

Mobilidade e Acessibilidade Urbana: inclusão e controle social no planejamento de cidades médias da região intermediária de Ijuí/RS

Raíssa Castro Schorn¹ Designer de Interiores, mestranda do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional -PPGDR/UNIJUÍ, bolsista CAPES. E-mail: raissa.schorn@sou.unijui.edu.br

Sérgio Luiz Allebrandt³ Doutor em Desenvolvimento Regional, coordenador do Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional PPGDR/UNIJUÍ. E-mail: allebr@unijui.edu.br

RESUMO

A mobilidade urbana e acessibilidade são um dos principais instrumentos para assegurar a inclusão social, bem como consiste em um direito constitucional do cidadão, sua locomoção. Por esse motivo, a intenção em pesquisar e estudar relações de acessos, possibilidades e mobilidade a partir da aplicabilidade do desenho universal. A produção de conhecimentos teórico-empíricos com base na reflexão crítica de processos de elaboração e implementação de planos de mobilidade urbana contribui para a compreensão dos problemas estruturais promotores da mobilidade, decorrentes da produção do espaço urbano numa perspectiva contrária à redução das desigualdades e promoção da inclusão social, ou a promoção democrática do acesso à cidade, razão última da mobilidade. Tais estudos, ainda que significativos mesmo no que se refere aos governos locais e às experiências de concertação local e regional, são ainda insuficientes se considerarmos a diversidade política, social, econômica e cultural do Brasil, o que ocasiona grandes diferenças entre os municípios e regiões. Daí a necessidade de estudos empíricos que contribuam para um quadro referencial para as diferentes regiões do Brasil, em especial em territórios de faixa de fronteira e periféricos, como no caso da região Intermediária de Ijuí. A trajetória da pesquisa buscará compreender como os indivíduos, com diversas habilidades sensoriais, se orientam no espaço físico, bem como, identificar um ambiente adequado ao uso do homem, incorporando a mobilidade e acessibilidade, como princípio de projeto à luz do desenho universal.

Palavras-chave: Acessibilidade. Cidades Médias. Controle Social. Desenho Universal. Inclusão.

ABSTRACT

Urban mobility and accessibility are one of the main instruments to ensure social inclusion, as well as constituting a citizen's constitutional right, their locomotion. For this reason, the intention to research and study relations of access, possibilities and mobility based on the applicability of universal design. The production of theoretical-empirical knowledge based on the critical reflection of processes for the elaboration and implementation of urban mobility plans contributes to the understanding of structural problems that promote mobility, resulting from the production of urban space in a perspective contrary to the reduction of inequalities and promotion of social inclusion, or the democratic promotion of access to the city, the ultimate reason for mobility. Such studies, although significant even with regard to local governments and the experiences of local and regional consultation, are still insufficient if we consider the political, social, economic and cultural diversity of Brazil, which causes great differences between municipalities and regions. Hence the need for empirical studies that contribute to a

referential framework for the different regions of Brazil, especially in border and peripheral territories, as in the case of the Intermediate region of Ijuí. The trajectory of the research will seek to understand how individuals, with different sensory abilities, orient themselves in the physical space, as well as, to identify an environment suitable for the use of man, incorporating mobility and accessibility, as a design principle in the light of universal design.

Keywords: Accessibility. Medium Cities. Social Control. Universal Design. Inclusion.

1. INTRODUÇÃO

O tema central deste artigo é a mobilidade e acessibilidade urbana em cidades médias, pois entende-se que uma política de desenvolvimento urbano e regional, que tem como foco centros urbanos, possui grande potencial para fortalecer a rede urbana contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país (MOTTA; MATA, 2009) e, especialmente, das regiões polarizadas por cidades médias. A existência de legislações sobre o assunto não é suficiente, pois ela precisa estar unida a uma conscientização técnica para que seja aplicada, já que é necessário ter parâmetros determinados de adaptação para os espaços urbanos. A mobilidade encontrada em centros urbanos intermediários e de grande porte está comprometida e essa situação de deslocamento prejudica o desenvolvimento de cidades que não são capazes de efetivar um uso e ocupação do solo que proporcione equilíbrio entre os modais de transporte por meio de estruturas e regras de circulação que impliquem na complementaridade entre esses fatores (FREITAS, 2010).

