

Em *S*ociedade

**A INEFICIÊNCIA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS À
ACESSIBILIDADE DE PEDESTRES NAS CIDADES BRASILEIRAS:
UMA CAUSA PARA A DIMINUIÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS
ESPAÇOS PÚBLICOS DE DETERMINADAS LOCALIDADES E O
CONSEQUENTE SURGIMENTO DA INSEGURANÇA NAS RUAS**

*Lara Reis Rodrigues
Maximiliano Engler Lemos*



Resumo

Na contemporaneidade, são frequentes as problemáticas relacionadas à mobilidade urbana. Na grande maioria das cidades brasileiras, a acessibilidade nos espaços públicos, que deveria promover uma mobilidade sustentável, não recebe sua devida importância, mesmo após a aprovação da Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diante deste pensamento, a presente pesquisa, de cunho analítico, objetiva buscar o entendimento sobre os motivos da ineficiência das políticas públicas voltadas à acessibilidade dos pedestres nas ruas, como uma forma de propor melhorias no deslocamento e no convívio das pessoas no espaço público, de modo a reduzir a insegurança existente no mesmo. A estruturação deste artigo ocorreu mediante um método de natureza quantitativa-qualitativa, uma vez que apresenta um embasamento teórico e qualitativo, no qual foram realizados levantamentos bibliográficos, além de buscar informações, em noticiários, que exemplificassem as ineficientes políticas públicas relacionadas à mobilidade dos pedestres. Além disso, houve também uma fundamentação experimental e quantitativa, em que foram efetuadas cinquenta entrevistas mediante a realização e a aplicação de questionários de campo em uma área específica da cidade de Franca, localizada no interior paulista, constatando-se que apenas uma pequena parcela da população local questiona sobre a escassa acessibilidade existente aos pedestres. Assim, a maioria das políticas públicas, como no caso estudado em Franca, é destinada à infraestrutura viária voltada aos automóveis, por uma questão histórica e cultural, além do crescimento da motorização individual, que impactou a mobilidade urbana das cidades, fazendo com que as legislações que visem melhorias aos pedestres permaneçam em segundo plano.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Mobilidade Urbana. Acessibilidade. Espaço Público.

Abstract

In contemporary times, problems related to urban mobility are frequent. In the great majority of Brazilian cities, accessibility in public spaces, which seeks to promote sustainable mobility, does not receive its due importance, even after the approval of Federal Law nº 12.587/2012, which establishes the National Policy on Urban Mobility. In view of this thought, this research, analytical, aims to seek the understanding of the reasons for such inefficiency of public policies aimed at the accessibility of pedestrians in the streets, as a way of proposing improvements in the movement and conviviality of people in the public space, in order to reduce the insecurity in it. This article was structured using a quantitative and qualitative method, since it presents a theoretical and qualitative basis, in which bibliographic surveys were carried out, as well as seeking information in news that exemplified the inefficient public policies related to pedestrian mobility. In addition, there was also an experimental and quantitative basis, in which fifty interviews were conducted by conducting and applying field questionnaires in a specific area of the city of Franca, located in the interior of state of São Paulo, finding that only a small portion of local people question about the scarce accessibility of pedestrians. Thus, most of the public policies, as in the case studied in Franca, are aimed at automobile-oriented road infrastructure, as a result of historical and cultural issues, in addition to the growth of individual motorization, which impacted the urban mobility of cities, causing legislation aimed at improving pedestrians remains in the background.

Keywords: Public Policies. Urban Mobility. Accessibility. Public Space.



1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana pode ser compreendida como os meios que permitem o deslocar das pessoas e dos bens pela cidade, independentemente do tipo de transporte utilizado, sendo este individual ou coletivo, motorizado ou não, tendo como uma de suas principais problemáticas, o notório crescimento da taxa de motorização individual, principalmente nas economias emergentes (GOMIDE e GALINDO, 2013 apud BARBOSA, 2015, p. 2).

Sobretudo com a crescente urbanização da década de 1950, a grande maioria das cidades brasileiras, em especial as de pequeno e médio porte, foram se consolidando e se irradiando desordenadamente, como uma consequência da necessidade de suprir, rapidamente, as emergências em habitação e em infraestrutura básica de uma população urbana que, cada vez mais, se difundia e se ampliava de maneira consideravelmente rápida, de modo que a malha urbana das cidades se espraiasse de modo indefinido e não planejado, na tentativa de suportar tal demanda.

