



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO
SECRETARIA DE ESTADO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO JANE VANINI
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



ANGELA TEREZA DA SILVA

**MOBILIDADE URBANA E OS PORTADORES DE DISTROFIA MUSCULAR
EM JUARA-MT**

LINHA DE PESQUISA: DINÂMICA ESPACIAL

ORIENTADOR: PROF^o. DR^o. EVALDO FERREIRA

CÁCERES-MT
2020

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM GEOGRAFIA
(PPGEO)

I), Cáceres/MT - Brasil (CEP: 78.200-000), e-mail:

UNEMAT
Universidade do Estado de Mato Grosso

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	3
1.1 OBJETIVOS.....	4
1.1.1 Objetivo Geral.....	4
1.1.2 Objetivos Específicos.....	4
1.2 JUSTIFICATIVA DA PESQUISA.....	5
1.3 PROBLEMA E HIPÓTESE DA PESQUISA	5
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	6
2.1 Contextualização sobre o espaço urbano e a mobilidade urbana.....	6
2.2 Diretrizes gerais da política urbana.....	23
2.3 Mobilidade urbana x distrofia muscular.....	30
2.4 Características associadas na mobilidade urbana e os portadores de distrofia muscular.....	35
2.5 O uso devido das nomenclaturas e seus portadores.....	41
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	44
3.1 Tipo de pesquisa.....	44
3.2 Delineamento da pesquisa.....	45
3.3 Universo da pesquisa.....	48
3.4 Técnicas para coleta e Tratamento dos Dados.....	49
4. CRONOGRAMA.....	50
5. RESULTADOS ESPERADOS	51
6. REFERÊNCIAS	53
ANEXO (ROTEIRO DE ENTREVISTA)	61

MOBILIDADE URBANA E OS PORTADORES DE DISTROFIA MUSCULAR EM JUARA MT

RESUMO: O presente projeto tem, por objetivo, compreender o papel da dinâmica do trânsito urbano para os portadores de Distrofia Muscular. Trata-se, pois, de um estudo sobre Mobilidade Urbana e sua relação com os portadores de distrofia muscular. A pesquisa desenvolver-se-á na cidade de Juara localizada no estado de Mato Grosso. A metodologia adotada consistirá na pesquisa qualitativa, pautando-se em uma perspectiva de estudo de caso, pois será investigado a respeito dos portadores de distrofia muscular e a mobilidade urbana. Para tanto, a análise dos dados será baseada nas ideias discutidas na revisão bibliográfica de autores que versam a respeito do tema em investigação, ou seja, as análises do espaço urbano, mobilidade urbana, distrofia muscular e os sujeitos portadores. Os instrumentos para a produção dos dados consistirão de entrevista; com perguntas semiestruturadas, assim como o registro audiovisual. Espera-se, com o desenvolvimento deste projeto, despertar a importância da mobilidade urbana para que se desenvolvam mecanismos que resultem na participação mais ativa e coletiva dos seus usuários, principalmente os portadores de Distrofia Muscular.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Espaço Urbano. Portadores de Distrofia Muscular.

1 INTRODUÇÃO

Em um mundo globalizado, mais especificamente no limiar do século XXI, a Mobilidade Urbana carece, ainda, de novos olhares, novos caminhos, no sentido de proporcionar a locomoção de maneira conjunta e eficaz, seja por pedestres, veículos automotores, transportes públicos, dentre outros. Ademais, precisa-se assegurar o direito das pessoas de ir e vir, principalmente os portadores de alguma deficiência, como é o caso dos portadores de Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e os portadores de Distrofia Muscular de Becker (DMB), aos quais, devido à patologia, apresentam mobilidade reduzida, ocasionada pela fraqueza muscular.

Este estudo apresenta uma abordagem sobre a mobilidade urbana estabelecendo relações com os portadores de Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e Distrofia Muscular de Becker (DMB), no município de Juara-MT. A cidade escolhida para realização deste projeto se deu em virtude da problemática em questão aliada ao estudo de caso dos portadores que necessitam de uma mobilidade urbana mais eficaz. Juara-MT possui população estimada de 35.121 habitantes, segundo dados do IBGE (2020). Está localizada no interior do estado de

Mato Grosso.

No que diz respeito à mobilidade urbana, esta ocasiona os deslocamentos no espaço urbano, mas depende da maneira como está estruturada e de como as funções urbanas se distribuem no território, além da dinâmica dos fluxos sociais e econômicos das cidades, que estão cada vez mais complexos (DUARTE, LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017).

Compreende-se, desse modo, que são notórias as mudanças espaciais, propiciadas pelo crescimento da população, e, principalmente do aumento significativo de automóveis, motos e pedestres. Enfim, diversos elementos que estão conectados para o aumento do fluxo da dinâmica urbana e se acarretará para o funcionamento do trânsito de maneira eficaz – ou não – para os portadores de distrofia muscular.

O trânsito pode ser compreendido como locomoção, estando – ou não – com veículos em seu corpo, ou seja, podemos dizer que é no trânsito que ocorrem as questões relacionadas à acessibilidade e aos deslocamentos. Nessa ótica, o trânsito se expande ao conceito de mobilidade humana, cujo bem maior é o ser humano (MORETZSOHN; MACEDO, 2005).

Desse modo, o percurso da revisão bibliográfica e o desenvolvimento da fundamentação teórica proporão uma ótica sobre mobilidade urbana e os portadores de distrofia muscular, pois há uma conjuntura a se explorar na dinâmica urbana, o trânsito e os desafios a serem vivenciados pelos portadores de distrofia muscular.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

- Compreender a organização espacial e o papel da dinâmica do trânsito urbano a partir do contexto da mobilidade dos portadores de Distrofia muscular.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Analisar qual papel o trânsito desempenha no processo de integração dos portadores de Distrofia Muscular;
- Identificar as tensões que ocorrem no deslocamento dos portadores de Distrofia Muscular e suas dificuldades;
- Discutir as influências da mobilidade urbana para um possível melhoramento social e urbano para os portadores de distrofia muscular na cidade de Juara-MT;
- Compreender como o portador de Distrofia Muscular se orienta, desloca-se, usa e comunica-se no sistema de transporte.

1.2 JUSTIFICATIVA DA PESQUISA

A justificativa para a realização do estudo é oriunda da necessidade de se aprofundar mais sobre a mobilidade urbana e investigar se ela ocorre, de fato, para estes portadores de Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e a Distrofia Muscular de Becker (DMB).

O tema é de grande valor e relevância teórica para o espaço urbano, visto que as relações sociais estão em constante mudança. Muitas pessoas têm a mobilidade urbana, porém de maneira restrita, pois o acesso para os portadores de distrofia muscular, por exemplo, está fora dos padrões da sociedade, pois muitas vezes as deficiências deles não são, a princípio, notadas, e sim, com a convivência do dia a dia, já que, em muitos casos, passam despercebidos.

Enquanto ciência social, o espaço geográfico objetiva o estudo da sociedade e a sua complexidade de aspectos; proporciona, pois, a descoberta de novos meios de interação no espaço urbano e seus grupos sociais a fim de analisar as suas transformações, trazendo do plano da realidade para o plano do saber, do empirismo ao epistemológico.

1.3 PROBLEMA E HIPÓTESE DA PESQUISA

Dentre os diversos problemas vivenciados pelos indivíduos, que afetam seu convívio em sociedade, encontram-se aqueles relacionados ao trânsito. Com fundamento nessa realidade, as premissas para este projeto são as seguintes: o desenho do sistema de mobilidade urbana de Juara-MT teve em conta às pessoas

portadores de distrofia muscular?; Qual é o papel que a legislação atribui aos estados e municípios para assegurarem aos cidadãos com deficiências um trânsito seguro e eficiente?; Quais são as vivências e percepções das pessoas portadoras de distrofia muscular em relação à mobilidade urbana?; Que medidas poderiam amenizar o desconforto social para o portador de distrofia muscular na cidade de Juara?

Em face do exposto, esta pesquisa se orienta pela postula pela seguinte **hipótese**: O conhecimento sobre o como o sistema de mobilidade urbana da cidade de Juara-MT permite a inclusão ou não dos portadores de Distrofia muscular, bem como da percepção dessas pessoas em relação ao tema permitiria elaborar propostas que subsidiem o aperfeiçoamento da mobilidade urbana na cidade, com base na legislação vigente sobre o assunto.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Contextualização sobre o espaço urbano e a mobilidade urbana

O espaço urbano é o meio pelo qual ocorrem as relações sociais e suas manifestações, sejam elas de bens e serviços, meios de transporte, mobilidade urbana, lazer, entre outros. E, de fato, o espaço urbano é a soma de inúmeras transformações acontecidas ao longo do tempo, e isso reflete, essencialmente, nesse espaço, no que se refere à infraestrutura dos pequenos e grandes centros urbanos.

Segundo Carlos (2007), fazer uma reflexão, no que diz respeito à prática socioespacial é, também, saber o modo de vida na cidade e de como se realiza, ainda que de maneira e momentos diferenciados, a efetivação da existência humana. No espaço urbano, delegam-se funções que se propagam e marcam os espaços concretos e abstratos, na medida em que conduzem os interesses de cada época, das particularidades e percepções distintas no processo das sociedades e de suas organizações (CARLOS, 2007).

Desse modo, é no espaço urbano que nos apropriamos das relações e das ações construídas e constituídas ao longo do tempo. Essa dinâmica é fundamental à

compreensão das relações sociais presentes nele e à materialização das construções que o compõem, tais como: casas, hospitais, escolas, os meios de transporte, o trânsito, a representação do fluxo de pessoas nas áreas urbanas, da dinâmica populacional, refletindo assim, na densidade demográfica.

De acordo com Carlos (2007):

[...] a cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações (CARLOS, 2007, p. 11).

Isso mostra que o espaço urbano é o mecanismo utilizado para que, de fato, percebam-se as transformações, sejam por meio de manifestações sociais já existentes, relativas, por exemplo, ao Movimento Sufragista, ao Movimento Antirracista, dentre outros, que marcam não apenas rupturas com o habitual, mas que buscam, no espaço, sua verdadeira identidade, assim como de movimentos de questões políticas, concernentes, por exemplo, à Passeata dos Cem Mil (16 de junho de 1968, no Rio de Janeiro), das Diretas Já (1984, entre janeiro e abril, no Vale de Anhangabaú-SP), dentre outros.

No meio urbano, os movimentos sociais são alicerçados por forças geralmente ligadas às questões políticas e das suas contradições/divergências e descentralidades, sempre na busca pelo espaço de significação.

Segundo Castells (1983):

Um movimento social nasce do encontro de uma dada combinação estrutural, que acumula várias contradições, com um certo tipo de organização. Todo movimento social provoca, por parte do sistema, um contra movimento que nada mais é do que a expressão de uma intervenção do aparelho político (integração-repressão) visando à manutenção da ordem (CASTELLS, 1983, p. 387).

Esse espaço urbano se diferencia, na sua conjuntura, pois sabe que as cidades são heterogêneas, assim como as pessoas, dessa maneira, os movimentos de cunho social e político ocorridos no passado refletem na contemporaneidade. Para perceber que as cidades divergem umas das outras nos sistemas políticos, sociais, nos bens de serviços e produção, no trânsito e nas redes de transportes, devemos nos apropriar do espaço urbano, notando suas heterogeneidades, principalmente nas questões socioespaciais.

Segundo Santos (2004) as formas mudam na paisagem urbana, pois estão vinculadas ao acúmulo no processo histórico, refletindo fragmentos de tempo materializado, revelando distintas práticas econômicas e sociais, em razão de fatores diversos. Ou seja, são construídas, destruídas e reconstruídas, de acordo com os anseios da sociedade e da sua dinâmica na apropriação do espaço urbano.

Muda-se a sua verticalidade, sua horizontalidade, os meios de reproduzir, seus meios de transportes, sua comunicação, gerando mecanismos e configurando aos que se consideram donos do espaço urbano e aqueles que estão lutando para democratização no processo de urbanização (SANTOS, 2004).

O espaço urbano reúne áreas com os mais diversos conteúdos técnicos e socioeconômicos. A exemplo da biodiversidade, podemos, aqui, falar de uma diversidade socioespacial, encaixada em ecologias sociotécnicas recriadas ao longo da história urbana e ampliadas no momento atual. É isso que assegura às cidades-sobretudo às grandes- a possibilidade de acolher atividades as mais diversas, realizadas segundo os mais diversos níveis técnicos, de capital e de organização. Desse modo, tais cidades abrigam todos os tipos de capital e todos os tipos de trabalho. É esta, aliás, sua riqueza (SANTOS, 2004, p. 308).

Todavia, o espaço urbano potencializa as dimensões sociais, culturais e econômicas que evidenciam uma dinamização por meio das redes de comunicação, dos transportes, e que são atuantes na cidade, movimentando e deslocando as sociedades através da mobilidade urbana, desde tempos remotos até à contemporaneidade.

Conforme Correa (1989), “o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável” (CORREA, 1989, p. 6).

De certa maneira, há uma influência de uma cidade sobre outras cidades, em contrapartida, essa influência não é, necessariamente, simultânea. Isso geralmente é mais visível nas grandes metrópoles por conta do fluxo populacional e de sua dinâmica espacial, isso, no entanto, não significa que, nas cidades de escala média ou pequena, não ocorra o processo de influência.

O espaço urbano é um objeto fundamental à busca do entendimento das relações humanas, entretanto, nem sempre é percebido na sua fragmentação, em suas diferenças e organização. Muitas vezes, a percepção do conceito de espaço

urbano é mantida como apenas relativo ao espaço geográfico absoluto, ou seja, uma visão cosmológica, em sua totalidade e, apesar do espaço urbano estar inserido no espaço absoluto, é necessário ser analisado em sua particularidade, contemplando suas dinâmicas espaciais, que caracterizam cada cidade, em suas particularidades de proporção e, também, na sua ordenação espacial, pois se refere à inserção do homem e das suas relações sociais, construídas no processo de urbanização, herança das antigas civilizações, que propiciaram o surgimento das cidades (CORREA, 1989).

O espaço urbano é relevante para o entendimento de muitas transformações, sendo resultante das mudanças ao longo do processo histórico, outrossim, da maneira como a sociedade evoluiu, considerando que essa evolução, possivelmente, não foi construída de modo homogêneo (SPOSITO, 2020).

De acordo com Correa (1989), “eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas” (CORREA, 1989, p. 9). Assim, o autor pondera uma reflexão sobre as civilizações antigas na organização desse espaço, ou seja, analisar a urbanização pré-capitalista é interessante para o entendimento dos antigos aglomerados populacionais e de que maneira funcionava o seu modo de vida.

Segundo Sposito (2020):

[...] o espaço é história e, nesta perspectiva, a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos (SPOSITO, 2020, p. 11).

Desse modo, as transformações históricas remodelam os espaços físicos, diversificam as relações sociais, refletidas no espaço urbano e impulsionam novos (re)arranjos estruturais, na dinâmica espacial, produzidos por homens e mulheres, em busca de novos horizontes de apropriação da sua sobrevivência. Um reflexo da agregação e desagregação de determinados espaços é o fato de o homem, desde o início, ter seguido o curso ordenado (SPOSITO, 2020).

