

XI CODS

COLÓQUIO DE ORGANIZAÇÕES, DESENVOLVIMENTO E SUSTENTABILIDADE

BELÉM-PA, 10 E 11 DE NOVEMBRO

Uma reflexão acerca da Acessibilidade, na Metrópole de Belém do Pará, analisada no contexto das Cidades Inteligentes

AUTORIA

João Paulo Vasconcelos Mendonça Júnior

E-mail: joaopaulovmendoncajunior@gmail.com

Instituição de filiação: Universidade da Amazônia (UNAMA)

Mauro Margalho Coutinho

E-mail: mauro.margalho@gmail.com

Instituição de filiação: Universidade da Amazônia (UNAMA)

RESUMO

Este artigo é apresentado através de um ensaio teórico que tem por finalidade refletir sobre a perspectiva da população no que tange a acessibilidade e suas diferentes dimensões, na Cidade de Belém, dentro de um contexto de Cidades Inteligentes. Como instrumento de coleta de dados utilizou-se um *survey* com 254 respondentes a partir de formulários online disponibilizados via plataforma *Google Forms*. Desses (53,8%) discordam de que a cidade encontra-se em condições favoráveis no que tange a acessibilidade, (11,42%) não tem uma opinião definida a respeito do assunto e, (32,76%) apesar de ser a menor parte da amostra, concorda totalmente sobre as reais condições de acessibilidade e suas dimensões. O estudo demonstrou que é imprescindível para os residentes da cidade de Belém a necessidade de fiscalização do poder público para que estes assumam uma nova postura, corroborando na melhoria das condições de vida, independente das condições físicas, sensoriais e motoras de cada indivíduo, permitindo que todos os cidadãos possam exercer igualmente os direitos que lhes são outorgados constitucionalmente.

Palavras-Chave: Cidades Inteligentes; Acessibilidade; Gestão.

Eixo Temático 3: Gestão das cidades e o desafio para a sustentabilidade em tempos de transição

1. INTRODUÇÃO

Diariamente as pessoas tendem a se locomover. Muitos acabam por enfrentar obstáculos decorrentes da insuficiência de infraestrutura adequada, problema que está sempre presente nas grandes cidades brasileiras. Quando o contexto dessa restrição de mobilidade diz respeito aos pedestres com alguma deficiência, dificuldade ou impossibilidade de locomoção, os obstáculos, muitas vezes, os tornam “prisioneiros” em suas próprias residências. Supõe-se que as infraestruturas e locais inacessíveis, inibam ou restrinjam significativamente o processo de socialização, já que quando rodovias são projetadas de forma adequada, elas passam a gerar um convite para que o cidadão possa se locomover e ter a sua independência plena. Investir em políticas que favoreçam a acessibilidade dos cidadãos é uma forma de garantir essa maior autonomia e independência, potenciando, em certa medida, as suas oportunidades sociais, políticas, econômicas e mesmo de empregabilidade. Não há dúvida de que este é um bom motivo para incentivar a continuação dessas ações.

Assim, este artigo constitui-se em um ensaio teórico que, portanto, está em desenvolvimento, objetivando refletir se a Região de Belém conta com condições adequadas para favorecer a acessibilidade a seus residentes. Para isso, foi realizada uma pesquisa por meio de um Survey, onde foram analisados critérios-chave como: o perfil do participante respondente e suas percepções sobre algumas das diferentes dimensões de acessibilidade existentes, tendo um enfoque principal nas dimensões: Transportes e Atitudinal, conforme descrito no decorrer deste artigo.

A estrutura de uma Cidade Inteligente tornou-se um modelo de cidade ideal e, o mais importante, tem se constituído em uma tendência de gestão com vistas à eficiência. Quando a gestão das cidades investe em capital humano e social, transporte urbano e infraestrutura de tecnologia da informação e comunicação (TIC) por meio da gestão adequada dos recursos naturais, do desenvolvimento sustentável e de maior qualidade de vida, tem-se um governo inteligente com boas chances de agregar a contribuição de um cidadão participativo (CARAGLIU; DEL BO; NIJKAMP, 2011).

Caragliu; Del Bo; Nijkamp (2011) ainda complementa que em uma gestão participativa devem ser estabelecidos, prioritariamente, as tarefas, visões, valores e ações a serem trabalhadas. Consideram-se fatores como as escolhas, motivação, esforço, recursos humanos e materiais, infraestrutura técnica disponível, para que em seguida os líderes devam estar comprometidos com a gestão, alinhados ao propósito da entidade, e dispostas a servir ao coletivo.