Ademais, a configuração das cidades se relaciona com a utilização do veículo automotor, visto que o crescimento da motorização individual é um dos principais fatores que contribuem para as problemáticas do trânsito na atualidade. Desse modo, o desenho disperso da maioria das áreas urbanas está diretamente relacionado à evolução do transporte automotivo, uma vez que o mesmo influencia no tamanho, na localização e na forma das cidades, assim como também nos hábitos da população local (VIEIRA e MORASTONI, 2013 apud PIAZZA e VIEIRA, 2017 p. 24).

O padrão de consumo humano tem provocado notáveis preocupações relacionadas com as questões de mobilidade urbana, ocasionando em questionamentos e em pesquisas que se referem à relação existente entre os diferentes padrões de expansão urbana e os custos sociais e ambientais (CAMAGNI et al., 2002 apud BARBOSA, 2015, p. 2).

Mediante tal reflexão, o conceito de mobilidade urbana sustentável foi desenvolvido, de modo que, teoricamente, promova o acesso universal à cidade e às oportunidades por ela fornecidas para as pessoas, visando o desenvolvimento socioeconômico e o uso racional da infraestrutura viária, de modo que os impactos negativos ao meio ambiente sejam, pelo



menos, reduzidos o máximo possível (GOMIDE e GALINDO, 2013 apud BARBOSA, 2015, p. 2).

Por conseguinte, para que uma mobilidade urbana sustentável seja efetivada, é de suma importância que todas as pessoas, incluindo as de padrões limitados de movimento, participem desse processo, já que o direito de ir e vir é uma condição que deve ser estabelecida para todos, de maneira a contribuir para a identidade e para as oportunidades das pessoas (IMRIE, 2000 apud BARBOSA, 2015, p. 2).

Dessa forma, as políticas e estratégias territoriais urbanas estão considerando, cada vez mais, a questão da mobilidade urbana, de modo que seja fundamental um plano de mobilidade comprometido com a sustentabilidade, visando oferecer uma qualidade de vida mais satisfatória aos habitantes (MELLO e PORTUGAL, 2017).

A função de um sistema urbano de transporte é mover pessoas e produtos de um lugar para outro, sendo que tal função se define pela localização dos pontos terminais e pelos canais de movimento, ou seja, a problemática do transporte urbano existe devido às complicações de conformação e planejamento urbano junto com a tecnologia do transporte, de acordo com a explicativa de Dyckman (1970).

Assim, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabeleceu, aos municípios com mais de 20 mil habitantes, a obrigatoriedade de elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (PMU). Entretanto, consoante a explicativa de Mello e Portugal (2017), apenas uma mínima porcentagem dos valores disponibilizados para a alocação de recursos foi utilizada, além de haver a ausência de uma cultura de planejamento, o que acarreta em uma melhoria não eficiente da mobilidade nas cidades brasileiras, segundo os mesmos autores.

Diante deste pensamento, o exposto artigo objetiva buscar o entendimento sobre os motivos de tal ineficiência das políticas públicas voltadas à acessibilidade dos pedestres nas ruas, visando relatar que a existência de um espaço público desprovido de acessibilidade e, conseqüentemente, que não proporcione uma mobilidade urbana sustentável para todas as pessoas, impedindo ou dificultando o direito de ir e vir com qualidade das mesmas, acarreta na diminuição do uso do espaço urbano de determinadas localidades, uma vez que o mesmo não será convidativo à população, ocasionando, desse modo, no surgimento da insegurança



nas ruas, devido ao desenvolvimento de problemáticas sociais, tais como a marginalização e a criminalidade.

Hipoteticamente, se houvesse maiores investimentos e/ou menores burocratizações na liberação de verbas para projetos que visem melhorias na acessibilidade de pedestres e nos espaços públicos das cidades, as calçadas e demais espaços de convívio e de fluxo de pessoas seriam mais utilizados, dependendo da localidade, já que as pessoas se sentiriam convidadas a caminhar por esses espaços. Logo, algumas ruas apresentariam menores índices de insegurança e marginalização.