Neste sentido, Freitas (2010) afirma que a ausência de políticas públicas que visem transformar esta realidade problemática que é a mobilidade urbana, se faz preocupante, e grande parte das vezes passa despercebido o conceito de mobilidade urbana, como norteador das políticas públicas na escala municipal. Esse olhar é importante para proporcionar uma maior qualidade de vida urbana e reduzir o desequilíbrio existente na oferta dos equipamentos, infraestrutura, serviços públicos e urbanos da população. Entretanto, para que seja possível alcançar esse objetivo, é necessário que exista uma maior capacitação de técnicos dos órgãos envolvidos e, acrescenta-se, maior envolvimento da cidadania nos processos de planejamento, execução e avaliação das políticas públicas, ou seja, com controle social.

A mobilidade é considerada uma das possibilidades de apropriação da vida urbana, as quais podem ser mensuradas de acordo com Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS) que é uma ferramenta de avaliação capaz de revelar as condições atuais de mobilidade nas cidades e medir impactos de estratégias que visam à promoção da mobilidade sustentável (ASCOM e

UFG, 2010). A mobilidade também é considerada como um atributo das cidades que é resultado da interação entre os deslocamentos das pessoas e bens de acordo com as formas de circulação e a infraestrutura urbana existente (FREITAS, 2010). No entanto, é preciso ter presente que, se a questão técnica é elemento fundamental, não é suficiente, ou seja, é necessária uma visão político-social e, para tanto, o papel da sociedade civil, participando ativamente nos espaços públicos, protagonizando a discussão sobre os problemas e soluções decorrentes das políticas públicas, é condição *sine qua* para viabilizar políticas que efetivamente contribuam com a qualidade de vida dos cidadãos.

METODOLOGIA

A pesquisa consiste em um estudo bibliográfico, pois tem como procedimento, sustentar e argumentar teoricamente sobre conceitos e características a respeito da temática escolhida, fazendo uso de livros e artigos científicos (VERGARA, 2010). Documental, considerando a utilização de uma fonte primária de dados, como informações e registros (GIL, 2008). Em relação à natureza, caracteriza-se como aplicada, pois, refere-se à discussão de problemas e à apresentação de soluções alternativas, tendo como objetivo gerar conhecimentos para a aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos; envolve verdades e interesses locais. Nesse caso, a pesquisadora é movida pelo interesse de contribuir para fins práticos, buscando soluções para problemas concretos (GIL, 2008). Isso envolve a discussão do tema da mobilidade urbana nas cidades médias das regiões intermediárias de Ijuí/RS, considerando sua finalidade em promover a inclusão social nesses territórios.

Do ponto de vista do objetivo desta pesquisa, corresponde à uma pesquisa descritiva, uma vez que visa identificar e descrever a mobilidade urbana nas cidades. Nesse caso, vai ao encontro do entendimento de Gil (2008) e Vergara (2009) que compreendem a pesquisa descritiva aquela que expõe as características de determinada situação, permitindo a inferência de relações entre variáveis e a previsão de fenômenos. Quanto à abordagem dos dados, consiste em uma pesquisa qualitativa que, segundo Godoy (1995), remete ao estudo empírico realizado em seu ambiente natural, pois os fatos sociais precisam ser analisados e observados no contexto a qual pertencem.

2. MOBILIDADE URBANA

O Brasil é um país de grandes dimensões territoriais, do que decorrem muitas diferenças físicas, sendo também marcado, por severos contrastes de ordem econômica e social. Há aproximadamente quarenta anos, a população brasileira vivia em sua grande maioria nas áreas rurais, sem que tivesse muitas demandas por transporte de massa nos poucos aglomerados urbanos existentes. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), aponta que até o ano de 2016, 85% da população residem em centros urbanos, com destaque para 36 cidades com mais de 500 mil habitantes na rede urbana brasileira, além de mais de quarenta regiões metropolitanas estabelecidas, nas quais vivem mais de 80 milhões de brasileiros (cerca de 45% da população) (CARVALHO,2016).

Portanto, o atendimento das necessidades sociais e econômicas das pessoas requer seu deslocamento no espaço urbano. Entretanto, devido ao intenso e acelerado crescimento urbano no Brasil a partir da década de 1950, muitas cidades e regiões metropolitanas passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e com alto custo, desencadeando então, impactos negativos não só na vida das pessoas, mas nos custos econômicos e ambientais da sociedade. Assim, [...] o estudo das condições efetivas de mobilidade por extrato social, dos consumos e das externalidades a elas associadas é fundamental para avaliar a qualidade da vida nas cidades no país e identificar ações de políticas públicas que possam reduzir os problemas urbanos de mobilidade [...], possibilitando uma eficiência maior na movimentação de indivíduos garantindo o seu direito à cidade (IPEA,2011).