Segundo Correa (1989) o espaço urbano:

[...] é constituído por diferentes usos da terra. Cada um deles pode ser visto como uma forma espacial. Esta, contudo, não tem existência autônoma,

preexistindo porque nela se realizam uma ou mais funções (CORREA, 1989, p. 9-10).

Essas funções podem estar condicionadas de maneiras e formatos diferentes, a exemplo das cidades que, no princípio da formação das antigas civilizações, não eram consideradas cidades, e, quando já denominadas, não foram e nem podem ser consideradas homogêneas, mas resultantes das relações sociais e suas complexidades ao longo da história (CORREA, 1989).

As cidades compõem o espaço urbano, mas nem sempre foi assim. Houve um tempo, entretanto, em que as cidades eram consideradas conglomerados humanos, a princípio, por nômades, no período paleolítico, e depois, sedentário, no período neolítico, evidenciando, de maneira não tão sutil, a busca por determinados lugares, como foi o caso dos nômades no período paleolítico, com suas migrações em busca de melhores ambientes, por questões climáticas e alimentares, buscando a sobrevivência (SPOSITO, 2020).

Desse modo, a caverna era o refúgio desses povos primitivos, mesmo sendo rústica e arcaica, era essencial à sua subsistência, não apenas no sentido físico da apropriação do espaço, mas no âmbito da busca por sua identidade, ou seja, do seu reconhecimento enquanto ser social, transformador da dinâmica espacial. Essa percepção, evidentemente, só será concebida mais tardiamente (MUNFORD, 2004).

Segundo Munford (2004):

[...] nesses antigos santuários paleolíticos, como nos primeiros túmulos e montes sepulcrais, encontramos, se existem, os primeiros índices de vida cívica, provavelmente muito antes de poder sequer suspeitar-se de qualquer agrupamento permanente em aldeias (MUNFORD, 2004, p. 14).

A importância da caverna para os homens do período paleolítico era fundamental. Havia uma ritualística no que tange aos seus ritos de passagens, isto é, a maneira como tratavam seus mortos, já que, mesmo sendo nômades, demonstravam respeito e condolências àqueles que já haviam morrido. A preocupação de fixá-los em um lugar para o descanso espiritual é algo ancestral, assim como uma prática mantida por diversas civilizações até à contemporaneidade (MUNFORD, 2004).

Esse aspecto chama à atenção, ao dizer que:

[...] os mortos foram os primeiros a terem uma moradia permanente: uma caverna, uma cova assinalada por um monte de pedras, um túmulo coletivo. Desse modo, [...] A cidade dos mortos antecede a cidade dos vivos (MUNFORD, 2004, p. 13).

O autor percebe uma representação da dinâmica espacial, ainda que no âmbito simples, arcaico e obsoleto, na relação do homem com a terra, com o espaço absoluto e, ao mesmo tempo, com o espaço relacional.

Percebe-se, assim, uma manifestação da ação, denota o sentido do exercício humano, como força capaz de pôr as coisas em movimento, referimo-nos, aqui, ao movimento das relações sociais, daqueles indivíduos considerados nômades. Apesar da existência dos homens e mulheres nômades no período paleolítico, seu modo de vida, sua organização e sua mobilidade coletiva não caracterizavam um arranjo de dominante e dominado.

Nesse sentido, segundo Singer (1983):

A produção do excedente alimentar é uma condição necessária, mas não suficiente para o surgimento da cidade. É preciso ainda que se criem instituições sociais, uma relação de dominação e exploração enfim, que assegure a transferência do mais-produto do campo à cidade. Isto significa que a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma sociedade de classes. Pois, de outro modo, a transferência de mais-produto não seria possível. Uma sociedade igualitária, em que todos participam do mesmo modo na produção e na apropriação do produto, pode, na verdade, produzir um excedente, mas não haveria como fazer com que uma parte da sociedade apenas se dedicasse à sua produção, para que outra parte dele se apropriasse (SINGER, 1983, p. 13).

Nota-se, conforme o pensamento de Singer (1983) que, para que possa ser considerado um espaço urbano, ou seja, de fato, uma cidade, é necessário que haja uma transformação dos meios de produção e serviços, na estruturação social e principalmente nas funções políticas. Evidentemente, uma transição dos meios de subsistência, somente à busca por alimentos, pesca, caça, não são unicamente necessários, mas sim torna-se essencial e primordial ir além, pensando em uma nova conjuntura, uma “nova sociedade” (SINGER, 1983).

Tendo como base essas postulações, pode-se afirmar que ao observar a sociedade do período neolítico, ela é considerada, ainda, uma urbanização pré-capitalista. Os moldes organizacionais da sociedade naquele período eram outros, até que a produção se intensificasse exponencialmente, quando o homem passou a,

literalmente, fixar-se, produzindo em excesso, ainda que na proporção em microescala, mas já é possível visualizar uma organização mais efetiva no sentido político e de reestruturação nos meios de produção.

Isso não quer dizer que os homens do período paleolítico não tiveram relevância no âmbito da compreensão do conceito de sociedade ao qual temos hoje na contemporaneidade, mas deve ser ressaltado que os homens do período neolítico intensificaram a busca no sentido de aprimorar os recursos da natureza na medida em que almejavam o domínio da sobrevivência e não apenas à subsistência, buscando, desse modo, uma vida mais estável (SPOSITO, 2020).

Sposito (2020) considera que:

O neolítico foi, assim, marcado pela vida estável das aldeias, que se caracterizava por proporcionar condições melhores – se comparadas às da vida itinerante de antes -, para a fecundidade (a fixação permitiu mais tempo e energia para a sexualidade), a nutrição (a alimentação não dependia mais exclusivamente das atividades predatórias, mas estava garantida pela agricultura e criação) e a proteção (dando então segurança ao sustento e reprodução da vida) (SPOSITO, 2020, p. 12).

Entretanto, não se pode deixar de ressaltar que, no período neolítico, já havia sido realizada a primeira conjuntura para o aparecimento das cidades. O homem se fixou na terra, aprimorando a agricultura à época, a criação de animais, ainda que de maneira primária, se consolidavam e modificavam o espaço em que habitavam no sentido de subsistência na configuração dos primeiros aglomerados sociais (SPOSITO, 2020).

Mesmo com todas essas características, implantadas no período neolítico, era necessário que as aldeias, ou os conglomerados, se ajustassem aos moldes, relacionando os aspectos sociais, os modos de produção, bens e serviços e implantação de uma política efetiva, como instrumento de organização, à articulação e o surgimento das primeiras cidades (SPOSITO, 2020).

Evidente que isso implica na inserção ativa da política nos âmbitos social, econômico e do surgimento do Estado. Não podemos deixar de explanar a respeito do encargo da nova dinâmica espacial que passou a ser engendrada nas aldeias, numa (re)apropriação do território. Essa dinâmica evidencia o que, de fato, caracterizou uma cidade ou de que maneira isso ocorreu (SPOSITO, 2020).

Analisando o período paleolítico e o neolítico, nota-se a ausência de uma complexidade nas relações sociais, ou seja, a necessidade de atribuir funções de transformação das aldeias e/ou conglomerados, em princípio, agrícolas e de subsistência, em excedente, criando, também, relações com outras sociedades (MUNFORD, 2004).

Desse modo, a cidade, ou melhor, a organização social, dar-se-á entre atribuições nas aldeias, ainda no período neolítico, na representatividade de determinados aldeões, como os caçadores, que passam a ter um papel importante, assegurando proteção aos seus habitantes, evitando invasões de animais selvagens. Era, este, um mecanismo de defesa e poder (MUNFORD, 2004).

Segundo Munford (2004), a esse respeito:

Com efeito, o caçador desempenhou um papel útil na economia neolítica. Com o seu domínio das armas, com as suas habilidades na caça, protegeria a aldeia contra seus inimigos mais sérios, provavelmente os únicos: o leão, o tigre, o lobo, o aligátor. O caçador sabia ainda como tocar e matar esses animais, ao passo que o aldeão, provavelmente, não possuía armas nem, menos ainda, a audácia necessária para fazê-lo. No decorrer dos séculos, a segurança pode ter feito do aldeão um homem passivo e tímido (MUNFORD, 2004, p. 30).

Tendo em vista a afirmação de Munford (2004), o papel do caçador-chefe propiciou uma relação de superioridade e dominação entre os aldeões, a exemplo das antigas civilizações, tais como a Mesopotâmia e o Antigo Egito, onde essa relação dava, ao caçador-chefe, maior representatividade ao rei. E, os aldeões, por sua vez, sentiam-se encurralados, já que o temor era proveniente do não uso dos instrumentos de domínio do “protetor”, que causava uma pseudosseguurança (MUNFORD, 2004).

A labuta era realizada por parte dos aldeões e o excedente da produção agrícola era direcionado ao abastecimento do mercado local. Agora, com o aparecimento dos tributos ofertados ao rei, como garantia da autonomia do caçador-chefe nas aldeias, uma relação de troca e uso da mão de obra passa a sustentar as novas relações socioeconômicas na época.

Assim, dá-se a complexidade das relações sociais, pelas quais as aldeias e/ou os aglomerados, não reconhecidos, até então, como “cidade(s)” ou “urbano(s)”,

demonstrarão uma efetiva ordenação espacial, já que isso não é uma característica exclusiva das sociedades modernas (MUNFORD, 2020).

Por essa razão, segundo Costa (2012):

Isso significa que eles (os homens) sempre atribuíram a outros a decisão sobre a vida em sociedade e, dessa forma, sobre a própria vida; se considerarmos que ordenar implica em produzir mecanismos e processos em que a vida materializada espacialmente siga o curso ordenado de seus valores, desejos, interesses, paixões, conflitos e consensos (COSTA, 2012, p. 16-17).

O que vai determinar, de fato, uma nova dinâmica das atividades na organização socioespacial desses indivíduos é o fortalecimento de uma política administrativa, além das políticas sociais e econômicas. Cabe, aqui, uma reflexão acerca dos homens nos períodos paleolítico e neolítico, na fusão da aldeia, não se esquecendo do papel do caçador-chefe, ao caminhar à cidade, tendo a figura do rei como representante mais importante, que detém o poder de ação na interferência do processo organizacional desses aldeões, assim como no processo de produção e das demais atividades (MUNFORD, 2004).

De acordo com Munford (2004):

[...] o mais importante agente na efetivação da mudança de uma descentralizada economia de aldeia para uma economia urbana altamente organizada foi o rei, ou melhor, a instituição da Realeza (MUNFORD, 2004, p. 43-44).

Isso porque, proporcionou uma outra dinâmica no território, mediante à ação política, interferindo na aldeia e nas localidades em seu entorno, pois a presença de um líder político com o poder da decisão e do controle:

[...] coloca sob controle do palácio e do templo todas as novas forças de civilização. Algumas vezes, o rei fundava novas cidades; algumas vezes, transformava antigas cidades do campo que tinham estado em construção por muito tempo, colocando-as sob a autoridade de seus governadores: em ambos os casos, seu domínio representava uma mudança decisiva em sua forma e conteúdo (MUNFORD, 2004, p. 44).

Essa reestruturação eclodiu em uma nova dinâmica espacial que, agora, o impulso às cidades tem por busca de novos domínios e interesses ligados à supremacia do rei. As atividades direcionar-se-ão e serão atribuídas seguindo hierarquias, assim como os indivíduos serão diferenciados e selecionados, nesses espaços, em razão das transformações das atividades (MUNFORD, 2004).

O impulso para o surgimento das cidades, na antiguidade, data de, aproximadamente, 3500 a.C. e, apesar das questões climáticas não serem propícias, por tratar-se de um clima semiárido, tiveram uma impressionante articulação seguida de estratégia geográfica, tais como os fatores locacionais, a proximidade dos recursos hídricos (pelos quais assegurava o funcionamento das atividades) e da organização socioespacial. A História transcreve essas instalações efetivamente na antiga Mesopotâmia, aos arredores do rio Eufrates e do rio Tigre, depois, no vale do rio Nilo, no rio Indo e no vale do rio Amarelo (SPOSITO, 2020).

Em relação à implosão da cidade e da sua organização em meio à realização de suas atividades, pode ser elucidado que, conforme Benevolo (2007):

A cidade local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade, nasce da aldeia, mas não é apenas uma aldeia que cresceu. Ela se forma, como pudemos ver, quando as indústrias e os serviços já não são executados pelas pessoas que cultivam a terra, mas por outras que não tem esta obrigação, e que são mantidas pelas primeiras com o excedente do produto total (BENEVOLO, 2007, p. 23).

Vale ressaltar, ainda, que, quanto mais uma cidade ampliava suas áreas, obtendo mais excedentes do campo, seu poderio era fortalecido, assim como sua riqueza, propiciando condições para novos domínios territoriais à formação e consolidação dos impérios. Entre os distintos impérios, podemos ressaltar o Império Romano, por sua representatividade organizacional, social, política e militar, na Europa. Além de ser um marco na História, sua influência política, econômica, cultural e militar se estendeu para outras civilizações em outras configurações (BENEVOLO, 2007).

O Império Romano ascendeu em proporção inconcebível para os padrões da época. Segundo Benevolo (2007) “na cidade viveram até o século III d.C. de 700.000 a 1.000.000 de habitantes, a maior concentração humana até agora realizada no mundo ocidental” (BENEVOLO, 2007, p. 163), o que ocasionou um elevado aumento do crescimento populacional.

Apesar da sua infraestrutura, até então incontestável, houveram problemas de ordens social, política e econômica, tais como, os suprimentos alimentares insuficientes ao abastecimento da superpopulação, bem como o aparecimento de conflitos. Esses são alguns dos fatores que ocasionaram a ruína desse impetuoso

império, que passou, gradativamente, pela desaceleração do crescimento urbano e desaparecimento de muitas cidades romanas, assim como a queda do poder político em Roma.

Conforme Sposito (2020), “a consequência mais marcante da queda do Império Romano, porém, foi sem dúvida, a desarticulação da rede urbana” (SPOSITO, 2020, p. 26). Historicamente, essa queda acarretou o surgimento do período medieval, também conhecido como Idade Média, ou ainda, Idade das Trevas, já que essa nova fase organizacional foi elencada como um retrocesso no processo urbano e das atividades em várias cidades, assim como um retrocesso nos costumes e hábitos das civilizações.

A respeito disso, Pirenne (1968) tece um comentário, dizendo que:

Quando a invasão islâmica bloqueou os portos do mar Tirreno, após ter submetido as costas africana e espanhola, a atividade municipal extinguiu-se rapidamente. Fora da Itália Meridional e de Veneza, onde se manteve, graças ao comércio bizantino, a referida atividade desapareceu de todas as partes. Materialmente, subsistiram as cidades, porém perderam sua população de artesãos e comerciantes e, com ela, tudo quanto sobrevivera da organização municipal do Império Romano (PIRENNE, 1968, p. 45).