Decorrente disso, é de suma importância compreender que a mobilidade urbana está diretamente relacionada com a qualidade de vida das pessoas. O espaço público precisa ser convidativo às mesmas (GEHL, 2013) para que os índices de caminhabilidade cresçam, visando o ir e o vir com dignidade para todos. Todavia, para que tal consideração seja efetivada, é necessário que sejam priorizadas as obras de infraestrutura voltadas às calçadas e aos demais espaços urbanos para o uso dos pedestres, ao invés de serem dadas as preferências pelo alargamento viário e pelas demais obras que convidam as pessoas a utilizarem, cada vez mais, o veículo automotor.

2. METODOLOGIA

A fundamentação da presente pesquisa, de cunho analítico, ocorreu mediante um método de natureza quantitativa-qualitativa, apresentando um embasamento teórico e qualitativo, visto que, inicialmente, foram realizados levantamentos bibliográficos sobre a temática abordada, por meio de livros e artigos científicos, além de pesquisas sobre as legislações aprovadas com relação ao assunto a ser analisado, como por exemplo, a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em demasia, foram buscadas informações, que comprovassem a ineficiência das políticas públicas com relação à mobilidade urbana de pedestres, em noticiários da cidade de Franca, localizada no interior do estado de São Paulo, onde fundamentação experimental da pesquisa foi baseada. Mediante tais notícias, foi possível verificar que diante de todas as intervenções urbanas realizadas em uma área específica da cidade, que foi analisada neste estudo, nenhuma incluiu melhorias para os pedestres, demonstrando preocupação apenas com



a mobilidade dos veículos automotores, o que também não foi resolvido plenamente, conforme será discorrido posteriormente.

Outrossim, o método também apresenta um embasamento experimental e quantitativo, em que foram efetuadas a realização e a aplicação de um questionário de campo nas imediações da rotatória da Praça Alberto de Paula, uma área específica da cidade de Franca, a fim de realizar um levantamento de dados para a concretização de uma análise resultante sobre a notória insatisfação dos habitantes com relação a esse descaso para com a mobilidade urbana dos pedestres, nas cidades brasileiras. Tal questionário já havia sido utilizado em um recente artigo de estudo viário, o qual discorre sobre as problemáticas relacionadas à mobilidade, mais precisamente ao trânsito de veículos, dessa mesma localidade, pelo curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Franca.

Figura 1 – Imagem de sensoriamento remoto da rotatória da Praça Alberto de Paula, por meio de um drone.



Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Em contato direto com a população local, foram realizadas cinquenta entrevistas, por meio do questionário realizado, sendo obtidos dados de cunho quantitativo, apesar de



apresentarem características qualitativas por ter ocorrido a participação dos pesquisadores em campo. Assim, pretendeu-se compreender, por meio das pessoas cujo percurso trespassa a rotatória, quais são as reais insatisfações e percepções com relação à área abordada.

Para a realização da consulta à população, por meio das entrevistas em campo, foram utilizados os três horários de maior fluxo encontrados em geral dentro da cidade, sendo eles, o horário de ida ao trabalho (7h às 8h), o horário de alimentação de grande parte da população local (13h às 14h) e o horário de retorno ao local de origem (16h às 17h). O processo se repetiu por três dias, dois dias durante a semana (quarta-feira e quinta-feira) e um dia no final da semana (sábado), obtendo um total de cinquenta entrevistas, em uma média de, aproximadamente, dezessete entrevistas por dia. Os horários, para a aplicação dos questionários, foram escolhidos tendo-se como embasamento a procura dos mais variados pontos de vista e das mais diversas respostas, advindos de pessoas provenientes de diferentes locais da cidade, visto que são horários de grande fluxo na localidade, tanto de pedestres, quanto de veículos automotores.

3. ESTUDO DE CASO E DISCUSSÃO

Como definição de rotatória, é possível afirmar que seja o cruzamento de trânsito desprovido de sinalização, em que todos os meios de transporte percorrem em uma mesma direção, em sentido anti-horário, ao redor de uma ilha central (MONTALVÃO, 2010). No Brasil, existem três dispositivos rodoviários do tipo rotatória ou semi-rotatória utilizados: a semi-rotatória que prioriza a via principal, a rotatória que opta pela via principal e a rotatória com prioridade para a via circular (BESSA JÚNIOR et al., 2006).