Em vista disso, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte, a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município. Dessa maneira, a mobilidade urbana é entendida, como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, como instrumento da efetivação do PNMU. Este documento tem como objetivo auxiliar as cidades na elaboração de seus planos de mobilidade, sua aplicação prevê os municípios com mais de 20.000 habitantes, onde é recomendado a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob). Para Silva, Costa e Macedo (2008), o PlanMob constitui o estabelecimento de regulamentos, instrumentos, ações e projetos focados na organização dos transportes públicos, a circulação e os serviços de trânsito.

Em julho de 2012, foi lançado pelo Governo Federal, o Programa de Aceleração do Crescimento PAC-2 Mobilidade – Médias Cidades, com objetivo de melhorar o trânsito em 75 cidades de grande importância econômica e distribuídas em todo o território nacional, com população entre 250.000 e 700.000 habitantes (IBGE, 2010). O PlanMob dá aos diferentes níveis (Estadual, Metropolitano e Municipal) a liberdade necessária para implementar diferentes estratégias para seus sistemas de mobilidade. No entanto, cada cidade tem características particulares que limitam a elaboração de uma solução única, para todos os problemas de mobilidade e, por isso, os planos devem assumir essas diferentes características e adaptar os conceitos ao contexto social, às necessidades e potencialidades de cada região (SILVA, COSTA E MACEDO, 2008).

É exatamente, nas necessidades, que reside a importância de se contar com uma proposta de classificação das cidades eleitas no PAC-2 Mobilidade – Médias Cidades, de modo a indicar similaridades em termos econômicos, demográficos e de frota, facilitando a elaboração de PlanMobs e, por consequência, a adoção de estratégias de mobilidade urbana. A Mobilidade Urbana (MU) pode ser associada às pessoas e bens correspondendo às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamentos, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas. Além disso, é possível se utilizar do seu esforço direto (deslocamentos a pé) ou recorrer aos meios de transporte não motorizados (bicicletas) e motorizados (coletivos e individuais) (BRASIL, 2013).

Como resultados da expansão da frota de veículos e do aumento da população urbana, tem-se a intensificação dos congestionamentos agravados pela ausência de investimentos significativos em transporte coletivo de massa, um dos motivos por trás das manifestações de junho de 2013 (PERO E STEFANELLI, 2015). Há outras disfunções urbanas decorrentes de tal contexto, tais como poluição ambiental, acidentes de trânsito, entre outras, que impactam direta ou indiretamente na qualidade de vida dos cidadãos (BRASIL, 2013). Na busca por prover soluções aos desafios da MU, em 2012, foi promulgada no Brasil a Lei 12.587 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). No mesmo ano, o PAC-2 Mobilidade – Médias Cidades disponibilizou fontes de financiamento para ações e obras de MU em 75 cidades brasileiras.

3. ACESSIBILIDADE

No Brasil, o tema sobre a acessibilidade se fez presente no campo das políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência há bem pouco tempo. Antes da Constituição Federal de 1988, a discussão havia sido tratada somente na Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro de 1978, e mesmo assim, o texto apontava apenas para o acesso aos edifícios e logradouros. Entretanto, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, houve sua efetivação no marco legal brasileiro (COSTA, MAIOR E LIMA, 2005) afirmada no artigo 5º da CF que garante o direito de ir e vir de todos os cidadãos, estabelecendo a liberdade de locomoção no território nacional e, no artigo 227, que, em seu parágrafo 2º, dispõe sobre normas para construção de logradouros e edificações públicas, bem como a produção de meios de transporte coletivo, com objetivo de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 1988).

Diante disso, no ano de 2000 houve a regulamentação das Leis Federais nº 10.048 e 10.098, as quais apresentaram uma ampla visão sobre o assunto. A primeira foi elaborada pelo Poder Legislativo abordando o atendimento prioritário e de acessibilidade nos meios de transporte e modificada ao trazer penalidades ao descumprimento dela. A segunda foi elaborada pelo Poder Executivo com subdivisões referentes a acessibilidade ao meio físico, aos meios de transporte, ajudas técnicas, comunicação e informação estabelecendo critérios básicos para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (COSTA, MAIOR E LIMA, 2005).

Dessa forma, o Brasil possui uma das mais avançadas legislações sobre a temática da acessibilidade de modo amplo, regulamentada em 02 de dezembro de 2004 pelo Decreto nº 5.296 onde a acessibilidade é vista e compreendida como “[...] possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, dos espaços mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação [...]” (BRASIL, 2004). Atualmente, esse decreto é conhecido como Decreto de Acessibilidade, por determinar que as novas construções, reformas, mudanças de uso e, até mesmo, licenciamento, contemplem a acessibilidade tendo como referência e parâmetro técnico as Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). É válido salientar que, as Leis brasileiras citadas remetem à norma técnica NBR nº 9050, que responde pela acessibilidade a espaços e meio ambientes com edificações, sendo indispensável instrumento norteador para profissionais da arquitetura e engenharia (CAMBIAGHI, 2007).