Essa desagregação populacional e econômica das cidades, somada ao significativo deslocamento de pessoas em busca de outro ordenamento espacial, fez com que, também, os fluxos de mercadoria reduzissem e, com isso, os efeitos nas atividades e na economia fossem significativos (PIRENNE, 1968).

Nesse contexto, inicia-se o período feudal, ou seja, a baixa Idade Média, com a característica de ter uma sociedade mais voltada ao campo, potencializando as questões agrícolas, com o aparecimento dos senhores feudais. É a era da sociedade estamental: senhores, servos, o clero, a soberania da Igreja Católica como poder centralizador. A terra assume sua função social, não que ela já não fizesse nos tempos anteriores, mas o fazia, agora, com mais intensidade e rigor (PIRENNE, 1968).

Refletimos sobre isso, ainda, considerando que é uma parte da história europeia e, daí, a sensação de oficialização do social, já que a história é narrada de uma perspectiva eurocêntrica. A força de trabalho provida pelos servos, explorados pelos senhores feudais, sustentava a sociedade estamental.

O campo passa a ser dominante, no que tange os meios de produção, porque o latifúndio é o alicerce dos feudos, pois, segundo Pirenne (1968):

A quem se podia vender, uma vez que não mais existiam compradores, e aonde se podia enviar uma produção para a qual não havia demanda, visto que ninguém dela necessitava? Como cada um vivesse de sua própria terra, ninguém se preocupava com a intervenção alheia, e, forçosamente, faltando a demanda, o detentor da terra teve que consumir seus próprios produtos. Desse modo, cada latifúndio se dedicou a essa espécie de economia que se designa com pouca exatidão como um estado de economia latifundiária fechada e que é unicamente, a bem dizer, uma economia sem mercados externos (PIRENNE, 1968, p. 14).

As relações internas são fortemente marcadas pela ampliação dos feudos, resultando no crescimento populacional, assim como a locomoção, que é demasiadamente ligada aos feudos por suas atividades agrárias. A Igreja era porta voz da espiritualidade, do “controle das almas”, do bem estar social, tendo, assim, a supremacia. O antagonismo entre senhores feudais e servos subentende que, por razão do antagonismo, o modo de produção tem que ser substituído por outro que erradique o antagonismo (PIRENNE, 1968).

Diante do exposto, surge uma classe com interesse, especialmente no comércio, e que será denominada como “burguesia”, representada por mercadores, artesões e banqueiros, visando à reabertura e as relações comerciais, afastando-se, cada vez mais, dos feudos. Isso possivelmente gerou tensões e um radical declínio dos feudos e da representatividade da sociedade estamental.

Vale lembrar, ainda, que o aumento da população nos feudos impossibilitou por suprir, de maneira satisfatória, as necessidades da sua população, o que colaborou para uma acentuada queda da sociedade feudal, porém não de maneira homogênea. Consideramos, então, que a Baixa Idade Média foi marcada pela ruína dos feudos e o surgimento da urbanização capitalista, com a retomada, então, da comercialização (SPOSITO, 2020).

Desse modo, Sposito (2020) nos diz que:

Este processo de retomada da urbanização, de renascimento das cidades, foi possível pela reativação do comércio, enquanto atividade econômica urbana. Ao se desenvolver, esse comércio foi criando as condições para a estruturação do modo de produção capitalista e, simultaneamente, a destruição dos pilares da economia feudal (o latifúndio sua economia “fechada” e a servidão) (SPOSITO, 2020, p. 32).

Essa retomada da sociedade urbana foi um processo gradual, efetivamente mais visível na Europa Ocidental, e que, por conseguinte, foi sendo dispersado em outras cidades, fortalecendo e fomentando – ainda mais – o fluxo do comércio e suas atividades, buscando aprimorar os meios de locomoção às novas rotas comerciais. Dizemos, nesse sentido, que essa foi a “Era das Grandes Navegações” do capitalismo comercial (SPOSITO, 2020).

Sobre as cidades modernas, Lefebvre (2001) explica que:

Nesses centros, prospera o artesanato, produção bem distinta da agricultura. As cidades apoiam as comunidades camponesas e a libertação dos camponeses, não sem se aproveitarem disso em seu próprio benefício. Em suma, são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas, como também, os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos). A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca (LEFEBVRE, 2001, p. 14).

Agora, o espaço urbano, ou seja, a cidade, torna-se concretizado, materializado, impulsionado pela urbanização capitalista. As relações se voltam para o aumento da produção, ao maior faturamento, à mão de obra mais barata e áreas de acesso à produção e escoamento (SPOSITO, 2020).

Correa (1989) diz que “a terra urbana tem assim, em princípio, um duplo papel: o de suporte físico e o de expressar diferencialmente requisitos locacionais específicos às atividades” (CORREA, 1989, p. 13), efetivamente mais incisivos nos centros urbanos. O espaço urbano vai se redirecionando, atendendo aos anseios do modo capitalista, ainda que isso não atenda à população, de modo geral.

Conforme Carlos (2007), “o acesso ao espaço, na cidade, está preso e submetido ao mercado no qual a propriedade privada do solo urbano aparece como condição do desenvolvimento do capitalismo” (CARLOS, 2007, p. 27). Essa propriedade privada revela, dessa maneira, uma divisão na estrutura da cidade, evidenciando as desigualdades sociais na formação e produção do espaço urbano, caracterizando a hierarquização dos lugares e formas de segregação. Forma(s) e lugar(es) essas/esses, de segregação, que, segundo Correa (1989), “trata-se, de um processo que caracteriza a cidade, e não apenas a cidade capitalista, ainda que sob a égide do capitalismo a segregação assumisse novas dimensões espaciais” (CORREA, 1989, p. 61).

Desse modo, essa segregação faz uma diferenciação no processo de valorização do uso da terra urbana, na especulação imobiliária, designando assim, aos locais de melhores infraestruturas e, conseqüentemente, maiores valores comerciais, por conseguinte, aos locais com déficit de infraestrutura, valores inferiores. Ambos os locais fomentam o setor imobiliário (CORREA, 1989).

Outra questão fundamental consiste na mobilidade urbana das cidades, ou seja, os meios pelos quais a população se movimenta, se desloca, seja por meio do uso dos transportes públicos e/ou particulares. Consideramos, pois, a mobilidade urbana como os fluxos de pessoas, produtos, serviços e afins (DUARTE, LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). À funcionalidade dessa mobilidade urbana, é necessário que haja o trânsito, da maneira como está estruturado, com suas vias de acesso, como ruas, avenidas, faixas de pedestres, viadutos, semáforos, sinalizações, dentre outros.

Segundo Santos e Silveira (2008):

[...] os espaços da rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias com boa qualidade), de mais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Do ponto de vista social, os espaços da rapidez serão aqueles onde é maior a vida de relações, fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidade de uma circulação mais longínqua (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 263).

Na realidade, essa diferenciação não é apenas para designar os espaços de rapidez e/ou lentidão e, sim, a diferenciação de um papel social, bem como da relação de hierarquia existente entre esses espaços, ou seja, entre as cidades e, também, evidenciar a forma como o poder de influência é condicionante, seja pelos poderes político, econômico, seja pelo fluxo de serviços, de mão de obra, dos meios de transportes, do **como** se apresentam, de **como** podem estar interligadas e conectadas, dadas, em suma, aos interesses que possam emergir das relações capitalistas, em busca de identificar as conseqüências econômicas, sociais e políticas da lentidão e/ou da rapidez no âmbito urbano e no seu processo de expansão, de urbanização. É expressivo, então, um entendimento de como se apresenta esse dinamismo, nas sociedades urbanas (SANTOS; SILVEIRA, 2008, **grifos nossos**).

Para prover suas necessidades básicas, o homem precisa se movimentar, por isso a mobilidade urbana é uma característica fundamental da vida do ser humano.

A mobilidade urbana transpassou o tempo, ampliando sua maneira de ser passada, moldando-se conforme as novas gerações na locomoção e exploração dos espaços.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), conforme podemos verificar em Brasil (2016):

Deve-se ter claro, entretanto, que a noção de mobilidade supera a ideia de deslocamento físico, pois traz para a análise suas causas e conseqüências, ou seja, a mobilidade não se resume a uma ação. Em vez de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupo, presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade (BALBIM; KRAUSE; LINKE, 2016).

A mobilidade urbana permeia as relações do espaço geográfico desde os primórdios, pois o homem participa dos movimentos espaciais e geográficos. A cidade e, especialmente, a metrópole, pode ser entendida como uma expressão urbana concreta dos processos sociais, isso porque reflete características da sociedade: mudam-se as sociedades, mudam-se as cidades. Tendo em vista que essa relação, manifesta nas relações sociais, dir-se-á que a cidade é um reflexo do social, a materialização das relações, impressa nas ruas, nos prédios (HARVEY, 2005).

Nesse sentido, pode-se dizer que o processo de urbanização aprimorou as técnicas, a princípio, nas sociedades mais desenvolvidas e, posteriormente, nas sociedades menos desenvolvidas. Podemos tomar, como exemplo, os meios de locomoção, que evoluíram significativamente desde a chegada da Revolução Industrial até à contemporaneidade, tal como pondera Santos (1988):

Os transportes se modernizam, encurtando as distâncias entre as cidades e dentro delas. E o urbanismo subterrâneo se transforma em um suporte indispensável às formas de vida e às atividades econômicas contemporâneas (SANTOS, 1988, p. 16).

Evidente que a locomoção e os meios de transportes são fundamentais nas/às sociedades urbanas contemporâneas. A mobilidade urbana tem, como objeto de estudo a cidade, pois o “espaço urbano é entendido como resultado da forma como a sociedade se organiza sobre o território” (GONÇALVES, 2007, p. 18). A cidade é, também, nesse sentido, onde ocorrem as mais significativas

movimentações, locomoções, conforme dito anteriormente. A logística citadina, sobretudo nas grandes metrópoles, é de grande complexidade.

Com a implementação do processo de globalização, o mundo “encolheu”, figurativamente, ou seja, por consequência da modernização dos meios de transporte, as distâncias (temporais) foram encurtadas. A partir das últimas décadas do século XX, a redução das distâncias e do tempo tornaram-se cada vez mais presentes, ou, ao menos, algumas mudanças na “compressão espaço-tempo”. Ainda que os países desenvolvidos possuam uma melhor infraestrutura no âmbito dos transportes, os países menos desenvolvidos apresentam contrariedades (HARVEY, 2005).

Seria o mundo, considerando isso, globalizado? Ou a globalização atingiu apenas aqueles que desfrutam dos mais variados privilégios socioeconômicos, estando, portanto, no topo da “cadeia alimentar mercadológica”, engolindo as nações subdesenvolvidas? Ousamos, ainda, questionar se a globalização não é uma propaganda romantizada de um neocolonialismo que se ergue na contemporaneidade com as questões de globalização e desenvolvimento dos grandes centros urbanos? (HARVEY, 2005).

A Mobilidade urbana é necessária para que as pessoas se desloquem, assim como aos fluxos de mercadorias, os serviços. É, pois, a mobilidade urbana, responsável pelo desenvolvimento da cidade e, principalmente, aos fatores locais dos assentamentos habitacionais (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). Ela é, portanto, um instrumento que permeia as dinâmicas populacionais, seja em uma metrópole, ou, ainda, em uma cidade pequena.

Obviamente, as infraestruturas ligadas ao acesso à mobilidade urbana estão relacionadas, por exemplo, aos meios de transporte, ao trânsito e ao fluxo de pessoas, não sendo condições iguais, em todas as cidades, assim como os deslocamentos das pessoas são diferenciados, o acesso também o é (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017).

Como aponta Vasconcellos (2018):

Dentro dessa dinâmica, é fundamental perceber o conceito da cidade enquanto produção coletiva. Ninguém a faz sozinho. Ela também é feita de forma diferente ao longo do tempo, ora mais rápida, ora mais vagarosamente. Muitas construções são destruídas e outras são erguidas

em seu lugar. E esses processos parecem não ter fim. A interação entre as diferentes forças e os interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas forma uma complexa rede na qual estão em foco não só o indivíduo, mas todo o sistema político e econômico, o Estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é essa rede que vai influenciar diretamente na forma de ocupação do território e na organização do fluxo de mobilidade (VASCONCELLOS, 2018, p. 9).

Logo, para minimizar essas divergências a respeito da mobilidade urbana, foi determinada, aos municípios, a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana, através da Lei n. 12.587/12 (BRASIL, 2012), conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, pois a forma de uma cidade é o resultado de diversos agentes e fatores, combinados no espaço e no tempo.

Desse modo, segundo Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

Os caminhos da cidade, sejam calçadas, sejam os trilhos, sejam as ruas, devem ser vistos como espaços estruturadores da vida urbana e como o lugar que nos posiciona no tecido urbano, permitindo identificar-nos com a cidade (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 17).

Evidenciamos que a mobilidade é constituída de todos os sistemas modais de transporte e, também, daqueles que não usam veículos automotores, tais como os pedestres e os ciclistas, assim como suas interrelações, por meio da articulação do uso do solo, do planejamento urbano e da busca do equilíbrio ambiental (DUARTE, LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017).

A busca por ações e soluções, ao longo do processo de urbanização, tem sido um desafio para muitas cidades brasileiras, no sentido de suprir as demandas sociais, principalmente nas grandes cidades, devido ao fluxo de pessoas. Desse modo, o deslocamento deve estar ligado a um plano de mobilidade urbana que reduza as tensões e crie uma melhor eficiência nos meios de locomoção.

Assim, para Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

O grande desafio que deve ser abraçado pela mobilidade urbana é a inclusão de parcelas consideráveis da população na vida das cidades, promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 12).

Ressaltamos, nesse sentido, que a mobilidade é uma herança deixada pelas civilizações passadas. As maneiras e meios mudaram, certamente, mas o homem é

fruto dessa movimentação, dessa dinâmica espacial que os/nos acompanha desde os primórdios.

No caso, os homens sedentários se organizavam em pequenos aglomerados populacionais permanentes, em razão da busca da segurança que o entorno os propiciava, enquanto outra parte do grupo se aventurava em busca de novos desafios, de novos espaços para sobrevivência.

Isso era possível, pois abasteciam de alimentos e água durante suas viagens de ida e volta, e isso os trazia proteção. E quanto mais buscava novos percursos, gradativamente mais longínquos, mais se expandia o território sob a interferência do homem (SALAZAR, 2018).

2.2 Diretrizes gerais da política urbana

Foi a Constituição Brasileira de 1988 (BRASIL, 1988) que trouxe o primeiro respaldo legal a versar a respeito da questão urbana. Até meados dos anos 1950, o Brasil era um país de hegemonia rural, porém, essa realidade mudou rapidamente nos anos seguintes. A partir dos anos 1960, a situação se inverteu e o país passou a ser, majoritariamente, urbano (MARICATO, 2003). O processo de urbanização, intensificado nos anos 1960, trouxe consequências para vida na urbe.