A área em análise se encontra na região oeste do município, de maneira a interligar cinco avenidas de notório fluxo diário: Avenida Santos Dumont, Avenida Elias Abraão, Avenida Wilson Sábio de Mello, Avenida Severino Tostes Meirelles e Avenida Rio Amazonas. Trata-se de uma rotatória que prioriza a via principal, oferecendo maior preferência para os veículos localizados em vias de elevado fluxo, como é o caso das Avenidas Santos Dumont e Wilson Sábio de Mello, o que foi possível ser comprovado mediante o Método HCM (*Highway Capacity Manual*) de contagem de fluxo de veículos, o



qual foi realizado em um anterior estudo viário sobre a mesma área, pela Universidade de Franca.

Figura 2 – Acesso da Avenida Severino Tostes Meirelles para a rotatória.



Fonte: GCN, 2010.

Na última década, foi realizada a última política pública na localidade, a qual objetivava primordialmente a melhoria dos recorrentes congestionamentos ali encontrados, de maneira a promover o escoamento do trânsito na área, por onde constatava-se um fluxo de aproximadamente nove mil veículos por hora, nos horários de pico, segundo dados do noticiário da cidade GCN (2010).

Consoante as informações relatadas pelo mesmo noticiário GCN (2010), a intervenção urbana visava reduzir o canteiro central, de maneira a promover a abertura de uma pista sobre a rotatória, isto é, uma área de fluxo de veículos, para que fosse possível um escoamento mais eficiente do trânsito na área, o que seria realizado mediante nova sinalização, além da construção de menores canteiros para a separação das vias.

Em dezembro de 2010, as obras de remodelação da rotatória foram finalizadas, ganhando, assim, um novo traçado. No entanto, os congestionamentos no trânsito continuaram ocorrendo, além de acidentes os quais, mesmo antes da intervenção, são frequentes no local. A ocorrência de problemáticas no trânsito, mesmo após a instituição da política pública assinada pelo antigo prefeito da cidade, pode ser observada mediante o



informado pelo noticiário GCN (2017), que relata a colisão entre dois veículos, dentre outros acidentes ao longo da última década, após a intervenção urbana realizada.

Figura 3 – Precária mobilidade urbana na rotatória da Praça Alberto de Paula.



Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Dessa maneira, em nenhum momento foi registrada ou informada pelos noticiários da cidade a preocupação da prefeitura em instituir políticas públicas para o pedestre, o qual se trata do componente mais vulnerável na mobilidade urbana da localidade. Como mencionado anteriormente, na última reformulação da rotatória estudada, em 2010, segundo o GCN (2010), foi realizada a diminuição dos canteiros para que fosse possível o alargamento das vias, priorizando o veículo automotor e acarretando em um ambiente ainda mais escasso de acessibilidade para a considerável quantidade de pedestres existente no entorno da área.

Assim, é possível observar a ineficiência das políticas públicas realizadas na cidade, as quais buscam, em sua maioria, intervenções que promovam a melhoria do trânsito de veículos automotores, o que muitas vezes não é resolvido plenamente, além de deixar sequelas ainda mais graves para os pedestres, como a escassa acessibilidade e a insegurança nas ruas. Em 2012, foi criada a Lei Federal nº 12.587, que institui a Política Nacional de Mobilidade



Urbana, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e de cargas nas cidades.

De acordo com as informações contidas no site do Planalto (2012), o Art. 7º da Política Nacional de Mobilidade Urbana discorre sobre os seus objetivos, dentre os quais pode-se citar a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social, a promoção do desenvolvimento sustentável, a melhoria nas condições urbanas referentes à acessibilidade e à mobilidade, a consolidação da gestão democrática e a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais. Ademais, a acessibilidade universal e o desenvolvimento sustentável das cidades são alguns dos princípios que embasam a Política discutida (PLANALTO, 2012).

No ano de 2000, antes mesmo da elaboração da discorrida legislação, já havia sido implementada a Lei Federal nº 10.098, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, segundo dados do site do Planalto (2000). Em seu Art. 3º, é estabelecido que o planejamento e a urbanização das vias e demais espaços públicos devem ser executados de modo que se tornem acessíveis para todas as pessoas, incluindo as que apresentam limitações físicas (PLANALTO, 2000).

Em demasia, posteriormente à criação de tal legislação, ainda foi estabelecida, em 2001, a Lei Federal nº 10.257, denominada Estatuto da Cidade, cujo parágrafo terceiro do Art. 41 relata sobre a necessidade de garantir a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as vias existentes, até mesmo as que concentram focos geradores de maior circulação de pedestres (PLANALTO, 2001).

