

**UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – UCAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO
REGIONAL E GESTÃO DA CIDADE
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E
GESTÃO DA CIDADE**

WELDER BITÃO SUETT

**AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NA PRINCIPAL VIA DA REGIÃO
CENTRAL DE ITAPERUNA, PELA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO IDOSA**

**CAMPOS DOS GOYTACAZES
2020**

UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – UCAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO REGIONAL
E GESTÃO DA CIDADE
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO
DA CIDADE

WELDER BITÃO SUETT

**AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NA PRINCIPAL VIA DA REGIÃO
CENTRAL DE ITAPERUNA, PELA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO IDOSA**

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-graduação em
Planejamento Regional e Gestão
da Cidade da Universidade
Candido Mendes - Campos-RJ,
como parte dos requisitos
necessários à obtenção do GRAU
DE MESTRE EM
PLANEJAMENTO REGIONAL E
GESTÃO DA CIDADE.

Orientadora: Prof^a. Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda, DSc.

CAMPOS DOS GOYTACAZES
2020

Catálogo na fonte

Preparada pela Biblioteca da **UCAM – CAMPOS** 014/2021

Suett, Welder Bitão.

Avaliação da acessibilidade na principal via da região central de Itaperuna, pela percepção da população idosa. / Welder Bitão Suett – 2020.
120 f.

Orientador(a): Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda.

Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade – Universidade Candido Mendes – Campos. Campos dos Goytacazes, RJ, 2020.

Referências: f. 96-102.

1. Espaço público. 2. Mobilidade. 3. Acessibilidade. 4. Itaperuna, RJ. I. Arruda, Ana Paula Serpa Nogueira de, orient. II. Universidade Candido Mendes – Campos. III. Título.

CDU – 711.4(815.3)

Bibliotecária Responsável: Flávia Mastrogirolamo CRB 7ª-6723

WELDER BITÃO SUETT

**AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NA PRINCIPAL VIA DA REGIÃO
CENTRAL DE ITAPERUNA - RJ, PELA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO
IDOSA.**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-graduação em Planejamento Regional e Gestão da Cidade, da Universidade Candido Mendes – Campos/RJ, para a obtenção do grau de MESTRE EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DA CIDADE.

Aprovada em 09 de outubro de 2020 pela Banca Examinadora integrada pelos professores:

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda, D.Sc - Orientadora
Universidade Candido Mendes

Prof. Valdir Júnio dos Santos, D.Sc
Universidade Candido Mendes

Prof^a. Denise Cunha Tavares Terra – D.Sc
Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro

CAMPOS DOS GOYTACAZES,
RJ 2020

Dedico esta dissertação a todas as pessoas idosas que se dispuseram a colaborar, disponibilizando um pouco de seu tempo à entrevista e a responder ao questionário. Toda riqueza de informações pertence a elas. São vivências e convivências do seu cotidiano relativas à sua mobilidade e às condições de acesso que lhes são oferecidas na principal via de circulação da cidade de Itaperuna.

Agradeço

A Deus que me agraciou com mais essa caminhada vitoriosa;

Aos meus pais Júlia e Américo e ao meu irmão Waidson, pelo incentivo;

Aos queridos Keiny Lima, pelo companheirismo e incentivo, ao MSc. Gustavo Costa, pela motivação e ao Adriano Miranda, pelo apoio;

Aos amigos sempre dispostos a ajudar, em especial, ao DSc. João Felipe Borges e ao MSc. Manoel de Souza Júnior;

À DSc. Ana Paula Serpa, professora orientadora deste trabalho, pela paciência e por toda dedicação ao ensinar;

Aos demais professores do Programa de Mestrado em Planejamento Regional e da Gestão de Cidade da UCAM- Campos dos Goytacazes/RJ, em especial, ao DSc. Valdir Júnio, por compartilharem seus saberes.

RESUMO

AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NA PRINCIPAL VIA DA REGIÃO CENTRAL DE ITAPERUNA, PELA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO IDOSA

O presente estudo faz parte de uma pesquisa qualitativa observacional transversal com o objetivo de analisar a acessibilidade para idosos com baixa mobilidade na principal avenida da cidade de Itaperuna/RJ, a partir de uma base teórica fundamentada em preceitos legais e em conceitos de diversas fontes bibliográficas sobre acessibilidade e mobilidade. Nesse contexto, é importante atentar as considerações sobre a acessibilidade e mobilidade no espaço público urbano sob o ponto de vista da cidadania, com ênfase no pedestre idoso com restrição de mobilidade. A base empírica consistiu em dados coletados por meio de entrevista e questionário sobre as condições de acesso e de circulação de idosos na avenida destacada. Após contextualizar o campo de estudo através de seus aspectos geográficos e históricos, os resultados da investigação realizada neste campo foram apresentados a partir das características sociodemográficas dos entrevistados, bem de sua autopercepção sobre suas dificuldades de deslocamento na avenida e, também, de suas percepções sobre a acessibilidade aos idosos com baixa mobilidade nesse espaço. Esses resultados apontam para a urgência de planejamento da reconstrução da avenida Cardoso Moreira, com vistas a melhores condições de acessibilidade para seus usuários idosos.

PALAVRAS-CHAVE: Espaço público urbano. Acessibilidade. Mobilidade. Idosos.

ABSTRACT

ACCESSIBILITY ASSESSMENT ON THE MAIN ROAD IN THE CENTRAL REGION OF ITAPERUNA, BY THE PERCEPTION OF THE ELDERLY POPULATION

This study is part of a cross-sectional observational qualitative research with the objective of analyzing accessibility for elderly with low mobility on the main avenue of the city of Itaperuna/RJ, based on a theoretical basis based on legal precepts and concepts from various bibliographic sources the accessibility and mobility. In this context, it is important to look at the considerations about accessibility and mobility in the urban public space from the point of view of citizenship, with emphasis on elderly pedestrians with mobility restriction. The empirical basis consisted of data collected through an interview and questionnaire on the conditions of access and circulation of elderly people on the highlighted avenue. After the introduction of the theme for its legal aspects, the methodology was described in general and in its specificities, including instruments and procedures for data collection and analysis. Then, the theme was addressed in the context of a specific literature, with considerations on accessibility and mobility in the urban public space from the point of view of citizenship, with emphasis on the elderly pedestrian with mobility restriction. Furthermore, in the literature review, the aging process was discussed based on its conceptual evolution. After contextualizing the field of study through its geographical and historical aspects, the results of the research carried out in this field were presented from the sociodemographic characteristics of the interviewees, as well as their self-perception about their difficulties of displacement on the avenue and also from their perceptions about accessibility to elderly with low mobility in this space. These results point to the urgency of planning the reconstruction of Cardoso Moreira Avenue, with a view to better accessibility conditions for its elderly users.

KEYWORDS: Urban public space. Accessibility. Mobility. Elderly.

LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico 1 - Composição relativa da população residente no Brasil, por sexo, segundo as idades, de 1960 a 2010. 45
- Gráfico 2 - - Distribuição da população de Itaperuna, por sexo, segundo os grupos de idade, conforme os censos 2000 e 2010. 45
- Gráfico 3- Percentual de pessoas com pelo menos uma das deficiências investigadas na população brasileira residente, segundo os grupos de idade. 48
- Gráfico 4 - Percentual de pessoas com pelo menos uma deficiência investigada na população residente na cidade de Itaperuna, segundo os grupos de idades. 49
- Gráfico 5 - População de Itaperuna por distritos segundo Censo 2010. 52

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Proporção da população residente no Brasil de 0 a 14 anos, de 15 a 64 anos e de 65 anos ou mais na população total, por situação do domicílio, de 1960 a 2010	44
Tabela 2 - Distribuição percentual da população residente no Brasil, por tipo de deficiência, segundo o sexo e os grupos de idade de acordo com o censo de 2010.	48
Tabela 3- Distribuição das populações urbana e rural de Itaperuna e Noroeste Fluminense nos anos 1940 a 2010.	52

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa da Mesorregião do Nordeste Fluminense com destaque ao município de Itaperuna e seus respectivos distritos.	51
Figura 2 - Avenida Cardoso Moreira com vista da estrada de ferro.	55
Figura 3 - Estação Ferroviária de Itaperuna (Estação da Leopoldina).	55
Figura 4 - Avenida Cardoso Moreira atualmente	58
Figura 5 - Bairros da cidade de Itaperuna.	65
Figura 6 - Avenida Cardoso Moreira em Itaperuna.	70
Figura 7 - Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.	72
Figura 8 - Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.	72
Figura 9 - Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.	73
Figura 10 - Trecho de calçada que dá acesso à CEF.	74
Figura 11 - Trecho da avenida Cardoso Moreira em frente da CEF.	74
Figura 12 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.	75
Figura 13 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.	76
Figura 14 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.	76
Figura 15 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.	77
Figura 16 - Obstáculo num trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.	79
Figura 17 - Obstáculos num trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira	79
Figura 18 - Obstáculo em uma das calçadas da avenida Cardoso Moreira.	80
Figura 19 - Obstáculos em uma das calçadas da avenida Cardoso Moreira.	81
Figura 20 - Obstáculos em uma das calçadas da avenida Cardoso Moreira.	81
Figura 21 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.	82
Figura 22 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.	83
Figura 23 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.	84
Figura 24 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.	85
Figura 25 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.	86

Figura 26 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.	86
Figura 27 - Praça Nilo Peçanha.	87
Figura 28 - Bancos ao longo do passeio central da avenida Cardoso Moreira	90

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas.
CEF	Caixa Econômica Federal.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
NBR	Normas Brasileiras de Referências.
OMS	Organização Mundial de Saúde.
PMI	Prefeitura Municipal de Itaperuna.
PMU	Plano de Mobilidade Urbana.
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana.
TCE/RJ	Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro.
WRI	<i>World Resources Institute.</i>

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 O CONTEXTO HISTÓRICO LEGAL FRENTE AO OBJETO DE ESTUDO	14
1.2 METODOLOGIA	18
1.2.1 Instrumentos e procedimentos e de coleta de dados.....	21
1.2.2 Procedimentos de análise de dados	22
1.3. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO.....	24
2 CONSIDERAÇÕES SOBRE ACESSIBILIDADE A ESPAÇOS PÚBLICOS DO IDOSO COM BAIXA MOBILIDADE.....	26
2.1 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA	26
2.1.1 Aspectos conceituais	26
2.1.2 O acesso às cidades.....	29
2.1.3 Espaço público, cidadania e acessibilidade.....	30
2.1.4 Acessibilidade urbana para pedestres idosos.....	34
2.1.5 As calçadas como principais vias de circulação	38
2.1.6 O Plano de Mobilidade Urbana e o deslocamento a pé seguro do idoso com baixa mobilidade.....	41
2.2 A POPULAÇÃO IDOSA NO ÂMBITO NACIONAL E LOCAL	44
3 O ESPAÇO URBANO DE ITAPERUNA.....	50
3.1 O MUNICÍPIO DE ITAPERUNA.....	50
3.2 BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO	53
3.3 A ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE ITAPERUNA	56
3.4 A EXPANSÃO URBANA E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM ITAPERUNA	58
3.5 O IDOSO COM BAIXA MOBILIDADE DECORRENTE DO ENVELHECIMENTO NATURAL OU DE ALGUMA DEFICIÊNCIA.....	61
4 ACESSIBILIDADE E POPULAÇÃO IDOSA: UM ESTUDO SOBRE A AVENIDA CARDOSO MOREIRA.....	64
4.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DOS SUJEITOS ENVOLVIDOS NO ESTUDO	64
4.2 AUTOPERCEPÇÃO DOS IDOSOS SOBRE SUAS DIFICULDADES FRENTE À NECESSIDADE DE SEU DESLOCAMENTO A PÉ PELA AVENIDA CARDOSO MOREIRA ...	67
4.3 ACESSIBILIDADE NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA NA PERCEPÇÃO DOS IDOSOS	70
5 CONCLUSÃO.....	93

6 REFERÊNCIAS.....	96
7 ANEXO: REGISTROS FOTOGRÁFICOS	103
APÊNDICES	109
APÊNDICE A: ROTEIRO DA ENTREVISTA	109
APÊNDICE B: QUESTIONÁRIO.....	111
APÊNDICE C: UNIDADES DE ANÁLISE DE UM CONJUNTO DE DADOS BRUTOS DOS QUESTIONÁRIOS EM FUNÇÃO DA CATEGORIA “AUTOPERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS”	115
APÊNDICE D: UNIDADES DE ANÁLISE DE UM CONJUNTO DE DADOS BRUTOS DAS ENTREVISTAS E DOS QUESTIONÁRIOS EM FUNÇÃO DA CATEGORIA “PERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS”	116
APÊNDICE E: UNIDADES DE ANÁLISE DE UM CONJUNTO DE DADOS BRUTOS DOS QUESTIONÁRIOS PARA A “CONSTRUÇÃO DO PERFIL DOS PESQUISADOS”	120

1 INTRODUÇÃO

1.1 O CONTEXTO HISTÓRICO LEGAL FRENTE AO OBJETO DE ESTUDO

O estudo da acessibilidade sob o ponto de vista da população idosa articula-se às políticas públicas, envolvendo questões de ordem legal e de utilização do espaço urbano, em função da materialização de espaços físicos mais adequados o que, em última instância, há que ampliar as perspectivas da cidadania. Nesse sentido, o objetivo geral deste estudo trata da análise das condições da acessibilidade espacial urbana no centro da cidade de Itaperuna/RJ, através da percepção de usuários idosos em situação de baixa mobilidade.

O acesso aos lugares públicos, ou seja, a locais que fazem parte da cidade, é um direito de qualquer cidadão. Esse acesso, além de permitir a interação das pessoas com a própria cidade, possibilita a relação entre elas. “A acessibilidade é vista como um meio de possibilitar a participação das pessoas nas atividades cotidianas que ocorrem no espaço construído, com segurança, autonomia e conforto” (MORAES, 2007, p. 29). A necessidade de participar da vida social e o direito de ir e vir são razões mais do que suficientes para a prioridade de construções de ambientes acessíveis.

Em grande parte das cidades brasileiras, a mobilidade nos espaços públicos é uma dificuldade enfrentada pelos idosos. Essa dificuldade pode ser observada em calçadas com formas e pavimentações irregulares, buracos faixas de segurança mal posicionadas, falta de rebaixamento de meio-fio, inexistência de rampas adequadas, barreiras físicas em áreas de lazer, difícil acesso a lojas de comércio em geral e a bancos, dentre outras. Todas essas condições limitam e mesmo impedem a total utilização do ambiente pelos idosos, privando-os de benefícios tanto do ambiente físico como do social. Tudo isso vai de encontro a preceitos instituídos pela Constituição Federal em seus artigos 5º, inc. XV e artigo 227, 2º§) referentes à mobilidade e acessibilidade: “[...] A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de

fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência [...] (BRASIL, 1988)

Embora a Constituição de 1988 tenha obrigado ao poder público a propiciar um contexto adequado de mobilidade e acesso a quaisquer lugares públicos e seus bens e serviços às pessoas portadoras de deficiência, acabam por colocar em risco sua saúde e, também, sua vida. Nesse contexto, também as pessoas idosas devem ser consideradas, devido às suas dificuldades de locomoção.

Posteriormente, em prosseguimento ao aparato legal constitucional, a Lei 10.048/2000, em seu 4º artigo, determina que logradouros e edificações públicas seguirão normas de construção destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 2000a). Ao lado desse preceito, a Lei 10.098/2000, em seu 1º artigo estabelece “[...] normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos [...]” (BRASIL, 2000b). Essas leis, em conjunto com o Decreto nº 5.296/04, responsável pela regulamentação das Leis de n. 10.048/00 e de n. 10.098/00 (BRASIL, 2004), tiveram poder de disciplinar a matéria em questão.

Também, de forma mais específica, o Estatuto do Idoso, a Lei 10.741/2003, em seu 10º artigo, § 1º, inc. I, reforça a “[...] obrigação do poder público e da sociedade, de assegurar à pessoa idosa [...] o direito à liberdade que compreende, entre outros [...] a faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários” (BRASIL, 2003). Esse estatuto é mais um instrumento legal para que a diminuição de barreiras arquitetônicas urbanas seja uma das preocupações das áreas de habitação e urbanismo (RAMOS, 2003).

Atualmente a capacidade funcional do idoso tem sido considerada como um novo paradigma de saúde. Nesse sentido, “o que está em jogo na velhice é a autonomia, ou seja, a capacidade de determinar e executar seus próprios desígnios” (RAMOS, 2003, p. 794). Essa autonomia sugere, dentre outras questões, a garantia de acesso e mobilidade do idoso a espaços urbanos, para

possa usufruir destes de forma segura e saudável. Para tanto, faz-se necessário um correto planejamento dos espaços públicos urbanos. (PRADO, 2003).

No que se refere à política de desenvolvimento urbano, o texto constitucional, em seu artigo 182, estabelece que sua execução seja de responsabilidade do Poder Público Municipal e que a mesma deve ser executada “[...] conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tendo por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes [...]” (BRASIL, 1988).

Ainda, no contexto infraconstitucional, a Lei 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, além de regulamentar o artigo 182 da Constituição, serve como guia para o desenvolvimento urbano das cidades. No 3º parágrafo de seu artigo 41, ao determinar a obrigatoriedade do plano diretor para cidades, estabelece que na elaboração do plano de rotas acessíveis devem ser especificados os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros (BRASIL, 2001). Nesse sentido,

o Plano Diretor Municipal é uma lei que estabelece as diretrizes e regras para o desenvolvimento territorial local; portanto, é um instrumento fundamental ao exercício da cidadania, pois trata de temas que são de interesse da população, como a questão da acessibilidade no território municipal. Essa é uma condição necessária à conquista do direito de liberdade de ir e vir, o que gera autonomia aos munícipes, permitindo a equiparação de oportunidades, principalmente às pessoas que apresentam deficiência ou mobilidade reduzida (BERNARDY; MORAES, 2010, p. 49).

A Lei nº 12.587/12, dispõe sobre o papel da União, Estados e Municípios na implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), além de esclarecer os direitos dos usuários dos sistemas de mobilidade, apresenta, ainda, as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo e as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana, com vistas a orientar a atuação dos diversos níveis de governo (federal, estadual

e municipal) em função de uma mobilidade urbana mais sustentável (BRASIL, 2012).

Em seus artigos 5º e 7º, a Lei nº 12.587/12 enumera os princípios e objetivos da PNMU. Nesse sentido, no seu artigo 5º dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana fundamentada nos seguintes princípios:

- I- Acessibilidade universal;
- II-Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III-Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV-Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V-Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI-Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII-Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII-Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX-Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Já o artigo 7º diz respeito aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I-Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II-Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III-Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV-Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- V-Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Com a promulgação da Lei 12.857/2012, ficou estabelecida a obrigatoriedade para todos os municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes elaborar um Plano de Mobilidade Urbana (PMU). Com a reforma ministerial em 2019, quando o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) incorporou o Ministério das Cidades, o PMU foi destacado como principal instrumento responsável por orientar e coordenar os esforços, ações e investimentos dos municípios para alcançar melhorias no sistema de mobilidade como um todo, incluindo transporte de passageiros e cargas, vias de circulação, calçadas, ciclovias e uso do solo (FERREIRA, 2015).

Além da legislação mencionada, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) dispõe, dentre outras, de duas normas referentes às relações entre acessibilidade e mobilidade urbana, de forma geral, abrangendo tanto pessoas com necessidades especiais como pessoas idosas: a NBR 9050/04 que diz respeito à acessibilidade em termos de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos e a NBR 14.021/14, referente à acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano (ABNT, 2014).

Ressalta-se que, atualmente, em nível do Poder Público Estadual e Municipal, as ações em políticas públicas orientadas para a inclusão, no tocante à acessibilidade e mobilidade devem ser objeto de planos diretores, sem perder de vista a legislação e as normas supracitadas.

Diante do exposto e, ainda, considerando o campo de estudo (Avenida Cardoso Moreira, via de maior movimento do centro de Itaperuna/RJ), os sujeitos envolvidos (idosos com mobilidade reduzida) e o objeto de estudo (condições acessibilidade da principal via urbana da cidade de Itaperuna), o presente estudo faz uma análise das condições de acessibilidade e mobilidade no centro urbano de Itaperuna, no trecho da principal avenida do município. Análise essa realizada a partir percepção de usuários idosos com mobilidade reduzida.

1.2 METODOLOGIA

Pessoas idosas são cidadãos capazes de exercerem direitos e deveres. O fato de trazer para o âmbito da pesquisa acadêmica essa população com o propósito de discuti-la em termos de seu acesso a espaços públicos urbanos, com recorte na cidade de Itaperuna, por si só justifica este estudo em termos de atualidade do tema e enriquecimento de informações.

Considerando que a utilização dos espaços urbanos públicos associa-se ao direito de vir e ir direito da pessoa idosa, bem como é de grande importância para a sua qualidade de vida, no que diz respeito ao seu bem estar físico e social, em termos de sua interação com a natureza e com outras pessoas, a presente pesquisa é relevante pela sua dimensão político-social, uma vez que o objeto de

estudo – condições de acessibilidade na avenida Cardoso Moreira – implica questões de políticas públicas capazes garantirem à população idosa o exercício de seus direitos de cidadão e o acesso a tudo o que lhe destina em termos de vida ativa e saudável.

Nesse contexto, a análise das condições de acessibilidade da principal via de circulação da região central de Itaperuna pode ser dimensionada em termos de inclusão social, podendo auxiliar na criação de políticas públicas de acessibilidade.

Relevante também é a sua contribuição científica no sentido de acréscimo à literatura sobre o tema, visto que traz informações sobre acessibilidade do idoso circunscrita em um espaço vivo (principal via de circulação de Itaperuna), identificando e discutindo problemas que impedem a sua livre e segura circulação.

Por fim, a preocupação com a acessibilidade da população idosa, pouco investigada *in loco*, há que servir de alerta para a importância de um planejamento ou replanejamento urbano voltado para o direito e para a necessidade da população idosa de circular pelos espaços públicos quer de lazer quer de acesso aos bens e serviços.

A partir dessas considerações, o presente estudo tem como objetivo principal analisar as condições da acessibilidade espaço público urbano no centro da cidade de Itaperuna/RJ, através percepção de usuários idosos em situação de baixa mobilidade, com desdobramento nos seguintes objetivos específicos: 1) discutir os aspectos legais da acessibilidade em áreas livres públicas em relação à população idosa de baixa mobilidade; 2) Definir acessibilidade, bem como os tipos barreiras que impedem a livre circulação nos espaços públicos; 3) Identificar os principais obstáculos à mobilidade ao longo da avenida Cardoso Moreira, principal via da área central da Itaperuna; 4) coletar informações, por meio de entrevistas e questionários, junto aos usuários dessa avenida, pedestres com baixa mobilidade; 5) comparar as informações coletadas com as reais condições de acesso e mobilidade do espaço investigado; 6) verificar em documentos, leis e planos diretores a respeito do tema no âmbito do município de Itaperuna; 7) conduzir ações pontuais de melhoria da

acessibilidade e mobilidade para a principal via de circulação de Itaperuna, capazes de beneficiar a população investigada.

Em função dos objetivos, optou-se por um estudo qualitativo, dada a possibilidade de se trabalhar, conforme diz Mynayo (2010), com um universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos, que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis, como é o caso desta dissertação.

Trata-se, também, de um estudo observacional transversal com dados coletados individualmente e em um só momento e analisados de uma só vez, envolvendo idosos com mobilidade reduzida residentes na cidade Itaperuna/RJ.

A seleção da amostra, constituída por 11 sujeitos, foi feita por conveniência a partir de critérios de inclusão como: idosos dos sexos masculino e feminino, residentes em Itaperuna, idade igual ou maior do que 60 anos, com mobilidade reduzida decorrente do envelhecimento natural e/ou deficiências, mas capaz de circular a pé, (mesmo que em uso de prótese, muleta ou bengala) pela principal via do centro da cidade de Itaperuna, não incluindo idosos com comprometimentos neurológicos sem ou com manifestações psiquiátricas que os impedem de caminhar a pé com devida autonomia e independência, ou seja, idosos dependentes de acompanhante.

Como recorte espacial, a avenida Cardoso Moreira – principal via de circulação de Itaperuna – foi escolhida como local a ser observado em função das suas condições de acessibilidade em relação às limitações de mobilidade dos sujeitos investigados. O espaço inclui a avenida por inteiro com suas calçadas, seu passeio central e suas travessias tanto da avenida para o passeio central e vice-versa como das ruas que cortam a avenida.

1.2.1 Instrumentos e procedimentos e de coleta de dados

A coleta de dados foi feita pelo próprio pesquisador, por meio de entrevista, questionário e registros fotográficos do campo nomeado para o estudo. Tanto o questionário como a entrevista adequam-se perfeitamente à observação qualitativa, na medida em que as informações advindas desses instrumentos dizem respeito a percepções, comentários e opiniões dos sujeitos sobre determinado fato ou situação.