Contudo, para que se possa atender ao ideal de uma cidade que se adeque a todos os tipos de usuários, é preciso considerar diversos aspectos, principalmente a política e legislação adequadas. Aos profissionais da área (designer, engenheiros e arquitetos), cabe proporcionar o suporte técnico considerando todas as necessidades e, assim, apontar soluções viáveis e cabíveis para atender a todos, independentemente da idade ou limitações físicas e sensoriais, com o objetivo de promover e garantir a melhoria da qualidade de vida dos usuários, bem como o bem-estar da população. Sendo assim, é importante conhecer as legislações existentes e se conscientizar de que os conceitos do Desenho Universal devem ser introduzidos aos projetos para que seja possível sua aplicação nos espaços construídos (CAMBIAGHI, 2007).

4. CIDADES MÉDIAS

Cidades médias podem ser entendidas como aquelas que desempenham papéis intermediários no âmbito das redes urbanas (SPOSITO, 2006), bem como as que possuem o papel de articular, em esfera regional, nacional e global, funcionando como centros de referência para os núcleos situados no entorno mais ou menos imediato (SOARES; UEDA, 2007). Isso apresenta e aponta como pertinente às pesquisas sobre cidades médias para enriquecer os debates em torno do desenvolvimento regional. Elas de fato merecem atenção especial de todo estudioso que se preocupa com a questão do desenvolvimento e das implicações que este gera na vida da população e na gestão dos agentes públicos. Situadas, de um lado, em algum lugar entre os grandes centros e metrópoles e, de outro, a zona rural e os municípios de pequeno porte, as cidades médias têm chamado a atenção dos pesquisadores, dado o potencial que representam.

O crescimento dessas cidades é um fato bem documentado como evidenciam Oliveira e Soares (2014). De acordo com estes autores, ao longo do século XX, o Brasil se tornou paulatinamente um país voltado para as cidades médias. Nas décadas de 50 e 60 o Brasil acompanhou a concentração e superpovoamento urbano, resultante da crescente migração para as cidades (LIMA, 1998). Entretanto, o *boom* aconteceu a partir da década de 1970, quando a população migrou do campo para a cidade, especificamente, para as cidades de médio porte à medida que os grandes centros urbanos decaíram em qualidade de vida devido ao aumento populacional. Aproximadamente 28,2% da população residia em municípios de até 20 mil habitantes, no entanto, em 1980 essa proporção foi modificada, demonstrando uma tendência de concentração da população em centros de porte médio (STEINBERGER E BRUNA, 2012).

Houve uma contribuição significativa para isso, o fato de que São Paulo e Rio de Janeiro conquistaram o porte de metrópoles nacionais e mundiais, enquanto diversas capitais estaduais acabaram se tornando metrópoles regionais, as quais eram comandadas por cidades médias. Estas concentravam uma população entre 50 e 500 mil habitantes transformando-se em centros microrregionais devido à sua ligação ao sistema viário de integração regional e nacional. Diante disso, as cidades médias começaram a desempenhar novos papéis na rede urbana e junto a isso crescendo em um ritmo mais acelerado que as metrópoles (STEINBERGER E BRUNA, 2012).

Ainda na década de 1970, surgem no Brasil as primeiras tentativas, questionamentos e aproximações teóricas a respeito das cidades médias, tendo como ótica principal o “porte médio” da cidade, levando em consideração o elemento populacional como critério para definir uma cidade como mediana. O conceito de cidade média, em um primeiro momento, refere seu tamanho e, assim, seria considerada aquela cidade com uma dimensão intermediária (MAIA, 2010). O modo de urbanização das cidades brasileiras aconteceu de forma divergente do ocorrido em países de primeiro mundo. Os países desenvolvidos que passaram pela Revolução Industrial tiveram seu processo de urbanização acontecendo por um período entre cem e duzentos anos, diferente do Brasil que teve uma duração de cinquenta anos acontecendo, simultaneamente, com seu processo de industrialização e não como consequência dele (RAIA JÚNIOR, 1995)

Segundo Maia (2010), quando se tem a intenção de verificar o tamanho, o perímetro urbano de um município ou até mesmo a totalidade de habitantes que vivem em determinado local, é necessário fazer uma medição, uma avaliação do tamanho desse local e/ou contingente populacional. Para que isso seja possível, é importante verificar os dados das instituições de estatísticas que costumam priorizar os sistemas hierárquicos das cidades, utilizando terminologias semelhantes às de cidades pequenas, médias e grandes, além de utilizar como base os dados relacionados ao tamanho populacional. Dessa forma,

[...] para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE -, a cidade média é aquela que possui população entre 100.000 e 500.000 habitantes. Conforme a Organização das Nações Unidas – ONU -, as cidades médias são aquelas com aglomerações entre 100.000 e 1.000.000 de habitantes [...] Andrade e Serra (2001) também trabalham com essa mesma definição de cidade média apresentada pelo IBGE. Enquanto Amorim Filho e Bueno e Abreu (1982) estabeleceram um tamanho mínimo de 10 mil na sede do município [...] (FRANÇA, 2007, p. 51-52).