Entretanto, é notório que, na maioria das cidades brasileiras, o mínimo investimento existente para promover a melhoria dos espaços públicos, são destinados às obras de infraestrutura viária voltadas para os veículos automotores, contribuindo, dessa forma, para a crescente motorização individual. Assim, apesar da existência de importantes políticas públicas voltadas à acessibilidade de pedestres no espaço urbano, os índices de caminhabilidade passam a apresentar baixas, em determinadas localidades, já que a população não se sente convidada a caminhar pelas ruas, devido a uma série de fatores de descaso por



parte do município e/ou estado, como o baixo investimento à infraestrutura de calçadas e demais espaços públicos de convivência e fluxo de pedestres.

Outrossim, em casos mais severos, os pedestres que apresentam mobilidade reduzida deixam de se locomover com segurança pelas calçadas, pela falta de infraestrutura de qualidade, o que fere o seu direito de ir e vir pela cidade, seu direito de transitar, com dignidade, pelo espaço urbano onde habita, que por sinal é o mínimo que todo pedestre deveria possuir, segundo as legislações discorridas anteriormente. É de suma importância promover a melhoria da acessibilidade para todos os pedestres nos espaços públicos das cidades brasileiras, visando concretizar o deslocamento com qualidade e segurança, para que as pessoas se sintam convidadas a caminhar pelas suas cidades, acarretando, dessa forma, no aumento dos índices de caminhabilidade e, conseqüentemente, na diminuição da insegurança nas mesmas.

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é um aparato que determina os artifícios que condizem com a organização da gestão da mobilidade, de maneira a definir um conjunto de medidas que implementem e promovam um modelo de mobilidade urbana mais sustentável, a qual busca visar a compatibilidade com o desenvolvimento econômico, a orientação para a proteção do ambiente e eficiência energética e a indução de uma maior coesão social (IMTT, 2011; GIZ, 2014 apud MELLO e PORTUGAL, 2017, p. 107).

Sabendo-se que a mobilidade urbana pode ser entendida como a condição que permite o deslocamento de pessoas em uma cidade, ocorrendo, principalmente, nas ruas e nas calçadas, as mesmas são consideradas seus “órgãos mais vitais”, uma vez que são os principais locais públicos do meio urbano, de acordo com Jacobs (1961).

Mediante tal ponto de vista, Vasconcelos (1985, p. 87) afirma que o trânsito não se trata apenas de uma questão técnica, mas também das questões social e política, de maneira a representar o fluxo de pessoas no meio urbano, em uma sociedade industrial capitalista. O autor ainda relata que o tratamento das problemáticas do trânsito se trata de uma complexa atividade de gerenciamento dos conflitos existentes, buscando promover um espaço para todas as pessoas que nele desejam circular.

(...) Busca-se, na verdade, uma situação de equilíbrio em que as formas de circulação tragam vantagens e desvantagens iguais para todos os participantes do



trânsito. Mas essa “igualdade” é, na verdade, uma aparência, pois, como já vimos os participantes do trânsito não são iguais entre si, uns têm mais poder do que os outros. Por causa disso, o “equilíbrio” é muitas vezes um “desequilíbrio” que favorece uns em detrimento de outros (VASCONCELOS, 1985, p. 89-90).

Diversos problemas de trânsito se associam à própria configuração da cidade, como discorrido anteriormente. Assim, as cidades crescem e se desenvolvem sem apresentarem um determinado controle, geralmente com a finalidade de auxiliar a circulação de veículos e não de pessoas. Desse modo, ainda conforme Vasconcelos (1985), os cidadãos são obrigados a conviver com os problemas que o trânsito possui, os quais são cada vez maiores e, na maioria das vezes, os carros são tidos como prioridade. Tal convivência depende do comportamento de cada indivíduo, de fazer valer o seu direito a uma circulação e mobilidade seguras e rápidas, e também de respeitar o mesmo direito dos outros (VASCONCELOS, 1985).

Assim, por mais que a legislação seja clara, há uma grande ineficiência na sua aplicação e no seu cumprimento. É notório o quanto a mobilidade urbana das cidades brasileiras se encontra em uma fase de priorização ao automóvel, desde meados da década de 1950, quando, junto com a crescente urbanização, a indústria automobilística foi incentivada pelo governo, em uma sociedade consumista.