Nam e Pardo (2011), corroboram com este conceito ao enfatizar que as soluções consideradas verdadeiramente inteligentes são aquelas que colocam as pessoas (cidadãos) no centro das cidades, ao invés da tecnologia.

Este artigo está estruturado da seguinte maneira: uma seção introdutória, logo seguida de uma seção com a abordagem metodológica dada ao artigo. Em seguida, na seção de aporte teórico, serão apresentados, mais formalmente, alguns termos que consolidam este documento como Cidades Inteligentes, Acessibilidade e suas dimensões, etc. Na seção seguinte são apresentados os resultados preliminares, seguida das considerações finais e referências.

2. METODOLOGIA

Este artigo é um ensaio-teórico que tem por finalidade refletir sobre a perspectiva da população no que tange a acessibilidade na Região Metropolitana de Belém, tendo como enfoque principal às dimensões: Atitudinal e Transportes. Conforme (RAC, 2017), o ensaio teórico caracteriza-se, pela sua natureza reflexiva e interpretativa, diferente da forma classificatória da ciência. Essa, é considerada, portanto, uma das formas mais apropriadas de se desenvolver novos conhecimentos, até mesmo científicos ou pré-científicos.

O procedimento selecionado para a coleta de dados neste estudo tem como instrumento um Survey, baseado na acessibilidade, que vem a ser entendida em seu “amplo espectro (atitudinal, físico, digital, nas comunicações, pedagógica, e nos transportes)” segundo Griboski (2013). Conforme o Quadro 1 os questionamentos perante o público foram pontuados da seguinte forma:

Quadro 1 – Instrumento Survey de coleta de dados

Perfil do Respondente	
1	Qual o seu Sexo?
2	Qual a sua faixa etária?
3	Qual seu nível de escolaridade?
Dimensão: Acessibilidade nos transportes	
4	A Região Metropolitana de Belém conta com rotas acessíveis que proveem infraestrutura de acessibilidade a pontos estratégicos da cidade (Universidades, supermercados, hospitais).
5	As pessoas que necessitam de infraestrutura de acessibilidade (cadeirantes, por exemplo) utilizam com frequência o transporte público da Região Metropolitana de Belém.
6	Uma pessoa com restrição de acessibilidade consegue ir e vir de forma autônoma, utilizando a infraestrutura pública disponível na Região Metropolitana de Belém
7	Os meios de transporte públicos da Região Metropolitana de Belém estão preparados para

	acomodar pessoas com restrição de acessibilidade
8	As plataformas de acesso ao transporte público da Região Metropolitana de Belém (Paradas de ônibus, estações do BRT) estão preparadas para acomodar pessoas com restrição de acessibilidade.
Dimensão: Acessibilidade Atitudinal	
9	Os espaços especiais com vagas reservadas para os deficientes físicos e/ou mobilidade reduzida são respeitadas na Região Metropolitana de Belém.
10	Na sua percepção, as pessoas com restrição de acessibilidade são respeitadas pelos outros usuários de transporte público na Região Metropolitana de Belém.
11	É importante a existência de ações educativas ou punições do poder público no que diz respeito à preservação dos direitos de pessoas com restrição de acessibilidade na Região metropolitana de Belém.
12	É extremamente importante que a população desenvolva uma nova postura de fiscalização as ações do poder público e seus governantes.

Todas as perguntas foram elaboradas usando-se de uma escala de tipo Likert de sete (7) pontos, correspondendo de 1 a 3 ("discordo totalmente"), 4 ("Nem concordo, nem discordo"), 5 a 7 ("concordo totalmente"). Essa escala pode atribuir intensidade mais perceptível à concordância ou discordância quanto à assertiva investigada.

Seguindo essa lógica, (MILLER, 1956) e (WISWANATHAN, SUDMAN e JOHSON, 2004) descobriram que o uso de cerca de sete categorias de resposta é o limite da capacidade humana de distinção, o que significa o limite da categoria em que as pessoas podem fazer julgamentos. Por outro lado, os autores mencionados acima apontam que o dimensionamento, com algumas categorias de resposta, pode não distinguir adequadamente as opiniões do entrevistado. Esses resultados contraditórios refletem a dificuldade em desenvolver escalas confiáveis com medidas de informação suficientes.