Na visão de Zago (2001), a cidade, em especial as grandes metrópoles, transformaram-se, de cidades do bem-estar, em cidades do mal-estar, tanto na esfera individual, quanto na coletiva, pela falta de planejamento, investimentos, visão, e uma política séria e adequada. É, agora, a grande cidade, o arquétipo da miséria, solidão, estresse e desumanidade, sendo, pois, a protagonista de diversos dramas, abrigando infortúnios e vicissitudes (ZAGO, 2001).

Ou seja, a partir de necessidades humanas, evidentemente, houve alguns desentendimentos no Brasil, aonde atualmente, se vem enfrentando vários desafios relacionados a uma mobilidade desestruturada urbana. Ainda há superpopulação, onde os veículos ora se deslocam individualmente, além dos avanços tecnológicos mobilísticos e a deficiência de meios que auxiliam dentro dos percursos de trajetória são fatores evidentes da problemática na mobilidade urbana.

Consequências essas que todos que versam a respeito de instabilidades, sejam individuais, sejam coletivas. Surgiram, dessa maneira, diversos problemas sociais, referentes à miséria, solidão e, principalmente, ao estresse, ocasionando desumanidades nas questões outrora vistas como primordiais à convivência humana.

Para Santos (2009), esse intenso e rápido processo de urbanização trouxe consequências ao crescimento do Brasil, sobretudo no que se refere ao aumento da demanda por empregos e serviços públicos, assim como saneamento básico, educação e demais necessidades, dando origem a grupos organizados que ficaram conhecidos como movimentos sociais urbanos.

Segundo Monteiro e Veras (2017), por exemplo, o processo de urbanização se deu a partir do século XVIII, porém, é no século XX, no território brasileiro, que ele se destaca, mais especificamente, na década de 1940. Assim, iniciam-se mudanças de ordem morfológica e expansionista das cidades brasileiras, bem como na distribuição desse crescimento populacional, no território nacional (MONTEIRO; VERAS, 2017).

Os movimentos sociais ligados ao Fórum Nacional da Reforma Urbana (FNRU) estabeleceram uma Emenda Popular que reuniu, aproximadamente, 130 mil assinaturas no final da década de 70. A partir disso, a Constituição Federal Brasileira passou a defender o direito urbanístico num capítulo específico, destinado às políticas urbanas (GUSSO, 2013).

Gusso (2013) complementa, ainda, dizendo que:

O nascimento do Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU) está diretamente ligado ao processo de redemocratização da sociedade brasileira, que ao final da década de 1970 e toda a década seguinte viu a emergência de diversas organizações da sociedade civil (GUSSO, 2013, p. 2).

Ainda segundo Gusso (2013), paralelo a esse acontecimento, começaram-se as primeiras discussões a respeito da construção do novo documento constitucional à sociedade brasileira. Essas discussões produziram uma significativa mobilização social que primou por influir as discussões em sua redação.

Desse modo, diante esse cenário, surge um movimento expressivo intitulado

Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU), que consiste em uma articulação que une pluralidades de perspectivas dessa nova sociedade civil que se erguia no ato de coletar assinaturas à aprovação da Emenda Popular de Reforma Urbana, proposta à época (GUSSO, 2013).

A Constituição Federal atribuiu, à União, a competência de instituir diretrizes ao desenvolvimento urbano, inclusive no que se refere à habitação, ao saneamento básico e, especialmente, aos transportes urbanos, conforme pode ser verificado no Art. 21, inciso XX, que:

[...] compete à União: (EC n. 8/95, EC n. 19/98, EC no 49/2006 e EC n. 69/2012) [...] XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; [...] (BRASIL, 1988, p. 26-27).

Nesse íterim, o Estatuto da Cidade foi criado com o objetivo de regulamentar os Arts. 182. e 183., do Capítulo da Política Urbana, da Constituição Federal, que diz que a política de desenvolvimento urbano, em suma, deve objetivar o ordenamento e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, no sentido de garantir o bem-estar dos habitantes citadinos (BRASIL, 1988).

Pereira (2018) ressalta que:

O Estatuto da Cidade foi uma espécie de baú de ferramentas para uma política urbana local, como consta na obra “Estatuto da Cidade: guia para implantação pelos municípios e cidadãos”, que possibilitaria mudar nossas cidades a partir da ideia de uma transformação radical baseada na democratização de acesso à terra urbana e urbanizada (PEREIRA, 2018, p. 81).

Segundo Pereira (2018) o Estatuto da Cidade se divide em cinco partes, sendo que a primeira define uma série de objetivos, expositivos da razão da lei, além de algumas definições importantes. Na segunda parte da lei, são apresentadas diversas ferramentas elaboradas – ou, ainda, aproveitadas de experiências em municípios – para que se implante a reforma urbana (PEREIRA, 2018).

Ao Plano Diretor Municipal, foi destinada a terceira parte, em virtude de transferir, aos municípios, a responsabilidade de execução da reforma urbana. Na quarta parte, é tratado a respeito das modalidades e a natureza fundamental que tem, por conseguinte, a participação no processo de formulação e gestão das políticas urbanas. A quinta parte, finalmente, versa acerca das disposições

transitórias (PEREIRA, 2018).

São notadamente propostos, por Brasil (2001), instrumentos de três naturezas, quais sejam: um agrupamento de instrumentos urbanísticos que permitam a definição dos modos de uso e ocupação do solo, outro agrupamento consiste que possibilite uma estratégia de gestão que inclua a participação direta dos cidadãos, no que concerne ao processo de decisão e, enfim, formas de possibilitar que as terras urbanas sejam regularizadas (PEREIRA, 2018).

Nesse panorama, após longa tramitação, surgiu a Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade (PEREIRA, 2018), que estabeleceu as normas que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Portanto, essa lei começa a ser um norte aos cidadãos urbanos, pois foi inspirada nos objetivos legais da Constituição.

Desse modo, o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001) estabeleceu, em seu Art. 41., §2º, a obrigatoriedade de as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem seus Planos de Transporte Urbano Integrado (PTUI), compatível com o seu Plano Diretor, ou nele inserido. Porém, considerando que o planejamento estratégico é condicionante de uma gestão pública eficiente, é recomendável que todos os municípios elaborem de maneira democrática-participativa, seus Planos de Mobilidade Urbana (PMU) (BRASIL, 2001). A Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012) passou a exigir que todos os municípios com mais de 20.000 habitantes elaborem planos de mobilidade urbana, conforme será apresentado posteriormente.

Nos Art. 182. e 183., que versam a respeito da Política Urbana, é dito que as normas gerais desta são de competência da União, que tem a função de estabelecer as diretrizes à política de desenvolvimento urbano, de que o fim é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir, aos habitantes, o bem-estar. O município é responsável exclusivamente sobre a execução da política urbana, cujo instrumento básico é o Plano Diretor, obrigatório a cidades com a população superior a 20.000 habitantes. O imóvel que atende as exigências do Plano Diretor é cumpridor de seu papel social.

Sendo uma legislação inovadora e que adotou mecanismos legais mais adequados à realidade urbana das cidades contemporâneas, tal documento é imprescindível, pois funciona como instrumento de racionalização e humanização da cidade (ARRUDA, 2002). É nos artigos 2º e 3º, que as diretrizes do Estatuto da Cidade estão mais expressivas.

Assim, de acordo com Brasil (2001), Art. 2º, Inciso I, do mencionado Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), a política urbana tem por objetivo a “garantia do direito a cidades sustentáveis, para o presente e para as futuras gerações” (BRASIL, 2001, p. 1). Por assim dizer, a sustentabilidade concerne com o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, ao serviço público, ao trabalho e ao lazer (BRASIL, 2001).

É, como se pode perceber, voluptuosa, a garantia consumada pela lei, com proposições que alçam o olhar a um futuro brilhante. Brilhante e utópico, considerando que, além de voluptuosa, a garantia é vaga, porque garantia ao serviço público, alinhado juntamente ao saneamento ambiental, o transporte e a infraestrutura urbana, são serviços igualmente públicos. Seria mais adequado, por outro lado, que fosse garantido o serviço público, dando ênfase ao saneamento ambiental, assim como ao transporte e a infraestrutura urbana (BRASIL, 2001).

A lei, quando da proposição da gestão democrática das cidades, diz dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, assegurando-a por meio de órgãos colegiados de política urbana e palestras a respeito de assuntos relacionados ao urbano, em nível nacional, estadual e municipal. Propõe, também, debates, audiências e consultas públicas, além da iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (BRASIL, 2001).

No pressuposto de Zago (2001), essa lei sofreu veto em relação ao referendo popular e ao plebiscito, onde constavam, como hipóteses de gestão democrática da cidade, tanto a Audiência Pública do Poder Público Municipal, quanto a população dentro dos processos de implantação de empreendimentos e/ou atividades potencialmente nocivos(as) ao meio ambiente, seja ele(a) natural ou construído, o conforto e/ou segurança da população. O Plano Diretor é, portanto, uma diretriz do Poder Público e da própria sociedade.

Nesse sentido, Mukai (2002) afirma que:

Justamente por estar formalizado como modelo e como pauta, serve perfeitamente como conduta e, portanto, como direito e base de um juízo sobre seu cumprimento. O plano é uma pauta de conduta que cria diretrizes e deveres para o Governo e que dá lugar a responsabilidades políticas e jurídicas (MUKAI, 2002, p. 35).

O plano diretor compreende todo o território do município como parte integrante do processo de planejamento municipal. As suas diretrizes e prioridades necessitam constar no Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e no Orçamento Anual (OA). De acordo com Brasil (1988) e Brasil (2001), o Plano Diretor é o instrumento fundamental de planejamento de uma cidade e dispõe acerca das políticas de desenvolvimento, de ordenamento territorial e de expansão urbana (FREITAS, 2005).

Brasil (2001) definiu, com muita propriedade, que todas as cidades com população superior a 20 mil habitantes e as que pretendem implementar os institutos previstos no §4º, do Art. 182, (BRASIL, 1988), precisam, obrigatoriamente, por força de lei, ter seu Plano Diretor e que precisam ser aprovados dentro de um prazo de cinco anos.

Portanto, segundo Brasil (1988) §4º Incisos I, II e III:

[...] É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: [...] parcelamento ou edificação compulsórios; [...] imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; e [...] desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais (BRASIL, 1988, p. 112).

Nessas hipóteses, “[...] A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos” (BRASIL, 2001, p. 11), por isso o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) adicionou hipóteses, como a de que o Plano Diretor é indispensável às cidades integrantes de regiões metropolitanas, às regiões urbanas, às áreas de interesse turístico e às cidades que pretendem se utilizar dos institutos, previstos no §4º, do Art. 182., (BRASIL, 1988), bem como cidades situadas em área de influência de empreendimentos e/ou atividades com significativo impacto ambiental dentro do âmbito regional ou nacional.

Para Pinto (2005), a elaboração do Plano Diretor é privativa do profissional do urbanismo, que precisa ter sua especialização regulamentada pelo Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA), através da Resolução n. 218/73 (CONFEA, 1973). É imprescindível que o Plano Diretor prognostique um sistema de acompanhamento e controle.

O plano diretor é um momento privilegiado para colocar esses princípios em discussão, na medida em que representa uma revisão global das regras de usos e ocupação do solo que orientam a produção da cidade. A introdução destes mecanismos no plano possibilita reorganizar toda a estratégia da cidade na direção de uma reforma urbana [...] (BITTAR, 1992, p. 43).

O Plano Diretor se mostra como um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, sendo primordial na/para a efetivação da função social da propriedade urbana. O Estatuto da Cidade trouxe inovações e institutos jurídicos mais sólidos, mostrando-se como mecanismo de implementação das políticas urbanas.

Tais instrumentos estão previstos no Art. 4º da referida lei e estão divididos em:

I - planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e do desenvolvimento econômico e social; II - planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; III - planejamento municipal; [...] V - institutos jurídicos e políticos; VI - estudo prévio do impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) e consórcios imobiliários (BRASIL, 2001, p. 3-4).

Mudar a cidade, nesse caso, é entendido como uma tarefa coletiva. Esse pensamento, sob qualquer circunstância, traz uma obviedade que é a de não aceitar soluções impostas, mas construí-las democraticamente, pois:

[...] o planejamento e a gestão urbanos, por tudo isso, em face de tudo isso, são, no sentido mais profundo possível, políticos, ou um conhecimento técnico-científico mobilizado para alterar constelações de poder (SOUZA, 2003, p. 518).

De acordo com Pinto (2005, p. 1), o plano diretor tem, como principal finalidade:

[...] impedir a ocorrência de abusos por parte do Poder Público na disciplina do direito de propriedade. Busca-se garantir que os enormes poderes conferidos ao Município para a regulação do mercado imobiliário sejam utilizados exclusivamente na busca do interesse público (PINTO, 2005, p.

1).

Os novos e antigos instrumentos urbanísticos podem, realmente, se mal utilizados, causarem expressivos prejuízos, em maior grau, inclusive, que os benefícios. É, pois, constituída como tarefa primordial do direito urbanístico, a definição do regime jurídico do plano diretor, que se caracteriza como condição primeira à própria legitimidade da política urbana (PINTO, 2005).

O Estatuto da Cidade passa a ideia de que o poder público não pode exercer o seu poder político sozinho, tendo uma necessidade de outro ponto de vista, que seja guiado numa real aplicação da gestão democrática (SANTIN; MARANGON, 2008). Isto é, para se atingir as finalidades presentes no Estatuto da Cidade, que vem a ser a função social da cidade e da propriedade urbana, a gestão democrática se mostra como o melhor caminho, ou seja, para que todo processo de urbanização seja resultado da aprovação coletiva e, por consequência, de participação popular.

Para Bernardi (2011), a gestão democrática da cidade preconiza uma democracia participativa e pressupõe toda participação popular dentro das políticas públicas. O processo de gestão democrática está regulamentado nos artigos 43. a 45. do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), podendo ser efetivada por meio de audiências, debates, consultas públicas e conferências sobre todo tema urbano por meio de planos urbanísticos e projetos de lei de iniciativa popular que podem ser apresentados ao legislativo municipal.

2.3 Mobilidade urbana x distrofia muscular

A mobilidade urbana perpassa o espaço geográfico, podendo representar, no trânsito, melhor qualidade de inclusão urbana e social dos portadores de Distrofia Muscular.

Sabendo que a humanidade urbana, em razão, sobretudo, das mudanças tecnológicas, da sustentabilidade e do melhor aproveitamento dos espaços, vem em busca de melhorias à inserção do melhor uso da dinâmica urbana e do trânsito, como um dos protagonistas nessas relações cotidianas nos centros urbanos e entre outros espaços.

Essa junção da dinâmica urbana, mobilidade urbana e a distrofia muscular é uma questão sobre a qual refletimos no sentido de melhor compreender a acessibilidade urbana.