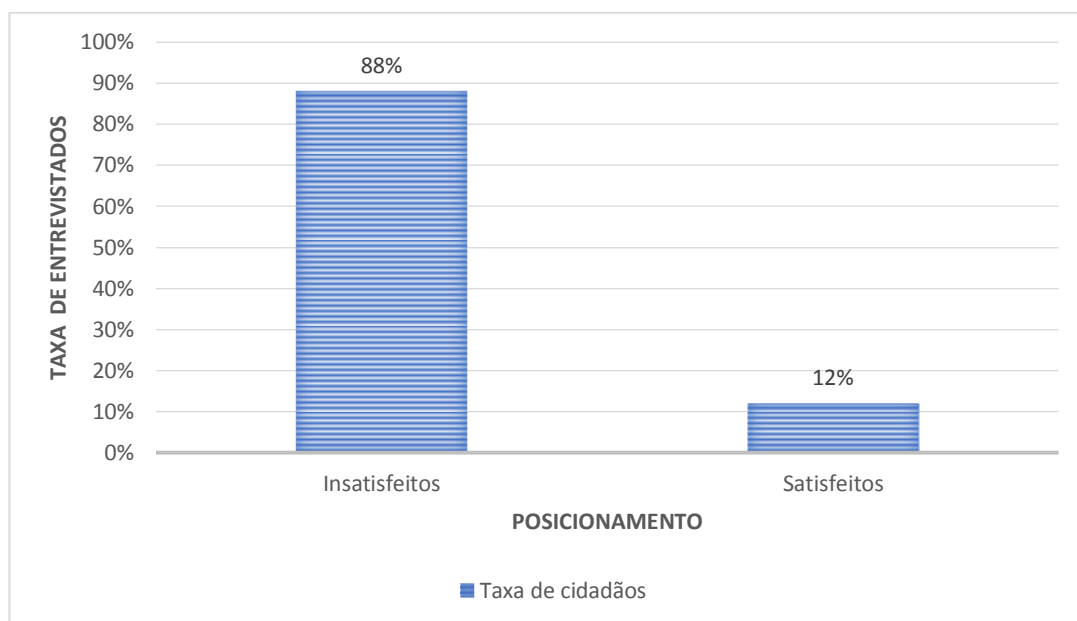
As cidades brasileiras são pouco acessíveis aos pedestres, especialmente àqueles que apresentam mobilidade reduzida sendo, por isso, de suma importância o aproveitamento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determina que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem e apresentem um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, para que haja o planejamento e a priorização das questões relativas à acessibilidade e inclusão das pessoas portadoras de deficiência (ASSIS, 2014 apud BARBOSA, 2015, p. 7).

RESULTADOS

Ao analisar as respostas da pesquisa, 88% dos entrevistados se posicionaram como insatisfeitos para com a área no entorno da rotatória, dentre os quais 38,80% apontaram o tráfego lento, durante horários de pico, como o maior problema da área da rotatória da Praça Alberto de Paula. Apenas 29,40% dentre os insatisfeitos com a área, afirmaram que a escassez de acessibilidade para os pedestres é o maior problema da localidade. Outras adversidades como a falta de mobiliários urbanos (22,80%), além dos acidentes, poluição atmosférica e poluição sonora (9%) foram menos comentadas.



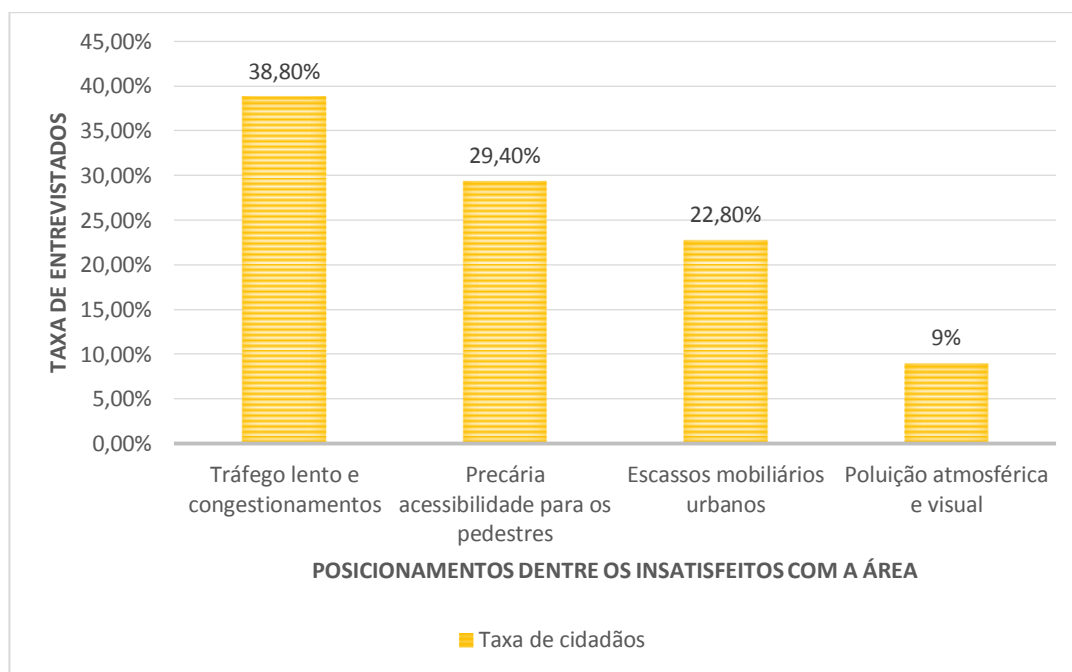
Tabela 1 – Posicionamento dos cidadãos entrevistados em relação à área analisada.