3. APORTE TEÓRICO

3.1 Cidades Inteligentes

O olhar que se tem das cidades, referente ao quesito inteligência, aparece da ligação entre a sociedade e o conhecimento, onde a informação e a criatividade são ativos valiosos adaptados pelo capital humano e social para o desenvolvimento da inovação, onde estão focalizados na sustentabilidade do bem estar e qualidade de vida dos cidadãos (CASTELLS, 2012).

Esse procedimento serve como norte para as tomadas de decisões de empresas e governantes, que tem como intuito tornar as atividades urbanas mais eficientes e sustentáveis em esferas econômicas, sociais, ecológicas e políticas. Com o

conhecimento disponível e mais próximo às necessidades do cotidiano, as mesmas esferas podem ter uma melhor percepção do espaço onde vivem, além de terem a possibilidade de propor soluções mais criativas e inovadoras para as suas cidades, desde que tenham como fator preestabelecido uma administração pública eficiente e igualitária a todos os seus residentes.

Chourabi (2012) e Wolfram (2012) corroboram ainda que o uso inteligente das tecnologias está aperfeiçoando as formas de produção e a realização de negócios, estimulando as interações sociais entre a sociedade e os governos.

Para implementação das cidades inteligentes grandes são os desafios a serem superados, principalmente no que se refere às questões sociais, renda, saneamento básico, educação, mobilidade, saúde e segurança. Essas situações deverão ser encaradas como motivação para que nossos governos, empresas e academia juntem esforços para criar cidades brasileiras mais inteligentes e sustentáveis.

3.2 Acessibilidade e suas Dimensões

De acordo com o proposto por Alperstedt Neto, Rolt e Alperstedt (2018) afirma-se que “Questões ligadas à acessibilidade surgem de forma proeminente, principalmente considerando o aumento da conscientização das pessoas pela igualdade de direitos. Entretanto, o uso adequado da tecnologia permite uma solução para este problema, podendo vir a ajudar, não somente com as questões relativas à acessibilidade, mas, sobretudo, no que diz respeito a tornar as cidades mais bem estruturadas”.

A acessibilidade também garante a segurança pessoal das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, garantindo assim o direito de acesso e usufruto do mesmo ambiente que qualquer outro cidadão, seja num espaço concebido para tal efeito, ou em um espaço ainda não adaptado.

De acordo com a atual Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência - CDPCD da ONU, destaca-se que pessoas com deficiência são definidas como “aquelas que têm impedimentos devido as suas condições específicas sejam elas, físicas, mentais, intelectuais ou sensoriais, que no momento de contactar com as barreiras existentes atualmente, podem acabar limitadas na sociedade” (BRASIL, 2009, p.2).

Com o objetivo de promover e assegurar o exercício pleno e equitativo dos direitos humanos e liberdades fundamentais pelas pessoas com deficiência traz-se orientações permeadas pela concepção de inclusão social, estabelecendo-se assim oito princípios norteadores (BRASIL, 2009, p.2):

- 1 - O respeito pela particularidade, à autonomia individual, e a liberdade de fazer suas próprias escolhas;
- 2 - A não discriminação;
- 3 - A plena participação e inclusão em sociedade;
- 4 - O respeito pela distinção e aceitação de pessoas com deficiência;
- 5 - A igualdade de oportunidades;
- 6 - A acessibilidade;
- 7 - A igualdade de direitos entre homem e mulher;
- 8 - Respeito ao desenvolvimento das capacidades e dos direitos das crianças com deficiência de preservar sua identidade.

A compreensão da “acessibilidade” é de grande importância haja vista que este tema tem motivado intensas reflexões e debates, isso porque, entendida em seu amplo espectro, ela pressupõe medidas que extrapolam a dimensão arquitetônica e passa a ocupar outros campos.

A acessibilidade passa a abranger novas dimensões que envolvem aspectos importantes do dia-a-dia das pessoas, tais com rotinas e processos sociais, além de programas e políticas governamentais e institucionais. A implementação de uma sociedade para todos implica na garantia de acessibilidade em todas as suas dimensões. Dessa forma, uma cidade acessível é pré-requisito para uma sociedade inclusiva, ou seja, uma sociedade que reconhece, respeita e responde às necessidades de todos os seus cidadãos (BUENO, p. 2,2007).