Cabe salientar que, a real importância das cidades médias ocorre devido ao fato de que elas possuem uma dinâmica econômica e demográfica próprias que as permitem atender as expectativas e demandas de empreendedores e cidadãos. Estas se manifestam na qualidade dos

equipamentos urbanos que possuem, além da prestação de serviços públicos, que acabam evitando as deseconomias das cidades de grande porte e metrópoles. Diante disso, as cidades médias apresentam-se como regiões privilegiadas pelas ofertas de serviços qualificados e o bem-estar que oferecem (MOTTA E MATA, 2009).

Os autores afirmam ainda a importância de estudar as cidades médias, pois estas foram capazes de absorver o crescimento populacional, além de demonstrar um ótimo crescimento do PIB *per capita*, demonstrando assim a importância das cidades médias para o desenvolvimento econômico e social de uma determinada região. Todavia, uma política com foco em centros urbanos médios poderá fortalecer a rede urbana, essa política de desenvolvimento é capaz de aproveitar esta fase de aumento do crescimento econômico das cidades médias, tendo como objetivo gerar externalidades positivas para todo o sistema urbano do país.

5. INCLUSÃO E CONTROLE SOCIAL

Devido a Declaração Universal dos Direitos Humanos na década de 1948, a liberdade e igualdade entre os indivíduos começou a ganhar espaço para discussões e reflexões na atualidade. Em consequência disso, as discussões a respeito da inclusão social ganharam espaço e tornaram-se cada vez mais relevantes, uma vez que faz os indivíduos abandonarem comportamentos excludentes e discriminatórios. Por este motivo a inclusão social é importante e vem ganhando força, pois ela combate a segregação social viabilizando a democratização em diferentes espaços e serviços para aquelas pessoas que não possuem acesso a eles (BESSA, 2019).

A autora aponta ainda que, no Brasil a inclusão social acontece especialmente por meio de políticas públicas, e exemplifica a política de ações afirmativas, que são ações temporárias definidas pelo Estado e tendo como finalidade a eliminação de desigualdades acumuladas ao longo da história, garantindo assim a igualdade social, viabilizando criações de leis com o intuito de proteger os direitos e garantir o bem-estar de grupos minoritários e excluídos socialmente de forma mais eficiente a fim de promover a inclusão social. Entretanto, mesmo com a existências destas ações, esse problema ainda é uma realidade que demanda atenção e que atinge diversas camadas sociais. Em suma, a inclusão social é indispensável para a manutenção da democracia e por este motivo é importante que toda a sociedade aja em conjunto a fim de contribuir com a valorização do ser humano.

Para Lopes, Amaral e Caldas (2008) a inclusão social é definida como aquela capaz de oferecer as mesmas oportunidades a todos os membros de uma sociedade para que seja possível proporcionar uma qualidade de vida melhor a esse grupo social, dessa forma, é necessário que nos atentamos as suas necessidades para que seja possível traçar soluções viáveis para implementação das práticas inclusivas. No Brasil a inclusão social acontece por meio de políticas públicas, que são um conjunto de ações definidas pelo governo, sendo eles nacionais, estaduais ou municipais, com a intenção acabar com a desigualdade, garantindo a igualdade social, visando o bem-estar da sociedade e interesse público. Portanto, devemos considerar a singularidade de cada indivíduo de nossa sociedade, estudando o grupo social em que ele se encontra, conhecendo a especificidade e natureza de suas necessidades no meio em que está inserido, de modo que possamos promover a sua inclusão.

Dessa forma, podemos dizer que a sociedade é parte fundamental do desenvolvimento, sendo essencial a participação nos debates e discussões de políticas públicas, sejam elas em esfera territorial ou regional. Entretanto, não podemos separar as pessoas deste contexto, pois ele é uma parte indispensável para tal discussão, pois não faria sentido pensar em desenvolvimento sem pensar para que e quem desenvolvê-lo, até porque “[...] desenvolvimento de modo geral são todas as ações/anseios/desejos que envolvam a sociedade aliada ao seu bem-estar e à melhoria na qualidade de vida, o que inclui as questões de saúde, educação, moradia, infraestrutura, acessibilidade, lazer, e geração de emprego e renda, na dimensão territorial [...]” (ALLEBRANDT; RIBAS; POLLETO E MALAQUIAS, 2018, p. 51).