Fonte: Arquivo pessoal, 2019.



Tabela 2 – Posicionamentos dos cidadãos insatisfeitos em relação à área analisada.



Fonte: Arquivo pessoal, 2019.

Dentre os 12% dos cidadãos que se apresentaram como satisfeitos em relação ao local, 50% dos mesmos realmente não notam problemáticas na área, 33,4% ressaltam o tráfego lento e os congestionamentos de veículos e apenas 16,6% observam a precariedade existente para o trânsito de pedestres e ciclistas. Contudo, é necessário ressaltar que dentre os cidadãos que se posicionaram de maneira satisfatória para com a localidade, 66,7% preferem utilizar percursos alternativos que desviem das proximidades da rotatória em questão, tanto os que usufruem do veículo automotor, quanto os pedestres e ciclistas, o que implica em uma situação contraditória em relação à satisfação de tais entrevistados para com a área analisada.

A área em questão é uma rotatória que prioriza a via principal, oferecendo maior preferência para os veículos localizados em vias de elevado fluxo, além de interligar cinco avenidas de grande fluxo de veículos, apresentando escassos equipamentos urbanos, o que muito dificulta a mobilidade dos pedestres, sendo um local que prioriza o automóvel.

Mediante as análises realizadas, constatou-se que apenas minorias da população local consegue perceber de forma nítida a falta de acessibilidade existente aos pedestres, não



somente na área em questão, mas em sua cidade como um todo. A maioria dos indivíduos entrevistados se atentou especialmente às problemáticas relacionadas aos veículos, sendo notável que, atualmente, os próprios habitantes das cidades estão, cada vez mais, deixando as questões condizentes aos pedestres em segundo plano, de modo a identificarem apenas os pontos negativos com relação aos congestionamentos, que também são um considerável problema na localidade.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse contexto, o procedimento metodológico proposto buscou explicitar que a existência de políticas públicas que visem uma digna acessibilidade para todas as pessoas não são suficientes devido a uma série de fatores, os quais se encontram dentro de um círculo vicioso: a não aplicação das legislações existentes, de maneira a acarretar na escassez de investimentos e nas grandes burocratizações na liberação de verbas para projetos que objetivem melhorias na acessibilidade de pedestres, ocasionando em espaços públicos desprovidos de mobilidade urbana de qualidade, resultando na sua não utilização e no crescimento de problemáticas sociais, tais como a marginalização e a criminalidade, causando insegurança nas pessoas, as quais passam a utilizar, ainda mais, os veículos como uma forma de segurança.

A grande maioria das políticas públicas, como no caso estudado da cidade de Franca, são efetivadas visando a melhoria do trânsito de veículos automotores, ou seja, o rápido escoamento dos mesmos nas vias congestionadas, mediante o alargamento do leito carroçável das vias e o estreitamento de canteiros e calçadas, os quais são utilizados por pedestres e ciclistas. No entanto, uma pequena parcela da população local demonstra preocupação e insatisfação com tais intervenções, o que foi possível observar por meio das entrevistas realizadas.

Assim, sendo evidente a preferência da população pelo automóvel, por uma questão também histórica e cultural, as legislações que visam melhorias aos pedestres são sempre deixadas em segundo plano, sendo priorizadas as políticas públicas que providenciem obras de infraestrutura viária, que por sua vez, reforçam ainda mais o uso do veículo automotor.