Na pesquisa qualitativa, a entrevista tem se mostrado como um recurso de observação por excelência, posto que através dela os fenômenos podem ser mais bem compreendidos, e a investigação poderá ocupar-se das necessidades mais relevantes da realidade dos sujeitos em estudo. É também, essencialmente uma forma de interação social (MANZINI, 2003). No caso desta dissertação, as entrevistas possibilitaram uma maior aproximação, uma interação face a face entre o pesquisador e os pesquisados.

A entrevista (apêndice A) foi estruturada e realizada com cada idoso pelo próprio pesquisador. Nesse momento foram feitas perguntas abertas, previamente estruturadas, sobre as condições de acesso e de mobilidade ao espaço investigado.

Também, o questionário como instrumento de observação da realidade empírica, na pesquisa qualitativa, tem sido usado no sentido de complementar as informações obtidas através de entrevista, a respeito das características pessoais dos pesquisados, bem como de suas práticas cotidianas referentes ao uso do seu espaço vivencial. Nesse sentido, o questionário é visto para além da simples quantificação de dados (MANZINI, 2003). No presente estudo, os dados coletados no questionário parecem expressivos do ponto de vista qualitativo, na medida em que reúnem informações que elegem características pessoais dos pesquisados, bem como sua opinião sobre as condições de acessibilidade e mobilidade no espaço em estudo.

O questionário (apêndice B) foi organizado e aplicado aos participantes do estudo pelo próprio pesquisador. Sua estrutura contém questões, com

respostas fechadas, distribuídas em cinco categorias, as quais, respectivamente, compreendem dados: 1) sociodemográficos (nome, data de nascimento, sexo, local de residência, escolaridade, renda própria); 2) sobre a mobilidade e o uso da avenida Cardoso Moreira pelos idosos envolvidos no estudo (limitação física/dificuldade na mobilidade, frequência com que vai ao centro da cidade e locais mais frequentados); 3) sobre as dificuldades encontradas ao longo da avenida Cardoso Moreira (barreiras/circulação e dificuldades nas travessias); 4) sobre espaços específicos (estado das calçadas e do passeio central, rampas de acesso à rua); 5) sobre acidentes, como quedas, relacionados à problemas de acessibilidade. A utilização do questionário com perguntas fechadas justifica-se pela facilidade da resposta a ser dada pelo idoso, principalmente aqueles com dificuldade de escrita.

Os recursos fotográficos, para além da mera de ilustração do trabalho, servem-se à pesquisa qualitativa como uma fonte importante de informações dos atributos do *lôcus* investigado. Neste estudo, as imagens fotográficas, feitas pelo próprio pesquisador, retratam as condições da avenida Cardoso Moreira em termos de sua acessibilidade ao pedestre idoso com baixa mobilidade.

A triangulação entrevista, questionário e imagens fotográficas serviu para melhor evidenciar o objeto deste estudo: as condições de mobilidade e acessibilidade dos passeios públicos na Avenida Cardoso Moreira, via de maior movimento do centro de Itaperuna/RJ.

1.2.2 Procedimentos de análise de dados

De posse dos dados brutos, coletados através das entrevistas e dos questionários, procedeu-se a uma análise e interpretação dos mesmos, o que implicou sucessivas idas e vindas ao *corpus* e ao referencial teórico, num movimento de articulação teoria/ prática. Este momento

exige muita sensibilidade do pesquisador para que se aproveite o máximo possível dos dados coletados e da teoria estudada. É preciso, pois, que neste momento tenhamos um olhar preparado para analisar cada dado coletado em função de um corpo de

conhecimento, pois são os conceitos e argumentos procedentes da teoria que contribuem significativamente para o trabalho referente à análise dos dados, possibilitando ao pesquisador ir para além da simples descrição das informações e, com isto, aventar questões que viabilizem novas contribuições, interpretações e explicações a respeito do objeto em estudo. (GOLDENBERG, 2007, p. 92)

Assim, a partir da leitura e de um exame cuidadoso das informações contidas nas entrevistas e nos questionários, procurou-se levantar as questões mais significativas ou evidências rumo à compreensão do objeto investigado. Para isso, optou-se pelas entrevistas como ponto inicial para organização dos dados, seguida das informações dos questionários, sem perder de vista o objeto e os objetivos propostos neste estudo.

Uma vez organizados os dados contidos nas entrevistas, procedeu-se a uma espécie de “trabalho de poda” desses dados, extraíndo dos conteúdos das entrevistas as unidades de análise que, de acordo com Bardin (2011, p. 106) “são geralmente utilizadas para estudar motivações de opiniões, de percepções, de atitudes, de valores, de crenças, de tendência.” A análise das respostas a questões abertas e não diretivas das entrevistas adequa-se perfeitamente à análise de conteúdo de Bardin.

No procedimento de transformação de dados brutos das entrevistas em unidades de análise teve-se a preocupação de representá-las em conjuntos de informações que possam ser compreendidos e interpretados sem que percam seu significado original.

Uma vez construídas as unidades de análise, a partir do conteúdo investigado, foi feita a sua distribuição em duas categorias: 1) autopercepção dos idosos sobre as suas dificuldades frente à necessidade de seu deslocamento a pé pela avenida Cardoso Moreira (apêndice C); 2) Acessibilidade na avenida Cardoso Moreira na percepção dos idosos (apêndice D).

De acordo com Bardin (2011, p.117),

A categorização é uma operação de classificação de elementos constitutivos de um conjunto, por diferenciação e, seguidamente por reagrupamentos segundo o gênero (analogia), com os critérios previamente definidos [...] as categorias, são rubricas ou classes, as quais reúnem um grupo de elementos sob um título

genérico, agrupamento esse efetuado em razão dos caracteres comuns destes elementos.

Nomeadas as categorias, partiu-se para à análise do corpus, examinando cada depoimento como um ponto de acesso às situações vividas pelos idosos. Uma espécie de imersão empática no mundo desses sujeitos. Nesse momento, foi possível observar que, apesar dos depoimentos pertencerem à realidade privada de cada entrevistado, havia aspectos convergentes, passíveis de serem tomados como proposições comuns, portanto, podendo ser tomadas como verdadeiras. Contudo, isso só foi possível através de uma análise comparativa dos depoimentos e das evidências neles contidas. Ao se fazer essa comparação foram descobertos aspectos comuns nos depoimentos, o que possibilitou a identificação de alguns indicadores gerais de acessibilidade na avenida Cardoso Moreira em relação aos idosos com baixa mobilidade.

Os dados coletados do questionário foram inicialmente tabulados e submetidos a um tratamento estatístico simples, distribuição de frequência (apêndice E). Ressalte-se que essa quantificação não altera o aspecto qualitativo deste estudo, uma vez que esse procedimento serviu somente como indicador da prevalência de opiniões, auxiliando, assim, a análise das categorias. Além disso, parte dos dados dos questionários foram utilizados na configuração do perfil dos pesquisados, reportado nos resultados.

A partir desses procedimentos os dados coletados ganharam verdadeiro significado e puderam ser configurados como resultados desta dissertação.

1.3. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação está estruturada em quatro capítulos, de acordo com discriminação a seguir.

No capítulo 1, o tema é introduzido e contextualizado por seus aspectos legais em função do objeto de estudo, seguido da apresentação da justificativa e da relevância do assunto em discussão, bem como dos objetivos gerais e específicos e, também, da descrição da metodologia, com informações sobre o

método utilizado na investigação e suas especificidades, sobre os sujeitos e a delimitação da área estudada, sobre e procedimentos da coleta e análise dos dados e, ainda, acerca da estrutura da dissertação.

O capítulo 2 refere-se à revisão bibliográfica, no qual são expostos os elementos da fundamentação teórica que serviram de suporte ao encaminhamento da pesquisa. Nele são feitas considerações a respeito dos espaços públicos urbanos, do processo de envelhecimento em função das necessidades espaciais dos idosos, trazendo, ainda, informações sobre acessibilidade e mobilidade sob o ponto de vista da cidadania com ênfase no pedestre idoso com baixa de mobilidade. Nele, ainda são discutidas questões importantes sobre o idoso com baixa mobilidade.

O capítulo 3 faz uma breve contextualização do município de Itaperuna/RJ, através do seu enquadramento histórico e de suas características gerais de urbanização ao longo de sua evolução até os dias atuais, tendo como foco principal a principal avenida da cidade.

No capítulo 4 são apresentados os resultados da investigação feita no campo por meio das características sociodemográficas dos pesquisados, de suas autopercepções sobre as suas dificuldades de deslocamento na avenida Cardoso Moreira e, também, de suas percepções sobre a acessibilidade nesse espaço para os idosos com mobilidade reduzida.

Por fim, a conclusão, seguida das referências e dos apêndices como informações complementares ao estudo.

2 CONSIDERAÇÕES SOBRE ACESSIBILIDADE A ESPAÇOS PÚBLICOS DO IDOSO COM BAIXA MOBILIDADE

2.1 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

2.1.1 Aspectos conceituais

O acesso do cidadão à cidade compreende os conceitos de acessibilidade e de mobilidade. Bastante difundidos na sociedade, geralmente para identificar algum elemento arquitetônico destinado ao uso da pessoa com deficiência (rampas, pisos táteis e banheiros adaptados com mobiliário acessível), esses dois termos comportam definições ultrapassam esse senso comum.

A mobilidade e a acessibilidade urbanas são atributos das cidades e representam duas importantes vantagens propiciadas pelo espaço urbano entre as alternativas em termos de localização de atividades e serviços (LOBO, 2002).

De acordo com o Ministério das Cidades (2006), acessibilidade pode ser compreendida como um conceito básico a ser pensado, avaliado e aplicado em todas as ações públicas que resultem em oferta de qualidade de vida, relacionados ao comportamento físico do espaço urbano. Para essa instituição, a acessibilidade é um tema que integra a política de mobilidade urbana. Sob esse ponto de vista apresenta-se como um dos aspectos de inclusão social preceituada constitucionalmente como igualdade de oportunidades e exercício de cidadania, ou seja, o “direito de ir e vir” e a “livre locomoção” do indivíduo. Ainda, segundo esse ministério é imprescindível a existência de uma “rota acessível” nos espaços públicos capaz de possibilitar o seu acesso por todas as pessoas com suas diferentes necessidades

De um modo geral, a acessibilidade sugere condição de livre acesso, de possibilidade de acesso. Assim, a acessibilidade urbana pode ser definida como

a condição que cada indivíduo necessita para sua locomoção no espaço urbano, com segurança e autonomia” (PRADO, 2017).

Villaça (2001) afirma que a acessibilidade é o valor de uso mais importante para o espaço urbano. Para o autor, diferentes pontos desse espaço possuem diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade.

Nas diferentes definições apresentadas, observa-se que o termo acessibilidade converge para um mesmo sentido, ou seja, refere-se à condição, à possibilidade e/ou à facilidade de acesso. Assim, por um lado, a acessibilidade define-se como possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia do espaço público urbano, por outro, significa facilidade de se alcançar, com autonomia esse espaço em termos de distância e tempo (BRASIL, 2006). Nesse sentido, “a acessibilidade é vista como a facilidade de atingir os destinos desejados” (VASCONCELLOS, 2000, p. 27).

Associada à capacidade de alcançar um determinado lugar com autonomia conforto e segurança, a acessibilidade mantém uma estreita relação com a mobilidade, uma vez que a acessibilidade tem como objetivo “proporcionar a todas as pessoas, e, principalmente às pessoas com deficiência, um ganho de autonomia e mobilidade, para que possam usufruir dos espaços com mais segurança, confiança e comodidade” (PRADO, 2017, p. 11). Por sua vez, a mobilidade remete-se ao deslocamento de pessoas, que deve ser facilitado por condições adequadas de circulação, ou seja, pela acessibilidade.

Mobilidade e acessibilidade possuem uma correlação devido ao envolvimento dos dois conceitos na combinação de políticas de uso e ocupação do solo, transporte e trânsito, que gera a proximidades entre as áreas de interação do cidadão como exemplo, residências e postos de trabalho. (LOBO; CARDOSO; MATOS, 2013)

Para Aguiar (2008), acessibilidade é associada às oportunidades disponibilizadas pelo espaço urbano e às condições de utilização das vias e do sistema de transporte. A mobilidade está ligada à condição de movimentação do próprio usuário, ou seja, das características do próprio indivíduo, mas depende da condição que o espaço oferece para seu uso, ou seja, do nível de acessibilidade. Ainda, o autor, esclarece que acessibilidade e mobilidade são

conceitos diretamente ligados, à medida que o nível de acessibilidade em determinado espaço aumenta, também aumenta as condições de mobilidade ofertada ao usuário, com ou sem dificuldade de locomoção.

Vale destacar o princípio de acessibilidade universal trazido pelo artigo 5º da lei 12.587/2012, que preceitua um espaço adequado, em boas condições de uso e com segurança para os deslocamentos de todas as pessoas indistintamente (BRASIL, 2012).

Aguiar (2010) esclarece que a mobilidade urbana deve ser tratada como condição básica para o convívio humano, bem como para qualidade de vida dos usuários dos espaços e passeios públicos como um direito de todos, principalmente daqueles com mobilidade restrita. A visão da cidade como um organismo vivo remete à necessidade de se atender aos anseios de seus usuários. Um dos pontos primordiais é a possibilidade de locomoção.

Para Vasconcellos (2000), a mobilidade tem uma relação direta com a habilidade de locomoção do indivíduo, a qual depende de suas condições físicas. Desta forma, pessoas com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas sem problemas físicos de deslocamento.

Vista como um atributo associado às pessoas e aos bens e serviços, a mobilidade corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Por essa lógica, a acessibilidade não pode mais ser vista como uma mera possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo, mas sim, na capacidade que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida terá para se deslocar, se movimentar pelos espaços da cidade, de maneira independente, com autonomia e segurança (LEITE, 2011).

Teoricamente o eixo condutor desta dissertação apoia-se na definição de acessibilidade entendida como local, espaço de interação do indivíduo e da forma como essa condição de acesso interfere no modo com que esse indivíduo interage com a cidade, possibilitando ou não o exercício pleno de sua cidadania, bem como, no conceito de mobilidade como uma característica do indivíduo, relacionada com a sua capacidade de movimentação, de deslocamento, mas

altamente dependente da condição de uso oferecida pelos espaços, ou seja, da acessibilidade.

2.1.2 O acesso às cidades

De forma simplificada o conceito de acessibilidade remete à ideia de condições e possibilidades de acesso. A acessibilidade refere-se a uma condição e às características de oferta e/ ou das pessoas para o uso com autonomia total ou assistida e segurança de espaços públicos ou não e dos seus bens e serviços; já o acesso significa a forma pela qual a acessibilidade é percebida, ou seja, como a disponibilidade desses espaços e de seus bens e serviços são percebidos pelos seus usuários conforme suas facilidades e dificuldades.

A acessibilidade diz respeito à oferta de espaços, bens e serviços em função das necessidades de uma determinada população; já o conceito de acesso traz implícita a ideia da não restrição ao uso desses espaços, bens e serviços por uma determinada população (TRAVASSOS; MARTINS, 2004).

Em se tratando de acessibilidade espacial urbana e de acesso a espaços públicos, a acessibilidade se reflete na capacidade coletiva de deslocamento através da utilização dos meios de transporte público e circulação de pessoas por todos esses espaços; já o acesso caracteriza-se pela movimentação das pessoas e de suas interações com locais que lhes são ofertados, bem como com as pessoas que deles participam. Essa interação do indivíduo com o espaço da cidade, onde ele tem autonomia para ir e vir, participar da vivência com sua comunidade, se sentir útil e inserido no grupo social a que pertence podendo, assim, exercer sua cidadania, é o que o faz sentir um cidadão integrante da sociedade (VILLAÇA, 2001; TRAVASSOS; MARTINS, 2004).

Definido como espaço das cidades, o espaço urbano caracteriza-se pela existência de edificações contínuas de uso habitacional ou não, meio-fio, calçadas, rede de iluminação, serviços de saúde, educação, saneamento ambiental, lazer, entre outros e, ainda, por atividades e práticas econômicas, sociais e culturais. A cidade é um lugar onde o indivíduo se manifesta, interage

com outros indivíduos, consome e participa de experiências coletivas, realiza desejos e se sente parte da sociedade. Os locais que fazem parte da cidade, como praças prédios públicos, comércio e principalmente a rua, possibilitam a interação entre as pessoas, fortalecendo os laços que unem os indivíduos à sociedade da qual ele participa. As paisagens urbanas são elementos representativos da qualidade de vida (SANTOS, 2012).

As interações entre os indivíduos sejam elas políticas, de trabalho, de lazer, afetivas ou comerciais, ocorrem nos locais que compõe a cidade, a paisagem urbana. O acesso a esses lugares de convívio deve ser garantido a todos os indivíduos. Essas diversas interrelações na cidade se dão por meio da locomoção dos indivíduos e da comunicação, não obstante o convívio entre os eles e suas participações na vida da cidade é dependente de infraestrutura. (VILLAÇA, 2001)

No caso do presente estudo a acessibilidade e o acesso diz respeito a um espaço urbano específico, cujas características arquitetônicas podem facilitar e/ou dificultar o acesso em termos de deslocamento da população idosa com mobilidade reduzida. Nesse sentido, há que considerar tanto as características dessa população como as características da oferta, uma vez que a relação dessa população com o uso do referido espaço (acesso) “é mediada pela acessibilidade, isto é, a acessibilidade expressa as características da oferta que intervêm na relação entre características dos indivíduos e o uso de serviços” (TRAVASSOS; MARTINS, 2004, p. 191).

2.1.3 Espaço público, cidadania e acessibilidade

De uma maneira geral o espaço público urbano é caracterizado como um local de passagem, circulação ou permanência de uma população. Ruas e avenidas, são espaços públicos por excelência.

Diversos significados têm sido atribuídos ao espaço público, contudo, se considerado em sua configuração, o termo abrange em si duas dimensões: uma territorial ou física, enquanto espaços urbanos abertos e acessíveis a todos;

outra, comunicativa ou política, referentes aos espaços de interação comunicativa, envolvendo a comunicação social, a ação política e as expressões culturais. Essas duas dimensões podem estar articuladas ou não (ABRAHÃO, 2008).

Silva (2009) refere-se ao espaço público como “espaço cidadão” como um local com determinadas qualidades, que contribuem para o fortalecimento da cidadania entre a população usuária. Portanto, o espaço público enquanto espaço cidadão é aquele capaz de propiciar a interação e as trocas sociais, possibilitando ao usuário o seu reconhecimento como indivíduo e como parte de uma coletividade, fortalecendo o sentimento de pertencimento, além de permitir as mais diversas formas de manifestação. Nesse sentido,

os princípios fundamentais que orientam a construção desse espaço [público] são extraídos de uma concepção de espacialidade que repousa sobre a lei, geral, uniforme e democrática. Trata-se de uma formalização social que possui em sua base uma divisão territorial das práticas sociais, seguindo a ideia de direito e de justiça (GOMES, 2002. apud SILVA, 2009, p. 41).

Das características do espaço público como principal local de reprodução da vida social dentro do meio urbano sucede a possibilidade de sua relação com a cidadania. Assim, há uma interrelação entre espaço público e cidadania, configurando-se num conjunto indissociável de formas e práticas sociais, que contribuem o desenvolvimento da cidadania sob o ponto de vista civil, político e social, ou seja, uma cidadania conquistada através

[...] do direito civil, fundada numa acessibilidade irrestrita e universal que dá condições a todos de acessarem e utilizarem determinado espaço, independentemente de sua classe social ou cultural e de suas limitações físicas [...] do direito político, que possibilite a participação de todos no seu projeto e na sua gestão, estimulando a vida pública e a vivência da cidade, bem como propiciando o reconhecimento dos seus habitantes enquanto cidadãos políticos [...] do direito social que se dá quando são oferecidas condições adequadas para os habitantes frequentarem tal espaço. Isto pode ser entendido tanto através de aspectos físicos, enquanto garantia de infraestrutura urbana, quanto pela segurança urbana disponível (SILVA, 2009, p. 43-44).

Esse entendimento de cidadania envolve direito e responsabilidade, isso é, implica direitos e deveres iguais para todos que vivem e convivem num mesmo

espaço público o que, por conseguinte, tem uma relação direta com a busca da igualdade e da justiça no espaço urbano.

Sobre o direito implícito na concepção de cidadania, Lefebvre (2011, p. 134) refere-se

ao direito à cidade que se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade).

Assim sendo, o direito à cidade significa dar o direito de ressurgimento da cidade como força política da parcela menos privilegiada de seus moradores o que torna o maior o espaço da convivência e menor o da reprodução do capital e do poder do Estado, ou seja, o predomínio do “valor de uso sobre o valor de troca” e da “obra sobre o produto” (BOTELHO, 2013, p. 110).

Em observações sobre cidadania (SANTOS, 2007) ressalta que o simples nascer investe o indivíduo de uma soma de direitos: direito a um teto, à comida, à educação, à saúde, à proteção contra o frio, a chuva, as intempéries; direito ao trabalho, à justiça, à liberdade e a uma existência digna. Ainda, para o autor, a afirmação da cidadania implica respeito aos indivíduos fundamentado em princípios gerais e abstratos que abrangem todos indiscriminadamente.

Dentre esses princípios destaca-se o direito de todas as pessoas de participarem, em condições de igualdade, de tudo que acontece nos espaços públicos, contudo, o que se observa é que parte da população enfrenta dificuldades de no acesso aos locais da cidade, restringindo o direito de ir e vir e de exercer plenamente o seu papel de cidadão (SANTOS, 2012).

Cucci Neto (1996) refere-se à falta de condições sociais adequadas como barreira à prática da cidadania o que, dentre outras coisas, faz com que as pessoas desconheçam seus direitos, impedindo-as de cobrar devidamente do Poder Público providências para melhorar sua qualidade de vida, onde se incluem melhores condições de acessibilidade e, por conseguinte de conforto no deslocamento.

Para Santos (2012) o mau planejamento ou até mesmo desconsideração da diversidade dos indivíduos no que tange a sua mobilidade, passam a excluí-los do processo de construção do seu vínculo com a sociedade. Nesse sentido,

o autor chama atenção para o fato de que não há preparação urbanista ou política que atenda plenamente o perfil das pessoas com necessidades especiais de locomoção, uma vez que esses trajetos constituem um ambiente construído para a maioria que não possui deficiência. Os trajetos urbanos deveriam dar plenas condições de acesso aos locais de interesses coletivos e individuais nas cidades.

Frente a essa situação, cabe ao poder público planejar e desenvolver ações que garantam o acesso de todas as pessoas aos espaços públicos que lhes são destinados por direito como cidadãos. Nessa direção, Maricato (2000) sugere que o poder público deverá ancorar o planejamento dessas numa maior participação popular possível, com vistas à democratização do acesso à cidade.

Em resumo, o espaço público urbano ao ser pensado em função da cidadania deve voltar-se para a garantia dos direitos de todos os seus usuários. Assim, esse espaço deve ser planejado e/ou reestruturado de modo a propiciar a acessibilidade e, por conseguinte, o acesso e o deslocamento de forma adequada e segura de toda a sua população.

Por fim, a consolidação da cidadania passa pela garantia de condições qualidades do espaço público, quer na sua dimensão física (acesso e deslocamento seguro de todos os seus usuários) quer nas suas dimensões política e social (estímulo às interações sociais e à participação nas práticas cidadãs). Assim percebido, o espaço público deve estar voltado para a diversidade de sua população, ou seja, deve atender a todos os indivíduos indistintamente, sejam esses com mobilidade normal ou reduzida por questões do envelhecimento natural e/ou decorrente de alguma deficiência inata ou adquirida.

2.1.4 Acessibilidade urbana para pedestres idosos

O deslocamento a pé é a mais antiga maneira de acesso das pessoas no meio urbano. A apropriação do espaço urbano através do caminhar é considerada a forma mais democrática de se locomover, uma vez que é um direito de cada habitante (ANDRADE; LINKE, 2017).

Os pedestres, indivíduos que circulam a pé por uma via, sejam eles aptos ou com alguma dificuldade de locomoção provisória, como acidentados em recuperação, gestantes, usuários de carrinhos de bebês ou permanente, a exemplo dos portadores de paraplegia, idosos com mobilidade reduzida, usuários de muletas ou bengalas têm direito a usufruir do espaço público urbano com segurança e conforto.

Nesse sentido, as cidades deveriam ser mais bem planejadas em função dos pedestres. Além disso, as cidades caminháveis contribuirão para o bem-estar populacional em termos de benefícios para a saúde para o meio ambiente e para a economia. Também, uma cultura de pedestres é favorável à sociabilidade, na medida em que oportuniza encontros casuais que acabam por se transformar em fortes vínculos de convivência e trocas sociais. A mobilidade urbana por meio do caminhar é importante para tornar cidades menos excludentes (SPECK, 2016).