O trânsito é um objeto fundamental à promoção da dinâmica urbana, na locomoção das pessoas, veículos, pedestres, dentre outros. Isso porque permite diversos deslocamentos, de maneira heterogênea. Portanto, é essa busca, pela mobilidade no trânsito, que se manifesta a vontade e o anseio pelas discussões a respeito da Distrofia Muscular e, se realmente estão conectados à dinâmica urbana, compreendendo a existência de desafios que podem se apresentar no trânsito, tais como as vias sem sinalização, o desrespeito por parte de condutores de veículos, as ruas com pavimentação de má qualidade e não pavimentadas, os acidentes, dentre outros.

É, nessa perspectiva, que a abordagem sobre a mobilidade urbana e a distrofia muscular se apresenta no espaço geográfico, como espaço de reflexão e colaboração à dinâmica urbana. No pressuposto de Okama et al. (2010), a Distrofia Muscular é um distúrbio de procedência genética, apresentando, como característica comum, a degeneração progressiva da musculatura do corpo. A Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e a Distrofia Muscular de Becker (DMB) são as formas mais comuns de miopatias que hostilizam.

De acordo Zatz (2001), o Centro de Pesquisa sobre o Genoma Humano e Células-Tronco (CEGH-CEL) descreve as distrofias musculares progressivas, estabelecendo um grupo heterogêneo de doenças neuromusculares, definidas pela degeneração progressiva e irreversível da musculatura do indivíduo, trazendo o desenvolvimento de fraqueza muscular e perda de capacidade motora. Sendo assim, é uma patologia causada por mutações genéticas que derivam em uma deficiência e/ou perda de função das proteínas musculares que são importantes ao funcionamento do músculo (KOENIG et al., 1989).

Os portadores de distrofia muscular, portanto, não possuem a mesma agilidade para se movimentarem, seja como pedestres, em cadeiras de rodas ou em seus veículos. As distrofias musculares são um grupo de desordens, caracterizadas por fraqueza e atrofia muscular de origem genética, que ocorre pela ausência ou formação inadequada de proteínas essenciais ao funcionamento da fisiologia da

célula muscular, cuja característica principal é o enfraquecimento progressivo da musculatura esquelética, prejudicando os movimentos (GILROY, 2005).

Desse modo, a mobilidade urbana e a distrofia muscular são diferentes, mas não indissociáveis. Mesmo a patologia, evidenciando a redução na locomoção dos seus portadores, é por meio da mobilidade urbana que a necessidade de circular ocorre.

Conforme postula Vasconcellos (2018):

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores de mobilidade e acessibilidade (VASCONCELLOS, 2018, p. 35).

O trânsito é o meio pelo qual as locomoções se apresentam. Ademais, é um bem jurídico que merece destaque, já que nenhum outro interesse tem propagação maior do que ele, que pertence a todos e todas e, ao mesmo tempo, a ninguém, em particular (BARROS, 2016).

De acordo com o Art. 1º, §1º do Código de Trânsito Brasileiro: “considera-se trânsito, a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 1997, p. 1).

Portanto, é por meio do trânsito que acontecem as locomoções, principalmente nos espaços urbanos, por isso a necessidade de garantir a acessibilidade dentro da mobilidade urbana, a todos e todas.

De acordo com o CEGH-CEL, a DMD e seus primeiros sinais clínicos, manifestam-se antes dos cinco anos de idade, com quedas frequentes, dificuldade para subir escadas, correr, levantar do chão e hipertrofia das panturrilhas, assim como a DMB. Esta última, porém, é considerada mais leve em seus sinais clínicos. A Distrofia Muscular é progressiva, afetando o desenvolvimento dos músculos dos seus portadores (DISTROFIAS, s/d).

Certamente, a mobilidade urbana é reduzida, em detrimento das referidas patologias, sendo, nesse contexto, expressivo pensar a acessibilidade, tal como disserta Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

A acessibilidade de pessoas com restrição de mobilidade não se resume à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo, mas na capacidade de se deslocar pela cidade, utilizando os vários sistemas modais de transporte organizados a partir de uma rede (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 21-22).

Portanto, a mobilidade urbana precisa desempenhar o seu papel no espaço urbano, ainda que as circunstâncias nem sempre sejam favoráveis, em diversas cidades, pois a evolução dos meios de transporte está relacionada ao processo de crescimento do sistema capitalista, da globalização e, mesmo na era tecnológica/contemporânea, ainda existem muitas desigualdades socioespaciais em muitas cidades brasileiras (para não dizer todas, ou praticamente todas).

Sendo assim, conforme Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

O transporte deve ser um assunto mais político do que técnico, uma vez que decisões do governo em diferentes escalas, da nacional à local, repercutirão na qualidade de vida da população, de acordo com o modelo adotado (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 12).

Por isso é tão importante, às ações públicas, que seja garantido um melhor acesso à infraestrutura, para que haja, de fato, uma mobilidade urbana. O Estado, evidentemente, poderá agir como mediador, em diversas áreas, para o desenvolvimento urbano, como aponta Vasconcellos (2018), pois:

Ele é essencial no tocante às políticas públicas, ou seja, conjunto de decisões e ações que são tomadas em cada área de atuação, como na educação, na justiça, na saúde, no desenvolvimento urbano, no transporte público e no trânsito (VASCONCELLOS, 2018, p. 10).

O desenvolvimento urbano é essencial às cidades e à sociedade, como um todo, por ser dinâmico e sempre mutável, ou seja, necessita sempre de constantes readaptações, assim como possíveis adequações no trânsito, sejam elas em um contexto de metrópole, por exemplo, ou em uma cidade pequena. Assim, o homem vem se apropriando da transformação do espaço geográfico, com o intuito de dinamizá-lo (PENA, 2015).

Essa apropriação exige mudanças de atitude, tanto social, quanto política, pois são necessárias para que ocorra o processo de inclusão. É o caso dos portadores de Distrofia Muscular que, segundo Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

O uso que fazemos da cidade, como nos apropriamos dela e como damos significados a seus elementos e ações dentro de um sistema pessoal de valores é de extrema importância para nossa sensação de bem-estar e para nossa convivência no ambiente urbano (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 19).

Por isso as cidades são importantes e fazem parte de um processo histórico, assim como a mobilidade urbana. Os homens sempre se deslocaram no espaço geográfico como pedestres e, posteriormente, com o advento das revoluções industriais, por trem, veículos particulares e/ou públicos, aviões, dentre outros. A circulação pode ser realizada de diversas maneiras, desde às mais simples até às formas tecnologicamente mais sofisticadas (VASCONCELLOS, 2018).

A patologia da Distrofia Muscular dificulta a circulação para seus portadores, já que reduz a mobilidade. Vale ressaltar, ainda, que a DMD se desenvolve mais rapidamente e pode causar maiores danos na musculatura de seus portadores, enquanto a DMB desenvolve-se mais lentamente e pode causar menores danos, se comparada à DMD. Para obter um diagnóstico da patologia, é necessário que se façam exames genéticos, ou seja, através do DNA, para saber qual o tipo de distrofia e o seu grau de evolução (DISTROFIAS, s/d).

O CEGH-CEL é apto para realizar os exames e promover os diagnósticos. Até o momento, a medicina tem avançado nas pesquisas em busca da cura às patologias DMD e DMB. Para minimizar os danos causados na musculatura dos seus portadores, é recomendável e essencial que tenham acompanhamento profissional, fazendo fisioterapia e hidroterapia para retardar os danos musculares, além de ter cuidado, por exemplo, com a parte respiratória e cardiomuscular (DISTROFIAS, s/d).

Diante disso, apesar da ineficiência no quesito mobilidade, causada pela Distrofia Muscular, é preciso buscar possibilidades para que ela seja funcional para os portadores dessa patologia. Não se pode, também, deixar de enfatizar que o homem é fruto de um constante movimento no espaço, desde os nômades aos mais sedentários, e que isso está ligado às suas necessidades individuais e/ou coletivas.

A mobilidade é um atributo à vida do ser humano e pode se apresentar de várias maneiras. Para que sejam abastecidas as nossas necessidades básicas, precisamos nos locomover. Historicamente, somos, a princípio, seres coletores, que

se movimentavam em busca de um lugar que proporcionasse proteção e garantisse abrigo e comida. Posteriormente, com o domínio das técnicas de cultivo e domesticação de animais, o ser humano passa a se fixar em determinados lugares, sendo, a partir de então, reconhecido como sedentário (MASCARENHAS, 2017).

Pensar na mobilidade, inserida no processo de urbanização, na sociedade contemporânea é, também, provocar uma reflexão acerca do seu papel. A sociedade se divide em classes distintas, onde as cidades podem ser apresentadas desde uma metrópole até as cidades pequenas, em que as adversidades e desigualdades se fazem presentes.

Por conseguinte, é somente por ações públicas, por intermédio do Estado, como já dito anteriormente, que se poderá garantir, nos espaços públicos, a acessibilidade, a locomoção das pessoas e, principalmente, daqueles que têm a mobilidade parcialmente dificultada e que precisam ser atendidos, como é o caso dos que portam a Atrofia Muscular.

2.4 Características associadas na mobilidade urbana e os portadores de distrofia muscular

A mobilidade urbana pode ser compreendida como a construção efetiva de melhores condições ao deslocamento humano, assim como de bens e serviços pela cidade, independente da forma de transporte utilizada, que pode ser coletiva ou individual, motorizada ou não (GOMIDE; GALINDO, 2013).

Do mesmo modo, envolve um planejamento urbano que acompanhe o crescimento das cidades, pensando às questões referentes ao transporte, ou seja, a sua disponibilidade à população e o fluxo urbano de pessoas, que influencia diretamente a demanda por transportes, áreas de estacionamento, bem como define a existência de congestionamentos de veículos (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

A respeito das características associadas na mobilidade urbana e os portadores de distrofia muscular, cabe dizer, com ênfase, conforme Barbosa (2017), que “[...] isso significa que a mobilidade urbana está profundamente relacionada à acessibilidade, ao direito e à necessidade que as pessoas têm de se locomover pelas cidades” (BARBOSA, 2017, p. 2).

Nessa conjuntura, segundo a autora, vem-se desenvolvendo o conceito da “mobilidade urbana sustentável” (BARBOSA, 2017, p. 2). Essa mobilidade urbana é assim considerada, pois, além de promover o acesso universal das pessoas à cidade e as suas oportunidades, também contribui ao desenvolvimento de ordem socioeconômica, utilizando-se racionalmente da infraestrutura viária, sem agressão ao meio ambiente (BARBOSA, 2017).

Desse modo, segundo Bonfim (2012):

Uma das coisas que mais me chama a atenção é a falha na construção de rampas rebaixadas nas calçadas. Já vi rampas que são obstruídas por postes, buracos, que estão pela metade, ou ainda que não têm ligação com o outro lado da rua (BONFIM, 2012, p. 15).

Ao descer por uma rampa, o cadeirante não encontra, no outro lado, rampa alguma. Não tenho conhecimento de engenharia, sendo um usuário comum das calçadas, mas posso imaginar que deveria existir um estudo no sentido de evitar esses inconvenientes, não? (BONFIM, 2012).

No Brasil, a questão da acessibilidade passou a ser mais debatida a partir de meados 1980, década essa onde se foi elaborada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, a NBR 9050, que integrava a muitas ilustrações foi uma abordagem inicial em torno da relevância do tema, que mesmo com essa relevância tal norma de acessibilidade ainda passou distante da formação dos profissionais dos setores da arquitetura e urbanismo naquela década. Sendo assim:

A NBR 9050 foi publicada pela primeira vez em 1985 e desde então, passou por três revisões: em 1994, 2004 e 2015. Na sua última versão trouxe em 148 páginas, parâmetros para diversas condições de mobilidade e percepção do ambiente. Embora a versão original contasse apenas com algo em torno de 50 páginas, incluindo as ilustrações do apêndice, é da primeira que as seguintes derivam (GUIADERODAS, 2020).

Passados quase vinte anos, muitas transformações foram sofridas pela NBR 9050. Nesse passo, novos sujeitos foram considerados, a exemplo do cão guia, os dos intérpretes de língua de sinais e das tecnologias assistivas. As especificações técnicas foram estendidas aos transportes e à comunicação, ampliando dessa forma conceito de acessibilidade que não ficou detido exclusivamente na área urbana. Assim sendo a mobilidade se tornou mais tornava mais abrangente e menos restritiva.

De acordo com o Guiaderodas (2020) a NBR 9050 passou a ser uma referência baseada experiência do usuário quanto na adoção de novos equipamentos e de demais tecnologias, dando apoio legal sobre a acessibilidade de tal forma que a lei passou a ganhar força a e sendo uma das normas mais consultadas na ABNT.

Tanto isso que tanto o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e de Engenharia Civil (CREA) estabelecem que no momento de cadastro de um trabalho técnico, o profissional de cumprimento à NBR 9050, fazendo da acessibilidade um item imprescindível ao exercício projetual.

Para Gomide e Galindo (2013), nesse processo de prática da mobilidade urbana – e sustentável –, é indispensável a participação de todos os atores sociais, sobretudo das pessoas que possuem deficiência. Na visão de Imrie (2000), a mobilidade e a habilidade de ir e vir, são preceitos fundamentais à identidade das pessoas, de suas experiências de vida e oportunidades, especialmente àqueles cuja mobilidade e padrões de movimento são restritos, seja por circunstâncias sociais ou situacionais, nas quais se tem pouco ou nenhum controle. Reforçando essa ideia, Cohen (2006) aborda que a mobilidade urbana deve ser encarada como fator resultante, ainda, de características corporais das pessoas ou do lugar delas na cidade.

A Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPcD), de que o Brasil é signatário, delibera que as Pessoas com Deficiência (PcD) são:

[...] aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas [...] (BRASIL, 2015, p. 26).

Muitas das iniquidades relacionadas à mobilidade e à capacidade de movimento das PcD se encontram mutuamente relacionadas a valores socioculturais e práticas que destacam a mobilidade dos corpos que estão socialmente caracterizados sob padrões deliberados de saúde, da capacidade física e de movimentos independentes (IMRIE, 2000).

Sobre a inclusão dos portadores de distrofia, seja ela de *Duchenne* ou

Becker, é importante trazer que:

O transporte é um dos assuntos mais importantes para os portadores de necessidades especiais porque, sem a possibilidade física de ir e vir, as demais prerrogativas, como educação, saúde, trabalho, dentre outras, tornam –se impossível de serem exercidas. A legislação que tutela os interesses dos portadores de deficiência, nesse campo, é vasta, havendo proteção, mas esferas federal, estadual e municipal [...] (BOLONHINI-JÚNIOR, 2004, p. 230).

É precária, no entanto, a aplicação das normas vigentes, por parte do poder público, ou mesmo da iniciativa privada, considerando a não observância do cumprimento às normas que, por consequência, configura um desrespeito às prerrogativas legais fundamentais às pessoas com deficiência, o que acaba sendo um empecilho à sua integração social (BOLONHINI-JÚNIOR, 2004).