Com base nesses aspectos, o Quadro 2 define a tipologia, a partir de uma adaptação das ideias de Sasaki, e acrescenta outras verificadas na literatura acerca do tema:

ESPECTRO DA ACESSIBILIDADE	DEFINIÇÕES	EXEMPLOS
Acessibilidade Arquitetônica (física)	Eliminação dos impedimentos físicos que dificultam o acesso aos ambientes.	A presença de rampas, banheiros adaptados, elevadores adaptados, piso tátil, entre outras.
Acessibilidade Comunicacional	Eliminação dos impedimentos de comunicação interpessoal e escrita.	Presença de intérpretes em sala de aula em consonância com a Lei de Libras – e Decreto de Acessibilidade.

Acessibilidade Metodológica (também conhecida como pedagógica)	Eliminação dos impedimentos nos métodos pedagógicos e técnicas de estudos.	Professores promovem processos de diversificação curricular, flexibilização do tempo e utilização de recursos para viabilizar a aprendizagem, como, pranchas de comunicação, texto impresso e ampliado, softwares ampliadores de comunicação.
Acessibilidade Instrumental	Eliminação dos impedimentos nos instrumentos, utensílios e ferramentas pedagógicas.	Jogos de tabuleiro para pessoas deficientes que não praticam esportes em sua instituição de ensino
Acessibilidade Programática	Eliminação dos impedimentos ocultos em políticas públicas.	Novas leis, decretos, ou portarias são criadas com o objetivo de fazer avançar os direitos humanos.
Acessibilidade Atitudinal	Eliminação de atitudes preconceituosas, estigmatizantes, estereotipadas e discriminatórias.	Quando empresas se preocupam em elaborar ações de acessibilidade e para integração de seus funcionários deficientes no ambiente.
Acessibilidade nos transportes ¹	Eliminação de barreiras não só nos veículos, mas também nos pontos de paradas, incluindo as calçadas, os terminais, as estações e todos os outros equipamentos que compõem as redes de transporte.	Pessoas com deficiência física ou mobilidade podem usar o transporte público, e os usuários podem usá-lo de forma segura e autônoma, sem se afetar.

¹ “A acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida aos sistemas de transporte público está garantida e disciplinada em diversas normas legais, editadas recentemente no país, dentre elas, as Leis 10.048 e 10.098/2000 e o Decreto-Lei 5.296/2004.”

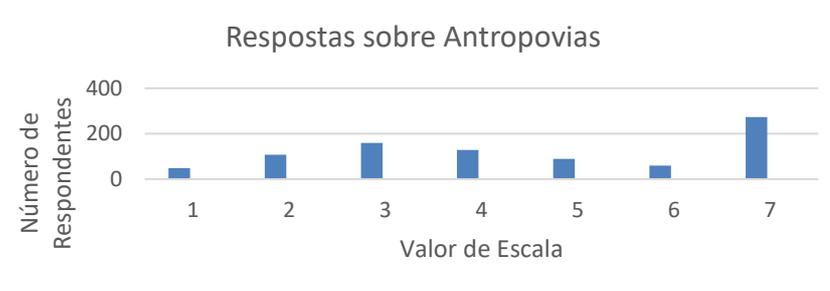
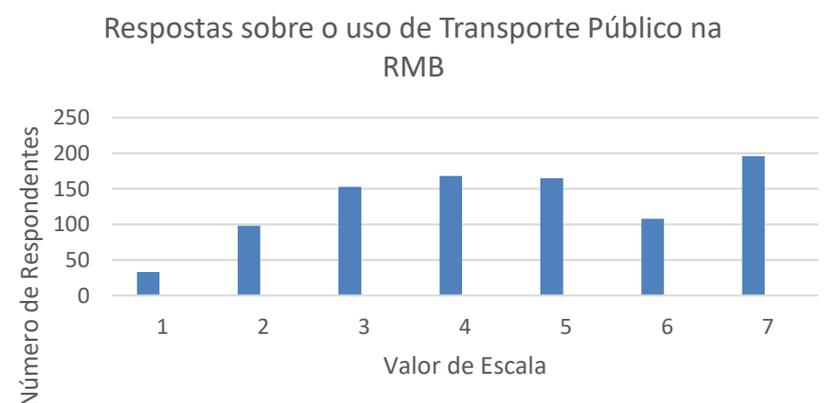
Acessibilidade digital	Eliminação de Barreiras à comunicação, acesso físico, equipamento e procedimentos adequados, apresentação de informações de conteúdo e formato alternativo.	Em IES, quando se possui acervos bibliográficos dos cursos em formato acessível ao estudante com deficiência.
------------------------	---	---