Na mobilidade de pedestres dois critérios devem ser considerados: um diz respeito às condições físicas do indivíduo, como dimensões do corpo humano (dados antropométricos) e padrões de caminhada, como velocidade; outro se relaciona ao espaço destinado ao pedestre quanto à distância entre o ponto de origem e o ponto de destino, à continuidade do trajeto, ou seja, condições de fluidez para o tráfego de pedestres, com travessias seguras e rápidas, sem obstruções que impeçam ou dificultem a circulação, com condições mínimas de comodidade e conforto. Em se tratando de trajetos percorridos à noite, é de preferência dos pedestres, aqueles mais iluminados e com maior movimentação de pessoas, onde se tenham maiores garantias de segurança (CUCCI NETO, 1996). Nesse contexto, observa-se que o critério relacionado às condições do

indivíduo associa-se as questões de mobilidade; já as condições do espaço destinado ao deslocamento desse indivíduo dizem respeito à acessibilidade.

A acessibilidade enquanto capacidade de se atingir um determinado lugar implica esforço despendido pelo usuário quando do seu deslocamento a pé. No caso de usuários com mobilidade reduzida decorrente do envelhecimento natural e/ ou de deficiências é necessária a disponibilidade de espaços que promovam maior facilidade de deslocamento (maior mobilidade), garantindo, assim, o menor esforço. Isto significa que, nessas condições, maior é o nível de acessibilidade a esses espaços (AGUIAR, 2010).

Observa-se que na maioria das cidades brasileiras os espaços públicos não são acessíveis a todos os seus residentes, principalmente para as pessoas com dificuldade de locomoção ou mobilidade reduzida. Nesses espaços são comuns calçadas irregulares e/ou com buracos, praças com barreiras físicas, que prejudicam ou mesmo impedem que esses indivíduos utilizem de forma plena o ambiente onde vivem (PRADO, 2003).

Em comentários sobre as soluções de acessibilidades apresentadas por algumas cidades brasileiras, Orlandi (2003) afirma que normalmente essas soluções voltam apenas ao transporte coletivo, deixando de lado a necessidade de adaptação das vias e calçadas, muitas vezes incompletas. Para Gondim (2001), é necessário prover as cidades de uma infraestrutura compatível com as necessidades de pedestres.

Há, portanto, necessidade de planejamento dos espaços públicos que enfatizem não só transporte e trânsito, mas principalmente a dificuldades e restrições de mobilidade de seus usuários, no sentido o uso pleno desses espaços por esses indivíduos. Contudo, o que se observa frequentemente em termos de nível de acessibilidade das vias de pedestres, são várias situações que dificultam ou impedem a mobilidade de seus usuários. Dentre muitos, alguns exemplos podem ser citados: existência de degraus ou rampas muito inclinadas, mobiliário urbano mal posicionado e veículos estacionados nos espaços destinados à circulação dos pedestres (AGUIAR, 2010). “A existência de barreiras físicas de acessibilidade impede o deslocamento dessas pessoas” (LEITE, 2011, p. 32).

Ainda, Aguiar (2010), em comentários sobre melhorias de acessibilidade em função da mobilidade de pedestres, afirma que esses melhoramentos demandam vias de pedestre sem mudanças abruptas de nível e sem obstáculos, com rampas de inclinações e larguras adequadas, pisos com revestimentos seguros, dentre outros. O autor, também chama atenção para o fato de que é importante evidenciar que estas medidas exigem, acima de tudo, que as rotas sejam contínuas, além de conforto e segurança.

Dentro desse contexto, Vasconcellos (2000) afirma que a estrutura de circulação na cidade não é construída para os pedestres. As principais barreiras que esbarram as pessoas ao circularem por seus espaços são os problemas de piso e a sua condição física, além das guias das calçadas e, problemas nos veículos de transporte em razão do acesso, circulação interna, acomodação, bem como em seus terminais.

Diante desse contexto, importante é ressaltar as calçadas como via de circulação, as quais devem oferecer aos pedestres condições de acesso livre, com conforto e segurança. Para tanto, devem conter dimensões capazes de abrigar seus usuários nos dois sentidos de deslocamento e livres de obstáculos.

Prado (2003) refere-se à necessidade de faixa livre de obstáculos nas calçadas para que pessoas possam circular com segurança, bem como piso firme, regular, estável, antiderrapante e sem desenhos sinuosos e geométricos que pode provocar ilusão de ótica, principalmente em pessoas com perdas visuais e neurológicas, como é o caso dos idosos.

De acordo com Pinho (2013), dentre as dificuldades encontradas pelas pessoas com deficiência motora no seu deslocamento destacam-se principalmente ao longo das calçadas sobre as características físicas de sua superfície, como dimensões, nivelamento e estrutura. Esses exemplos deixam claro que a questão da acessibilidade para o indivíduo com deficiência ou baixa mobilidade podem causar prejuízos nos seus deslocamentos.

Além das condições referidas que garantem o acesso de todas as pessoas ao espaço público, bem como asseguram a sua livre circulação nesse espaço, é importante um destaque especial aos pontos de travessia em relação à necessidade de existência de faixas de pedestres pintadas de forma técnica e

rampas de acesso ao nível da travessia, levando em consideração a velocidade de deslocamento das pessoas. Necessário também é alertar para as travessias em sinais de trânsito. Na maioria das cidades brasileiras, utiliza-se uma velocidade de deslocamento de 1,2 m/s como parâmetro para o cálculo do tempo de abertura de um semáforo, mas considerando que a velocidade média de marcha de um idoso é 0,4 m/s, fica claro que esse grupo terá grandes dificuldades para realizar a travessia, o que pode justificar o número de atropelamentos de idosos (SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES E DA MOBILIDADE URBANA, 2005).

Na prática o que se vê em grande parte das cidades brasileiras são vias públicas com inúmeras barreiras, principalmente na área de circulação de pedestres, nas travessias mal sinalizadas, nos rebaixamentos irregulares de guia, na instalação e no desenho do mobiliário e nas vagas de estacionamento. Para pessoas com deficiência ou baixa mobilidade, em condição de pedestres, é comum encontrar várias dessas barreiras que impedem a fluidez do deslocamento, como por exemplo, as calçadas quebradas, desníveis, lixo e mobiliário urbano inadequado (SARMENTO, 2012).

Para Morano (2018) a falta da acessibilidade ao pedestre interfere na garantia do direito de ir e vir e na inclusão social, duas ferramentas essenciais para a plenitude do direito à cidade.

Para reverter esse quadro de precariedade é necessário que a mobilidade e acessibilidade sejam pensadas no âmbito das políticas públicas por intermédio de um planejamento adequado que atenda a todos os indivíduos (adultos, crianças, idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ou não) para que possam caminhar pelo espaço público de forma livre, segura e confortável (FERREIRA, 2015). A criação de espaços com ausência de barreiras torna-se uma necessidade para garantir universalização da cidadania. Assim, os espaços públicos urbanos devem ser acessíveis a todas as pessoas indistintamente (MORANO; SANTIAGO; PINTO, 2018).

Em síntese, a acessibilidade é uma ferramenta de cidadania, na medida em que possibilita a inclusão do cidadão na sociedade, garantindo a esse um de seus direitos fundamentais, o de ir e vir. Nesse sentido, ao se planejar os

espaços públicos, deve-se ter em mente o princípio de que a cidade deve ser acessível a qualquer pessoa, em todos os estágios de sua vida.

2.1.5 As calçadas como principais vias de circulação

Idosos com mobilidade reduzida necessitam de condições de circular com segurança e autonomia por uma cidade ou por qualquer outro local. Considerando que as calçadas são vias, por excelência, para a circulação dessa população, calçadas com acessibilidade são fundamentais para que esse deslocamento seja feito de forma segura, garantindo o direito de ir e vir. “As calçadas integram um sistema de vias públicas destinadas à circulação de pessoas” (SARMENTO, 2012, p. 40).

As calçadas fazem parte da malha viária urbana. É nelas que circula a maioria dos pedestres, pois é através delas que se tem acesso aos diferentes locais de seus destinos como comércio em geral, serviços de saúde, espaços de lazer, dentro outros, portanto deve proporcionar segurança, conforto e bem-estar aos seus usuários. Nesse sentido, as calçadas devem ser concebidas como

um conjunto de rotas acessíveis para o deslocamento seguro e qualificado de pedestres, consistindo-se no percurso livre de qualquer obstáculo de um ponto a outro (origem e destino) e compreende uma continuidade e abrangência de medidas de acessibilidade. As rotas ligam pontos de atração para o pedestre e têm, geralmente, como sua origem os pontos de parada de transporte coletivo e terminais de transporte. Os pontos de atração são aqueles para onde há um deslocamento maior de pessoas, como serviços públicos, áreas comerciais, escolas, etc. (BRASIL, 2015, p. 8-9).

As calçadas, enquanto rotas acessíveis, devem atender aos critérios contidos na NBR 9050/2004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Nesse sentido, todo o seu trajeto deve ser feito com cuidado, a partir de materiais e acabamentos apropriados, considerando também suas condições de acessibilidade. Sua superfície deve ser a mais contínua possível, ou seja, sem interrupções acentuadas por desníveis ou degraus. Sua largura deve ser adequada para atender as dimensões necessárias à circulação dos pedestres.

As Calçadas devem comportar três faixas distintas: faixa de afastamento do meio fio ou faixa de mobiliário urbano, faixa de passeio e faixa de afastamento das edificações (NBR 9050, 2004).

As calçadas são os ambientes mais democráticos, na medida em que devem proporcionar o deslocamento seguro e tranquilo e a completa mobilidade de qualquer pessoa (SARMENTO, 2012). Assim posto, como parte do espaço público, as calçadas devem atender todos seus usuários com

uma boa infraestrutura não apenas o pavimento de qualidade, mas também a dimensão adequada, iluminação, acessibilidade universal, fachadas ativas, arborização e mobiliário urbano [...] A infraestrutura das calçadas é um dos principais elementos que influenciam na mobilidade a pé. Ela atua no conforto percebido durante a caminhada e pode determinar a disposição que as pessoas têm de usar o caminhar como meio de transporte em seus deslocamentos diários (WRI, 2018, p. 1-2).

As Calçadas devem ser um ambiente adequado que atenda às necessidades dos seus usuários em relação à segurança, ao conforto e à autonomia, independentemente de suas limitações físicas, sejam elas permanentes ou temporárias (FERREIRA; SANCHES, 2005).

Para o Ministério das Cidades as calçadas em grande parte das cidades brasileiras são inadequadas, com larguras insuficientes, mobiliário urbano mal projetado, péssima manutenção do piso, pouca iluminação, que desanimam o pedestre a circular por elas. Também, os passeios públicos destinados aos pedestres são divididos com a construção de estacionamentos ou invadidos por veículos e pelas atividades do comércio informal (Brasil, 2006). Todas as condições para facilitar o deslocamento seguro dos pedestres devem obedecer às recomendações dessa norma.

Nesse contexto, observa-se que

a falta de planejamento e a ausência de parâmetros para a execução e a manutenção de calçadas podem vir a ocasionar problemas para a caminhabilidade nas cidades, prejudicando a acessibilidade e o nível de serviço que esses espaços devem oferecer para que as viagens a pé possam ser executadas com conforto e segurança, e se configurar como alternativa viável aos demais modos de transporte (SILVA; ANGELIS NETO, 2019, p. 221).

Apesar de todo direito resguardando a mobilidade do pedestre, a calçada ainda é alvo de barreiras, o que tem gerado um deslocamento, muitas vezes, em condições precárias, com pisos mal especificados e mal assentados, sem contar com a falta de iluminação pública, aumentando a insegurança dos pedestres (VARGAS, 2008).

Situações como estas mostram as condições de precariedade das calçadas. É preciso, pois, dar maior atenção a esse espaço destinado ao pedestre o que, implica ações pontuais de construção e recuperação dessas vias, no sentido de proporcionar maior mobilidade e conforto aos pedestres que por elas circulam, inclusive pessoas com mobilidade reduzida.

Em se tratando da competência da construção e manutenção de calçadas, na maioria das cidades brasileiras, a responsabilidade cai sobre “o proprietário dos imóveis lindeiros a vias a obrigatoriedade de construir e manter em bom estado de conservação as calçadas correspondentes a extensão da testada de seus imóveis, o que justifica a falta de padronização e uniformização dos espaços de circulação do pedestre neste país” (GODIM, 2001, p. 54).

Assim, sem um planejamento básico comum para construção e manutenção das calçadas e, ainda sem uma fiscalização hábil pelo poder municipal, pode resultar em falta de padronização de seus revestimentos, bem como de sua inapropriação para os seus usuários, dificultando seus os deslocamentos e, mesmo, tornando-os inseguros.

Diante desse quadro, em função de sua incapacidade ou limitação física, pessoas idosas com baixa mobilidade deixam de ter acesso diversos ambientes e locais o que, em última instância, restringem seus direitos e suas oportunidades de cidadãos participantes da comunidade.

2.1.6 O Plano de Mobilidade Urbana e o deslocamento a pé seguro do idoso com baixa mobilidade

Com a Constituição de 1988, institui-se a obrigatoriedade, das cidades com mais de vinte mil habitantes sendo a elaborarem seus Planos Diretores Municipais. Com a promulgação do Estatuto da Cidade (2001) essa determinação constitucional foi regulamentada. Em resumo,

A Constituição do Brasil estabelece no § 1º do artigo 182 que o plano diretor: 1) é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana; 2) deve ser aprovado pela Câmara Municipal. Por seu turno, o § 2º do artigo 182 incumbe ao plano diretor definir as exigências fundamentais de ordenação da cidade que delineiam o cumprimento da função social da propriedade urbana. Na mesma linha, o Estatuto da Cidade (Lei Nacional n. 10.257/2001), no § 1º do artigo 40, também estabelece que o plano diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, sendo parte integrante do processo de planejamento do Município, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e prioridades nele contidas. Esse processo de planejamento da organização físico-territorial da cidade que resulta no plano diretor deve ser participativo, na medida que a Constituição Nacional, em seu artigo 29, X, prevê a cooperação das associações representativas no planejamento municipal, e o Estatuto da Cidade (Lei Nacional n. 10.257/2001, no § 4º do artigo 40, reza que: “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 (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988; ESTATUTO DA CIDADE, 2001)

O Plano Diretor Municipal (PDM) é um projeto de cidade que diz respeito aos seus aspectos territoriais. É elaborado pelo Poder Executivo Municipal, sob a responsabilidade técnica de um arquiteto urbanista com a participação de uma equipe interdisciplinar, em um processo de planejamento participativo. Sua aprovação pelo legislativo municipal é obrigatória. Além da sua força de lei, serve também como parâmetro para movimentos ativistas diversos na cobrança de posturas e ações governamentais (ULTIMARI, REZENDE, 2008). O PDM é, pois, o principal planejamento da cidade, dele emergem os demais planos e projetos

urbanísticos, cuja função é detalhar o plano diretor. Dentre esses planos destaca-se o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, LEI 12.587/2012), é um dos instrumentos de desenvolvimento urbano no Brasil e tem como finalidade a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas. Com essa lei ficou determinado que o PMU integrado ao PDM deve conter os princípios da mobilidade sustentável.

Em consonância com o preceito legal, o PMU deve privilegiar o uso do espaço viário urbano pelo transporte público coletivo, pelo transporte ativo e pelos deslocamentos a pé como garantia de um deslocamento seguro e eficaz do transporte ativo, com prioridade do deslocamento a pé sobre os demais, na medida em que este é visto não apenas como um modo de transporte, mas como uma atividade básica do ser humano a ser plenamente assegurada (LEI 12.587/2012).

Remetendo o objeto deste ao contexto do PMU, há que se salientar os pedestres, de modo especial, os idosos com mobilidade reduzida devem ser respeitados quanto aos seus direitos de usuários das vias públicas urbanas. Nesse sentido, a inclusão desses usuários no centro do plano de mobilidade quer em relação aos transportes, bem como o seu modo a pé de se deslocar de um ponto a outro da cidade implica em condições adequadas de acessibilidade, respeitando as suas características e necessidades particulares o que, em última instância, significa contribuir para o processo de inclusão social dessa parte da população brasileira que se desloca, prioritariamente, por formas não motorizadas. Para tanto,

é necessário projetar, planejar e manter os locais destinados ao tráfego das pessoas, sejam elas pedestres, cadeirantes, idosos, gestantes ou pessoas com deficiências: o passeio público, as faixas de travessia, calçadas, passarelas, rampas de acesso e outros elementos construídos para o seu deslocamento, maximizando as suas condições de segurança, conectividade e conforto. A qualidade deste modo de deslocamento inclui a continuidade dos trajetos, a atratividade dos percursos e a conveniência, um atributo sutil que envolve vários fatores: a distância a ser percorrida, a inclinação da via, as condições das calçadas, a retidão da rota, sombras e abrigos, mobiliário urbano como bancos e apoios e qualquer outro fator que facilite a caminhada (FRUIN, 1971 apud BRASIL, 2015, p. 38).

Apesar de este se constituir em um dos mais importantes e preponderantes modos de locomoção diários, muitas vezes estes deslocamentos são negligenciados pelos tomadores de decisão e técnicos envolvidos no planejamento de sistemas de transportes. É preciso, pois, que a adoção de uma política de mobilidade formalizada no PMU esteja atrelada à política de inclusão. Assim, a construção de uma cidade sustentável em termos de mobilidade deve começar com um planejamento e construção de uma infraestrutura viária inclusiva, em que o pedestre idoso tenha prioridade em igualdade com os demais pedestres.

Vale chamar atenção para o fato de que o PMU deve contemplar condições adequadas de acessibilidade como definições de declividades mínimas e máximas para o passeio; declividade transversal necessária ao escoamento pluvial; localização de equipamentos urbanos (árvores, postes, sinalização, telefones públicos, lixeiras) ou privados (bancas de jornal, vasos, floreiras, canteiros, bancos, mesas); especificações para eventuais degraus e rampas; parâmetros para rebaixamento de guias de acesso a garagens e nas travessias para acesso de cadeiras de rodas; sinalização de solo; sinalização horizontal; o tipo de pavimento; dentre outros. Além do tratamento adequado das calçadas (BRASIL, 2015).

Necessário se faz mencionar que, de acordo com informações da Prefeitura Municipal de Itaperuna só foi estruturado para o ano 2020 o Plano Diretor Municipal, com apenas referências legais sobre o PMU. Este apenas foi discutido pelo grupo responsável por sua elaboração com a participação de representantes de alguns segmentos da cidade interessados pela elaboração urgente desse planejamento e sua eficaz concretização.

2.2 A POPULAÇÃO IDOSA NO ÂMBITO NACIONAL E LOCAL

O crescimento da população idosa, em todo mundo é um fenômeno recente. A esse processo atribui-se o constante aumento da expectativa de vida, devido a melhorias nas condições de vida, bem como à queda de fecundidade.

No Brasil, o crescimento da população idosa no último censo demográfico (IBGE, 2010), em comparação com os censos realizados a partir de 1960, mostrou um aumento significativo dessa população, conforme se pode averiguar na tabela 1.

Tabela 1 - Proporção da população residente no Brasil de 0 a 14 anos, de 15 a 64 anos e de 65 anos ou mais na população total, por situação do domicílio, de 1960 a 2010

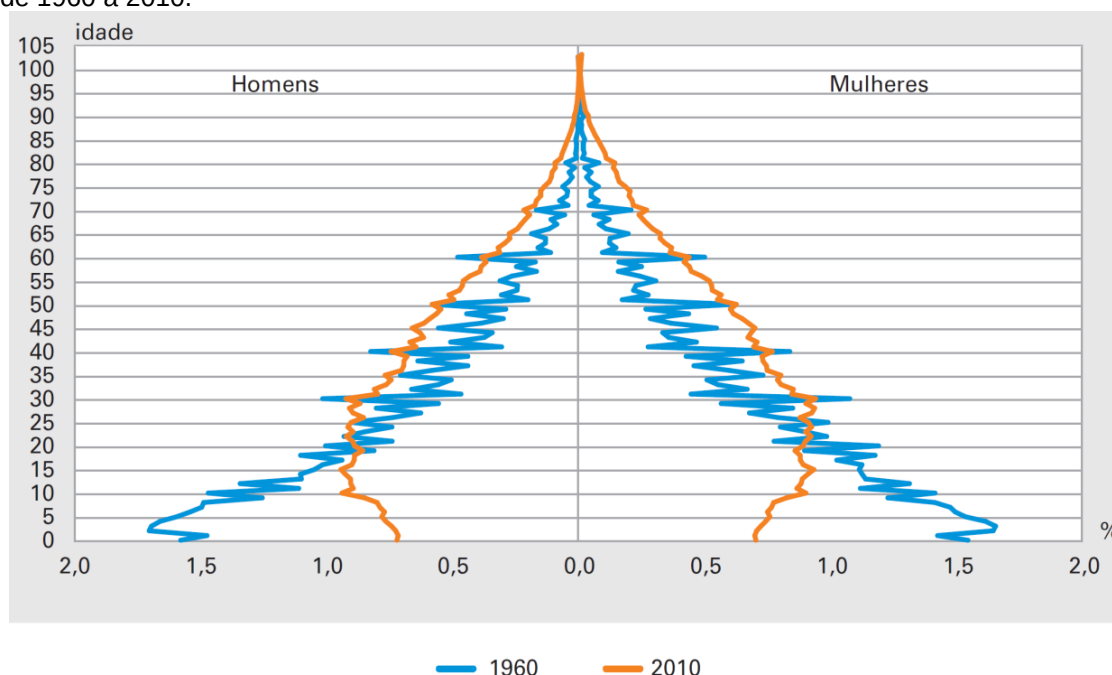
Anos	Proporção da população de 0 a 14 anos (%)			Proporção da população de 15 a 64 anos (%)			Proporção da população de 65 anos ou mais (%)		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
1960	42,7	38,6	46,0	54,6	58,2	51,6	2,7	3,2	2,4
1970	42,1	38,8	46,3	54,8	57,7	51,0	3,1	3,5	2,7
1980	38,2	35,4	44,2	57,7	60,5	52,1	4,0	4,1	3,8
1991	34,7	32,9	40,3	60,4	62,2	55,0	4,8	4,9	4,7
2000	29,6	28,4	35,0	64,5	65,8	59,3	5,9	5,9	5,7
2010	24,1	23,2	28,6	68,5	69,4	63,9	7,4	7,4	7,5

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Observa-se que a parte da população com mais de 65 evoluiu de 2,7% para 7,4%. Para IBGE, tanto na área urbana quanto rural, esse aumento provém de um lado da diminuição dos níveis de mortalidade, de outro da diminuição da parte populacional com idade menor que 15 anos, em função da redução dos níveis de fecundidade (IBGE, 2012).

No Gráfico 1, referente também ao comparativo entre os censos demográficos de 1960 e 2010, pode-se perceber o estreitamento da base e o alargamento do topo da pirâmide etária, que é o caminho para uma estrutura mais envelhecida, representando a população caminha para o envelhecimento.

Gráfico 1 - Composição relativa da população residente no Brasil, por sexo, segundo as idades, de 1960 a 2010.

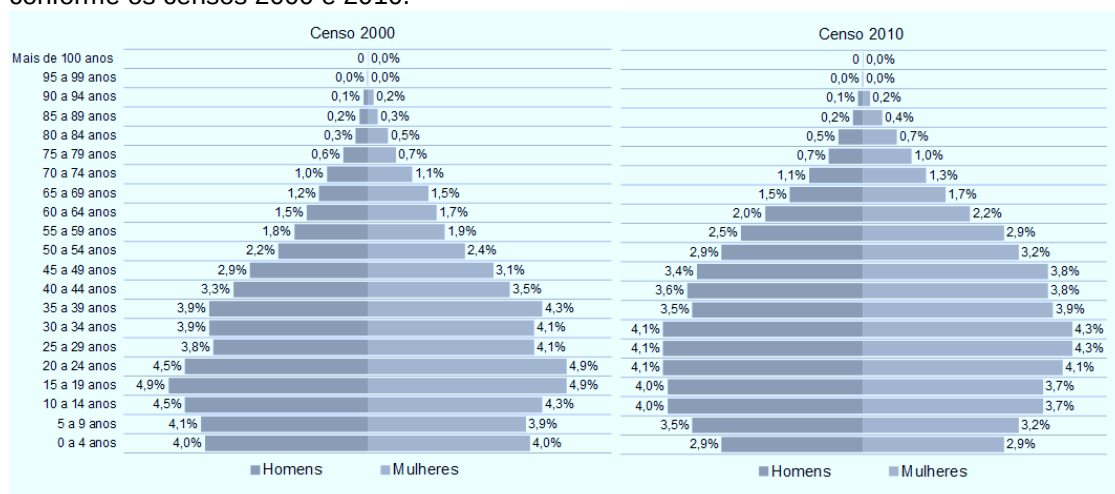


Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Segundo projeções do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a população brasileira está envelhecendo e pode chegar a 19 milhões de pessoas com mais de 80 anos em 2060. Estimam-se, em 2020, 21,2 idosos para cada 100 pessoas em idade ativa (IBGE, 2012).

Seguindo o envelhecimento da população nacional, o município de Itaperuna também apresentou um crescimento no número de habitantes idosos (gráfico 2).

