha de acessibilidade**. Disponível em <http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/2982.pdf>. Acesso em: 02 de Outubro de 2013.

_____. **Criação do Parque do Sabiá**. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br>>. Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

_____. Decreto nº 10.169 de 12 de julho de 2009. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/procura.php?cx=015560453420260481102%3Ai3i8zzyxxlk&cof=FORID%3A11&ie=UTF-8&q=decreto+10169>>. Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

_____. Decreto nº 11.666, de 11 de maio de 2009. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/procura.php?cx=015560453420260481102%3Ai3i8zzyxxlk&cof=FORID%3A11&ie=UTF-8&q=decreto+11666>>. Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

_____. Decreto nº 11.768, de 23 de julho de 2009. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/procura.php?cx=015560453420260481102%3Ai3i8zzyxxlk&cof=FORID%3A11&ie=UTF-8&q=decreto+11768>>. Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

_____. Lei nº 2.759 de 27 de março de 1978. **Criação da FUTEL**. Disponível em <http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/6019.pdf>. Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

_____. Lei 1.925 de 28 de junho de 1971. **Criação do Parque do Sabiá**. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br>>. Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

_____. **Parques Municipais de Uberlândia**. Disponível em <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=51&pg=147>>. Acesso em: 02 de Janeiro de 2013.

PRODECER. Disponível em: <
http://www.senado.leg.br/comissoes/CRA/AP/AP20100406_Joao_Favoreto.pdf>. Acesso em 22 de Setembro de 2014.

RESENDE, de. A. P. C. **Todos na cidade: o direito a acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia.** Uberlândia: EDUFU, 2004.

RIGHI, R. O processo de urbanização e o desenvolvimento industrial no estado de São Paulo. In: **Questões de organização do espaço regional.** Org. BIRKHOLZ, L. B. *et al.* São Paulo: Nobel, 1983. p. 43 -92.

ROLNIK, R. **O que é cidade?** 3. ed. São Paulo: brasiliense , 1994.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** 5 ed. São Paulo: Editora USP, 2005.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teórico metodológicos da geografia. 6 ed. São Paulo: Editora USP, 2008.

SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** Território e sociedade no início do século XXI. 10ed. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2008

SILVA, I. A. **Construindo a cidadania:** uma análise introdutória sobre o direito à diferença. 2002. 107f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2002.

SOARES, B. R. et al. Uberlândia (MG): leituras geográficas de uma cidade média em transição. In: **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:** Tandil e Uberlândia. Org. ELIAS, D., SPOSITO, M. E. B., SOARES, B. R. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 157 – 280.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 8ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

TAVARES, H. M. Políticas de desenvolvimento regional nos países do “centro” e no Brasil. In: ACSELRAD, H. **Planejamento e Território:** ensaios sobre a desigualdade. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1986.

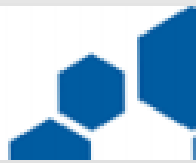
VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania.** São Paulo: SENAC, 2012.

VIANNA, I. O, de. A. **Metodologia do trabalho científico:** um enfoque didático da produção científica. São Paulo: E.P.U., 2001.

ZAHN, C.E. O processo de urbanização: características e evolução. In: BIRKHOLZ, B. L., *etal,* (org). **Questões de organização do espaço regional.** São Paulo: Nobel, 1983.

APÊNDICE

ANEXO



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO COMPLEXO DO SABIÁ CIDADE DE UBERLÂNDIA (MG)

Pesquisador: Cristiane Aparecida Silva Moura de Melo

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 32593014.6.0000.5083

Instituição Proponente: Campus Catalão

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 793.337

Data da Relatoria: 15/09/2014

Apresentação do Projeto:

O projeto trata-se de uma pesquisa de mestrado, desenvolvida no programa de pós-graduação em Geografia do Campus de Catalão orientado pelo Prof. Dr. Paulo Henrique Kingma Orlando. O trabalho se propõem a realizar um estudo analítico das condições da infraestrutura do Complexo do Sabiá (formado pelo parque do Sabiá, e pelos estádios Tancredo Neves e João Havelange), na cidade de Uberlândia (MG), quanto a acessibilidade e a mobilidade de pessoas com a mobilidade reduzida temporária ou não, verificando as condições no que tange o planejamento do Complexo do Sabiá e o atendimento as normativas e legislações quanto a acessibilidade e mobilidade prevista na Lei no 10.098, de Dezembro de 2000 de acessibilidade, a Lei no 12.587, de 03 de Janeiro de 2012 de mobilidade e na norma técnica 9.050 de 2004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Objetivo da Pesquisa:

A pesquisa tem como objetivo geral: Compreender a acessibilidade e mobilidade no complexo do Sabiá na cidade de Uberlândia (MG); e, como específicos: a) Diagnosticar os aspectos estruturais de acessibilidade e mobilidade no Complexo do Sabiá; b) Verificar se a proposta de acessibilidade e mobilidade na área de estudo foi implantada de forma correta; c) Apresentar propostas de diretrizes para um possível plano de acessibilidade e mobilidade para a área de estudo.