Percebe-se então a necessidade do olhar voltado a implementação de políticas públicas, onde ao se planejar determinado programa ou política por meio do governo, não sejam tomadas decisões de modo isolado baseado em suas perspectivas. Dessa forma, diferentes segmentos que envolvem a sociedade devem optar por priorizar ações tendo em vista solucionar problemas, atendendo necessidades e anseios da comunidade em questão em esferas sociais, econômicas e ambientais e para que isso ocorra precisamos nos atentar as questões do controle social (ALLEBRANDT; RIBAS; POLLETO E MALAQUIAS, 2018). Para Fonseca e Beuttenmuller (2007, p. 76), “[...] controle social diz respeito à possibilidade do Estado (que não é neutro, embora objetive igualdade jurídico-política e socioeconômica) ser controlado pelos mais diversos grupos sociais que conflitam na sociedade [...]”.

Todavia, cabe salientar que os instrumentos de controle social são imprescindíveis, pois eles permitem que atores sociais atuem de modo efetivo nos processos de tomadas de decisão, tendo um papel bastante significativo como fiscalizador das ações dos gestores públicos, o que

significa dizer que, o controle social nada mais é do que a sociedade controlando/ monitorando as ações do Estado, realizando diagnósticos, indicando prioridades com o intuito de avaliar os processos e resultados obtidos (BRAVO, 2012). Sendo assim, entende-se que o controle social é a forma de oportunizar a participação de sujeitos nas tomadas de decisão, com o amparo da participação popular, remetendo ao entendimento da importância da participação social em sua forma de atuação, garantindo assim o controle social nas políticas públicas, tornando-as mais eficientes e apropriadas às necessidades população atentando-se na melhoria da qualidade dos serviços oferecidos e no bem-estar de todos (ALLEBRANDT; RIBAS; POLLETO E MALAQUIAS, 2018).

6. DESENHO UNIVERSAL

A ideia do Desenho Universal surgiu após a Revolução Industrial, que massificava os processos produtivos e os produtos. Na ocasião, produzia-se para o chamado homem padrão que, muitas vezes, não tem semelhança com o homem real. Isso significa que os produtos e os ambientes eram pensados para atender a um modelo idealizado e não ao conjunto da sociedade, em toda sua diversidade. O conceito de Desenho Universal surgiu em decorrência de reivindicações de dois segmentos sociais. O primeiro composto por pessoas com deficiência que não sentiam suas necessidades contempladas nos espaços projetados e construídos. O segundo formado por arquitetos, engenheiros, urbanistas e designers que desejavam maior democratização do uso dos espaços e tinham uma visão mais abrangente da atividade projetual (SÃO PAULO, 2010).

Entretanto, este conceito é utilizado de forma inadequada por diversos profissionais da área, sendo projetados ambientes pobres e com problemas de acessibilidade nas construções. De acordo com Cambiaghi (2007, p. 52), no “[...] início da década de 1980, sabia-se que a capacidade funcional das pessoas aumentava quando as barreiras ambientais eram removidas[...]” e, baseado nisso, nasceu a ideia de reconhecer necessidades mais amplas e universais a fim de envolver também as necessidades ambientais para todos os usuários. Dessa forma, cabe salientar que o Desenho Universal possui um paralelo com o movimento da sustentabilidade, porque oferece uma solução de projeto que se sustenta no valor da responsabilidade social.

Este conceito arquitetônico propõe o espaço com uso democrático a partir de sete princípios que o Desenho Universal traz (uso equitativo, flexível, simples e intuitivo, informação de fácil

percepção, tolerância ao erro, esforço físico mínimo e dimensionamento de espaços para acesso e uso abrangente), para diferentes perfis de usuários: prega que todas as pessoas, de crianças a idosos, passando por quem possui limitações físicas (temporária ou permanente), tenham condições igualitárias na qualidade de uso de uma casa ou de um ambiente construído, seja este interno ou no âmbito da cidade. São diversas as barreiras que a população encontra para o pleno desenvolvimento de suas habilidades e indivíduos portadores de algum tipo de deficiência sofrem (às vezes desnecessariamente) e apresentam desvantagens que poderiam ser supridas com melhorias do ambiente construído, seja em um espaço aberto (praças, ruas, calçadas) ou edificado. Segundo dados do IBGE (2000) 14,5% da população brasileira enfrenta algum tipo de barreira, dificultando o acesso a residências, ruas, meios de transporte, mobiliário urbano, escolas, empresas etc. Transpor estes obstáculos é uma das metas do Desenho Universal, que trabalha com o conceito de projetos arquitetônicos livres de barreiras.