Gráfico 2 - Distribuição da população de Itaperuna, por sexo, segundo os grupos de idade, conforme os censos 2000 e 2010.



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Comparando as pirâmides etárias, observam-se mudanças no perfil demográfico municipal, com estreitamento na base e alargamento do seu meio.

Segundo Censo IBGE (2000), 10,7% da população Itaperuna era composta por indivíduos com mais de 60 anos de idade; já o Censo de 2010 indica que 13,6% da população daquele município reuniam pessoas com 60 anos ou mais, e dessas 90,38% vivem na zona urbana do município, mostrando que houve um crescimento de 3% na população idosa.

O crescente envelhecimento da população brasileira é um fato constatado, contudo, preocupante em relação à responsabilidade de se sustentar o contingente crescente, considerando que essa população está mais sujeita às doenças crônicas não transmissíveis (cardiovasculares, neurológicas, metabólicas, degenerativas, renais etc.) e à mortalidade. Também alterações estruturais e funcionais próprias do envelhecer merecem atenção, na medida em que podem acarretar limitações e deficiências nessa população, como é o caso do aumento do risco para a mobilidade física, com comprometimento na independência desses sujeitos para as atividades cotidianas quer dentro quer fora do seu espaço doméstico.

Perdas relativas à massa, à resistência e à função muscular, bem como em relação, rigidez articular e na amplitude de movimento e, ainda, alterações na marcha e no equilíbrio podem ter consequências sobre mobilidade física da pessoa idosa, resultando em quedas, dores e incapacidade funcional. Essas perdas podem gerar impedimentos transitoriamente ou de forma permanente, impedindo o idoso de desempenhar tarefas ligadas à atividade laboral habitual. Assim, a mobilidade reduzida, apresenta-se como uma das características da população idosa, podendo variar de indivíduo para indivíduo (CLARES; FREITAS; BORGES, 2014).

Vale observar que limitações e deficiências se diferem do ponto de vista conceitual, porquanto, limitações referem-se a dificuldades que um indivíduo pode encontrar na execução de atividades e deficiências dizem respeito a desvios significativos ou dano numa função ou estrutura do corpo, contudo são conceitos que se aproximam, na medida em que implicam perdas e, ainda, as deficiências impõem limitações ao indivíduo. Por exemplo, a perda de uma perna

é uma deficiência de uma estrutura do corpo, capaz de limitar a mobilidade do indivíduo, contudo, diferentemente, a diminuição da força muscular decorrente do envelhecimento natural pode limitar as funções de movimento, sem que seja uma questão de deficiência (OMS, 2014).

O processo natural de envelhecimento do organismo, com o avançar da idade, sofre mudanças como um todo, que pode envolver diversos sistemas, dentre eles o sistema locomotor (sistema esquelético e muscular) em suas vias centrais e periféricas. Também, em alguns indivíduos, por ação de fatores genéticos e de outros fatores contextuais externos e internos, incluindo doenças, tendem a afetar a integridade desse sistema, limitando ou tornando deficiente a sua funcionalidade. Assim, um indivíduo, ao longo da vida, por um processo de envelhecimento natural, pode se tornar um deficiente, ou mesmo ter agravada a sua condição de deficiência genética ou congênita, bem como adquirida (CLARES; FREITAS; BORGES, 2014).

A tabela 2, bem como o gráfico 3 fornecidos pelo IBGE no último censo (2010), mostram o percentual por tipo de deficiência segundo o sexo e os grupos de idade. No total de indivíduos com 65 anos ou mais, 67,7% possuem ao menos uma das deficiências investigadas, sendo a visual com o maior percentual de indivíduos seguida da motora. De acordo com a tabela 49,8% da população com 65 anos ou mais possuiu deficiência visual isolada ou acompanhada de outras deficiências e 38,3% possuiu deficiência motora isolada ou acompanhada de outras deficiências (IBGE, 2012).

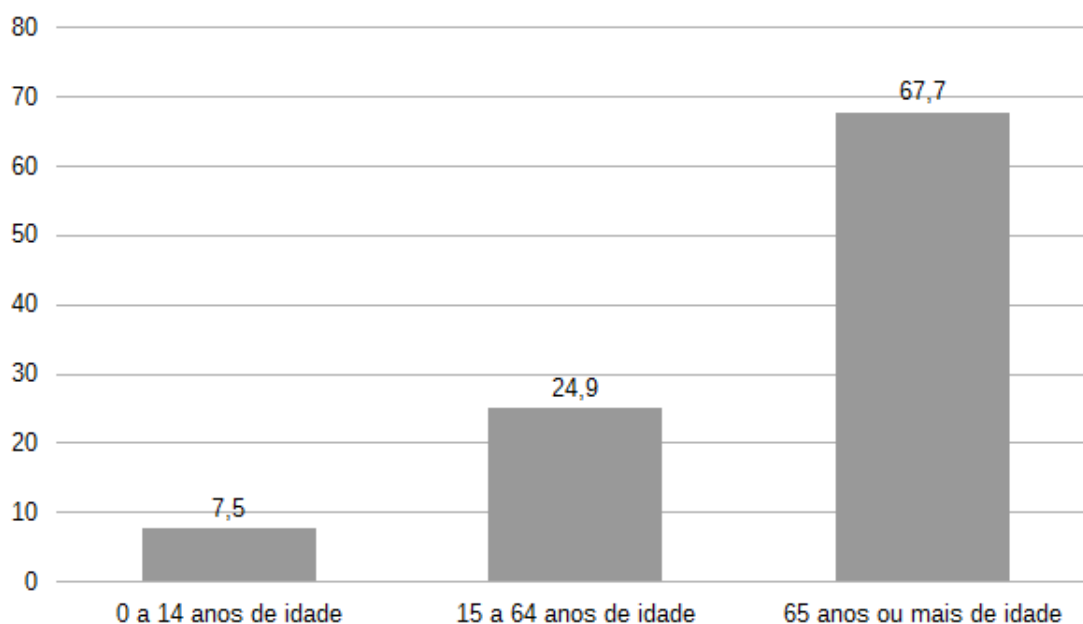
Tabela 2 - Distribuição percentual da população residente no Brasil, por tipo de deficiência, segundo o sexo e os grupos de idade de acordo com o censo de 2010.

Sexo e grupos de idade	Distribuição da população residente (%)						
	Total (1) (2)	Tipo de deficiência					
		Pelo menos uma das deficiências enumeradas (1)	Visual	Auditiva	Motora	Mental ou Intelectual	Nenhuma destas deficiências (3)
Total	100,0	23,9	18,8	5,1	7,0	1,4	76,1
0 a 14 anos	100,0	7,5	6,3	1,3	1,0	0,9	92,5
15 a 64 anos	100,0	24,9	20,1	4,1	5,7	1,4	75,0
65 anos ou mais	100,0	67,7	48,8	26,6	38,3	2,9	32,3
Homens	100,0	21,2	16,0	5,3	5,3	1,5	78,8
0 a 14 anos	100,0	7,3	4,8	1,4	1,0	1,0	92,7
15 a 64 anos	100,0	22,2	17,1	4,5	4,5	1,6	77,8
65 anos ou mais	100,0	64,6	47,3	28,2	30,9	2,8	35,4
Mulheres	100,0	26,5	21,4	4,9	8,5	1,2	73,5
0 a 14 anos	100,0	7,8	5,9	1,3	1,0	0,7	92,2
15 a 64 anos	100,0	27,6	23,1	4,0	6,8	1,2	72,4
65 anos ou mais	100,0	70,1	51,7	23,6	44,0	3,0	29,9

(1) As pessoas incluídas em mais de um tipo de deficiência foram contadas apenas uma vez. (2) Inclusive as pessoas sem declaração destas deficiências. (3) Inclusive a população sem qualquer tipo de deficiência.

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Gráfico 3- Percentual de pessoas com pelo menos uma das deficiências investigadas na população brasileira residente, segundo os grupos de idade.

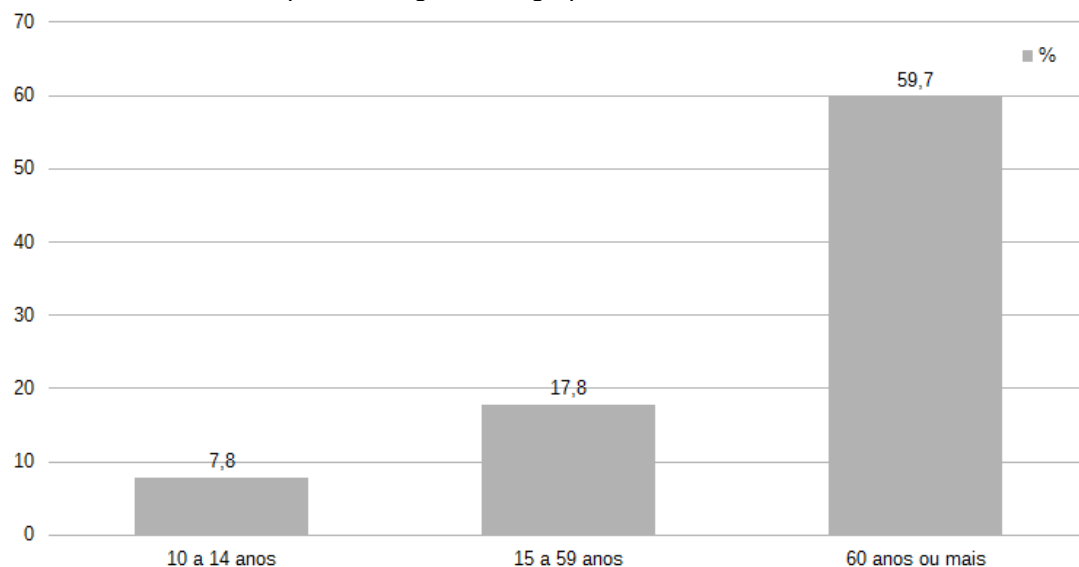


Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Esse aumento proporcional de deficiências na população idosa pode ser determinado tanto por fatores próprios do envelhecimento natural como por fatores ambientais que comprometem, de forma repentina ou gradual, estruturas e funções de diversos sistemas, dentre eles os responsáveis pela mobilidade, como é o caso do esquelético, muscular e neuromotor.

Dados referentes população idosa com deficiência no município de Itaperuna, no Censo de 2010, apontaram que dentre as pessoas com idade igual ou acima de 60 anos, 59,7 % têm pelo menos alguma deficiência, conforme descrito no gráfico 4.

Gráfico 4 - Percentual de pessoas com pelo menos uma deficiência investigada na população residente na cidade de Itaperuna, segundo os grupos de idades.



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Segundo o IBGE (2012), o conceito de deficiência vem se modificando para acompanhar as inovações na área da saúde e a forma com que a sociedade se relaciona com a parcela da população que apresenta algum tipo de deficiência. Dessa forma, a abordagem da deficiência evoluiu do modelo médico, para um sistema como a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde - CIF, divulgada pela Organização Mundial da Saúde (OMS em 2014), na qual a incapacidade é entendida como um resultado tanto da limitação das funções e estruturas do corpo quanto da influência de fatores sociais e ambientais sobre essa limitação.

Considerando que a baixa mobilidade nos idosos pode ser resultado de uma deficiência, evidenciar essa situação é importante para se possa aprofundar o entendimento a respeito das condições especiais de acesso dessa população aos espaços urbanos que lhes são de direito, como garantia de um envelhecer de qualidade, o que, remete à necessidade da elaboração e implementação de planos e políticas urbanas que possibilitem acessos a diversos locais da cidade.

3 O ESPAÇO URBANO DE ITAPERUNA

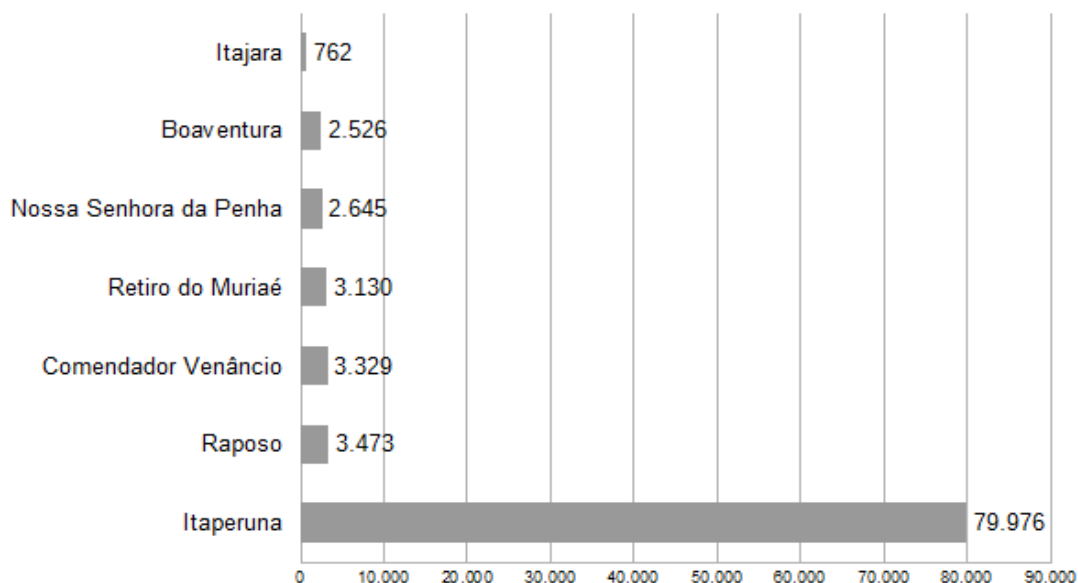
3.1 O MUNICÍPIO DE ITAPERUNA

O município de Itaperuna é considerado o maior e mais importante da Região Noroeste Fluminense. Itaperuna faz parte da mesorregião do Noroeste Fluminense, no estado do Rio de Janeiro. Está a 321 km da capital do estado e ocupa uma área de 1.105,34 quilômetros quadrados. Sua população para 2019, segundo o IBGE, foi estimada em 103.224 habitantes, sendo, assim, o 27º município mais populoso do estado do Rio de Janeiro e o primeiro entre os setes municípios da sua microrregião.

Até 1987, Itaperuna fazia parte da Região Norte Fluminense, em que município de Campos dos Goytacazes monopolizava a atenção e os recursos da iniciativa privada e dos governos estadual e federal. A partir desse ano, a região norte do Estado do Rio de Janeiro foi subdividida em Regiões Norte e Noroeste Fluminense, sendo que Itaperuna passou a integrar a Região Noroeste Fluminense (CRUZ, 2007).

Atualmente a mesorregião do Noroeste fluminense congrega 13 municípios: Aperibé, Bom Jesus do Itabapoana, Cambuci, Italva, Itaocara, Itaperuna, Laje do Muriaé, Miracema, Natividade, Porciúncula, Santo Antônio de Pádua, São José de Ubá e Varre-Sai e se subdivide em duas microrregiões: uma representada por Itaperuna e reunindo os municípios de Bom Jesus do Itabapoana, Italva, Itaperuna, Laje de Muriaé, Natividade, Porciúncula e Varre-Sai; outra Santo Antônio de Pádua, constituída pelos municípios de Aperibé, Cambuci, Itaocara, Miracema e São José de Ubá. Como limites municipais, têm-se Minas Gerais, Natividade, Bom Jesus do Itabapoana, Campos dos Goytacazes, Italva, Cambuci, São José de Ubá, Miracema e Laje do Muriaé (SANTOS, 2005). Esses dados podem ser visualizados na figura 1, a seguir.

Gráfico 5 - População de Itaperuna por distritos segundo Censo 2010.



Fonte: IBGE/2010 – TCE-RJ, 2019.

Sobre o aumento populacional urbano e rural do município de Itaperuna em comparação com o restante do Noroeste Fluminense no período de 1940 a 2010, observa-se que houve ocorreu um gradativo aumento da população urbana, sendo em 1970 o período onde essa população, bem como a população rural alcançaram praticamente a mesma porcentagem de indivíduos, 50,7% (rural) e 49,3% (urbana). Esse aumento na população urbana também segue nos demais municípios da região Noroeste Fluminense, como mostra o quadro 1, cuja população urbana, em 1940, era de apenas 14% e em 2010 passou para 82,63% do total. O município de Itaperuna totaliza cerca de 30% da população do Noroeste Fluminense (tabela 3).

Tabela 3- Distribuição das populações urbana e rural de Itaperuna e Noroeste Fluminense nos anos 1940 a 2010.

MUNICÍPIO E REGIÃO			CENSO ANOS							
			1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Itaperuna	URBANA	Absoluta	7464	10229	18424	30176	38900	61742	77354	88368
		Relativa	11,00%	16,00%	29,00%	49,30%	62,00%	79,00%	89,00%	92,20%
	RURAL	Absoluta	59853	53612	45328	30446	24186	16258	9333	7473
		Relativa	89,00%	84,00%	71,00%	50,70%	38,00%	21,00%	11,00%	7,80%
	TOTAL		67317	63841	63752	60622	63086	78000	86687	95841
Noroeste Fluminense	URBANA	Absoluta	42109	48937	-	101572	130878	186584	235354	262335
		Relativa	14,00%	17,00%	-	41,00%	54,00%	68,00%	79,00%	82,63%
	RURAL	Absoluta	262957	233957	-	143989	111770	86478	61978	55158
		Relativa	86,00%	83,00%	-	59,00%	46,00%	32,00%	21,00%	17,37%
	TOTAL		305066	282894	282361	245561	242648	273062	297512	317493

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010; SANTOS, 2005.

A prestação de serviços e o comércio são as principais atividades econômicas da cidade de Itaperuna, perfazendo 58,2% da economia seguidas

pela indústria (23,4%) e pela agropecuária (20%) (PMI, 2016). Ressalte-se que o setor comercial aliado à indústria relativa às confecções diversas (cama, mesa, vestuário, dentre outras) é, em grande parte, que sustenta a economia local, atraindo compradores dos demais municípios do Noroeste Fluminense e regiões circunvizinhas.

3.2 BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO

Itaperuna tem sua origem na capitania de São Tomé, posteriormente chamada de Paraíba do Sul, cedida ao a Pero de Góis em 1534. Por dois séculos, a área totalmente inexplorada era conhecida pela denominação de sertão da Pedra Lisa. Seu desbravador, José Lannes Dantas Brandão, estabeleceu-se nessa área por volta de 1830, fundando a fazenda Porto Alegre. Essa cidade se chamou Porto Alegre até 1885, ano em que foi elevada à categoria de vila de Itaperuna, na freguesia de Natividade do Carangola, pelo Decreto nº 2.810. Em 1887 essa vila foi elevada a freguesia de São José do Avaí pelo Decreto nº 2.921. Por fim, em 1889, foi elevada à categoria de cidade, recebendo o nome de Itaperuna, significando pedra preta (ABREU, 1994 apud TCE/RJ, 2011).

Ainda, Abreu (1994) relata que Itaperuna teve o seu início marcado pelo extensionismo fazendário com a economia voltada para as atividades pecuárias (criação de gado leiteiro e de corte), contudo o seu rápido desenvolvimento, a partir do final do século XIX, foi patrocinado pela economia cafeeira.

O café teve grande relevância para o despontamento de Itaperuna no Estado do Rio de Janeiro e no Brasil por volta de 1935. Com o café, a região ganhou força política, econômica e urbana, possibilitando uma maior articulação entre a elite cafeeira regional e as elites políticas republicanas. Este produto foi trazido de Macaé (RJ) para a região, por volta de 1850, por Lannes ainda no período do Império. Com isso, a agricultura de subsistência foi substituída pela agricultura comercial de renda de terra (PEREIRA JÚNIOR, 2015).

Com o declínio do café, a partir de 1930, os latifundiários passaram a focar suas atividades econômicas na pecuária e na produção de leite. Nesse contexto, a pecuária de corte tomou o centro da economia, abastecendo grandes matadouros e frigoríficos da região. Posteriormente, a pecuária leiteira, já bem difundida na região foi reforçada pela presença da fábrica de leite em pó Glória na sede municipal (SANTOS; SANTOS, 2018).

O transporte de mercadorias, sobremaneira do café, foi viabilizado pela implantação de uma infraestrutura, o que ocorreu com a extensão dos ramais ferroviários. A vila São José do Avaí, então, passou por um expressivo crescimento econômico, demográfico e político impulsionado pelo café que, junto ao de Minas Gerais, era transportado pela estrada de ferro para Campos e para a capital do Estado. Com o intuito de fortalecer o desenvolvimento econômico e político do município, o Comendador José Cardoso Moreira doou terras para a elite já existente na região em busca da prosperidade da localidade. Por conseguinte, a elite conseguiu alcançar sua meta e houve uma ampliação da importância administrativa da vila e, em 10 de maio de 1889, foi elevada à categoria de cidade, passando se chamar Itaperuna. Este nome foi escolhido pelo doutor Francisco Portella, médico da prefeitura de Campos e presidente da Estrada de Ferro Carangola que passava pela cidade (SANTOS; DURÃES, 2017).

Segundo Diniz (1985), as comunicações ferroviárias chegaram em Itaperuna no ano de 1881, através da Estrada de Ferro Carangola (Fig. 2). A inauguração desses serviços, em 25 de junho de 1883, contou com a presença do imperador D. Pedro II. Com o advento da indústria automobilística, houve um grande aumento de veículos rodoviários, ocorrendo assim uma redução no transporte de cargas e passageiros por via férrea.

Figura 2 - Avenida Cardoso Moreira com vista da estrada de ferro.



Fonte: <https://denismiranda123.blogspot.com>

A cidade teve o núcleo inicial em torno da linha da estrada de ferro, à margem esquerda do rio Muriaé. Nessa ocasião Estação Ferroviária localizava-se na Avenida Cardoso Moreira (Fig. 3). Em 1972 a Estrada de Ferro foi desativada e em 1979 foram retirados seus trilhos, dando origem ao canteiro central que divide a avenida em duas vias (DINIZ, 1985).

Figura 3 - Estação Ferroviária de Itaperuna (Estação da Leopoldina).



Fonte: <https://denismiranda123.blogspot.com>

Hoje, com ambos os lados do rio ocupados pela malha urbana, a cidade se desenvolveu as margens do rio Muriaé e, sobretudo, ao longo da estrada de ferro. Entretanto, a população pobre, sendo muitos deles escravos/ livres e

camponeses, se espalhou pela margem direita do rio, sendo o primeiro núcleo chamado de Niterói, uma analogia ao município fluminense. Hoje, ambos os lados do rio estão ocupados pela malha urbana (RODRIGUES; SEUFITELLI; MIRANDA, 2013).

A construção da rodovia BR-356, que liga São João da Barra/RJ, a Belo Horizonte/MG, passando por Campos dos Goytacazes/RJ e pelo centro de Itaperuna, onde recebe o nome de Avenida Cardoso Moreira, antigo eixo central do crescimento da cidade. Hoje, importante rota de circulação de pessoas e de mercadorias trazidas, principalmente, do Estado de Minas Gerais para o Estado do Rio de Janeiro (SANTOS; SANTOS, 2018)

Ao longo do século XX, como o município de Itaperuna tornou-se extremamente urbano. Por consequência de um crescimento sem planejamento, a cidade tem enfrentado problemas em relação à falta de saneamento básico. Um dos maiores problemas ambientais que a cidade enfrenta são as cheias que ocorrem, especialmente, mas, não exclusivamente, no período do verão (SANTOS; DURÃES, 2017).

Atualmente o centro de Itaperuna ainda concentra a maior parte dos comércios da cidade, em especial, na avenida Cardoso Moreira, principal via acesso à prestação de serviços e ao comércio.

3.3 A ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE ITAPERUNA

A área central de uma cidade é o seu foco principal. Para ela se converge uma grande parcela da população que diariamente circula por seu espaço, no qual existe grande número de comércio e serviços públicos e privados. Caracteriza-se, como uma área com grande concentração de atividades econômicas, sobretudo do setor terciário, com limitado crescimento horizontal e grande concentração diurna da população, sobretudo pedestres. Concentra, também, certas atividades de lazer ou de cultura, sendo o foco de transportes intraurbanos (GLUSZEVICZ; MARTINS, 2013).

Historicamente, a ocupação urbana de Itaperuna teve início na sua área central, hoje denominada centro. Tal fato ocorreu pela doação de terras feita pelo Comendador Cardoso Moreira para a criação administrativa e física da então vila de Itaperuna. O núcleo inicial do centro da cidade, limitado pelo rio Muriaé e pelo morro do Castelo, na ocasião, foi ocupado por instituições públicas e pelas habitações dos principais fazendeiros, (RODRIGUES, SEUFITELLI; MIRANDA, 2013).

Ainda, segundo os autores supracitados, após a construção da estrada de ferro Campos-Carangola, que cortava o centro da cidade (atual avenida Cardoso Moreira), essa se organizou em função da ferrovia,

[...] gerando um centro linear e disperso, sem um ponto central [...] neste momento, observa-se o aumento da ocupação no eixo viário e ferroviário principal com o aumento de imóveis comerciais e de uso misto – residências e comércio. A ocupação do morro do Castelo, região próxima ao centro e parte constante dos terrenos foreiros, será de exclusividade da elite, numa clara materialização da superioridade do poder (RODRIGUES, SEUFITELLI; MIRANDA, 2013, p. 11).