Quadro 2: Espectro da Acessibilidade

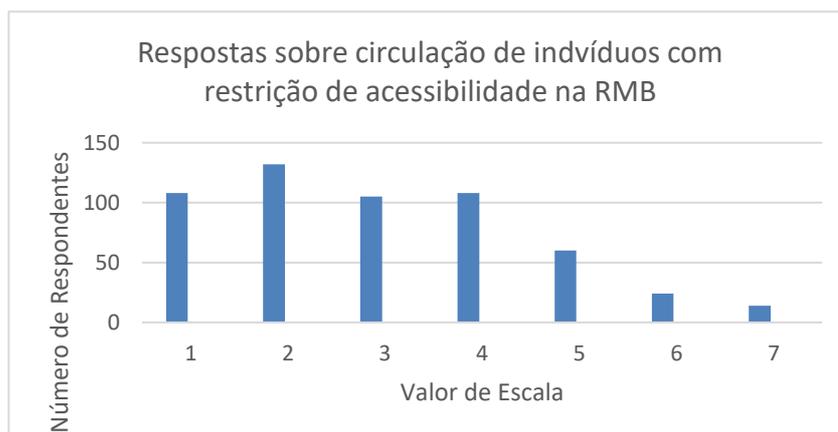
Fonte: Adaptado pelo autor. A partir de GRIBOSKI (2013)

Para Sasaki (2009), as formações de condições que envolvam a acessibilidade, nessa perspectiva, precisam ser enfrentadas pelos gestores como um paradigma a ser rompido, para que futuramente um processo de inclusão possa ser efetivado com qualidade e eficiência, promovendo assim o respeito e a igualdade de direitos na sociedade.

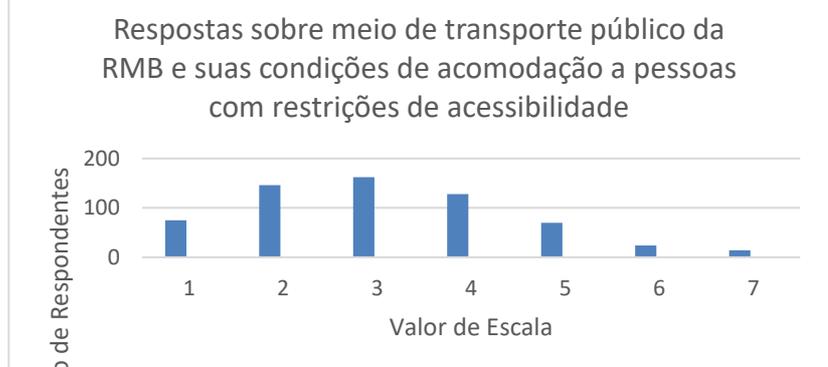
4. RESULTADOS DA PESQUISA

Pergunta	Resultado																
A Região Metropolitana de Belém conta com rotas acessíveis que proveem infraestrutura de acessibilidade a pontos estratégicos da cidade (Universidades, supermercados, hospitais).	<p style="text-align: center;">Respostas sobre Antropovias</p>  <table border="1" data-bbox="606 1254 1436 1545"> <caption>Respostas sobre Antropovias</caption> <thead> <tr> <th>Valor de Escala</th> <th>Número de Respondentes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>50</td></tr> <tr><td>2</td><td>100</td></tr> <tr><td>3</td><td>150</td></tr> <tr><td>4</td><td>120</td></tr> <tr><td>5</td><td>100</td></tr> <tr><td>6</td><td>50</td></tr> <tr><td>7</td><td>250</td></tr> </tbody> </table>	Valor de Escala	Número de Respondentes	1	50	2	100	3	150	4	120	5	100	6	50	7	250
Valor de Escala	Número de Respondentes																
1	50																
2	100																
3	150																
4	120																
5	100																
6	50																
7	250																
As pessoas que necessitam de infraestrutura de acessibilidade (cadeirantes, por exemplo) utilizam com frequência o transporte público da Região Metropolitana de Belém.	<p style="text-align: center;">Respostas sobre o uso de Transporte Público na RMB</p>  <table border="1" data-bbox="606 1590 1436 1993"> <caption>Respostas sobre o uso de Transporte Público na RMB</caption> <thead> <tr> <th>Valor de Escala</th> <th>Número de Respondentes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>30</td></tr> <tr><td>2</td><td>100</td></tr> <tr><td>3</td><td>150</td></tr> <tr><td>4</td><td>170</td></tr> <tr><td>5</td><td>160</td></tr> <tr><td>6</td><td>100</td></tr> <tr><td>7</td><td>200</td></tr> </tbody> </table>	Valor de Escala	Número de Respondentes	1	30	2	100	3	150	4	170	5	160	6	100	7	200
Valor de Escala	Número de Respondentes																
1	30																
2	100																
3	150																
4	170																
5	160																
6	100																
7	200																