Todavia, para que seja possível alcançar o objetivo de promover a qualidade de vida a todos os indivíduos no que diz respeito ao espaço urbano, é imprescindível a mudança de atitudes de agentes sociais envolvidos, alcançando então o objetivo do Desenho Universal, reduzindo “[...] a distância funcional entre os elementos do espaço e as capacidades variadas das pessoas [...]” (CAMBIAGHI, 2007, p.58).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa voltada às questões da problemática da mobilidade urbana tem sido cada vez mais solicitada em territórios municipais, fazendo parte dos aspectos do desenvolvimento das cidades. Esta preocupação recai não somente sobre a forma de inserção urbana, acessibilidade, mas primordialmente sobre a vivência daqueles que irão ocupar estes espaços urbanos projetados promovendo acesso a todos. Os princípios da mobilidade são fatores imprescindíveis para a satisfação do usuário, o respeito pelo indivíduo que usufrui o espaço onde realiza suas atividades cotidianas a fim de promover a acessibilidade e facilidade de deslocamentos.

A implantação da Lei de Mobilidade Urbana Nacional foi um grande avanço nas conquistas em busca de uma mobilidade urbana bem estruturada e acessível, mas é preciso que a Lei seja cumprida, que se tenha engajamento político da cidadania e comprometimento dos gestores municipais. A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem Plano de Mobilidade Urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada.

Entretanto, para que haja cumprimento destes planos, necessita-se de um controle social, a fim de verificar e fiscalizar as ações dos gestores públicos. Assim, o objetivo do trabalho, buscou compreender a mobilidade urbana a luz do Desenho Universal (DU), aplicando seus conceitos, seja, na esfera pública ou privada, para assim investigar a qualidade de locomoção dos usuários de cidades médias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALLEBRANDT, S.L; RIBAS, T. A. M; POLLETO, L. F.; MALAQUIAS, J. F. Controle Social do Desenvolvimento Regional na Região do COREDE Missões (Rio Grande do Sul), na perspectiva dos agentes públicos e atores sociais. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 14, n. 2 (Ed. especial), p. 51, jan. 2018. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/3584/658>. Acesso em: 10 out. 2020.
- AMORIM FILHO, O. B.; BUENO, M. E. T.; ABREU, J. F. Cidades de porte médio e o programa de ações sócio-educativo-culturais para as populações carentes do meio urbano em Minas Gerais. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro, v. 12, 1982
- BESSA, L. O que é Inclusão Social? **Politize**, [S. l.], p. s/n, 19 set. 2019. Disponível em: <https://www.politize.com.br/inclusao-social/>. Acesso em: 15 out. 2020.
- BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil**, promulgada em 05 de outubro de 1988.
- BRASIL. **Decreto** nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/sedh/ct/corde/dp/dh/sicorde/dec5296.asp> Acesso: 18/10/2020.
- BRASIL. **Instrução normativa nº 10, de 17 de maio de 2013**. Estabelece calendário para contratação de operações de crédito do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS. [S. l.], 26 out. 2020. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/PACMobilidade/Instruo_Normativa_N_10_de_17_de_maio_de_2013_PAC_MEDIAS_CIDADES.pdf. Acesso em: 22 ago. 2020.
- BRAVO, M. I. S.; CORREIA, M. V. C. Desafios do controle social na atualidade. **Revista Serviço Social e Sociedade**, n. 109, p. 126-150. Mar. 2012.
- CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: Editora Senac, 2007. 272p.
- CARVALHO, C. H. R. de. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. **Textos para Discussão**. Brasília; Rio de Janeiro: IPEA, 2016. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf. Acesso em: 22 ago. 2020.

COSTA, G.R.V; MAIOR, I.M.M de L.; LIMA, N.M. Acessibilidade no Brasil: Uma visão histórica. ATIID2005: Seminário 3 e Oficinas 2. Acessibilidade, TI e Inclusão Digital. Faculdade de Saúde Pública da USP, 5 a 6 set. 2005. *Anais...* São Paulo: FSP/USP, 2005. Disponível em: http://www.prodiam.sp.gov.br/multimidia/midia/cd_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf. Acesso em: 28 ago. 2020.

DA SILVA. A.N.R.; COSTA, M. S.; MACEDO, M. H. Multiple views of sustainable urban mobility: The case of Brazil. **Transport Policy**, v. 15, n. 6, p. 350-360, nov. 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X08000486?via%3Dihub>. Acesso em: 3 set. 2020.