Atualmente, com a denominação de centro, a área central da cidade de Itaperuna, com destaque para a avenida Cardoso Moreira (Fig.4) é caracterizada pela sua multifuncionalidade. Nela encontram-se diversos serviços e estabelecimentos comerciais e bancários, escolas, instituições e serviços de saúde, salões de beleza, academias, hotéis, locais para reuniões, espaços de cultura e lazer; locais e áreas residenciais. Essa diversidade de funções faz dessa área um ponto de convergência de uma grande parcela da população, que diariamente circula por esse espaço.

Figura 4 - Avenida Cardoso Moreira atualmente



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago. 2020).

Consumidores de bens e serviços, ou seja, pessoas de diferentes idades e condições de mobilidade deslocam-se de diversos bairros para o centro da cidade, circulando a pé pela sua principal via, a avenida Cardoso Moreira, a qual dá acesso às demais ruas dessa área central.

3.4 A EXPANSÃO URBANA E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM ITAPERUNA

A formação do espaço urbano no município de Itaperuna, atrelada à economia cafeeira associada à construção da estrada de ferro, foi determinante no desenvolvimento inicial da cidade e posteriormente para a sua expansão urbana e sua consequente segregação socioespacial.

Em comentários sobre a evolução socioespacial da cidade de Itaperuna Rodrigues, Seufitelli e Miranda (2013) esclarecem que inicialmente o

desenvolvimento da cidade ocorreu ao longo da estrada de ferro, às margens do rio Muriaé, sendo que à esquerda era habitada pela população economicamente abastecida (elite econômica) e à esquerda era ocupada pela população pobre (trabalhadores), sendo muitos deles escravos livres e camponeses, procedentes da área rural em busca de trabalho ou para exercerem atividades econômicas autônomas, como açougueiros, sapateiros, dentre ferreiros, dentre outras. Nesse contexto, observa-se que a segregação espacial se acha diretamente ligada à força de trabalho e que o rio é o limite que separa o rico do pobre, dessa forma,

a formação histórica da segregação espacial da cidade de Itaperuna, sendo definida pela elite local, apresenta-se como uma segregação com caráter econômico [...] contudo, há uma segregação residencial da sociedade ocasionada pela diferença econômica. Esta foi uma realidade importante de se destacar na cidade de Itaperuna (SANTOS, 2017, p. 4).

Na medida em que a população foi crescendo, a cidade se expandiu em nova direção, contudo conservando o seu caráter segregador. Nesse sentido, Santos (2017) chama atenção para o fato de que uma realidade importante de se destacar na cidade de Itaperuna é a segregação não é somente espacial, mas também social, pois a renda, o tipo de ocupação e o nível de educação também são fatores importantes para esta análise. Ao lado dessa segregação espacial e socioeconômica, há uma segregação residencial da sociedade ocasionada pela diferença econômica.

No decorrer do seu desenvolvimento, na cidade de Itaperuna capital agrário cedeu lugar ao capital produzido pelos agentes de saúde, em especial os médicos. São estes os principais agentes sociais de Itaperuna na atualidade. Direcionada pelo e para o capital médico, a cidade se torna objeto de transformações iniciadas pela espacialização da elite no espaço urbano (RODRIGUES; SEUFITELLI; MIRANDA, 2013).

Nesse contexto, a segregação social decorrente da acumulação do capital se consolidou nos espaços segregados constituídos por bairros ou parte deles. Observa-se que grande parte dos investimentos públicos prioriza bairros de classe mais alta, enquanto, os bairros habitados pela classe baixa ocupam a periferia da cidade. Geralmente nesses locais a infraestrutura é precária

principalmente em relação ao saneamento básico. Evidências dessa segregação na cidade de Itaperuna podem ser observadas em bairros como Surubi, Guaritá, Carulas, dentre outros. Já, a elitização do espaço urbano tem se materializado em bairros mais próximos do centro, sobretudo Cidade Nova e CEHAB.

Registre-se que o início dessa elitização representada pela classe médica ocorreu com

a construção de uma nova ponte, que possibilitaria uma melhoria na circulação entre a margem direita e a margem esquerda do rio Muriaé, é realizada em 1987, favorecendo a ocupação da porção mais a noroeste do rio. Ela será caracterizada por uma população de alta renda, com predomínio de médicos e agentes de saúde, migrante do entorno do Hospital São José do Avahy, e será concentrada em uma formação denominada 'Morro dos Médicos' (RODRIGUES; SEUFITELLI; MIRANDA, 2013, p. 20).

Ainda, os autores supracitados esclarecem que na primeira década do século XXI, com a criação de novas instituições de ensino superior, surgiu nova área de expansão suburbana na cidade de Itaperuna, com a ocupação tanto de docentes quanto de rentistas dos imóveis para estudantes. Essa área foi contemplada com a oferta de serviços (comércio em geral), farmácia independente do centro da cidade. Atualmente a Prefeitura Municipal de Itaperuna tem sua sede próxima a essa área.

Em síntese, ao longo de sua evolução econômica e social, a elite apenas mudou de endereço. Se antes, habitava o centro da cidade, atualmente migrou-se para bairros próximos dessa área, nos quais a segregação é mais acentuada dada a sua evidente delimitação dentro do próprio bairro de áreas elitizadas como é o caso da CEHAB alta (habitada por pessoas com alto poder econômico) e CEHAB baixa (habitada por pessoas, em sua maioria, com baixo poder econômico). A CEHAB alta foi o bairro que mais classe rica originária do centro da cidade.

Não diferentemente de outros espaços urbanos brasileiro, a realidade socioespacial excludente, que se observa na cidade de Itaperuna, tem sua raiz fundada em sua formação econômica permeada pelas relações de poder, que colocam à margem parte da população ao se criar um espaço urbano diferenciado para ricos e pobres.

3.5 O IDOSO COM BAIXA MOBILIDADE DECORRENTE DO ENVELHECIMENTO NATURAL OU DE ALGUMA DEFICIÊNCIA

Grande parte da população brasileira apresenta algum tipo de deficiência na faixa etária acima dos 65 anos. Para tanto, faz-se necessário uma maior atenção para com a população idosa com baixa mobilidade, seja por perdas do envelhecimento seja por alguma deficiência.

No modelo médico, que vigorou por muitos anos, a deficiência era considerada somente como uma patologia que dava origem a uma incapacidade. No entanto, em contexto evolutivo, a deficiência passou a ser entendida para além de perdas ou anormalidades estruturais e funcionais, uma vez que, por si só, essas condições não definem integralmente a pessoa deficiente. Nesse sentido, “não se deve levar em conta apenas a constatação de uma falta ou diferença no físico, mental, sensorial ou orgânico do indivíduo, pois “o grau de dificuldade para a integração social é que definirá quem é ou não pessoa portador de deficiência”. (ARAÚJO, 2001, p. 15).

Embora, atualmente, o termo deficiência não esteja relacionado à patologia, observa-se que o mesmo ainda não se desvinculou da questão da lesão do indivíduo, levando muitas vezes ao pensamento de que a deficiência só diz respeito ao âmbito particular do mesmo. Contudo, é necessário o entendimento da deficiência não somente como “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, ela pode ser agravada pelo ambiente econômico e social” (SEGALLA; SILVA; PEDROSO, 2008, p. 1023).

No Brasil,

[...] a deficiência ainda não se libertou da autoridade biomédica, com poucos cientistas sociais dedicando-se ao tema, mas principalmente porque a deficiência é considerada uma tragédia pessoal, e não uma questão de justiça social. O desafio está em afirmar a deficiência como um estilo de vida, mas também em reconhecer a legitimidade de ações distributivas e de reparação da desigualdade, bem como a necessidade de cuidados biomédicos. (DINIZ, 2007, p.11).

Em condições especiais, essa visão de deficiência para além do modelo médico pode ser aplicada ao idoso com baixa mobilidade, uma vez que essa visão pode ser remetida a situações de “perda ou existência de anormalidade de estrutura e função psicológica, fisiológica ou anatômica que venha gerar uma incapacidade para o desempenho de atividade dentro do padrão considerado normal, colocando-o a margem do convívio social” (COSTALLAT, 2003, p. 35).

No caso do idoso, cuja mobilidade acha-se comprometida por uma deficiência física e considerando a evolução do conceito de envelhecimento na perspectiva de velhice e senescência (degeneração do corpo, doença, morte etc.), ou seja, sob a ótica biomédica, chegou-se aos dias ao entendimento do envelhecer dentro de uma categoria de terceira idade. Nesse contexto, semelhante à percepção que hoje se tem do deficiente, o idoso passou a ser olhado não somente uma pessoa dependente de cuidados médicos, mas também com necessidade e direito de inserção para além de espaços restritos à moradia (residências, instituições etc.), como espaços livres públicos ou não. Desta forma, se a deficiência deixou o leito estreito da patologia, da institucionalização e da marginalidade, o envelhecimento seguiu o mesmo curso com surgimento da categoria terceira idade

considerada, pela literatura especializada, uma das maiores transformações por que passou a história da velhice. De fato, a modificação da sensibilidade investida sobre a velhice acabou gerando uma profunda inversão dos valores a ela atribuídos: antes entendida como decadência física e invalidez, momento de descanso e quietude no qual imperavam a solidão e o isolamento afetivo, passa a significar o momento do lazer, propício à realização pessoal que ficou incompleta na juventude, à criação de novos hábitos, hobbies e habilidades e ao cultivo de laços afetivos e amorosos alternativos à família (SILVA, 2008).

Com essa nova concepção de envelhecimento, as necessidades psicológicas, sociais e culturais do idoso ganharam destaque, indo ao encontro do principal argumento das teorias da construção social: “se a identidade negativa da velhice é resultado de determinadas condições culturais, outra identidade pode ser ativamente construída, uma vez desfeita a antiga imagem da velhice com a criação de uma nova e positiva identidade para a velhice” (SILVA, 2008). Portanto, a velhice não pode ser vista como término, mas como

recomeço com características e valores próprios; é uma nova forma de olhar o mundo (SIMÕES, 2016).

Diante desse novo olhar, no cenário urbano muitas políticas públicas deverão ser focadas na vida dos idosos. Dessa maneira, as cidades terão a obrigação de criar mais espaços de convivência, com programações em várias áreas voltadas para os indivíduos com 60 anos ou mais. Não obstante, apesar dos avanços tecnológicos e médicos terem melhorado a expectativa de vida, o envelhecimento é uma realidade. Pessoas acima de 65 anos têm grande chance de apresentar deficiências e dificuldades para enxergar, ouvir e se locomover. Entretanto, os recursos de infraestrutura ainda não são condizentes com as suas necessidades mais básicas de locomoção (AGUIAR, 2010). Assim, as mudanças que vêm ocorrendo gradativamente nos diferentes grupos etários, em especial, nos referentes aos idosos,

[...] afetam a magnitude destes e colocam novas questões e demandas, sobretudo em relação aos serviços que os governos e a sociedade devem prestar aos distintos grupos de cidadãos, sejam eles crianças/adolescentes, jovens e adultos ou idosos. Parte significativa, entretanto, da sociedade brasileira e das instituições governamentais, muitas das quais responsáveis pela implementação de programas e políticas públicas, ainda não se deu conta da complexidade de tais transformações (SIMÕES, 2016, p. 98).

Diante das características contextuais do envelhecimento é preciso garantir direitos à população idosa através de iniciativas concretas capazes proporcionarem a esse segmento uma vida ativa e de qualidade, considerando suas limitações e deficiências. Iniciativas essas que implicam questões relacionadas à acessibilidade da pessoa idosa, tema central do presente estudo.

Importa esclarecer que o termo deficiência usado neste trabalho diz respeito ao idoso como pessoa com necessidades especiais referentes a perdas físico-motoras que podem causar limitações em sua motilidade, ou seja, em seu deslocamento por diferentes espaços. Importante também é ressaltar que o conceito de idoso utilizado vai ao encontro das imagens positivas que compõem a terceira idade, ou seja, de envelhecimento saudável e de estímulo ao convívio social.

4 ACESSIBILIDADE E POPULAÇÃO IDOSA: UM ESTUDO SOBRE A AVENIDA CARDOSO MOREIRA

4.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DOS SUJEITOS ENVOLVIDOS NO ESTUDO

Antes de comentar os principais resultados deste estudo, algumas questões peculiares a respeito das características da amostra merecem ser destacadas.

Participaram do estudo 11 idosos com idades compreendidas entre 61 e 79, sendo 5 do sexo masculino e 6 do feminino, a maioria deles residentes em bairros situados na zona norte da cidade (Cidade Nova, Lions Clube e CEHAB).

Registre-se que esses três bairros são bem próximos um do outro (Fig. 5) e são ligados entre si por ruas, como é o caso da Cidade Nova e Lions ou pela BR 356, via de acesso desses dois bairros à CEHAB. Esses bairros têm características comuns, que se diferenciam entre si como: distância do centro da cidade (cerca de 2 a 3 Km), servidos de linhas de ônibus urbanas, existência de comércio local (mais prevalente e diferenciado na Cidade Nova), ainda, evidências de segregação socioeconômica (mais evidentes na CEHAB).

Sob comércio em geral, principalmente alimentício e farmacêutico, o bairro Cidade Nova sobrepõe aos demais, além de sediar o polo das confecções, reúne um comércio variado e acessível às diferentes classes sociais. Ainda esse bairro possui uma agência da CEF. Nele também estão instaladas várias indústrias. É habitado por pessoas de diferentes classes sociais (baixa, média e alta). Nesse contexto, não se observa uma segregação espacial bem definida, uma vez que essas classes coabitam as diversas áreas do bairro.

No bairro CEHAB o comércio é menor e menos diferenciado, contudo, a segregação socioeconômica é bem delimitada pela divisão CEHAB alta (habitada pela elite econômica), que desfruta de um comércio mais diferenciado

e CEHAB baixa (composta, em sua maioria, pela classe menos favorecida economicamente). Hoje a CE.

O Lions serve-se do comércio, principalmente, da Cidade Nova. A segregação é menos intensa, mas com áreas específicas de habitação para a população de poder aquisitivo maior.

Todos esses relatos condizem com as observações de Santos (2017) ao afirmar que a segregação na cidade de Itaperuna além de socioeconômica e espacial, é também uma segregação residencial ocasionada pela diferença econômica.

Figura 5 - Bairros da cidade de Itaperuna.



Fonte: Google, site, 2020.

Poucos moram em Itaperuna desde o nascimento e grande parte deles vive na cidade em torno de 25 a 30 anos. Todos eles gostam da cidade por uma questão de afeto aos seus familiares que ali também vivem, bem como pelos seus serviços de saúde e, ainda, pela facilidade de acesso a bancos e ao comércio local de uma forma geral, com restrições ao calor e à violência que vem tirando a tranquilidade de seus moradores.

Todos têm renda própria mensal de 1 a 5 salários mínimos (4 recebem 1 salário mínimo: 5, de 2 a 5 e 2 acima de 5 salários mínimos). A maioria deles moram em companhia de alguém como esposo, esposa ou irmãos. Quanto o

nível de escolaridade a amostra total apresentou predomínio da formação média e superior.

A maior parte dos idosos que compõem a totalidade da amostra apresentam baixa mobilidade devido ao envelhecimento natural, principalmente artrose em um ou nos dois joelhos. Somente em dois idosos essa mobilidade se acha comprometida por deficiência em alguma parte do corpo diretamente relacionada à locomoção, como atrofia de uma das pernas causada por poliomielite infantil e uma anomalia no pé presente no nascimento. Contudo, ambos os casos não os impedem de andar a pé sem acompanhante no centro da cidade.

A frequência com que esses idosos vão na avenida Cardoso Moreira varia de semana a mês. Uns vão semanalmente, outros quinzenalmente e alguns uma vez por mês, contudo, a maioria se desloca para o centro toda semana motivados por idas a bancos, farmácias, serviços de saúde, padarias, loterias e igreja, seguidas de idas, menos frequentes a consultórios dentários, supermercados e lojas. Locais de lazer como cinema, praça, bares, restaurantes e grupos de terceira idade não são frequentados pela maioria dos idosos investigados.

Em sua totalidade, a amostra reúne pessoas idosas com uma boa e positiva percepção do seu estado de saúde e de sua capacidade funcional, principalmente, no que diz respeito a sua baixa mobilidade, ou seja, conscientes de seus limites quanto ao seu deslocamento a pé pela principal avenida da cidade e ruas adjacentes, que dão acesso aos diversos locais de que necessitam ir. Também, têm um bom nível de percepção das condições de acessibilidade das vias públicas do centro da cidade, com especial referência à avenida Cardoso Moreira. São, portanto pessoas autônomas e independentes no seu viver.

4.2 AUTOPERCEPÇÃO DOS IDOSOS SOBRE SUAS DIFICULDADES FRENTE À NECESSIDADE DE SEU DESLOCAMENTO A PÉ PELA AVENIDA CARDOSO MOREIRA

Nas análises das observações, realizadas através das entrevistas e dos questionários foram consideradas duas dimensões: 1) como o idoso se percebe em função das suas limitações frente às dificuldades que lhes são impostas pelas condições de acesso aos locais mais frequentados por ele; e 2) como o idoso percebe a acessibilidade do espaço investigado.

Ressalte-se que essa divisão não se deu pelo fato de que essas dimensões sejam desvinculadas uma da outra, mas a sua análise, em separado, teve como intenção alcançar a maior identidade possível entre sentimentos, experiências, valores e opiniões coletados.

No que refere à autopercepção, foi feita uma abordagem sobre as condições de mobilidade de cada idoso como fator que dificulta a sua circulação a pé pela avenida Cardoso Moreira, com ênfase às condições de acesso aos locais mais frequentados por eles (banco, farmácia, supermercado, loteria, hospital, Posto de Saúde, consultórios médicos, igreja e lojas). Para isso foi levado em conta o trajeto percorrido para chegar a esses diferentes destinos, no qual as travessias entre calçadas e avenida, avenida e passeio central e deste para calçadas foram destacadas com um fator, que associado a baixa mobilidade dos idosos, complica o seu acesso a maioria dos referidos locais.

Em seus relatos, os idosos, cuja baixa mobilidade decorre, sobretudo do envelhecimento natural, especialmente com comprometimento do joelho, declararam reconhecer a sua falta de agilidade em sua marcha a pé. O recorte abaixo da entrevista realizada bem ilustra a consciência que esses sujeitos têm de suas limitações:

[...] Reconheço meus limites quanto à idade e aos problemas que tenho nos pés (fascite plantar e esporão), que me dificultam a andar[...] (Entrevistado 1) A artrose no joelho me faz andar devagar. É o que tenho condições de fazer [...] (Entrevistado 3) Respeito meu limite de andar, se saio dele, sinto-me inseguro [...] (Entrevistado 5)

Nesses depoimentos ficam evidentes o entendimento e a aceitação pelos idosos de suas limitações como características do envelhecimento. Essas características, segundo Clares, Freitas e Borges (2014) são próprias do envelhecer natural como rigidez articular e na amplitude de movimento, alterações na marcha e no equilíbrio, que podem trazer consequências sobre mobilidade física da pessoa idosa, resultando em quedas, dores e incapacidade funcional.

Também, um idoso mencionou a sua baixa mobilidade decorrente de uma deficiência congênita: “desde cedo aprendi a andar no meu ritmo, não me incomoda. Ando muito devagar devido a um defeito de nascença no pé” (Entrevistado 4). Observa-se, nesse depoimento que o *déficit* de mobilidade não é resultado do envelhecimento natural e, sim, decorrente de uma deformidade que, segundo a OMS (2014) caracteriza-se como uma deficiência de uma estrutura do corpo, capaz de limitar a movimentação do indivíduo.

Indagados sobre suas condições de mobilidade em relação às dificuldades de acesso aos locais mais frequentados por eles, a maioria mencionou as travessias da avenida para as ruas que levam a esses destinos como pontos críticos, ou por razões estruturais (como falta de rampas onde existem desníveis entre o passeio central e a avenida, entre as calçadas e a avenida), como também entre as calçadas das ruas que cortam a avenida, além da existência de buracos e pisos irregulares) ou por razões do trânsito de veículos.

A seguir, o depoimento de um entrevistado é de grande relevância para a compreensão das dificuldades que são impostas aos idosos com mobilidade reduzida pelo espaço público investigado diante de sua necessidade de alcançar seus diversos locais de destino:

Devido a minha dificuldade de andar, para mim é difícil mim chegar aos locais de que necessito ir, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam. Faltam rampas das calçadas para a avenida, bem como falta do passeio central para a avenida; motoristas impacientes e que não respeitam as faixas de pedestre e, muitas vezes o próprio sinal de trânsito; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares; falta de temporizadores nos sinais. (Entrevistado 1)

No depoimento vê-se claramente a consciência que o idoso tem sobre o seu limite de mobilidade, em vistas das condições dos espaços de que ele precisa percorrer para atingir os locais que atendam suas necessidades. Contudo, ele também relata as externalidades existentes e não menos importantes para uma mobilidade plena. Diante desse contexto, pertinente é a observação de Aguiar (2010) ao chamar atenção para o fato de que as condições para as vias de circulação de pedestres possuem frequentemente diversas barreiras que dificultam ou impedem a mobilidade de seus usuários, principalmente idosos com mobilidade reduzida.

Reconhecida e aceita pelos idosos a condição de sua baixa mobilidade em função dos locais mais buscados por eles via avenida Cardoso Moreira, algumas dificuldades foram levantadas, como: falta de rampas que dão acesso à avenida e entre as suas ruas transversais; locais de travessias com buracos e pisos irregulares motoristas apressados e que desrespeitam as faixas de pedestre; falta de sinais para pedestre; sinais sem temporizador e pouco tempo de sinal aberto para a travessia da avenida.

Os depoimentos feitos pelos idosos vão ao encontro dos registros da literatura consultada, como bem observa Sarmento (2012) de que na prática o que se vê em grande parte das cidades brasileiras são vias públicas com inúmeras barreiras, principalmente na área de circulação de pedestres, nas travessias mal sinalizadas e nos rebaixamentos irregulares.

Por tudo que foi constatado nos depoimentos, observa-se que houve uma convergência de opiniões dos idosos tanto em relação ao reconhecimento de sua baixa mobilidade e da falta de segurança nas travessias que dão acesso aos diversos locais de seus principais destinos.

4.3 ACESSIBILIDADE NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA NA PERCEPÇÃO DOS IDOSOS

Os resultados a respeito da acessibilidade dos idosos na avenida Cardoso Moreira (Fig. 6) variaram em torno de opiniões sobre: 1) estrutura, conservação e livre circulação das calçadas e do passeio central; 2) segurança e conforto no deslocamento; 3) melhorias necessárias.

Figura 6 - Avenida Cardoso Moreira em Itaperuna.



Fonte: Google, site, 2020.

Indagados sobre a estrutura e conservação da avenida em função dos pedestres idosos, as calçadas foram os locais mais criticados, pois, é através delas que essa população tem acesso aos diversos locais de seus destinos. É ao longo das calçadas da avenida que ficam o comércio e bancos. Elas também são vias de acesso aos outros lugares mais procurados por eles, principalmente, os serviços de saúde.

A maioria dos depoentes referiu-se a irregularidades das calçadas como piso com ressaltos, muitas vezes quebrados, inexistentes e, não raro, escorregadiços; desníveis ao longo de uma mesma calçada ou entre uma e outra.

De uma forma geral, as calçadas foram caracterizadas como ruins, em certos trechos muito estreitas. Também a falta de rampas em desníveis mais acentuados existentes entre as calçadas, bem como no acesso das travessias

das ruas que cortam a avenida colocam a mostra os problemas de acessibilidade ao idoso na principal via de circulação da cidade. O fragmento abaixo, transcrito dos questionários e das entrevistas demonstra como os idosos percebem esses problemas.

[...] É muito difícil andar pelas calçadas da avenida Cardoso Moreira devido à falta de calçadas; calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; pisos escorregadiços; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas inclinadas, calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua. As larguras das calçadas são ruins; não existem rampas entre calçadas e ruas (Fragmento dos questionários) [...] as calçadas são muito mal cuidadas com mal colocados, com ressaltos e faltando pedaço o que faz com que são perigosos e desconfortáveis. (Entrevistado 3)

Esse estado de precariedade das calçadas evidenciados pelos idosos foi destacado na literatura por Vasconcellos (2000) ao assegurar que as condições físicas das calçadas, como problemas de piso e de suas guias são as principais barreiras que esbarram as pessoas ao circularem por seus espaços públicos urbanos. Também, Prado (2003) observa que na maioria das cidades brasileiras é comum calçadas irregulares e/ou com buracos que prejudicam ou mesmo impedem que pessoas com dificuldade de locomoção ou mobilidade reduzida indivíduos utilizem de forma plena os espaços públicos. Ainda, sobre essa questão, Pinho (2003), ao destacar as calçadas como vias importantes de deslocamento de pedestres, chama atenção sobre as características físicas das calçadas, no que diz respeito à sua superfície, como estrutura, dimensões, nivelamento, inclinações, dentre outras.