Endereço: Prédio da Relatoria Térreo Cx. Postal 131

Bairro: Campus Samambaia

CEP: 74.001-070

UF: GO

Município: GOIÂNIA

Telefone: (62)3521-1215

Fax: (62)3521-1163

E-mail: cep.pppg.ufg@gmail.com



Continuação do Parecer: 793.337

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos: desconforto mínimo em responder questões e em expor suas opiniões. Será esclarecido de que não haverá nenhum tipo de pagamento pela participação na pesquisa. E também ficará clara a garantia de liberdade em se recusar a participar da pesquisa ou retirar o seu consentimento, em qualquer momento da pesquisa, sem nenhuma penalização e prejuízo ao seu cuidado. Todas as informações estão explícitos no TCLE.

Benefícios: os benefícios associam-se a contribuição científica ao avaliar a qualidade e acessibilidade do Complexo do Sabiá.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de uma pesquisa relevante, atual que se propõem a avaliar a adaptação, legalmente instituídas e determinadas dos espaços públicos para uso de todos os cidadãos em cidades densamente ocupadas e urbanas como Uberlândia. Sabe-se que o processo de ocupação urbana foi acelerado e que as obras de infraestruturas nos espaços públicos não acompanharam a velocidade das informações e crescimento populacional. No entanto, a legislação brasileira avança ao exigir estipular prazos de atendimento para a construção adequada e a readapção dos espaços públicos para acesso a todos os cidadãos com dificuldades de locomoção ou não e ao estipular prazos de implementação, mas o processo de fiscalização dos atendimentos legais é precário. Os procedimentos metodológicos dessa pesquisa envolvem pesquisa bibliográfica e documental referente ao tema e trabalhos de campo para observar se os aspectos estruturais do Complexo do Sabiá estão em conformidade as normas e legislações.

O projeto indica a aplicação de questionários e entrevistas a "pessoas que possuam mobilidade reduzida". Segundo o projeto serão alvo da pesquisa 50 participantes.

A metodologia deixa específica a forma de recrutamento dos participantes da entrevista. Os participantes serão recrutados nas associações de deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida e usuários do Complexo do Sabiá. Sendo todos eles maiores de 18 anos e todos com capacidade de leitura e escrita, já que os mesmos deverão responder duas questões abertas, as quais irão expor as suas opiniões.

Será mantido o sigilo da identidade de cada entrevistado, e os questionários não possuem nenhum tipo de identificação de quem os responde, isso para preservar o sigilo do entrevistado. Isso será feito de forma que não prejudique ou cause constrangimento aos entrevistados.

Os custos relativos a realização da pesquisa envolve R\$ 60,00, referentes a impressão dos questionários.

Não consta anexado possível roteiro de entrevistas.

Endereço: Prédio da Reitoria Térreo Cx. Postal 131

Bairro: Campus Samambaia

CEP: 74.001-070

UF: GO

Município: GOIÂNIA

Telefone: (62)3521-1215

Fax: (62)3521-1163

E-mail: cep.pppq.ufg@gmail.com



UNIVERSIDADE FEDERAL DE
GOIÁS - UFG



Continuação do Parecer: 793.337

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

TCLE apresentado pela pesquisadora responsável contempla as informações sobre a pesquisa como indicação dos objetivos da pesquisa geral, os riscos e benefícios, assim como assegurado a confidencialidade dos sujeitos participantes, prazo de armazenamento dos dados, metodologia, com indicação do local, tempo de duração da aplicação do questionário.

Outras informações foram inseridas no documento referente ao projeto, tais como: quantidade correta de questões contidas no formulários de pesquisa, critérios de inclusão e exclusão de participantes.

Recomendações:

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

As pendências anteriormente elencadas foram atendidas pelo pesquisador. Somos favoráveis à aprovação,smj, deste comitê

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

Enviar relatórios parcial e final.

GOIANIA, 16 de Setembro de 2014

Assinado por:
João Batista de Souza
(Coordenador)

Endereço: Prédio da Reitoria Térreo Cx. Postal 131

Bairro: Campus Samambaia

CEP: 74.001-970

UF: GO

Município: GOIÂNIA

Telefone: (62)3521-1215

Fax: (62)3521-1163

E-mail: cep.pppg.ufg@gmail.com