FRANÇA, I. S. de. **A cidade média e suas centralidades**: O exemplo de Montes Claros no norte de Minas Gerais. 2007. 240f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

FONSECA, F.C.P; BEUTTENMULLER, G. FGV. *In*: FONSECA, F.C.P; BEUTTENMULLER, G. **Observatórios Locais de Políticas Públicas no Brasil**: Seu papel na produção, disseminação e transparência nas informações. 2007. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Administração Pública e Governo) - Fundação Getúlio Vargas, [S. l.], 2007. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/themes/Mirage2/pages/pdfjs/web/viewer.html?file=http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/2434/158205.pdf?sequence=2&isAllowed=y>. Acesso em: 18 out. 2020.

FREITAS, M. de P. **Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias**: estudo de referência de Araguari-MG. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2010.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GODOY, Arilda Schmidt. Pesquisa Qualitativa - tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo: RAE, v. 35, p. 20-29, maio/jun. 1995.

IBGE.Censo Demográfico – Brasil: 2000. Rio de Janeiro, 2001. IBGE. **Censo demográfico 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**.

<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=cd&o=7&i=P&c=2112> . Acesso em 22 de jul 2020.

ÍNDICE de Mobilidade Urbana Sustentável: o que é?. [S. l.], 8 nov. 2010. ASCOM/UFG. Disponível em: <https://jornal.ufg.br/n/30616-indice-de-mobilidade-urbana-sustentavel-o-que-e#:~:text=O%20IMUS%2C%20segundo%20os%20pesquisadores,%C3%A0%20promo%C3%A7%C3%A3o%20da%20mobilidade%20sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 15 jul. 2020.

IPEA. A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Comunicados do IPEA**, n. 128. Brasília, 2011. LIMA, R.S. . 1998. **Dissertação de Mestrado** (Mestrado em Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, [S. l.], 1998.

LOPES, B.; AMARAL, J.N.; CALDAS, R.W. Políticas Públicas: Conceitos e Práticas.

Manual de Políticas Públicas, Minas Gerais, v. 7, p. 1-48, 2008. Disponível em: <http://www.mp.ce.gov.br/nespeciais/promulher/manuais/MANUAL%20DE%20POLITICAS%20P%C3%A9BLICAS.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2020.

MAIA, D. S. Cidades Médias e Pequenas do Nordeste: Conferência de Abertura. In: LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (Orgs.) **Cidades Médias e Pequenas: Teorias, Conceitos e Estudos de Caso**. Salvador: SEI, 2010.

MOTTA, D.; MATA, D. **A importância da cidade média. Brasília: Desafios do Desenvolvimento**. IPEA. 2009. Ano 6. Edição 47. Disponível em http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1002catid=28&Itemid=23, acesso em 20 de jul de 2020.

OLIVEIRA, H.C.M.; SOARES, B.R. Cidade Média: Apontamentos metodológicos e tipologia. **Caminhos de Geografia**, [S. l.], p. 1-15, 26 set. 2014. Disponível em: <file:///C:/Users/sissa/Downloads/23678-Texto%20do%20artigo-114677-1-10-20150113.pdf>. Acesso em: 18 out. 2020.

PERO, V.; STEFANELLI, V. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. (2015) **Revista de Economia Contemporânea**. [online]. v.19, n.3

RAIA JUNIOR, A.Z. **Avaliação de modelo meta para cálculo de custo de transporte e seu uso na tributação de terrenos urbanos ociosos**. 1995. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade de São Paulo, [S. l.], 1995. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-09042018-112742/publico/Dissert_RaiaJunior_ArchimedesA.pdf. Acesso em: 11 out. 2020.

SÃO PAULO (PREFEITURA). **Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano**. Desenho Universal Habitação de Interesse Social. São Paulo, 2010.

SOARES, P.R.R.; UEDA, V. Cidades médias e modernização do território no Rio Grande do Sul. In: SPOSITO, M.E.B. (Org.) **Cidades Médias: Cidades em Transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 379-411.

SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 175-197.

STEINBERGER, M; BRUNA, G.C. Cidades Médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Orgs). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 35-77. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/5/cap_2_cidademedias.pdf. Acesso em: 18 out. 2020.

Thompson, J. **Ideologia e cultura moderna**. Teoria social e crítica na era dos meios de comunicação de massa (4ª ed.). Petrópolis: Vozes, 1995.

VERGARA, S. C. **Métodos de pesquisa em administração**. 3. Ed. São Paulo: Atlas, 2009.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2009.

VEGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2010.