As figuras de 7 a 9, referentes às calçadas da avenida Cardoso Moreira, são retratos das observações feitas pelos depoentes, bem como das anotações reportadas da literatura.

Figura 7 - Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 8 - Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 9 - Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Ainda, sobre a falta de acessibilidade da avenida um dos idosos fez a seguinte declaração:

[...] não vou mais ao centro para passear. Eu adoro ir nas lojas, mas não passeio por lá como antes. Vou direto na loja que encontro o que preciso comprar. Evito ficar de loja em loja, pois é difícil andar nas calçadas esburacadas [...] Entrevistado 6

Tal aspecto evidencia as limitações aos quais estes sujeitos estão acometidos em sua mobilidade, em diversas esferas da vida, dentre eles no que consiste o lazer e o passeio. Para tanto, é importante observar as necessidades espaciais dos idosos e associá-las a políticas públicas que deem conta, dentre outras necessidades, as práticas sociais de utilização dos espaços públicos.

Dois dos depoentes que necessitam ir frequentemente à Caixa Econômica Federal observaram que

[..] É muito difícil ir andando até a Caixa Econômica. Num trecho, na parte de cima da avenida, próximo da Caixa, as calçadas são horríveis (Entrevistado 5) [...] as calçadas da parte de cima da avenida que dão acesso a Caixa Econômica são muito ruins. São tão estreitas em certos trechos que temos que passar pela

rua com calçamento irregular e perigoso [...] o passeio em frente a caixa é esburacado [...] (Entrevistado 9)

As figuras 10 e 11, a seguir bem ilustram essa situação

Figura 10 - Trecho de calçada que dá acesso à CEF.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 11 - Trecho da avenida Cardoso Moreira em frente da CEF.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Referindo-se à estrutura e conservação do passeio central prevaleceu a ideia de que este sobrepõe a acessibilidade das calçadas em termos de sua largura, caracterizada pelos idosos como boa, contudo, quanto ao acesso à avenida e às ruas transversais, compara-se ao estado precário das calçadas, sem rampas e, na maior parte com buracos e depressões. Pisos faltando pedaços e a falta desses em muitos trechos do passeio central colocam em evidência o seu precário estado de conservação. A presente situação constitui um exemplo perceptível da falta de acessibilidade nesse local da avenida, atestado pelos depoimentos da população idosa:

[...] a largura do passeio central é boa [...] Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida, existem sim, buracos e depressões (Entrevistado 7) [...] Muitos buracos nesses locais [...] Esses trechos, muitas vezes, são esburacados [...] Pisos faltando pedaço é comum no calçadão [...] Existem buracos devido à falta de piso ou de pisos quebrados ao longo do calçadão [...] (Entrevistado 3)

Confirmando essas declarações, as figuras de a 12 a 15 mostram trechos do atual estado do passeio central ao longo da avenida.

Figura 12 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 13 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 14 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 15 - Trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

A falta de condições de acesso aos idosos das calçadas e do passeio central da avenida, vai de encontro ao:

direito social que se dá quando são oferecidas condições adequadas para os habitantes frequentarem tal espaço. Isto pode ser entendido tanto através de aspectos físicos, enquanto garantia de infraestrutura urbana, quanto pela segurança urbana disponível” (SILVA, 2009, p. 43)

Questionados sobre obstáculos que impedem a sua livre circulação na avenida as opiniões foram unânimes em relação às calçadas e ao passeio central, conforme o fragmento extraído de relatos dos idosos:

[...] São muitos os obstáculos no meio das calçadas lixeiras, entulhos, placas e bancas de lojas e de frutas e verduras, camelôs, aglomeração de pessoas, principalmente nos pontos de ônibus (Entrevistado 7) [...] no calçadão árvores, lixeiras, entulhos de obras do próprio calçadão, mercadorias de ambulantes, motos e carros estacionados, ciclistas são os obstáculos mais comuns [...] (Entrevistado 4)

A respeito dos obstáculos que prejudicam a circulação de pedestres idosos nos espaços públicos, pertinente é a observação de Leite (2011) de que barreiras físicas de acessibilidade impedem o deslocamento dessas pessoas.

Adequada, também, é a declaração de Orlandi (2003) ao afirmar que normalmente as vias e calçadas, muitas vezes incompletas não são vistas como importantes. A atenção está sempre mais voltada para as vias de circulação de veículos. Não obstante, Gondim (2001), diz que o necessário prover as cidades de uma infraestrutura compatível com as necessidades de pedestres.

Em relação aos obstáculos sobre as calçadas e o passeio central da avenida, importante é mencionar que a Lei 10.741/2003, Estatuto do Idoso, proíbe obstáculos em espaços públicos. A previsão legal é que não haja barreiras que impeçam ou dificultem a movimentação. É, pois, necessário que os proprietários de estabelecimentos comerciais e mesmo ambulantes tenham consciência de que as calçadas são destinadas à circulação de pessoas e que não são propriedades particulares. Também, é necessário que o poder público faça cumprir a lei por meio de serviços de fiscalização.

Todas essas observações, quer relatadas na literatura quer mencionadas pelos depoentes, comprovam a falta de acessibilidade ao longo da avenida Cardoso Moreira, o que contraria a Política Nacional de Mobilidade Urbana em termos de planejamento do espaço público acessível a todos. Nesse sentido, Santos (2012) chama atenção para o fato de que os trajetos urbanos deveriam dar plenas condições de acesso aos locais de interesses coletivos e individuais nas cidades. O espaço público urbano não pode perder de vista a sua função de espaço cidadão, garantindo a todos os direitos de ir e ver com segurança, autonomia e independência. As figuras 16 e 17 mostram alguns obstáculos no passeio central da referida avenida.

Figura 16 - Obstáculo num trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 17 - Obstáculos num trecho do passeio central da avenida Cardoso Moreira



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Nas calçadas esses obstáculos são, ainda, maiores. São bancas de camelôs, bicicletas, banners de propaganda, como demonstram as figuras de 18 a 20.

A calçada é um espaço de vivência para os comerciantes informais populares que se apropriam desses espaços. Contudo, essa apropriação não se dá sem conflitos, especialmente para os pedestres que disputam estes espaços.

Figura 18 - Obstáculo em uma das calçadas da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 19 - Obstáculos em uma das calçadas da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: arquivo do pesquisador.

Figura 20 - Obstáculos em uma das calçadas da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Ainda sobre as dificuldades do livre deslocamento na avenida foram destacados alguns pontos críticos de travessias em locais de semáforos ou mesmo distantes destes e, também, em cruzamentos da avenida com as ruas transversais, nos quais existem sinais que fecham para a movimentação de veículos em circulação na avenida, mas liberam o trânsito de veículos que vêm dessas ruas. Nesse caso o pedestre, muitas vezes distante dos semáforos, só tem um tempo mínimo para atravessar a avenida, ou seja, o tempo do sinal amarelo para os veículos que vem da parte de baixo ou de cima da avenida. Eis o que dizem os idosos sobre essa situação:

[...] os trechos mais perigosos para mim são as travessias da avenida na parte de baixo e de cima na altura da igreja católica. (Entrevistado 11) O ponto que eu acho mais difícil de atravessar é em frente da praça Nilo Peçanha para a matriz. Não tem lugar que é fácil para atravessar e passar entre os carros parados no calçadão. A faixa para pedestres, em frente a matriz, dá numa vaga que tem carro parado. Sempre tenho que cortar voltar e atravessar fora da faixa [...] (Entrevistado 7) (Fig. 21 e 22)

Figura 21 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 22 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Dois idosos mencionaram as travessias em frente da igreja matriz como um ponto crítico, devido à localização de dois sinais:

[...] é um trecho de mão dupla em uma rua que corta a avenida subindo para a Matriz São José do Avaí [...] quando um sinal fecha, outro abre para os outros carros, não dá tempo de atravessar (Entrevistado 1) [...] O ponto que eu acho mais difícil de atravessar é da Matriz São José do Avaí. Tem faixa de pedestres, mas os semáforos abrem e fecham muito depressa. Fora o sinal que abre para os carros que vêm da avenida quando seria o momento do pedestre [...] (Entrevistado 5) (Fig. 23)

Figura 23 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago, 2020).

Bastante pertinente foi a observação de um idoso, na medida em que reúne informações sobre a falta de acessibilidade numa das travessias mais difíceis de uma das ruas que cortam a avenida:

[...] uns dos pontos que eu acho mais difícil de atravessar é o cruzamento da avenida com uma das ruas que dá acesso ao hospital, nesse cruzamento o semáforo não tem tempo suficiente para os pedestres, além do mais, ao mesmo tempo, abre para os carros na avenida e para a rua transversal. Também o toldo da drogaria fica na frente da rampa, preso no chão [...] (Entrevistado 8) (Fig. 24).

Figura 24 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Considerando, ainda, os locais de difícil travessia, alguns idosos disseram:

[...] para mim o local mais inseguro da avenida são as travessias no final da avenida, mesmo no sinal (Entrevistado 1) [...] O local mais difícil para mim são: a travessia no final da avenida para a Caixa Econômica, muito confusa a sinalização (Entrevistado 4) [...] no sinal em frente a antiga prefeitura é muito difícil de atravessar, fica pouco tempo aberto para o pedestre, além do calçamento esburacado [...] (Entrevistado 5) O ponto que eu acho mais difícil de atravessar é no sinal da antiga prefeitura. Não dá tempo de atravessar no sinal e tem muito buraco na rua [...] (Entrevistado 11) (Fig. 25 e 26).

Figura 25 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Figura 26 - Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Os depoimentos dos idosos sobre travessias como pontos críticos de circulação na avenida Cardoso Moreira correspondem às observações da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade (2005) que dá especial destaque a esses locais em relação à necessidade de existência de faixas de pedestres pintadas de forma técnica e rampas de acesso ao nível da travessia, levando em consideração a velocidade de deslocamento das pessoas. A respeito do tempo destinado à travessia a secretaria alerta para o fato de que grande parte das cidades brasileiras utiliza uma velocidade de deslocamento de 1,2m/s como parâmetro para o cálculo do tempo de abertura de um semáforo, a velocidade média de marcha de um idoso é 0,4 m/s, o que pode justificar o número de atropelamentos de idosos nos sinais de trânsito.

Também, a praça Nilo Peçanha foi alvo de críticas dos idosos. Todos afirmaram ser difícil atravessá-la ou transitar por ela. Um idoso observou: “[...] é muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha devido a muitas barracas, raízes de árvores e fios elétricos no meio da praça [...] (Entrevistado 11)”. Ainda sobre esse local e a rua adjacente a ela um outro idoso fez a seguinte menção “[...] é difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. Recebo minha aposentadoria ali. A rua que dá acesso ao banco é desnivelada com a calçada e não tem rampinha pra subir. O semáforo não dá tempo suficiente para atravessar com calma (Entrevistado 10) (Fig. 27).

Figura 27 - Praça Nilo Peçanha.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Alguns idosos evitam circular por determinados locais ou só vão quando em companhia de alguém, não apenas pelas dificuldades de acesso, mas também, por se sentirem inseguros em transitar por eles, conforme os depoimentos a seguir:

[...] lugares onde quero ir, mas falta segurança, peço ajuda. Quando quero ir a locais que não me sinto seguro, vou com alguma companhia (Entrevistado 6) [...] eu gostava de ir aos desfiles cívicos de 10 de maio e de 7 de setembro, mas agora é muito difícil, muitos obstáculos lá no calçadão. Eu ia muito na Matriz São José do Avaí, mas a calçada é estreita e tem muito ambulante (Entrevistado 7) [...] Ia muito no grupo de oração na Matriz São José do Avaí, mas é a noite e a avenida é escura, tenho medo de cair (Entrevistado 11) [...] À noite, às vezes, tem festa na concha acústica. Não vou porque tenho medo de cair [...] não me sinto segura para andar a pé no trânsito da avenida. (Entrevistado 7). Ultimamente só vou no banco ou comércio em lugares específicos, não vou mais para passear [...] não vou a pé a noite no centro, pois acho meio escuro [...] (Entrevistado 6)

A falta de acessibilidade na avenida Cardoso Moreira não possibilita ao idoso deslocar-se com segurança por locais de suas necessidades, comprometendo o seu agir autônomo e independente. Essa situação coloca esses indivíduos a mercê de inseguranças e medos não apenas pelas suas condições mobilidade decorrentes de alterações físicas ou funcionais, mas principalmente, por falta de adequação do passeio público às suas fragilidades. São, pois, as condições de acesso o maior empecilho à livre e segura circulação do idoso com baixa mobilidade pela principal avenida da cidade, conforme pode se observar no conjunto de declarações abaixo:

[...] A falta de conservação das calçadas, faltando piso ou mesmo sem eles, bem como desníveis nas mesmas torna insegura e desconfortável a nossa caminhada. As calçadas irregulares e em alguns trechos com piso escorregadio e faltando pedaço é um perigo [...] (Entrevistado 1). As calçadas são muito mal feitas com a colocação de pisos de forma irregular, o que faz com que elas apresentem ressalto que são perigosos e desconfortáveis (Entrevistado 3) [...] Tanto no calçadão como nas calçadas têm trechos que colocam em risco andar a pé na avenida [...] No calçadão tem menos buracos, mas também falta pisos. Biciclistas passam nele o que traz insegurança para os pedestres. Os trechos de estacionamento dificultam ainda mais [...] (Entrevistado 4). Nem de dia para andar nas calçadas, é complicado [...] O que tira a nossa segurança e conforto ao andar pelo calçadão é a sua má conservação, com trechos com buracos por falta de piso e vários obstáculos [...] (Entrevistado 5). A avenida não tem acessibilidade ao idoso. Não me oferece segurança [...] as

calçadas são íngremes e desconfortantes (Entrevistado 6). [...] de manhã tem gente lavando as calçadas do comércio e a gente tem que andar na rua para não escorregar (Entrevistado 7). [...] para andar nas calçadas tem que prestar muita atenção [...] não tem fiscalização nas faixas de pedestres e nos semáforos [...] (Entrevistado 6).

Ainda, sobre a falta de acessibilidade na principal avenida da cidade, merece destaque a observação feita sobre a insegurança e o desconforto de alguns trechos específicos: “[...] da Matriz São José do Avaí até a Caixa Econômica é o pior trecho de calçada. Perto da agência do Itaú a calçada é estreita e desnivelada e tem ambulantes. As calçadas com desníveis não dão segurança [...]” (Entrevistado 9).

Relatos de quedas foram ressaltados pela maioria dos depoentes. Esses relatos envolvem não apenas os idosos deste estudo, mas também outros que circulam pela avenida:

[...] por causa de um piso faltando um pedaço, tropecei, não cai, mas machuquei só meu dedo do pé (Entrevistado 5) [...] pisei num buraco na calçada e como meus joelhos não são bons, vacilaram e caí (Entrevistado 6) [...] já torci o pé numa noite em que voltava da igreja. Estava meio escuro e a calçada era alta e pisei em falso. Uma senhora atravessava a avenida o sinal abriu e os motoristas de moto fizeram barulho no acelerador, ela assustou e caiu (Entrevistado 7). [...] já tropecei várias vezes, mas uma amiga, num desses ressaltos caiu e feriu um dos joelhos (Entrevistado 3). [...] graças a Deus nunca sofri queda, mas tenho um amigo que, por causa de um piso escorregadio que estava molhado, levou um tombo, machucando-se muito (Entrevistado 2) [...] eu mesma, por causa da falta de um pedaço de piso, tropecei e cai, machucando meu braço (Entrevistado 1). [...] a calçada era mais alta que a seguinte e a cor delas era igual, não enxerguei o desnível, tropecei e cai. Vi um homem atravessando da avenida para o calçadão que tropeçou no meio fio [...] (Entrevistado 8). Já tropecei várias vezes em ressaltos das calçadas, não cai. Uma senhora tropeçou no ressalto entre as calçadas, caiu e ralou o joelho (Entrevistado 9) [...] numa calçada com muitos ressaltos, cai num deles e machuquei o joelho. Uma amiga, mais ou menos no mesmo trecho, não viu o ressalto, caiu e machucou os dois joelhos [...] (Entrevistado 11)

Questionados sobre os bancos destinados ao descanso dos pedestres ao longo do passeio central, a maioria dos idosos afirmou que esses são pouco confortáveis e o seu estado de conservação é ruim (Fig. 28).

Figura 28 - Bancos ao longo do passeio central da avenida Cardoso Moreira



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Interrogados sobre a iluminação da avenida foi unânime a resposta de que tanto nas calçadas quanto no passeio central a iluminação é ruim, tendo um dos depoentes declarado que “[...] as árvores atrapalham a luz dos postes menores do calçadão e os outros postes são muito altos [...] a pouca iluminação causa insegurança” (Entrevistado 10).

Em se tratando de trajetos percorridos à noite, Cucci Neto (1996) afirma ser de preferência dos pedestres, aqueles mais iluminados e com maior movimentação de pessoas, o que lhes garantem maior segurança.

Não somente críticas foram feitas à acessibilidade na avenida Cardoso Moreira, os depoentes afirmaram que a situação em que se encontra esse espaço público, com prejuízos para os idosos com baixa mobilidade, pode ser revertida através de melhorias sob o ponto de vista de sua estrutura, indicadas no relato a seguir:

[...] é preciso que a avenida Cardoso Moreira seja reconstruída em função das limitações de mobilidade dos idosos e deficientes, para que eles possam andar de forma livre, com segurança e conforto [...] reforma das calçadas e do calçadão

(Entrevistado 1). [...] reparos no calçadão e na via dos carros (Entrevistado 4). [...] refazer as calçadas dentro de um padrão de conforto, segurança e livre acesso aos locais de que necessitamos ir (Entrevistado 3). [...] construção de rampas nas travessias das ruas que cortam a avenida [...] obrigatoriedade de calçadas com piso padrão (Entrevistado 4). [...] Trocas de pisos escorregadiços das calçadas (Entrevistado 5). [...] nivelar as calçadas com rampas (Entrevistado 9). [...] cuidar melhor dos bancos do calçadão (Entrevistado 8).

Além das melhorias nos aspectos estruturais, alguns idosos sugeriram modificações, com vistas à maior segurança dos pedestres idosos nas travessias, as quais podem ser visualizadas nas declarações a seguir:

[...] as travessias devem ser verificadas para a maior segurança dos pedestres (Entrevistado 1). [...] colocação de mais sinais nos cruzamentos de ruas que cortam a avenida (Entrevistado 11). [...] instalação de sinais para pedestre (Entrevistado 2). [...] instalação de temporizador nos sinais (Entrevistado 5). [...] aumentar o tempo dos semáforos para os pedestres (Entrevistado 8). [...] mais policiamento de trânsito na avenida (Entrevistado 3). [...] colocação de faixa de pedestre nas travessias das ruas que cortam a avenida (Entrevistado 2). [...] repintar as faixas de pedestres [...] (Entrevistado 2).

A esse conjunto de melhorias foram acrescentadas sugestões relacionadas às questões de barreiras que impedem aos idosos a circularem livre e seguramente pela avenida. Nesse sentido, foram recomendadas:

[...] a desocupação da praça Nilo Peçanha para torna-la num lugar de encontro e lazer (Entrevistado 1). [...] proibição de bancas, placas e outras barreiras nas calçadas (Entrevistado 5). [...] a liberação das calçadas (tirar manequins de lojas e mercadorias) (Entrevistado 6). [...] melhor iluminação, principalmente do calçadão, que é o lugar mais seguro de se andar (Entrevistado 8). [...] retirada de vagas de estacionamento no calçadão em frente das faixas de pedestres (Entrevistado 7). [...]

Em relação às melhorias sugeridas, cabe ao poder público municipal a responsabilidade de implementá-las por meio de seu Plano Diretor sem perder de vista a legislação federal (Constituição Federal e leis infraconstitucionais).

Ao determinar a obrigatoriedade do plano diretor para cidades, a Lei 10.257/ 2001, Estatuto da Cidade, estabelece que na elaboração do plano de rotas acessíveis devem ser especificados os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir o acesso

da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes (BRASIL, 2001).

O Plano Diretor Municipal é uma lei que estabelece as diretrizes e regras para o desenvolvimento territorial local, constituindo-se num instrumento fundamental para o exercício da cidadania, na medida em que trata de questões que são de interesse da população, como é o caso da acessibilidade, condição necessária à conquista do direito de liberdade de ir e vir, o que gera autonomia aos munícipes, permitindo a equiparação de oportunidades, principalmente às pessoas que apresentam deficiência ou mobilidade reduzida (BERNARDY; MORAES, 2010).

Ainda os autores chamam atenção para o fato de que a elaboração Plano Diretor Municipal se constitui num processo participativo que envolve a comunidade através de seus representantes e, ainda, para tornar-se lei deve ser submetido à aprovação na Câmara Municipal.

De tudo que foi exposto, importante é observar que os resultados ora apresentados vão além da opinião dos idosos recrutados para este estudo. Na verdade, representam as necessidades mais urgentes dessa população, que apesar de diferenciada, tem os mesmos direitos de todo e qualquer usuário da avenida Cardoso Moreira. Trata, de maneira ampla, do direito à cidade, entendida como espaços de encontro, diálogo, de uso. Direito esse que, segundo Santos (2012) possibilita todas as pessoas participarem, em condições de igualdade, de tudo que acontece nos espaços públicos, o que vai ao encontro da acessibilidade e da inclusão social das pessoas que apresentam necessidades especiais ou mobilidade reduzida.

5 CONCLUSÃO

Nesta etapa final os resultados não são definitivos, mas sim, apresentados como uma síntese conclusiva das reflexões e discussões decorrentes das observações realizadas no cotidiano do espaço público urbano, especificamente da principal avenida da cidade de Itaperuna/ RJ, sob o ponto de vista do seu usuário idoso com baixa mobilidade.

Ressalta-se que este momento é antes de tudo uma síntese integradora da riqueza de informações que emergiram das entrevistas e dos questionários, rumo aos objetivos propostos. Importa, pois, no momento de exposição final deste estudo, voltar-se a eles, no sentido de averiguá-los em função do objeto de estudo enunciado, ou seja, condições de acessibilidade na Avenida Cardoso Moreira.

Vale reforçar que a acessibilidade diz respeito à oferta de espaços, bens e serviços em função das necessidades de uma determinada população. Nesse sentido deve ser tratada como ação política, em que a igualdade e a diferença são valores indissociáveis. Conceitos e práticas de promoção da acessibilidade urbana devem tratados com prioridade, para que sejam garantidos à população o acesso aos espaços públicos e privados, bem como à utilização de seus serviços.

Assim, a partir do que foi constatado neste estudo, tanto por meio da análise e interpretação do conjunto de dados coletados através das entrevistas e dos questionários, bem como das ideias dos autores consultados, da legislação vigente e da realidade mostrada através de fotografias, é possível levantar algumas questões importantes sobre a acessibilidade para a população investigada no referido campo de estudo.

Ao se considerar o cenário da avenida Cardoso Moreira quanto ao trânsito livre para idosos com baixa mobilidade, conclui-se que tanto em relação ao planejamento das vias de circulação de pedestres (calçadas e passeio central), bem como de suas travessias, em sua maioria, não condiz com o que preceitua a legislação vigente. Nesse sentido, observa-se que nem as normas de

construção nem o direito de ir e vir são considerados no que diz respeito à circulação segura dessa população.

Outro ponto que vai de encontro da legislação e da literatura examinada diz respeito danos presentes nos revestimentos das calçadas e do passeio central, que colocam em risco a integridade física desses indivíduos, na medida em que podem provocar quedas, com graves consequências. Também, barreiras ao longo desses locais, dificultam o deslocamento dos transeuntes idosos, muitas vezes, obrigando-os a se deslocarem pela área de circulação de veículos, o que também é arriscado para eles.

Nota-se, também, que a preocupação dos idosos em se deslocarem pela via de circulação de pedestre se estende, também, às travessias da avenida e de suas ruas transversais onde existem semáforos ou não. Esses locais, em sua maioria, não oferecem segurança pelas suas condições de conservação e de sinalização adequadas, o risco para os idosos quando de suas idas e vindas dos locais mais comumente frequentados por eles.

A falta de segurança mostrou-se como um grave problema para os pedestres idosos com baixa mobilidade que circulam pela principal via do centro de Itaperuna. Para resolver esse problema, é necessária a melhoria da infraestrutura urbana com construção, pavimentação e conservação das calçadas. Para maior segurança pessoal devem ser implementadas melhorias das condições da iluminação pública.

Feito o diagnóstico sobre a situação atual da mobilidade urbana no espaço investigado e feito um prognóstico a partir deste cenário, observa-se a urgência de investimentos em infraestrutura favoráveis à circulação das pessoas, com especial atenção às necessidades daquelas que apresentam alguma dificuldade de locomoção, como é o caso dos idosos com baixa mobilidade.