Em janeiro de 2012, no Brasil, passou a vigorar a Lei n. 12.587/2012, que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade, criando o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, que buscou a capacidade de organização dos meios de transporte, de infraestrutura e serviços que deem garantia do ir e vir de pessoas e cargas dentro da territorialidade nos municípios, impetrando a elaboração pelo poder público do seu Plano Municipal de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

Nesse aspecto, é essencial a fundamentação pela acessibilidade e equidade entre todas as pessoas, conforme especificados nos seus princípios, manifestados no artigo 5º da citada lei:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está 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 (BRASIL, 2012, p. 2-3).

Dentro dos princípios dispostos em Brasil (2012), busca-se a promoção da mobilidade urbana sustentável em todos os municípios brasileiros, contemplando as necessidades das pessoas, incluindo os que possuem qualquer tipo de deficiência, conforme especificado no Inciso IV, no seu Art. 24. (BRASIL, 2012).

Entretanto, muitas pessoas com deficiência, no Brasil, encontram empecilhos que dificultam e/ou impossibilitam sua mobilidade, restringindo-as ao seu espaço doméstico e, assim, cerceando a sua independência, sua capacidade de vida produtiva e, principalmente, o seu direito de ir e vir, considerando que, para ir e vir, é necessário que existam meios.

Todos são pretensamente iguais, perante a lei, mas não iguais nas suas especificidades, daí a importância de políticas específicas, nesse caso, falando das PcD. “Muitas das críticas às condições de mobilidade urbana no Brasil, inclusive no que concerne à falta de acessibilidade das vias públicas às pessoas com deficiência, são expressas em blogs na internet elaborados por estas pessoas” (BARBOSA, 2017, p. 3).

Esses *blogs*, que fazem publicações *on-line* e de interesse geral, abordam, geralmente, aspectos relacionados a certa temática, estando voltados a um público específico. Os *blogs* de PcD, em especial, costumam tratar de múltiplos aspectos de como é (con)viver com a deficiência, englobando relações da mobilidade urbana à acessibilidade.

De tal modo, decorridos oito anos da publicação da Lei 12.587/2012, torna-se relevante conhecer a temática e perceber como a mobilidade urbana tem retratado os aspectos próprios das PcD com a oferta adequada de acessibilidade a essa comunidade.

Garcia (2013) traz um trecho de uma postagem que evidencia esse cotidiano:

[...] nós, pessoas com deficiência, familiares, amigos, entidades e demais atores da sociedade civil organizada, viemos a público solicitar aos membros dos poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e instâncias de controle social, que nos ouçam e nos apoiem para continuar avançando e para que tenhamos, de fato, inclusão social à altura de nossos tempos (GARCIA, 2013, p. 25).

É requerido o acesso ao transporte público, assim como calçadas transitáveis, semáforos com sinalização sonora, pisos táteis, ou seja, o devido suporte que possa assegurar, a todos(as), o direito de ir e vir, que é primordial garantido por Brasil (1988). Esses requerimentos vêm, também, e sobretudo, das periferias. É exigida, pelas PcD, a prática daquilo que já está constituído no discurso. Pior ainda é a acessibilidade parcial usada como propaganda, isto é, alegação de acessibilidade

global, dando a falsa sensação de que a cidade seria pensada para todos (GARCIA, 2013).

Vários problemas fazem parte do cotidiano das pessoas com Distrofia Muscular e, na visão de Teles (2007) a mobilidade urbana cresceu de forma exponencial e se complexificou, pela sua imensa cadeia de deslocamentos diários, que se desenvolveu por causa da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização de atividades originárias de novas formas de organização profissional, assim como de outros estilos de vida, ascendendo, além do aumento das distâncias, o crescimento da utilização de veículos, a desorganização do espaço público, o surgimento de barreiras urbanísticas que obstruem o acesso de pessoas com deficiência na cidade e, logo, a exclusão dessas pessoas, mesmo com vigência de leis e de normas de acessibilidade.

Para Taco (2018):

A liberdade de locomoção é direito fundamental individual que contempla ao mesmo tempo uma expectativa de não lesão (não ser proibido de se locomover, seja pelo Poder Público, seja por outra pessoa privada, em todo o território nacional, salvo previsão legal em contrário) e uma faculdade (fazer uso dessa liberdade quando e como bem entender, desde que não constitua conduta vedada em lei), o que lhe caracteriza como direito-imunidade (TACO, 2018, p. 99).

O direito à locomoção é universal, outrossim, é de todas as pessoas, sejam elas jovens, crianças, adultos, idosos, homens, mulheres, pessoas trans, cisgêneros, PcD. Em suma, todas as pessoas naturais têm, como direito fundamental, a locomoção (TACO, 2018). Essa exclusão social, presente nas dificuldades de mobilidade urbana das pessoas com deficiência, faz com que vivenciem sentimentos negativos, como o caso do preconceito, conforme indicado na subcategoria no *Blog das Pessoas com Deficiência*, que traz, à baila, que:

[...] o transporte ainda é uma grande barreira e nossas ruas e calçadas representam grande obstáculo para a locomoção de pessoas com deficiência, que também sofrem com a falta de acessibilidade em lojas e edifícios, sem contar o preconceito e o não cumprimento da legislação vigente, que ainda perduram (ASSIS, 2014, p. 1).

As dificuldades de mobilidade das pessoas com deficiência, evocam sentimentos de inferioridade, que causam táticas de evasão e de comportamento que afugentam a sua mobilidade e movimentação, causando a sua reclusão e

reforçando a exclusão social.

Por isso, a mobilidade urbana para PcD, nesse cenário, às que são portadoras de Distrofia Muscular, não é circunscrita somente pelo desenho do ambiente construído, mas causada por atitudes e práticas socioculturais, mostrando que uma política de mobilidade urbana à PcD não pode vir dissociada dos desafios mais amplos que abrangem uma reformulação urgente de valores hegemônicos e de suas práticas sociais (IMRIE, 2000).

Por fim, cabe trazer que o redesenho inclusivo de nossas cidades, ainda com a vigência de legislações à mobilidade urbana e à inclusão de todos, no Brasil, inclusive numa previsão de destinação orçamentária às obras de reurbanização das cidades e o investimento em pesquisas para uma inovação nas tecnologias assistivas, nem sempre são implementados e, quando o fazem, têm a sua implementação restrita somente a algumas cidades e/ou áreas urbanas.

2.5 O uso devido das nomenclaturas e seus portadores

No Brasil, desde 3 de novembro de 2010, seguindo uma tendência mundial, o termo “Pessoa portadora de Deficiência” foi substituído por “Pessoa com Deficiência”, pela Portaria n. 2.344, de 3 de novembro de 2010 (BRASIL, 2010), da Presidência da República e Secretaria de Direitos Humanos (VIANNA; PINTO, 2017).

O termo PNE significa Portador de Necessidades Especiais, portanto, veio a ser alterado porque se entendeu que a deficiência não é um objeto, outrossim, não é algo que se porta, mas que faz parte da pessoa. Atualmente, o termo reconhecido é a sigla PcD, que tem sentido de “pessoa com deficiência” ou “pessoas com deficiência”.

Segundo Souza (2017):

Não há necessidade de se colocar “s” quando usamos o plural, e o “c” é sempre minúsculo. Este termo é o mesmo que está sendo usado atualmente em 16 âmbitos mundiais. Em espanhol: *Persona con Discapacidad (PcD)*, em inglês: *Person with a Disability, Persons with Disabilities, People with Disabilities (PwD)* (SOUZA, 2017, p. 15-16).

Mais uma vez, é importante lembrar que é necessário o uso do termo correto para evitar preconceito e/ou discriminação na forma de tratá-los. Quanto aos termos “Pessoa com Necessidades Especiais” (PNE) e “Pessoas com Necessidades Especiais de Locomoção” (PNEL), estes vêm a ser abrangentes, por incluir pessoas idosas, pessoas que tem algum distúrbio psicológico e/ou qualquer outra patologia e/ou mesmo uma condição, ainda que temporária, que possa vir a deixá-la fora da plena capacidade de independência, ou que requer e algum tratamento e/ou adaptação para sua independência (MENDHES, 2020).

Nessa linha de pensamento, o termo PcD, é usado para se mencionar a aquelas pessoas que têm um ou mais tipos de deficiência, podendo ser de ordem física, auditiva, visual e/ou intelectual. Resumindo, toda pessoa deficiente é uma PNE, entretanto, nem toda PNE é uma PcD.

Os termos mais usuais em torno das nomenclaturas na contemporaneidade, de acordo com Souza (2017), são:

PPD (Pessoa Portadora de Deficiência) – Essa sigla é utilizada em toda a legislação brasileira quando se fala de pessoas com deficiência, mas está desatualizada, conforme a convenção da ONU dos Direitos das Pessoas com Deficiência confirmada no Brasil no ano passado [2008]. Agora se substitui por PcD; **PcD (Pessoa com Deficiência)** – É usada para se referir às pessoas que possuem deficiência física, auditiva, visual, intelectual ou múltipla (duas ou mais deficiências); **PNE (Pessoa com Necessidades Especiais)** – Se refere a um grupo que inclui idosos, gestantes, obesos, pessoas com deficiência e toda pessoa com uma necessidade especial (dificuldade de aprendizado, por exemplo) (SOUZA, 2017, p. 15, **grifos nossos**).

Nesse sentido, a Proposta de Emenda à Constituição n. 25/2017 (BRASIL, 2017), que padroniza as referências a pessoas com deficiência e altera os Arts. 7º, 23., 24., 37., 40., 201., 203., 208., 227. e 244., dentro do texto constitucional, versa a respeito da utilização dos termos “Pessoa Portadora de Deficiência” e “Portador de Deficiência” ser substituída por “Pessoa com Deficiência”. Essa padronização segue uma tendência mundial da Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência (CIDPCD), da Organização das Nações Unidas (ONU) (AGÊNCIA SENADO, 2019).

Nesta pesquisa, os atores estudados, como o caso dos “portadores” de DMD e DMB, são entendidos como PcD, pois, para Mendhes (2020), a deficiência resulta da combinação de dois fatores, que vêm a ser impedimentos clínicos, sejam físicos,

intelectuais, sensoriais etc., que estão nas pessoas e se estende as barreiras que podem estar no seu cotidiano, como os obstáculos presentes na arquitetura, nos meios de transporte, na comunicação, nas atitudes e, sobretudo, na mobilidade urbana.

A DMD aparece entre dois e três anos de idade, sendo, um dos seus primeiros sintomas, o atraso do desenvolvimento motor, ou seja, quando a criança começar a andar, a correr, a saltar e/ou subir escadas. Os portadores dessa distrofia muscular caem frequentemente, caminham de forma oscilante e têm dificuldade para se levantar do chão. Em geral, apresentam fraqueza nos músculos dos ombros, que vai piorando gradualmente (WERNECK; FERRAZ; SCOLA, 1992).

Conforme os músculos se enfraquecem, aumentam de tamanho, o que também ocorre no músculo cardíaco, que tende a se enfraquecer, o que causa problemas no batimento cardíaco. Mas as complicações cardíacas ocorrem em cerca de $\frac{1}{3}$ dos meninos com DMD, até os seus 14 de idade, porém, em todos afetados pela doença com mais de 18 anos (WERNECK; FERRAZ; SCOLA, 1992).

Na DMB, consiste numa fraqueza que aparece em um nível menos grave e surge um pouco mais tarde, em torno dos 12 anos de idade. Geralmente a PcD consegue andar pelo menos até os seus 15 anos de idade e muitos até a sua idade adulta. O padrão de fraqueza é semelhante ao da DMD, mas, estaticamente, há uma pequena parcela de cadeirantes. A maioria dos “portadores” consegue viver dos 30 aos 40 anos de idade (WERNECK; FERRAZ; SCOLA, 1992).

Tanto a DMD, quanto a de DMB, não têm cura, mas, sendo uma deficiência em uma pessoa, inserida numa condição social pode ter alguns efeitos minimizados/minimizadores, havendo um engajamento social e político à superação dos impedimentos.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Tipo de pesquisa

A presente pesquisa tem uma abordagem qualitativa, sendo um processo de investigação científica que buscará as respostas ou resultados de algumas questões teóricas que nos cercam ao redor deste trabalho.

Portanto, segundo Goldenberg (1999):

A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização etc. Os pesquisadores que adotam a abordagem qualitativa opõem-se ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisas para todas as ciências, já que as ciências sociais têm sua especificidade, o que pressupõe uma metodologia própria. Assim, os pesquisadores qualitativos recusam o modelo positivista aplicado pelo estudo da vida social, uma vez que o pesquisador não pode fazer julgamentos nem permitir que seus preconceitos e crenças contaminem a pesquisa (GOLDENBERG, 1999, p. 34).

Segundo Minayo (2010) este tipo de pesquisa busca explicar o significado que as pessoas atribuem ao seu mundo, às suas experiências. Nesta pesquisa, será destacada as relações da mobilidade urbana junto aos portadores de distrofia muscular enquanto sujeitos da pesquisa dentro da cidade de Juara-MT para se compor uma narrativa de acessibilidade, adequação e avanços.

Minayo (2010) traz que:

O pesquisador que trabalha com estratégias qualitativas atua com a matéria prima das vivências, das experiências, da cotidianidade e também analisa as estruturas e as instituições, mas entendem-nas como ação humana objetiva. Ou seja, para esses pensadores e pesquisadores, a linguagem, os símbolos, as práticas, as relações e as coisas são inseparáveis (MINAYO, 2010, p. 24).

Portanto, as pesquisas qualitativas objetivam a compreensão e o estudo de situações complexas e/ou estritamente particulares. Sendo assim, é importante trazer o pensamento de Magalhães e Souza (2012) que diz que:

A pesquisa qualitativa recobre, hoje, um campo transdisciplinar, envolvendo as ciências humanas e sociais, assumindo multiparadigmas de análise, derivadas do positivismo, da fenomenologia, da hermenêutica, do marxismo, da teoria crítica e do construtivismo, e adotando multimétodos de investigação para o estudo de um fenômeno situado no local que ocorre. A pesquisa qualitativa procura encontrar o sentido dos fenômenos, assim

como interpretar os significados que os sujeitos lhes dão (MAGALHÃES; SOUZA, 2012, p. 3).

Do mesmo modo, esses estudos empregam metodologias que permitem a descrição da complexidade de certo fenômeno, a análise de interações, a compreensão e classificação de processos vivenciados por sujeitos e/ou grupos sociais, ou ainda, verificar as particularidades do comportamento de pessoas (DEMO, 1989).