REFERÊNCIAS

ASSIS, M. G. C. **Novo secretário-adjunto da secretaria de estado dos direitos das pessoas com deficiência de São Paulo.** 2014. Disponível em: < <http://pessoacomdeficiencia.blogspot.com.br/2014/04/novo-secretario-adjuntodasecretaria.html> > Acesso em: Março de 2019.

BARBOSA, A. S. **Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs.** 2015. Universidade Estadual de Campinas. Campinas – SP.

BESSA JÚNIOR, J. E., NETO, F. M. O., PAULA, F. S. M. e LOUREIRO, C. F. G. **Avaliação de intervenções em interseção do tipo rotatória usando o simulador INTEGRATION.** 2006. XX ANPET Congresso Nacional de Ensino e Pesquisa em Transportes. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/237318594/download>. Acesso em: 23/08/2018.

CAMAGNI, R.; GIBELLI, M. C.; RIGAMONTI, P. **Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion.** 2002. *Ecological Economics*, 40(2), 199-216. Disponível em: < [http://dx.doi.org/10.1016/S0921-8009\(01\)00254-3](http://dx.doi.org/10.1016/S0921-8009(01)00254-3) > Acesso em: Março de 2019.

DYCKMAN, John W. **O Transporte Urbano in Cidades: A Urbanização da Humanidade.** 1970. Zahar Editores. Rio de Janeiro – RJ.

GCN. **Rotatória do Distrito será reduzida para acelerar fluxo de veículos.** 2010. Disponível em: < <https://gcn.net.br/noticias/113457/franca/2010/11/ROTATORIA-D0-DISTRITO-SERA-REDUZIDA-PARA-ACELERAR-FLUX0-DE-VEICUL0S-113457> >. Acesso em: Março de 2019.

GCN. **Batida deixa carros destruídos em rotatória do Distrito.** 2017. Disponível em: <<https://gcn.net.br/noticias/345067/franca/2017/02/batida-deixa-carros-destruidos-em-rotatoria-do-distrito-industrial>>. Acesso em: Março de 2019.

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas.** Tradução Anita Di Marco. 2013. Editora Perspectiva. São Paulo – SP.

GIZ. **Urban Mobility Plans: National Approaches and Local Practice.** 2014. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (giz) GmbH. Germany. Disponível em: < <http://bit.ly/2bVEGqK> > Acesso em: Março de 2019.



GOMIDE, A. Á.; GALINDO, E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** 2013. *Estudos Avançados*, 27(79), 27-39. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003> > Acesso em: Março de 2019.

IMRIE, R. **Disability and discourses of mobility and movement.** *Environment & Planning*. 2000. 32(9), 1641-1656. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1068/a331>> Acesso em: Março de 2019.

IMTT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres). **Guião Orientador: Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território.** 2011. Lisboa: Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. Portugal. Disponível em: < <http://server21.abstractdns.com/~transport/conferenciamobilidade/tema2.php> > Acesso em: Março de 2019.

JACOBS, J. **The Death and Life of Great American Cities.** 1961. Random House, Inc.

MELLO, A.; PORTUGAL, L. **Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de Planos Estratégicos de Mobilidade Urbana: o caso do Brasil.** 2017. *Eure*, vol. 43, nº 128, p. 99-125. Rio de Janeiro – RJ.

MONTALVÃO, E. H. R. **Simulação de uma rotatória: análise crítica e desempenho.** 2010. Ouro Preto-MG.

PIAZZA, G. A.; VIEIRA, R. **ESPACIALIZAÇÃO DO ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE (IC) COMO FERRAMENTA DE PLANEJAMENTO PARA MOBILIDADE URBANA DOS BAIRROS CENTRO E BADENFURT EM BLUMENAU (SC).** 2017. *Revista Raega*, v. 40, p. 23-34, Universidade Federal do Paraná. Curitiba – PR.

PLANALTO. **LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.** 2000. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm > Acesso em: Março de 2019.

PLANALTO. **LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001.** 2001. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm > Acesso em: Março de 2019.

PLANALTO. **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.** 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm > Acesso em: Março de 2019.



VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é Trânsito**. 1985. Editora Brasiliense, 198. São Paulo – SP.4

VIEIRA, R.; MORASTONI, R. **Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área turística**. 2013. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, 7(2), p. 239.