Desprovida de infraestrutura básica, a avenida Cardoso Moreira apresenta-se contrária a acessibilidade para os idosos com baixa mobilidade, devendo ser reestruturada para essa finalidade a partir de um Plano de Mobilidade Urbana, o qual se encontra pendente na Prefeitura Municipal de Itaperuna.

Desta exposição conclusiva fica a certeza do quão distante da acessibilidade ideal está a referida avenida. A questão é grave e preocupante e, aos olhos de todos pode se apresentar como um descaso para com os idosos o que, por conseguinte, há que se justificar como uma forma de exclusão, na medida em que impede a participação cidadã dessa população no cotidiano da cidade.

6 REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço Público: do urbano ao político**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008. 196 p. Disponível em: <https://books.google.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira *et al.* Avaliação da Mobilidade em Espaços Urbanos com Deficiências para Pessoas com Dificuldade de Locomoção. *In*: Congresso Luso-brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, 3., 2008, Santos. **Anais [...]**. Disponível em: <https://www.researchgate.net>. Acesso em: abr. 2020.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) - Universidade de São Paulo Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2010. 190 p. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses>. Acesso em: abr. 2020.

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarice Cunha. Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. **Observatório das Metrópoles**. 2017, Disponível em: <http://www.labmob.prourb.fau.ufrj.br>. Acesso em: abr. 2020.

ARAUJO, Luiz Alberto David. **Defesa dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001. 311 p.

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050/04**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2004. Disponível em: <https://www.abntcatalogo.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 14.021/15**: Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano. Rio de Janeiro: ABNT, 2015. Disponível em: <https://www.abntcatalogo.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011. 229 p.

BERNARDY, Rogis Juarez; MORAES, Joana Maria. O Plano Diretor como instrumento de universalização da acessibilidade urbana. **Revista Unoesc & Ciência**, Joaçaba, v. 1, n. 1, p. 49-56, jan./jun. 2010. Disponível em: <http://portalperiodicos.unoesc.edu.br>. Acesso em: abr. 2020.

BOTELHO, Adriano. Do espaço estratégico ao urbano possível: (contra) tempos do direito à cidade. **Revista de Geografia da UEG**, Goiás, v.2, n.2, p. 108-129, jul./dez. 2013. Disponível em: <https://www.revista.ueg.br>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.**

Presidência de República, Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Lei 10.048/00 de 8 de novembro de 2000.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Brasília, 2000a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Lei 10.098/00 de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, 2000b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Lei 10.741 de 1º de outubro de 2003.** Estatuto do Idoso. Brasília, 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Decreto 5.296 de dezembro de 2004.** 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. Brasília, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975. Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. **Brasil Acessível:** Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana., Brasília: Ministério das Cidades, 2006. Disponível em: <https://pesquisa.bvsalud.org>. Acesso em: abr. 2020.

BRASIL. Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades.** 2015. Disponível em: <http://www.planodiretor.mprs.mp.br>. Acesso em: 15 out. 2020.

BRASIL. **Nota Técnica - NT 02/2015-DAUrb/SUAT.** Diretrizes para o sistema viário. Novos parcelamentos. Secretaria de Gestão Territorial e Habitação. Governo Federal, 2015. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/>. Acesso em: abr. 2020.

CLARES, Jorge Wilker Bezerra; FREITAS, Maria Célia de; Borges, Cíntia Lira. Fatores sociais e clínicos que causam limitação da mobilidade de idosos

Revista Acta Paulista de Enfermagem, São Paulo v. 27, n. 3, p. 237-242, 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br>. Acesso em: abr. 2020.

COSTALLAT, Fernanda Lavras. **O Direito ao Trabalho da Pessoa Deficiente: Manual de Orientação**. Campinas: Fundação Síndrome de Down, 2003. 321 p. Disponível em: <https://books.google.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

CRUZ, José Luís Vianna da. Os Desafios do Norte e Noroeste Fluminense frente aos grandes projetos estratégicos. **Revista Vértices**, Campos dos Goytacazes, v. 9, n. 4, p. 43-50, 2007. Disponível em: <http://essentiaeditora.iff.edu.br>. Acesso em: abr. 2020.

CUCCI NETO, João. **Aplicações da engenharia de tráfego na segurança dos pedestres**. 1996. 189 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Universidade de São Paulo. Escola Politécnica da Departamento de Engenharia de Transportes. São Paulo, 1996. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

DINIZ, Dulce. **O desenvolver de um município: Itaperuna, RJ**. Itaperuna: Damadá Artes Gráficas, Itaperuna, 1985.

DINIZ, Débora. **O que é deficiência**. 2007. Disponível em: <http://www.museusacessiveis.com.br>. Acesso em: jun. 2020.

FERREIRA, Mauro. **Políticas públicas de mobilidade urbana**. 2015. Disponível em: <https://cidadaniaativa.franca.unesp.br>. Acesso em: abr. 2020.

FERREIRA, Marcos Antônio Garcia; SANCHES, Suely da Penha. Índice de Qualidade das Calçadas – IQC. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, v. 23, n. 91, p. 47- 60, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.com.br>. Acesso em: jun. 2020.

GLUSZEVICZ, Ana Cristina; MARTINS, Solismar Fraga. Conceito de centralidade Urbana: estudo no município de Pelotas/RS. In: SIMPÓSIO DE ESTUDOS URBANOS: A DINÂMICA DA CIDADE E A PRODUÇÃO DE ESPAÇOS, 2., 2013, Porto Alegre/RS. **Anais [...]**. Disponível em: http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb. Acesso em: abr. 2020.

GOLDENBERG, Mirian. A arte de pesquisar: como fazer uma pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. 15. ed. Rio de Janeiro: Record, 2007. p. 129.

GONDIM, Monica Fiusa. **O Transporte não Motorizado na Legislação Urbana no Brasil**. 2001. 185 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia dos Transportes) - Rio de Janeiro: UFRJ. Departamento de Engenharia de Transportes, 2001. Disponível em: <https://pt.scribd.com>. Acesso em: abr. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. IBGE. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em: abr. 2020.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011. Disponível em: https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf: Acesso em: abr. 2020.

LEITE, Flávia Piva Almeida. Acessibilidade: um direito fundamental. **Revista Diritto & Diritti**, Itália v. 12, n. 3, p. 1-31, out., 2011. Disponível em: <https://www.diritto.it>. Acesso em: abr. 2020.

LOBO, Carlos; CARDOSO, Leandro; MATOS, Ralfo. Transporte coletivo em Belo Horizonte: a eficiência de acessibilidade com base na Pesquisa Domiciliar Origem e Destino de 2002, Faro (Portugal). In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 4. **Anais** [...]. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas>. Acesso em: abr. 2020.

LOBO, Carlos; CARDOSO, Leandro; MAGALHÃES, David. Acessibilidade e mobilidade espaciais da população na Região Metropolitana de Belo Horizonte: análise com base no censo demográfico de 2010. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 513-533, jul./dez., 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br>. Acesso em: abr. 2020.

MANZINI, Eduardo José. Considerações sobre a elaboração de roteiro para entrevista semiestruturada. **Colóquios sobre pesquisa em Educação Especial**. Londrina: EDUE, 2003. p.11-25. Disponível em: <https://scholar.google.com.br>. Acesso em: jun. 2020.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil**. 2000. Disponível em: <https://labcs.ufsc.br>. Acesso em: abr. 2020.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2010. 80 p.

MORAES, Miguel Correia de. **Acessibilidade no Brasil: análise da NBR 9050**. 2007. 173 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br>. Acesso em: abr. 2020.

MORANO, Raquel Pessoa; SANTIAGO, Zilsa Maria Pinto. Análise da acessibilidade para pessoas com deficiência visual em terminais de ônibus. In: ENCONTRO NACIONAL DE ERGONOMIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 7.; SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE INTEGRAL, 8., 2018. **Anais** [...]. São Paulo, v. 4, p. 1162-1173, 2018. Disponível em: <https://www.proceedings.blucher.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

ORLANDI, Sílvia Cristina. **Percepção do portador de deficiência física com relação à qualidade dos espaços de circulação urbana**. 2003. 130 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal de São Carlos – UFSCar, São Carlos, 2003. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br>. Acesso em: abr. 2020.

PEREIRA JÚNIOR, Arthur Rodrigues. **Itaperuna (RJ) no contexto regional no Noroeste Fluminense: um movimento entre a centralidade e a descentralidade**. 2015. 157 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades) - Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes, 2015. Disponível em: <https://cidades.ucam-campos.br/producoes/dissertacoes>. Acesso em: abr. 2020.

PINHO, Ana Carolina Noronha de. **A Percepção de Pessoas com Deficiência relativamente à Acessibilidade e Mobilidade em Espaços Públicos Urbanos**: estudo desenvolvido nas cidades do Porto e de Fortaleza. 2013. 182 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Faculdade de Desporto da Universidade do Porto, 2013. Disponível em: <https://sigarra.up.pt/fadeup>. Acesso em: abr. 2020.

PRADO, Adriana Romeiro de. **A Cidade e os Idosos**: um estudo da questão de acessibilidade nos bairros Jardim de Abril e Jardim do Lago do Município de São Paulo. 2003. 112 f. Dissertação (Mestrado em Gerontologia) - PUC, São Paulo, 2003. Disponível: <https://www.pucsp.br/mestrado>. Acesso em: abr. 2020.

PRADO, Adriana Romeiro de. **Envelhecer em nossas cidades é um grande desafio**. Portal do Envelhecimento, 2017. Disponível: <http://www.portaldoenvelhecimento.com>. Acesso em: abr. 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Classificação internacional da funcionalidade, incapacidade e saúde (CIF)**. 2014. Disponível em: <http://biblioteca.cofen.gov.br>. Acesso em: abr. 2020.

RAMOS, Luiz Roberto. Fatores determinantes do envelhecimento saudável em idosos. **Cadernos de Saúde**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 793-798, mai-jun. 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br>. Acesso em: abr. 2020.

RODRIGUES, Arthur; SEUFITELLI, Jefferson; MIRANDA, Elis. Evolução territorial de Itaperuna (RJ): da formação da cidade à centralidade regional. In: SEMINÁRIO DE INTEGRAÇÃO DA UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES, 12., 2013, Campos dos Goytacazes. **Anais [...]**. Disponível em: <http://seminariodeintegracao.ucam-campos.br>. Acesso em: abr. 2020.

SANTOS, Cátia Pereira dos. Mudanças nas relações campo-cidade no município de Itaperuna – RJ. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. **Anais [...]**. p. 1-12, 2005. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org>. Acesso em: abr. 2020.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. 176 p. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br>. Acesso em: abr. 2020.

SANTOS, Paulo Roberto dos. **Análise da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida e para cadeirantes no centro urbano da cidade de Macaé**. 2012. 143 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade) - Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes,

2012. Disponível em: <https://cidades.ucam-campos.br/producoes/dissertacoes>. Acesso em: abr. 2020.

SANTOS, Rui Junio Fonseca dos; DURÃES, Rafaela Gonçalves da Silva. A formação urbana da cidade de Itaperuna (RJ) e suas implicações sobre o Rio Muriaé. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 17., 2017, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo, v. 17 n. 1, p. 1-14, 2017. Disponível em: <http://www.anpur.org.br>. Acesso em: abr. 2020.

SANTOS, Rui Junio Fonseca dos; SANTOS, Leonardo Soares dos. Evolução urbana e segregação espacial em Itaperuna (RJ). **Boletim Petróleo, Royalties e Região**, Campos dos Goytacazes/RJ, n. 60, p 32-40, ago. 2018. Disponível em: <https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br>. Acesso em: abr. 2020.

SARMENTO, Bruna Ramalho. **Acessibilidade em sistema de circulação de pedestres**: avaliação do campus I da UFPB. 2012. 133 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Paraíba, PB, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br>. Acesso em: abr. 2020.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES E DA MOBILIDADE URBANA. **Construindo uma cidade acessível. Brasil acessível**: programa brasileiro de acessibilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>. Acesso em: abr. 2020.

SEGALLA, Juliana Izar Soares da Fonseca; SILVA, Cristiane Ribeiro da Gabriela; PEDROSO, Saes Pedroso. O idoso e a deficiência: um novo olhar sobre a questão da inclusão. *In: CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI*, 17., 2008, Brasília. **Anais** [...]. p. 1017-1033, 2008. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

SILVA, Luna Rodrigues Freitas. Da velhice à terceira idade: o percurso histórico das identidades atreladas ao processo de envelhecimento. **Revista História, Ciências e Saúde**, Rio de Janeiro, v. 15, n.1, p. 155-168, jan.-mar., 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br>. Acesso em: abr. 2020.

SILVA, Luise Martins da. **Espaço público e cidadania**: usos e manifestações urbanas. 2009. 174p. (Dissertação em Mestrado em Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009, 174 p. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

SILVA, Otavio Henrique da; ANGELIS NETO; GENEROSO DE. Índice de Serviço das Calçadas (ISC). **Revista Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 19, n. 1, p. 221-236, jan./mar. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br>. Acesso em: jun. 2020.

SIMÕES, Celso Cardoso da Silva. **Relações entre alterações históricas na dinâmica demográfica brasileira e os impactos decorrentes do processo de envelhecimento da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016, 116 p. Disponível em: <http://www.ampid.org.br>. Acesso em: abr. 2020.

SPECK, J. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016. 282 p.
Disponível em: <https://www.skoob.com.br>. Acesso em: jun. 2020.

TCE-RJ. **Estudos socioeconômicos dos municípios do Estado do Rio de Janeiro; Itaperuna**. Rio de Janeiro: Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, 2019. 92. p. Disponível em: <http://www.tce.rj.gov.br>. Acesso em: jun. 2020.

TRAVASSOS, Cláudia. MARTINS, Mônica. Uma revisão sobre os conceitos de acesso e utilização de serviços de saúde. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2 (Sup.), p.190-198, 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: abr. 2020.

ULTRAMARI, Clovis; REZENDE, Denis Alcides. Planejamento Estratégico e Planos Diretores Municipais: referenciais e bases de aplicação. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, v. 12, n. 3, p. 717-739, jul.-set., 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: jun. 2020.

VARGAS, Heliana Comin; SIDOTTI, T. D. Mobilidade urbana nas grandes cidades. **Revista Urbs**, São Paulo, v. 6, n. 47, p. 7-11, jul./set., 2008.
<http://www.labcom.fau.usp.br>. Acesso em: jun. 2020.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001. 373 p. Disponível em: <https://books.google.com.br>. Acesso em: abr. 2020.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. 3 ed. São Paulo: Annablume, 2000. 284 p. Disponível em: <https://books.google.com.br>. Acesso em: jun. 2020.

WRI BRASIL. **Três direitos dos pedestres que podem ser assegurados por meio do desenho urbano: calçada é território de quem caminha**. 2018.
Disponível em: <https://wribrasil.org.br/>. Acesso em: jun. 2020.

7 ANEXO: REGISTROS FOTOGRÁFICOS

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Calçada em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Passeio central em um dos trechos da avenida da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Trecho de difícil travessia da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Praça Nilo Peçanha.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

Banco no passeio central da avenida Cardoso Moreira.



Fonte: Arquivo do pesquisador (ago., 2020).

APÊNDICES

APÊNDICE A: ROTEIRO DA ENTREVISTA

Nome do entrevistado: _____

Data da Entrevista: ____/____/2020.

1 Há quanto tempo o Sr. (a) mora na cidade de Itaperuna?

2 Gosta de morar aqui? Por quê?

3 O (a) senhor (a) acha que a Avenida Cardoso Moreira oferece condições de segurança para que o idoso caminhe a pé? Por quê?

4 Existe (m) algum (ns) local (ais) da Avenida Cardoso Moreira que o (a) senhor (a) gostaria de frequentar, mas não frequenta por dificuldades de acesso? Qual (ais)?

5 Quais os pontos da Avenida Cardoso Moreira que o (a) senhor (a) acha mais difícil de atravessar (do calçadão para as calçadas e vice-versa)?

6 Na opinião do (a) senhor (a), o que precisa melhorar na Avenida Cardoso Moreira para que os idosos possam andar por ela com tranquilidade e segurança?

APÊNDICE B: QUESTIONÁRIO

Prezado Sr (a), Eu Welder Bitão Suett, aluno do Curso de Mestrado da Universidade Cândido Mendes de Campos dos Goytacazes preciso de sua colaboração para o desenvolvimento de uma pesquisa que venho realizando sobre “acessibilidade da população idosa em Itaperuna”. Este questionário tem como objetivo saber a sua opinião a respeito das condições que facilitam ou impedem a livre circulação da pessoa idosa com mobilidade reduzida na Avenida Cardoso Moreira. Sua participação neste estudo é muito importante e voluntária. Sua identidade (nome) ficará sob sigilo durante toda a pesquisa e, principalmente, na apresentação dos resultados, os quais levarão em conta o grupo e não uma pessoa. Desde já, agradeço-lhe por sua colaboração.

1 DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS

Identificação - Neste momento vamos perguntar alguns dados gerais.

1.1 Nome (Iniciais ou apenas nome): _____

1.2 Data de nascimento ____/____/____

1.3 Bairro onde mora: _____

1.4 Sexo: () masculino () feminino

1.5 Mora sozinho (a)? () sim () não

Em caso negativo, com quem mora? _____

1.6 O (a) Sr (a) tem renda própria? () sim () não

Em caso afirmativo, qual o valor?

() menos de 1 salário mínimo

() 1 salário mínimo

() entre 2 e 5 salários mínimos

() mais de 5 salários mínimos

1.7 Escolaridade:

() Fundamental completo

() Fundamental incompleto

() Ensino Médio completo

() Ensino Médio incompleto

() Ensino Superior

() Outro

Qual? _____

2 DADOS SOBRE A MOBILIDADE E O USO DA AVENIDA CARDOSO MOREIRA PELOS PESQUISADOS

2.1 Na maioria das vezes o (a) senhor (a) ao centro da cidade (pode marcar mais de um)

() a pé () de ônibus () de carro () de motocicleta () de Bicicleta () outro
Qual? _____

2.2 Com que frequência o (a) senhor (a) vai ao centro da cidade?

() semanalmente () mensalmente () quinzenalmente () Outra
Qual? _____

2.3 Com que frequência o (a) senhor (a) vai sozinho (a) ao centro da cidade?

() Sempre () de vez em quando () raramente () nunca

2.4 Quais os locais que o (a) senhor (a) costuma ir ao centro da cidade? (pode marcar mais de um)

() bancos () cinema () farmácia () praça () supermercados () restaurantes
() loterias () bares () hospital () postos de saúde () consultórios
médicos () consultórios dentários () igreja () padaria () grupos de terceira idade ()
Outros.

Quais? _____

2.5 O (a) senhor (a) tem alguma dificuldades para chegar a esses locais? () Sim () Não

Em caso de resposta positiva, quais são essas
dificuldades _____

3 DADOS SOBRE AS DIFICULDADES ENCONTRADAS AO LONGO DA AVENIDA CARDOSO MOREIRA (da Igreja do Relógio à Câmara Municipal/ antiga Prefeitura)

3.1 Para o (a) senhor (a) a travessia

3.1.1 da Avenida Cardoso Moreira é: () muito fácil () fácil () regular () difícil () muito
difícil 3.1.2 das ruas que cortam a Avenida Cardoso Moreira é:

() fácil () muito fácil () regular () difícil () muito difícil

3.2 Quais dos problemas abaixo o (a) senhor (a) identifica para atravessar

3.2.1 a Avenida Cardoso Moreira? (pode marcar mais de um):

() Falta de rampas das calçadas para a avenida:

() Falta de rampas do passeio central para a avenida.

() Impaciência dos motoristas.

() Motoristas que não respeitam as faixas de pedestre.

() O tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança.

() Falta sinal para pedestres.

() locais para travessia com buracos e pisos irregulares.

() Outro. Qual? _____

3.2.2 as ruas que cortam a Avenida Cardoso Moreira (pode marcar mais de um):

- ☐ Falta de rampas das calçadas para a avenida.
- ☐ Falta de rampas do passeio central para a avenida.
- ☐ Impaciência dos motoristas.
- ☐ Motoristas que não respeitam as faixas de pedestre.
- ☐ O tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua.
- ☐ Falta sinal para pedestres.
- ☐ locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
- ☐ Outro. Qual? _____

3.3 O que dificulta o (a) senhor (a) a andar na Avenida Cardoso Moreira? (pode marcar mais de um):

- ☐ Falta de calçadas.
- ☐ Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos.
- ☐ Calçadas muito inclinadas ☐ Pisos escorregadiços.
- ☐ desníveis entre uma e outra calçada.
- ☐ Calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua.
- ☐ Obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros).
- ☐ Presença de ciclistas nas calçadas.
- ☐ Aglomeração de pessoas nas calçadas.

3.4 Para o (a) senhor (a) qual o grau de dificuldade para atravessar a Praça Nilo Peçanha, no centro da cidade?

- ☐ muito fácil ☐ fácil ☐ regular ☐ difícil ☐ muito difícil

4 DADOS SOBRE ESPAÇOS ESPECÍFICOS

4.1 Como o (a) senhor (a) avalia o estado das calçadas ao longo da Avenida Cardoso Moreira (ambos os lados) quanto:

4.1.1 à Largura da calçada:

- ☐ ótima ☐ boa ☐ regular ☐ ruim ☐ péssima

4.1.2 às rampas entre as calçadas e as ruas que cortam a Avenida Cardoso Moreira ☐ ótimas ☐ boas ☐ regulares ☐ ruins ☐ péssimas ☐ inexistentes

4.1.3 aos obstáculos na calçada (árvores, lixeiras, postes, entulhos, placas e outros acessórios de lojas, dentre outros). ☐ nenhum ☐ poucos ☐ muitos

4.2 Como o (a) senhor (a) avalia o estado do passeio central da Avenida Cardoso Moreira em relação:

4.2.1 à largura do passeio central:

- ☐ ótimo ☐ bom ☐ regular ☐ ruim ☐ péssimo

4.2.2 às rampas de ruas que cortam o passeio central:

() ótimas () boas () regulares () ruins () péssimas () inexistentes

4.2.3 aos obstáculos no passeio central (árvores, lixeiras, postes, entulhos, placas de lojas, dentre outros).

() nenhum () poucos () muitos

4.3.4. aos bancos para descanso ao longo do passeio central quanto:

4.3.4.1 ao estado de conservação:

() ótimos () bons () regulares () ruins () péssimos

4.3.4.2 ao conforto: () confortáveis () mais ou menos confortáveis () sem nenhum conforto () inexistentes

5 DADOS SOBRE ACIDENTES

5.1. O (a) senhor (a) possui alguma limitação física que dificulta sua movimentação?

() sim () não

Qual?

5.2 O (a) senhor (a) já sofreu algum acidente (tropeço, queda dentre outros) ao andar pela Avenida Cardoso Moreira (calçada, passeio central ou ao atravessar a rua)?

() sim () não

O que motivou esse acidente?

5.3 O (a) senhor (a) conhece algum idoso que tenha sofrido um acidente nessa avenida?

() sim () não

O que motivou esse acidente?

6 O (a) senhor (a) costuma ir a noite na noite da Avenida Cardoso Moreira? () sim () não Em caso de resposta afirmativa o que o (a) senhor (a) acha da iluminação:

6.1 das calçadas () ótima () boa () regular () ruim () péssima

6.2 do passeio central () ótima () boa () regular () ruim () péssima

APÊNDICE C: UNIDADES DE ANÁLISE DE UM CONJUNTO DE DADOS BRUTOS DOS QUESTIONÁRIOS EM FUNÇÃO DA CATEGORIA “AUTOPERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS”

CONDIÇÕES DE ACESSO NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA EM FACE DAS SUAS LIMITAÇÕES DE MOBILIDADE – QUESTIONÁRIO

UNIDADES DE ANÁLISE		
PESQ.	LIMITAÇÃO DE MOBILIDADE DOS PESQUISADOS/ QUESTIONÁRIO (item: 5.1)	DIFICULDADES DE DESLOCAMENTO NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA EM RELAÇÃO AO ACESSO AOS LOCAIS GERALMENTE FREQUENTADOS/ QUESTIONÁRIO (itens 2.5; 3.1; 3.2)
1	Reconheço meus limites quanto à idade e aos problemas que tenho nos pés (fascite plantar e esporão que me que me dificulta andar, devido à dor nos pés e pernas, além de artrose no joelho esquerdo.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares; falta de temporizados nos sinais.
2	Ando no meu ritmo. É o que a artrose nos joelhos me permite acho que até bom demais.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares; falta de contagem de tempo nos sinais.
3	A artrose no joelho me faz andar devagar.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
4	Desde cedo aprendi a andar no meu ritmo, não me incomoda. Ando muito devagar devido a um defeito de nascença no pé	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
5	Fiz uma cirurgia no joelho esquerdo. Fiquei bom durante um tempo, mas depois de certa idade, o problema voltou. Respeito meu limite de andar, se saio dele, sinto-me inseguro.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
6	Artrose no joelho e na coluna me dificulta andar.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares, bicicletas que não respeitam o sinal.
7	Ando normalmente de acordo com minha idade e com o problema que tenho nos joelhos, devido à artrose.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
8	A artrose no meu joelho direito me dificulta andar a pé.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; o tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares, bicicletas que não respeitam o sinal.
9	Perna direita mais fina e menos firme que a esquerda, devido a poliomielite infantil me dificulta andar.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
10	Ando bem devagar, pois tenho baixa circulação sanguínea nas pernas. Sou diabética.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; falta sinal para pedestres; locais para travessia com buracos e pisos irregulares.
11	Ando lento devido à artrose e reumatismo.	É difícil chegar aos locais de destino, pois depende de atravessar a avenida e ruas que a cortam devido à falta de rampas das calçadas para a avenida; falta de rampas do passeio central para a avenida; impaciência dos motoristas; tempo de sinal aberto é pouco para se conseguir atravessar a rua com segurança; motoristas que não respeitam as faixas de pedestre; locais para travessia com buracos e pisos irregulares, bicicletas que não respeitam o sinal.