3.2 Delineamento da pesquisa

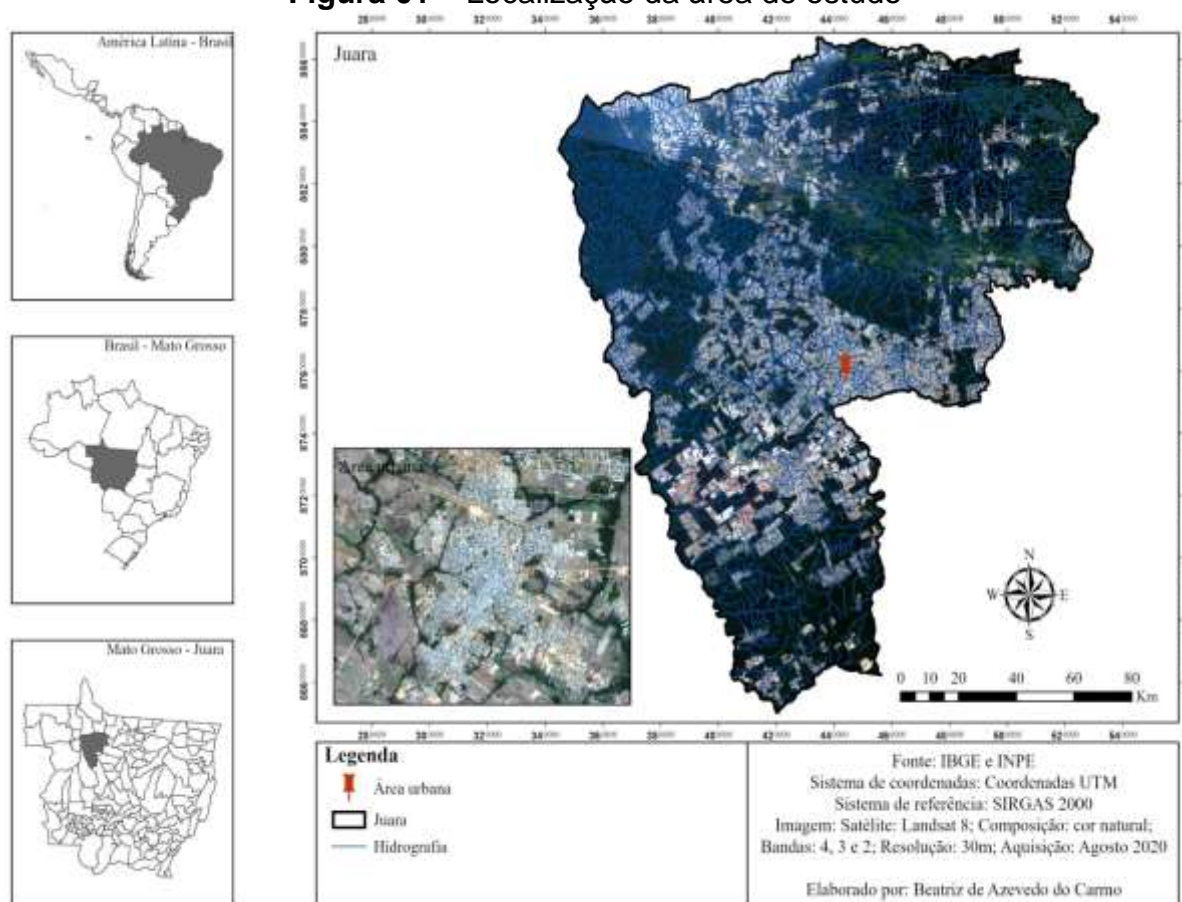
Como primeiro passo para esta pesquisa científica, pensa-se, a priori, a realização da pesquisa bibliográfica que será descrita no segundo capítulo deste percurso bibliográfico. A pesquisa bibliográfica é um meio de formação por excelência e constitui o procedimento básico para os estudos monográficos, pelos quais se busca o domínio do estado da arte, digamos assim, sobre determinado tema (PRODANOV, 2013).

Como trabalho científico original, constitui essa investigação, propriamente dita, na área das Ciências Humanas. Como resumo de assunto, constitui-se, geralmente, o primeiro passo de qualquer pesquisa científica (NAVES, 1998).

A pesquisa bibliográfica servirá à seleção de autores e embasamentos teóricos necessários para elucidar os conceitos que nortearão a análise dos dados coletados durante a pesquisa.

A pesquisa será realizada sobre no intuito de se compreender o papel da dinâmica do trânsito urbano para os portadores de distrofia muscular, na realidade, *in loco*, a ser estudado na cidade de Juara-MT, conforme demonstrado na (Figura 1).

Figura 01 – Localização da área de estudo



Fonte: Elaborado por Beatriz de Azevedo do Carmo com base nos dados do IBGE e INPE.

Optou-se pelo delineamento de estudo de caso com um direcionamento de estudo a um fenômeno contemporâneo.

Nesse interim, segundo Ventura (2007):

[...] o estudo de caso tem origem na pesquisa médica e na pesquisa psicológica, com a análise de modo detalhado de um caso individual que explica a dinâmica e a patologia de uma doença dada. Com este procedimento se supõe que se pode adquirir conhecimento do fenômeno estudado a partir da exploração intensa de um único caso. Além das áreas médica e psicológica, tornou-se uma das principais modalidades de pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais (VENTURA, 2007, p. 4).

O estudo de caso realizar-se-á em contato com entrevistados que têm relação direta com a Distrofia de Duchenne e com a Distrofia de Becker, desde suas reais dificuldades de locomoção, até quais os meios mais utilizados na sua locomoção, e, ainda, cabe dizer que:

[...] os estudos de caso mais comuns são os que têm o foco em uma unidade – um indivíduo (caso único e singular, como o “caso clínico”) ou

múltiplo, nos quais vários estudos são conduzidos simultaneamente (VENTURA, 2007, p. 2).

Através da participação dos entrevistados será construído nosso aporte metodológico, levando em consideração que pautaremos nos preceitos metodológicos antes, durante e após as participações para que possamos analisar o *corpus* e produzir os deslocamentos possíveis com os dados obtidos. E essa produção de uma história vivenciada por eles, e, socialmente sentida na pele, será primordial para se analisar qual papel o trânsito desempenha no processo de integração dos portadores de Distrofia Muscular.

Podemos identificar, ainda, as tensões que ocorrem no deslocamento dos portadores de Distrofia Muscular e suas dificuldades, por meio da vivência desses sujeitos no deslocamento do espaço urbano, assim como discutir as influências da mobilidade urbana para um possível melhoramento social e urbano para os portadores de distrofia muscular na cidade de Juara-MT, no sentido de proporcionar melhores condições de vida e, consequentemente de deslocamento dos sujeitos portadores de distrofia muscular, e, também, compreender como o portador de Distrofia Muscular se orienta, desloca-se, usa e comunica-se no sistema de transportes a partir das vivências e concepções identificadas na pesquisa que possam fornecer subsídios para que pensemos a respeito das condições às quais estão sujeitos os portadores de distrofia muscular no espaço urbano.

Esses processos de ser e de vir, dos sujeitos desta pesquisa, serão desvelados durante a recolha dos depoimentos, os quais serão extraídos por meio de entrevista e conversa sobre os preceitos que engendram os caminhos a serem percorridos por esta pesquisa, no sentido de corroborar com a coleta dos dados que emergirem à posterior análise. Se entende, portanto, que, às vezes, inconscientemente, esses sujeitos vão nos deixando pistas claras a respeito de suas perspectivas e de suas constituições enquanto sujeitos de direitos.

Num sentido de se conhecer de perto o que vem sendo feito na cidade em relação à acessibilidade dos portadores de deficiência, será realizada uma visita, tanto para realização de entrevistas, quanto à realização de pesquisa documental, *in loco*, à Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN), objetivando verificar quais mudanças foram e serão implementadas, ainda, na cidade de Juara-MT.

Munidos dessas informações e demais dados coletados sobre a infraestrutura do trânsito, na cidade, se passará a contar com a colaboração Centro de Pesquisas

sobre o Genoma Humano e Células-Tronco (CEGH-CEL), que, no Brasil, é ligado ao Instituto de Biociências da Universidade de São Paulo (USP) que surgiu em 2000 (PARREIRA, 2016).

Pensamos, a priori, promover essa colaboração por meio dos projetos, dos entrevistados e da pesquisa documental, para que possamos levantar dados à composição da análise dos dados desta pesquisa. O centro desenvolve pesquisas básicas e aplicadas associadas ao estudo do genoma humano, doenças genéticas e pesquisas com células-tronco, e, ainda, atividades ligadas à educação e à transferência de tecnologia.

Para compreender como o portador de Distrofia Muscular se orienta, desloca-se, usa e comunica-se, no sistema de transporte, serão realizadas entrevistas com portadores de Distrofia Muscular residentes no município de Juara, cujo roteiro de perguntas encontra-se no Anexo deste projeto.

No pressuposto de Minayo (2010):

[...] o tratamento do material a ser analisado, nos conduz a uma busca da lógica peculiar e interna do grupo que estamos analisando, sendo esta a construção fundamental do pesquisador (MINAYO, 2010, p. 27).

3.3 Universo da pesquisa

O universo da pesquisa corresponde à amostra do universo global, isto é, em uma dada população, são os sujeitos que serão efetivamente pesquisados, dentre outros (OLIVEIRA, 2011). Nesta pesquisa, o universo será composto por um adulto portador da DMB, acima de 18 anos de idade, e uma genitora de uma criança portadora da DMD, de Juara-MT. A DMD vem a ser a mais comum das Distrofias Musculares e a sua incidência é de 1 para cada 3.500 nascimentos masculinos, sendo a forma mais grave de Distrofia e que progride mais rapidamente (LEITÃO, 2005).

Segundo a coordenadora do Centro de Pesquisas sobre o Genoma Humano e Células-Tronco (CEGH-CEL), no Brasil, a médica Mayana Zatz (2001), em nosso país, há mais de 200 mil pessoas que são atingidas por moléstias graves e incapacitantes, como o caso das distrofias. Portanto, os sujeitos da pesquisa serão um portador de DMB, maior de idade, e uma genitora de uma criança portadora de

DMD que assim foram determinados em razão de serem portadores das referidas patologias, em Juara, com DMB e DMD. Com laudo médico são os dois casos, os outros têm outras deficiências como cadeirantes, portador com deficiência visual.

Para Lakatos e Marconi (1999), quando se deseja colher informações sobre um ou mais aspectos de um grupo grande e/ou numeroso, verifica-se, muitas vezes, ser praticamente impossível fazer um levantamento do todo (LAKATOS; MARCONI, 1999).

As entrevistas serão realizadas objetivando analisar qual papel o trânsito desempenha no processo de integração dos portadores de Distrofia Muscular; identificar as tensões que ocorrem no deslocamento dos portadores de distrofia muscular e suas dificuldades; discutir as influências da mobilidade urbana para um possível melhoramento social e urbano para os portadores de distrofia muscular na cidade de Juara-MT e compreender como o portador de Distrofia Muscular se orienta, desloca-se, usa e comunica-se no sistema de transporte.

3.4 Técnicas para coleta e Tratamento dos Dados

Segundo Triviños (1987, p. 150), a entrevista semiestruturada tem, como característica, questionamentos básicos apoiados em teorias e hipóteses que se relacionam ao tema da pesquisa.

Os questionamentos dão origem a novas inquietações surgidas das respostas dos informantes. O foco principal é posto pelo investigador/entrevistador. Complementa Triviños (1987), ensinando que a entrevista semiestruturada:

[...] favorece não só a descrição dos fenômenos sociais, mas também sua explicação e a compreensão de sua totalidade [...] além de manter a presença consciente e atuante do pesquisador no processo de coleta de informações (TRIVIÑOS, 1987, p. 152).

Diante da realização da última fase da metodologia usada na pesquisa, será apresentada uma análise dos dados obtidos por meio dos relatos das pessoas.

A técnica para o levantamento de dados e informações ocorrerá durante o segundo semestre de 2021, através de questionário semiestruturado com perguntas aplicadas dentro do espaço geográfico que incidirá a pesquisa pelas informações

[...] se ele fosse uma trama, uma rede de relações em constante movimento, como um tecer e destecer ininterrupto das ligações, compondo uma forma que não existia antes dele, mas que, com sua participação, ajuda a formar (SCHMITZ, 2010, p. 32).

6. REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA SENADO. **PEC que padroniza referência a pessoas com deficiência na Constituição é aprovada em primeira votação.** Brasília, 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/03/12/pec-que-padroniza-referencia-a-pessoas-com-deficiencia-na-constituicao-e-aprovada-em-primeira-votacao> Acesso em: 19 out 2020.
- ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico.** 5. Ed., São Paulo: Atlas, 2001.
- ARRUDA, Inácio. Câmara dos Deputados. Série Separatas de Discursos, pareceres e projetos. **Estatuto da Cidade: uma conquista histórica.** Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 2002.
- ASSIS, M. G. **Novo secretário-adjunto da secretaria de estado dos direitos das pessoas com deficiência de São Paulo.** O blog das pessoas com deficiência. 2014. Disponível em: <http://pessoacomdeficiencia.blogspot.com.br/2014/04/novo-secretario-adjunto-dasecretaria.html>. Acesso em: 13 out. 2020.
- BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. (orgs.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** In: BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA). Brasília: Ipea: ITDP, 2016. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 25 set. 2020.
- BARBOSA, Adriana Silva. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S. l.], v. 8, n. 1, p. 142-154, out., 2017. ISSN 2175-3369. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/Urbe/article/view/22064/21174>. Acesso em: 13 out. 2020.
- BARROS, Wilkson Vasco Francisco Lima. A relação entre os direitos fundamentais e os direitos humanos: uma análise à luz da república federativa do brasil de 1988. In: **JUS.COM.BR**, [S. l.], nov. 2016. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/54068/a-relacao-entre-os-direitos-fundamentais-e-os-direitos-humanos>. Acesso em: 13 out. 2020.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade.** 3. Ed., Editora Perspectiva S.A., 2007.
- BERNARDI, Jorge: **A organização municipal e a política urbana.** 3. Ed., Editora, IBPEX, 2011. p. 319-330.
- BITTAR, Jorge. **O modo petista de governar.** São Paulo: Cadernos Teoria & Debate, 1992.
- BOLONHINI-JÚNIOR, Roberto. **Portadores de necessidades especiais: as principais prerrogativas e a legislação brasileira.** São Paulo: Arx, 2004.

BONFIM, Roberto. Site divulga fotos de calçadas mal conservadas de Curitiba. Curitiba: Gazeta do Povo. *In: Blog Inclusilhado*, 2012. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/blogs/inclusilhado/site-divulga-fotos-de-calçadas-mal-conservadas-de-curitiba/>. Acesso em: 13 out. 2020.

BRASIL, Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis ns. 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; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 10 ago. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: Presidência da República, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 19 out. 2020.

BRASIL. **[Constituição (1988)]**. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA). **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 25 set. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República: Brasília, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 25 set. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 25 set. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Direitos Humanos. Diário Oficial da União. **Portaria SEDH n. 2.344, de 3 de novembro de 2010**. Esta portaria dá publicidade às alterações promovidas pela Resolução nº 01, de 15 de outubro de 2010, do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência - CONADE em seu Regimento Interno. Brasília: Presidência da República, 2010. Disponível em:

https://www.udop.com.br/download/legislacao/trabalhista/pcd/port_2344_pcd.pdf. Acesso em: 24 ago. 2020.