Obs.: Todos os pesquisados declararam que para chegar aos locais de destinos as travessias da avenida e de ruas que a cortam acentuam as dificuldades relativas à sua mobilidade, tais como: falta de rampas (calçadas/avenida; calçada/avenida; entre ruas que cortam a avenida); impaciência dos motoristas e locais de travessias com buracos e pisos irregulares. Dos 11 depoentes, 9 disseram que os motoristas não respeitam as faixas de pedestres; 8 afirmaram que o tempo de sinal aberto é insuficiente para a travessia segura da avenida e das ruas que a cortam e 8 apontaram a falta de sinal de pedestre. Ainda, 2 mencionaram bicicletas que não respeito o sinal; 2 citaram a falta de temporizados nos sinais e 1 apontou a falta de faixa de pedestre em alguns locais.

APÊNDICE D: UNIDADES DE ANÁLISE DE UM CONJUNTO DE DADOS BRUTOS DAS ENTREVISTAS E DOS QUESTIONÁRIOS EM FUNÇÃO DA CATEGORIA “PERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS”

ACESSIBILIDADE NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA – ENTREVISTA/QUESTIONÁRIO

PESQ.	UNIDADES DE ANÁLISE		
	ESTRUTURA, CONSERVAÇÃO E LIVRE CICULAÇÃO DAS CALÇADAS E DO PASSEIO CENTRAL/ QUESTIONÁRIO (quesitos: 3.3; 3.4, 4.1, 4.2); ENTREVISTA (quesitos 4; 5)	SEGURANÇA/CONFORTO QUESTIONÁRIO (quesitos:4.3; 5.2; 5.3 e 6) / ENTREVISTA (quesito 3)	MELHORIAS/ ENTREVISTA (quesito 6)
1	Faltas de calçadas; calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; pisos escorregadiços; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (lixeiras, placas de lojas, camelôs); aglomeração de pessoas nas calçadas, principalmente nos pontos de ônibus. As larguras das calçadas são ruins; não existem rampas entre calçadas e ruas. É muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. É muito difícil ir andando até a Caixa Econômica. Na parte de cima da avenida, as calçadas são horríveis; pelo calçadão e pela calçada da parte inferior da avenida, as travessias são perigosas. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. Nessas travessias existem buracos. Pisos faltando pedaço é comum no calçadão. São muitos os obstáculos no calçadão como: ciclistas, árvores, lixeiras, entulhos de construção do próprio calçadão, mercadorias de ambulantes, carros e motos no estacionamento. Os bancos para descanso mais ou menos confortáveis e com estado de conservação ruim.	A falta de conservação das calçadas, faltando piso ou mesmo sem eles, bem como desníveis nas mesmas torna insegura e desconfortável a nossa caminhada. Eu mesma, por causa da falta de um pedaço de piso, tropecei e cai, machucando meu braço. Os estacionamentos de carros ao longo do calçadão é um obstáculo a mais para os pedestres. A noite, a iluminação tanto das calçadas e do calçadão é muito ruim.	- É preciso que a avenida Cardoso Moreira seja reconstruída em função das limitações de mobilidade dos idosos e deficientes, para que eles possam andar de forma livre, com segurança, conforto. - As travessias devem ser verificadas para a maior segurança dos pedestres. - Desocupação da Praça Nilo Peçanha. - Colocação de medidor de tempo nos sinais.
2	Faltas de calçadas; calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; pisos escorregadiços; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (lixeiras, placas de lojas, camelôs); aglomeração de pessoas nas calçadas, principalmente nos pontos de ônibus; presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas. As larguras das calçadas são ruins; não existem rampas entre calçadas e ruas. É muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. O local mais difícil para mim são: a travessia no final da avenida para a Caixa Econômica, muito confusa a sinalização. Lugares onde quero ir, mas falta segurança, peço ajuda. Quando quero ir a locais que não me sinto seguro, vou com alguma companhia. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. Esses trechos, muitas vezes, são esburacados. São muitos os obstáculos no calçadão ciclistas, árvores, lixeiras, entulhos de construção do próprio calçadão, mercadorias de ambulantes, carros e motos no estacionamento os bancos para descanso mais ou menos confortáveis e estado de conservação ruim.	As calçadas irregulares e em alguns trechos com piso escorregadio e faltando pedaço é um perigo. Graças a Deus nunca sofri queda, mas tenho um amigo que, por causa de um piso escorregadio que estava molhado, levou um tombo, machucando-se muito. Os carros estacionados ao longo do calçadão dificultam o nosso deslocamento. A iluminação das calçadas é do calçadão é muito ruim.	- Rebaixamento das calçadas nas ruas que cortam a avenida. - Reforma das calçadas e do calçadão. - Calçadas livres de obstáculos. - Fazer da Praça Nilo Peçanha um lugar de encontro e lazer. - Melhor iluminação do calçadão. - Instalação de sinais para pedestre. - Faixa de pedestre nas travessias das ruas que cortam a avenida. - Colocar temporizador nos sinais.
3	Faltas de calçadas; calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; calçadas muito inclinadas; pisos escorregadiços; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (lixeiras, placas de lojas, camelôs); aglomeração de pessoas nas calçadas, principalmente nos pontos de ônibus. As larguras das calçadas são ruins; não existem rampas entre calçadas e ruas; é muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. Os trechos mais perigosos para mim são travessias da avenida na parte de baixo e de cima altura da igreja católica e da Caixa Econômica Federal. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. Muitos buracos nesses locais. Existem buracos devido à falta de piso ou de pisos quebrados ao longo do calçadão. São muitos os obstáculos no calçadão ciclistas, árvores, lixeiras, entulhos de construção do próprio calçadão, mercadorias de ambulantes, carros e motos no estacionamento os bancos para descanso mais ou menos confortáveis e estado de conservação ruim.	As calçadas são muito mal feitas com a colocação de pisos de forma irregular, o que faz com que elas apresentem ressalto que são perigosos e desconfortáveis. Já tropecei várias vezes, mas uma amiga, numa dessas ressalto caiu e feriu um dos joelhos. São muitos os buracos e pisos quebrados. A iluminação das calçadas é do calçadão é muito ruim.	- Construção de rampas em locais onde há desníveis nas travessias. - Trocar a iluminação do calçadão. - Refazer as calçadas dentro de um padrão de conforto, segurança e livre acesso aos locais de que necessitamos ir. - Mais policiamento de trânsito na avenida. - Tirar os camelôs da praça Nilo Peçanha para que esta seja um local de lazer. - Colocar medidor de tempo nos sinais.

**ACESSIBILIDADE NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA – ENTREVISTA/QUESTIONÁRIO
PERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS**

PESQ.	UNIDADES DE ANÁLISE		
	ESTRUTURA, CONSERVAÇÃO E LIVRE CIRCULAÇÃO DAS CALÇADAS E DO PASSEIO CENTRAL/ QUESTIONÁRIO (quesitos: 3.3; 3.4, 4.1, 4.2); ENTREVISTA (quesitos 4; 5)	SEGURANÇA/CONFORTO QUESTIONÁRIO (quesitos: 5.2, 5.3 e 6) / ENTREVISTA (quesito 3)	MELHORIAS/ ENTREVISTA (quesito 6)
4	Faltas de calçadas; calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; pisos escorregadiços; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua São muitos os obstáculos no meio da calçada (lixeiras, placas de lojas, camelôs); aglomeração de pessoas nas calçadas, principalmente nos pontos de ônibus. As larguras das calçadas são ruins; não existem rampas entre calçadas e ruas; é muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. Para mim o local mais inseguro da avenida são as travessias no final da avenida, mesmo no sinal. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida, existem sim buracos e depressões. São muitos os obstáculos no calçadão ciclistas, árvores, lixeiras, entulhos de construção do próprio calçadão, mercadorias de ambulantes, carros e motos no estacionamento os bancos para descanso são mais ou menos, confortáveis e com estado de conservação ruim.	Tanto no calçadão como nas calçadas tem trechos que colocam em risco andar a pé na avenida: calçadas mal feitas, irregulares, faltando ou com pisos quebrados, estreitas, com muitos obstáculos. No calçadão tem menos buracos, mas também falta pisos. Biciclistas passam nele o que traz insegurança para os pedestres. Os trechos de estacionamento dificultam ainda mais. A iluminação das calçadas é do calçadão é muito ruim.	- Melhor iluminação, principalmente do calçadão, que é o lugar mais seguro de se andar. - Construção de rampas nas travessias das ruas que cortam a avenida. - Obrigatoriedade de calçadas com piso padrão. - Reparos no calçadão e na via dos carros. - Sinais para pedestres junto aos sinais de trânsito. - Deixar a praça Nilo Peçanha livre dos camelôs. - Instalação de marcador de tempo nos sinais.
5	Faltas de calçadas; calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; pisos escorregadiços; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (lixeiras, placas de lojas, camelôs); aglomeração de pessoas nas calçadas, principalmente nos pontos de ônibus; presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas. É muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. É muito difícil ir à Caixa Econômica, fico muito inseguro na travessia, mesmo no sinal. As calçadas de cima muito ruins da parte de cima que dá acesso a Caixa Econômica é uma ameaça a nossa segurança. São tão estritas em certos trechos que temos que passar pela rua com calçamento irregular e perigoso. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. São muitos os obstáculos no calçadão. Os bancos para descanso não têm nenhum conforto, confortáveis e com estado de conservação ruim.	O que tira a nossa segurança e conforto ao andar pelo calçadão é a sua má conservação, com trechos com buracos por falta de piso. Também é encontramos jovens andando de bicicleta sobre ele. Nas calçadas o problema é, ainda, maior com pisos escorregadiços, faltando pedaço ou mesmo sem piso. Por causa de um piso faltando um pedaço, tropecei, não cai, mas machuquei meu dedo do pé. A iluminação das calçadas é do calçadão é muito ruim.	- Consertos nos pisos da calçada e do calçadão. - Proibição de bancas, placas e outras barreiras nas calçadas. - Trocas de pisos escorregadiços das calçadas. - Trocar a iluminação do calçadão. - Sinais para pedestres. - Instalação de temporizador nos sinais.
6	Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; pisos escorregadiços; calçadas muito inclinadas; desníveis entre uma e outra calçada; São muitos os obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros); presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas. A largura das calçadas é regular; não existem rampas entre calçadas e ruas. É difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. Não deixo de ir a lugar nenhum de que preciso, mas só saio por necessidade. Não vou mais ao centro para passear. Eu adoro ir nas lojas, mas não passeio por lá como antes. Vou direto na loja que encontro o que preciso comprar. Evito ficar de loja em loja., pois é difícil andar nas calçadas esburacadas. Os pontos que eu acho mais difícil de atravessar são: em frente a drogaria Pacheco (é um cruzamento muito movimentado. Não tem faixa de pedestres; um trecho de mão dupla em uma rua que corta a avenida subindo para a Matriz São José do Avaí e não tem sinal. O sinal que tem é do outro lado da praça e quando fecha, logo abre para os outros carros, não dá tempo de atravessar. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. São muitos os obstáculos no calçadão. Os bancos para descanso são bons, confortáveis e com bom estado de conservação. Os bancos para descanso confortáveis com estado de conservação regular.	Não têm acessibilidade. Não me oferece segurança. Tenho medo de cair (tenho artrose nos joelhos e qualquer queda me prejudicaria muito). Numa mesma calçada tem rampa entre os ressaltos. São íngremes e desconfortantes. Pisei num buraco na calçada e como meus joelhos não são bons, vacilaram e caí. Também não tem fiscalização nas faixas de pedestres e nos semáforos. A iluminação das calçadas e do calçadão é péssima, por isso não vou a pé a noite.	- Liberar as calçadas (tirar manequins de lojas e mercadorias). - Reconstrução e/ou reparos das calçadas.

**ACESSIBILIDADE NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA – ENTREVISTA/QUESTIONÁRIO
PERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS**

PESQ.	UNIDADES DE ANÁLISE		
	ESTRUTURA, CONSERVAÇÃO E LIVRE CIRCULAÇÃO DAS CALÇADAS E DO PASSEIO CENTRAL/ QUESTIONÁRIO (quesitos: 3.3; 3.4, 4.1, 4.2); ENTREVISTA (quesitos 4; 5)	SEGURANÇA/CONFORTO QUESTIONÁRIO (quesitos: 5.2, 5.3 e 6) /ENTREVISTA (quesito 3)	MELHORIAS/ ENTREVISTA (quesito 6)
7	Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; calçadas muito inclinadas; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São poucos os obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros); presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas (principalmente nos pontos de ônibus). A largura das calçadas é regular; não existem rampas entre calçadas e ruas. É muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha devido a muitas barracas, raízes de árvores e fios elétricos no meio da praça. Eu gostava de ir aos desfiles cívicos de 10 de maio e de 7 de setembro, mas agora é muito difícil lá no calçadão. O ponto que eu acho mais difícil de atravessar é em frente da praça Nilo Peçanha. Não tem lugar que é fácil para atravessar e passar entre os carros parados no calçadão. A faixa para pedestres dá numa vaga que tem carro parado. Sempre tenho que cortar voltar e atravessar fora da faixa. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. São muitos os obstáculos no calçadão. Os bancos para descanso são bons, confortáveis e com bom estado de conservação. Os bancos para descanso não têm nenhum conforto e com estado de conservação regular.	De dia para andar nas calçadas é complicado. De manhã tem gente lavando as calçadas do comércio e a gente tem que andar na rua para não escorregar. As calçadas têm muitos altos e baixos. Muitos cachorros nas calçadas. Calçadas bem estreitas em vários lugares. Já torci o pé numa noite em que voltava da igreja. Estava meio escuro e a calçada era alta e pisei em falso. Uma senhora atravessava a avenida o sinal abriu e os motoristas de moto fizeram barulho no acelerador, ela assustou e caiu. De noite nem tento caminhar lá. À noite, às vezes, tem festa na concha acústica. Não vou porque tenho medo de cair. A iluminação é péssima tanto no calçadão como nas calçadas.	- Colocação de semáforos em todas as esquinas. - Retirada de vagas de estacionamento no calçadão em frente das faixas de pedestres.
8	Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; calçadas muito inclinadas; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros); presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas. A largura das calçadas é regular; as rampas entre calçadas e ruas são regulares. É regular a travessia da praça Nilo Peçanha. Eu ia muito na Matriz São José do Avaí, mas a calçada é estreita e tem muito ambulante. Os pontos que eu acho mais difíceis de atravessar são os cruzamentos da avenida com duas ruas que dão acesso ao hospital, nesses cruzamentos os semáforos não têm tempo suficiente para os pedestres. Num deles os paralelepípedos vivem soltos e o toldo da drogaria fica na frente da rampa, preso no chão. A largura do passeio central é boa. As rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam são regulares. São muitos os obstáculos no calçadão. Os bancos para descanso não têm nenhum conforto e com estado de conservação ruim.	Não me sinto segura para andar a pé no trânsito da avenida. Ultimamente só vou no banco ou comércio em lugares específicos, não vou mais para passear. Tenho dificuldade de andar nas calçadas e tenho medo de cair. A calçada era mais alta que a seguinte e a cor delas era igual, não enxerguei o desnível, tropecei e cai. Vi um homem atravessando da avenida para o calçadão que tropeçou no meio fio. A iluminação das calçadas e do calçadão é péssima.	- Nivelar as calçadas; - Aumentar o tempo dos semáforos para os pedestres. - Melhorar a iluminação do calçadão. - Cuidar melhor dos bancos do calçadão.
9	Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; calçadas muito inclinadas; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros); presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas. A largura das calçadas é regular; não existem rampas entre calçadas e ruas. É muito difícil atravessar a praça Nilo Peçanha devido a muitas barracas, raízes de árvores e fios elétricos no meio da praça. Todos os lugares que eu preciso e gosto de ir, eu vou. Tenho alguma dificuldade sim, mas não deixo de ir. O ponto que eu acho mais difícil de atravessar é da Matriz São José do Avaí. Tem faixa de pedestres, mas os semáforos abrem e fecham muito depressa. Fora o sinal que abre para os carros que vêm da avenida quando seria o momento do pedestre. A largura do passeio central é regular. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. São poucos os obstáculos no calçadão. Os bancos para descanso não têm nenhum conforto e com estado de conservação ruim.	Não tem rampa entre as calçadas da rua Coronel Macário, que corta a avenida bem próximo da Caixa Econômica. Da Matriz São José do Avaí até a Caixa Econômica é o pior trecho de calçada. Perto da agência do Itaú a calçada é estreita e desnivelada é estreita e tem ambulantes. As calçadas com desníveis não dão segurança. Já tropecei várias vezes em ressaltos das calçadas, não cai. Uma senhora tropeçou no resalto entre as calçadas, caiu e ralou o joelho. Não vou a pé a noite no centro, pois acho meio escuro. O calçadão e as calçadas têm uma iluminação regular	- Nivelar as calçadas com rampas. - Melhorar a iluminação do calçadão

**ACESSIBILIDADE NA AVENIDA CARDOSO MOREIRA – ENTREVISTA/QUESTIONÁRIO
PERCEPÇÃO DOS PESQUISADOS**

PESQ.	UNIDADES DE ANÁLISE		
	ESTRUTURA, CONSERVAÇÃO E LIVRE CICULAÇÃO DAS CALÇADAS E DO PASSEIO CENTRAL/ QUESTIONÁRIO (quesitos: 3.3; 3.4, 4.1, 4.2); ENTREVISTA (quesitos 4; 5)	SEGURANÇA/CONFORTO QUESTIONÁRIO (quesitos: 5.2, 5.3 e 6) /ENTREVISTA (quesito 3)	MELHORIAS/ ENTREVISTA (quesito 6)
10	Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; calçadas muito inclinadas; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros); presença de ciclistas nas calçadas; aglomeração de pessoas nas calçadas. A largura das calçadas é regular; não existem rampas entre calçadas e ruas são regulares. É difícil atravessar a praça Nilo Peçanha. Recebo minha aposentadoria ali. A rua que dá acesso ao banco é desnivelada com a calçada e não tem rampinha pra subir. O semáforo não dá tempo suficiente para atravessar com calma. Também no sinal em frente a antiga prefeitura é muito difícil de atravessar, fica pouco tempo aberto para o pedestre, além do calçamento esburacado. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. São poucos os obstáculos no calçamento. Os bancos para descanso não têm nenhum conforto e o seu estado de conservação é ruim.	A avenida não oferece condições de segurança. As calçadas são irregulares, que podem provocar quedas e acidentes. A iluminação das calçadas e do calçamento é ruim. As árvores cobrem a luz dos postes mais do calçamento e os outros postes são muito altos. A pouca iluminação causa insegurança	- Colocar mais sinais nos cruzamentos de ruas que cortam a avenida. - Nivelar os pisos das calçadas. - Trocar as lâmpadas de iluminação dos postes do calçamento.
11	Calçadas irregulares, com buracos, com pisos quebrados ou mesmo sem pisos; calçadas muito inclinadas; desníveis entre uma e outra calçada; calçadas estreitas, que me obrigam a andar na rua; São muitos os obstáculos no meio da calçada (árvores, lixeiras, caçambas de entulho, placas de loja, dentre outros); aglomeração de pessoas nas calçadas. A largura das calçadas é regular; rampas entre calçadas e ruas são regulares. O ponto que eu acho mais difícil de atravessar é a Praça Nilo Peçanha e no sinal da antiga prefeitura. Não dá tempo de atravessar no sinal e tem muito buraco na rua. A largura do passeio central é boa. Não existem rampas entre o passeio central e as ruas que o cortam a avenida. São muitos os obstáculos no calçamento. Os bancos para descanso estão em péssimo estado de conservação e sem nenhum conforto	A noite é muito escuro lá no centro. De dia não me sinto segura para atravessar, o piso é muito cheio de buracos. Para andar nas calçadas tem que prestar muita atenção, pois tem muitos desníveis. Ia muito no grupo de oração na Matriz São José do Avaí, mas é a noite e a avenida é escura, tenho medo de cair. Numa calçada com muitos ressalto, cai num deles e machuquei o joelho. Uma amiga, mais ou menos no mesmo trecho, não viu o ressalto, caiu e machucou os dois joelhos. Costumo ir à noite ao centro, mas a iluminação tanto das calçadas como do calçamento é péssima	- Nivelar o piso das calçadas. - Aumentar o tempo do sinal para os pedestres. - Melhorar a iluminação do calçamento. - Colocar mais sinais nos cruzamentos de ruas que cortam a avenida.

APÊNDICE E: UNIDADES DE ANÁLISE DE UM CONJUNTO DE DADOS BRUTOS DOS QUESTIONÁRIOS PARA A “CONSTRUÇÃO DO PERFIL DOS PESQUISADOS”

DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS (quesitos: (1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7)																	DESLOCAMENTO PELA AVENIDA (quesitos: 2.1; 2.2; 2.3)							LOCAIS MAIS FREQUENTES (quesito: 2.4)																					
PESQUISADOS	IDADE	SEXO		RESIDÊNCIA			RESIDÊNCIA		RENDAPRÓPRIA				REDIMENTOS					ESCOARIDADE					APÉ		FREQUÊNCIA			ACOMPANHATE		BANCO	CINEMA	FARMÁCIA	PRAÇA	SUPERMERCADO	RESTAURANTES	LOTERIA	BARES	HOSPITAL	POSTO DE SAÚDE	MÉDICO	DENTISTA	IGREJA	PADARIA	GRUPOS 3ª IDADE	LOJAS
		M	F	centro	Outro bairro	Tempo anos	S	N	S	N	- 1 S	1 S	2 a 5 S	+ 5 S	F C	F I	M C	M I	S	S	N	S E M	Q U I N Z	M E N S	S	N																			
1	71	-	X	-	Cidade Nova	71	-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	X	-	X	-	-	-	X	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	
2	70	X	-	-	Cidade Nova	70	-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	X	-	X	-	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
3	72	-	X	-	Ceab	72	X		X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	X	X	-	X	-	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
4	68	X	-	-	Niterói	42	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	X	-	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
5	69	X	-	X	-	28	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	X	-	-	-	X	X		X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
6	79	-	X	-	Lions	30	X	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	X	X		-	X	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
7	63	-	X	-	Lions	25	-	X	X	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	X	-	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
8	71		X	-	Ceab	35	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
9	70	X	-	-	Ceab	35	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	X	-	X	-	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
10	68	X	-	-	Cidade Nova	25	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
11	61	-	X	-	Lions	54	X	-	X	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	X	-	-	-	X	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X	-	X		
TOTAL		5	6	1	-	a	3	8 b	11	-	-	4	5	2	2	-	4	-	5	11	-	8	1	2	-	11	11	-	11	1	5	1	7	-	4	7	11	5	7	7	2	4			

Obs: a Apenas três pesquisados moram em Itaperuna desde o nascimento (ENTREVISTA: quesito 1); b 2 moram com o marido, 4 com a esposa, 1 com o irmão e 1 com a irmã (quesito 1.5 do questionário. Três pesquisados declararam gostar de morar em Itaperuna, pois, apesar do calor, é uma cidade muito afetiva. Porém, dois disseram que já gostaram, mas hoje é uma cidade violenta como muitos crimes e drogas; 1 disse que gosta de morar na cidade porque fica perto dos filhos, mas acha a cidade um pouco violenta, mas o acesso a saúde é bom; 2 declararam que gostam da facilidade de acesso a bancos, comércio e saúde; 5 gostam de morar na cidade pela facilidade de acesso à saúde, a bancos e ao comércio, porém disseram que a cidade já foi bem mais tranquila (ENTREVISTA: quesito 2).

LEGENDA: S (sim); N (não); - 1s (menos de 1 salário mínimo); 1s (1 salário mínimo); 2 a 5s (de 2 a 5 salários mínimos); + 5s (mais de 5 salários mínimos); FC (fundamental completo; FI (fundamental incompleto); MC (médio completo); MI (médio incompleto); S (superior); Sem. (semanal); Quinz. (quinzenal); Mens. (mensal).