BRASIL. Senado Federal. Atividade Legislativa. **Proposta de Emenda à Constituição n. 25, de 2017**. Brasília: Senado Federal, 2017. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/129807>. Acesso em: 08 ago. 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. 1. Ed., Eletrônica-LABUR. São Paulo, 2007. 123 p. ISBN 978-85-7506-144-2. Disponível em: http://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/Espaco_urbano.pdf. Acesso em: 25 set. 2020.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. 4. Ed., Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1983.

COHEN, Regina. **Cidade, corpo e deficiência**: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. Tese (Doutorado em Estudos Interdisciplinares de Comunidades e Ecologia Social), Programa de Estudos Interdisciplinares de Comunidades e Ecologia Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://lasc.fau.ufrj.br/public/upload/2016-05-25/ac8a5943932f56f7ba01421278abccca.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2020.

CONFÉA. **Resolução n. 218, de 29 de junho de 1973**. Discrimina atividades das diferentes modalidades profissionais da Engenharia, Arquitetura e Agronomia. Rio de Janeiro, 1973. Disponível em: <http://normativos.conféa.org.br/downloads/0218-73.pdf>. Acesso em: 15 set. 2020.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Editora Ática S.A., 1989.

COSTA, Jodival Maurício da. Ação, espaço e território: elementos para pensar uma política de ordenamento territorial. **Revista de Políticas Públicas**, Universidade Federal do Maranhão (UFMA), São Luís, v. 16, n. 1, jan./jun., 2012, p. 15-24. Disponível em: <http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rppublica/article/view/1173/4194>. Acesso em: 21 set. 2020.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica em ciências sociais**. 2. Ed., São Paulo: Atlas, 1989.

DISTROFIAS Musculares tipo Duchenne (DMD) e tipo Becker (DMB). *In*: **Universidade de São Paulo (USP)**. Centro de pesquisa sobre o: Genoma Humano e Células-Tronco. Distrofias Musculares tipo Duchenne (DMD) e tipo Becker (DMB), [S. l.], [S. d.]. Disponível em: <https://genoma.ib.usp.br/pt-br/servicos/consultas-e-testes-geneticos/doencas-atendidas/distrofias-musculares-tipo-duchenne-dmd-e-tipo-becker-dmb>. Acesso em: 29 set. de 2020.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. 3. Ed., Curitiba: Juruá, 2017. 108p.

FREITAS, José Carlos de. **Plano diretor como instrumento da política urbana**. 2005. Disponível em: [GARCIA, Vitor. Manifesto paulista pelos direitos das pessoas com deficiência no dia 7/8 em SP. *In: Deficiente Ciente*, 2013. Disponível em: <http://www.deficienteciente.com.br/2013/08/manifesto-paulistapelos-direitos-das-pessoas-com-deficiencia-no-dia-07-8-em-sp.html>. Acesso em: 13 out. 2020.](https://www.mpdf.t.mp.br/portal/index.php/conhecampdf-t-menu/promotorias-justica-menu/promotoria-de-justia-de-defesa-da-ordem-urbanstica-prourb/36-promotorias/prourb/375-plano-diretor-como-instrumento-da-politica-urbana#:~:text=Pode%2Dse%20extrair%20da%20Constitui%C3%A7%C3%A3o,territorial%20e%20expans%C3%A3o%20urbana%20(art. Acesso em: 15 out. 2020.</p></div><div data-bbox=)

GILROY, John. **Neurologia básica**. 3. Ed., Livraria e Editora Revinter Ltda, 2005. 641 p. ISBN 978-85-7309-839-6.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar**: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Record, 1999.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Revista Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a03.pdf>. Acesso em: 13 out. 2020.

GONÇALVES, Thalimar Matias. **A dinâmica do espaço urbano**: um estudo sobre o bairro Parque Residencial Laranjeiras. Graduação (Licenciatura em Geografia), Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2007.

GUIADERODAS. NBR 9050: tudo o que você precisa saber sobre a norma de acessibilidade. *In: GUIADERODAS*, 14 jul. 2020. Disponível em: <https://guiaderodas.com/nbr-9050-norma-de-acessibilidade/>. Acesso em: 11 nov. 2020.

GUSSO, Ramon José. **Movimentos Sociais no Brasil Contemporâneo**: o Fórum Nacional de Reforma Urbana. 37º Encontro Anual da ANPOCS. Águas de Lindóia, 2013. Disponível em: <https://www.anpocs.com/index.php/papers-37-encontro/spg-2/spg04-2/8697-movimentos-sociais-no-brasil-contemporaneo-o-forum-nacional-de-reforma-urbana/file> Acesso em: 23 set. 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. População estimada Juara 2020. *In: IBGE*, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/juara.html> Acesso em: 23 out. 2020.

IMRIE, Rob. Disability and discourses of mobility and movement. **Environment & Planning**, v. 32, n. 9, p. 1641-1656, 2000. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a331>. Acesso em: 13 out. 2020.

KOENIG, M.; et al. **The molecular basis for Duchenne versus Becker muscular dystrophy**: correlation of severity with type of deletion. *Am. J. Hum. Genet*, 1989. Disponível em:

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1683519/pdf/ajhg00107-0016.pdf>.

Acesso em: 26 set. 2020.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 4. Ed., São Paulo: Atlas, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Ana Valéria Neves de Araujo. **Medicina da reabilitação**. Rio de Janeiro. Editora Revinter, 2005.

MAGAGNIN, Renata Cardoso Magagni; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Revista Transportes**, v. 16, n. 1, p. 25-35, 2008. Disponível em:

<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13/10>. Acesso em: 19 out. 2020.

MAGALHÃES, Solange Martins Oliveira; SOUZA, Ruth Catarina Cerqueira R. de. A questão do método e da metodologia: uma análise da produção acadêmica sobre professores(as) da Região Centro-Oeste/Brasil. **Educação e Relidade**, Porto Alegre, v. 37, n. 2, p. 669-693, mai./ago., 2012. Disponível em:

<https://www.scielo.br/pdf/edreal/v37n2/18.pdf> Acesso em : 29 set. 2020.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 17, n. 48, 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13>. Acesso em: 18 out. 2020.

MASCARENHAS, Guilherme Paim. **Atenção! Pare! A Mobilidade por bicicleta e a relação ambiente urbano-normas de trânsito 2017**. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes-CCHLA, Programa de Pós-graduação em Psicologia, Natal, 2017. 112 p.

MENDHES, Tulio. **Terminologia no tratamento da pessoa com deficiência**. In: **G1-MG**, Belo Horizonte, 01 de fevereiro de 2020. Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/blog/mao-na-roda/post/terminologia-no-tratamento-da-pessoa-com-deficiencia.html>. Acesso em: 19 out. 2020.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 29. Ed., Petrópolis: Vozes, 2010.

MONTEIRO, Adriana Roseno; VERAS, Antonio Tolrino de Rezende. A questão habitacional no Brasil. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 16, e16015, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/mercator/v16/1984-2201-mercator-16-e16015.pdf>.

Acesso em: 24 set. 2020.

MORETZSOHN, R. F. MACEDO, G. M. **Psicologia e trânsito**: compromisso social com a mobilidade humana. 2005. Disponível em http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/artigos/artigos_050412_0091.html. Acesso em: 25 out. 2020.

MUKAI, Toshio. **Direito urbano-ambiental brasileiro**. São Paulo: Dialética, 2002.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. Tradução de Neil R. da Silva. Editora: Martins Fontes, São Paulo, 2004.

NAVES, Maria Margareth Veloso. Introdução à pesquisa e informação científica aplicada à nutrição. **Revista de Nutrição**, Campinas, v. 11, n. 1, p. 15-36, jun., 1998. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-52731998000100002&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 05 out. 2020.

OKAMA, Larissa O. et al. **Avaliação funcional e postural nas distrofias musculares de Duchenne e Becker**. Universidade Nove de Julho São Paulo (USP), *ConScientiae Saúde*, v. 9, n. 4, 2010, p. 649-658. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92921672014>. Acesso em: 26 set. 2020.

OLIVEIRA, Maxuel Ferreira de. **Metodologia científica**: um manual para a realização de pesquisas em Administração. Catalão: UFG, 2011. Disponível em: <https://www.crp03.org.br/aquisicao/transito-e-mobilidade-humana-psicologia-educacao-e-cidadania>. em Acesso em: 08 out. 2020.

PARREIRA, Ricardo Cambraia Curando a Distrofia Muscular com edição do Genoma. **NANOCELL NEWS**, v. 3, n. 5, jan., 2016. Disponível em: <http://www.nanocell.org.br/curando-a-distrofia-muscular-com-edicao-do-genoma/>. Acesso em: 29 set. 2020.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Produção do espaço geográfico**. In: **Brasil Escola**, 2015. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/producao-espaco-geografico.htm>. Acesso em: 26 set. 2020.

PEREIRA, Elson Manoel. A política urbana brasileira e o ideário crítico da reforma urbana introduzido na Constituição de 1988. **Revista Confluências**: Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito, v. 20, n. 2, p. 73-87, 2018. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/confluencias/article/view/34560>. Acesso em: 23 set. 2020.

PINTO, Victor Carvalho. **Regime jurídico do plano diretor**. Brasília: Senado Federal, Consultoria Legislativa, 2005.

PIRENNE, Henri. **História Econômica e Social da Idade Média**. Tradução de Lycurgo Gomes da Motta. 4. Ed., Editora Mestre JOU, 1968.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. Ed., Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SALAZAR, Noel B. Teorizando a mobilidade por meio de conceitos e figuras. **Revista Tempo Social**, v. 30, n. 2, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ts/v30n2/1809-4554-ts-30-02-153.pdf>. Acesso em: 18 set. 2020.

SANTIN, Janaína Rigo. MARANGON, Elizete Gonçalves. O Estatuto da Cidade e os instrumentos de política urbana para proteção do patrimônio histórico: outorga onerosa e transferência do direito de construir. **História**, São Paulo, v. 27, n. 2, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/his/v27n2/a06v27n2.pdf>. Acesso em: 23 set. 2020.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. 4. Ed., Coleção Razão e Emoção. Editora EDUSP, 2004. 308 p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 176 p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 11. Ed., Rio de Janeiro: Editora Record, 2008.

SCHMITZ, Aurinez Rospide; SILVA, Patrícia Viviani da. O trânsito depende de nós. *In*: MARIUZA, Clair Ana; GARCIA, Lucio Fernando. (org.). **Trânsito e Mobilidade Urbana**: Psicologia, Educação e Cidadania. Porto Alegre: Ideograf, Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010. 128 p. Disponível em: <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/handle/123456789/5928?show=full>. Acesso em: 29 set. 2020.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 9. Ed., Editora Brasiliense S.A., 1983.

SOUZA, Elci Aleixo de. **A inclusão da pessoa com deficiência no mercado de trabalho**. Monografia (Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão de Recursos Humanos), Universidade Candido Mendes. AVM Faculdade Integrada: Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: https://www.avm.edu.br/docpdf/monografias_publicadas/R201966.pdf. Acesso em: 18 out. 2020.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanas. 2. Ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 518-532.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 16. Ed., São Paulo: Editora Contexto, 2020. ISBN: 978-85-85134-27-3.

TACO, Willy Gonzales. (org.). **Acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da equidade e inclusão social**. Goiânia: Kelps, 2018.

TELES, Paula. Desenhar cidades com mobilidade para todos: o caso prático da rede nacional de cidades e vilas com mobilidade para todos. **Cadernos Sociedade e Trabalho**, v. 8, p. 57-68, 2007.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora Semac, 2018.

VENTURA, Magda Maria .O Estudo de Caso como Modalidade de Pesquisa. *The Case Study as a Research Mode*. **Revista da Sociedade de Cardiologia do Estado do Rio de Janeiro**, v. 20, n. 5, p. 383-386, set./out., 2007. Disponível em:http://sociedades.cardiol.br/socerj/revista/2007_05/a2007_v20_n05_art10.pdf Acesso em: 05 out. 2020.

VIANNA, William Barbosa; PINTO, Adilson Luiz. Deficiência, acessibilidade e tecnologia assistiva em bibliotecas: aspectos bibliométricos relevantes. **Perspectiva em Ciência da informação**, Belo Horizonte, v. 22, n. 2, p. 125-151, jun., 2017. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-99362017000200125&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 nov. 2020.

WERNECK, Lineu C.; FERRAZ, Leila E.; SCOLA, Rosana H. Diferenciação precoce entre distrofia muscular de duchenne e de becker estudo clínico, laboratorial, eletrofisiológico, histoquímico e imuno-histoquímico de 138 casos: clinical, laboratory, electrophysiologic, histochemicalandimmunohistochemicalstudyof 138 cases. **Arquivos Neuropsiquiatria**, São Paulo, v. 50, n. 4, p. 468-477, dez., 1992. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0004-282X1992000400009&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 19 out. 2020.

ZAGO, Livia Maria Armentano Koenigstein. **Uma leitura do estatuto da cidade**. R. Dir. Adro., Rio de Janeiro, n. 225, p. 327-341, jul./set., 2001.

ZATZ, Mayana. **A biologia molecular contribuindo para a compreensão e a prevenção das doenças hereditárias**. Ciência e Saúde Coletiva, Nova Jersey, 2001. p. 85-99. ISSN 1678-4561. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/csc/v7n1/a08v07n1.pdf>. Acesso em: 26 set. 2020.

ANEXO

TÍTULO DO PROJETO: MOBILIDADE URBANA E OS PORTADORES DE DISTROFIA MUSCULAR.

OBJETIVO DA PESQUISA: COMPREENDER O PAPEL DA DINÂMICA DO TRÂNSITO URBANO PARA OS PORTADORES DE DISTROFIA MUSCULAR.

PESQUISADORA QUE REALIZARÁ A ENTREVISTA: ANGELA TEREZA DA SILVA.

Este roteiro constitui-se enquanto um guia temático à pesquisadora. A entrevista é semiestruturada e permitirá liberdade ao entrevistador e ao entrevistado para ampliação e/ou redução das questões e respostas, podendo desviar-se do roteiro sempre que for pertinente à pesquisadora e aos sujeitos pesquisados.

Sujeitos a pesquisar: pessoas com Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e Distrofia Muscular de Becker (DMB).

Perguntas:

- Em relação ao trânsito urbano, que papel ele representa na sua vida?
- Sabe-se que existem problemas estruturais na mobilidade urbana. Diante disso, que tensões você experimenta durante o deslocamento pela cidade?
- Qual ou quais dessas tensões considera mais importantes?
- A dificuldade de circulação nas cidades é também uma consequência do planejamento e do desenho urbano. Então, como modificar essa dificuldade de circulação para os portadores de distrofia muscular?
- Se formos discutir sobre o melhoramento da mobilidade urbana para você, quais medidas poderiam ser implementadas?
- Como um portador de distrofia muscular costuma se orientar durante o deslocamento no trânsito?
- Ainda sobre os modais, você usa transporte público ou veículo particular, ou ainda outra alternativa?

- A comunicação é um instrumento importante na mobilidade urbana e para os meios e vias de transporte. Em se tratando dos meios de comunicação, de que maneira os portadores se comunicam no sistema de transporte?.