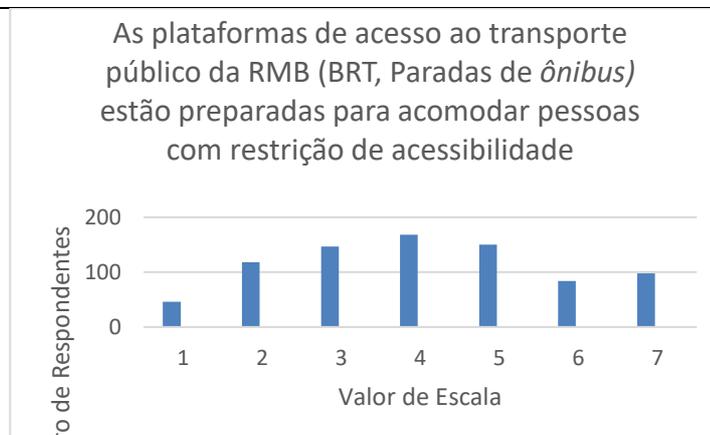
Uma pessoa com restrição de acessibilidade consegue ir e vir de forma autônoma, utilizando a infraestrutura pública disponível na Região Metropolitana de Belém.

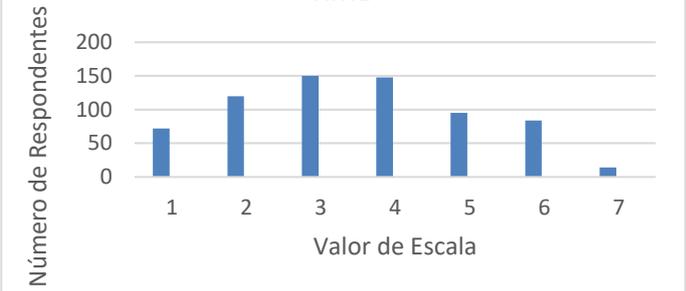
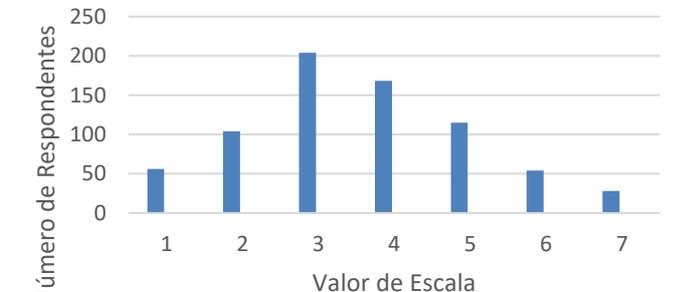


Os meios de transporte públicos da Região Metropolitana de Belém estão preparados para acomodar pessoas com restrição de acessibilidade.



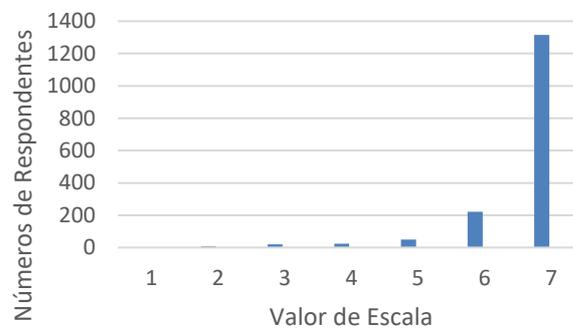
As plataformas de acesso ao transporte público da Região Metropolitana de Belém (Paradas de ônibus, estações do BRT) estão preparadas para acomodar pessoas com restrição de acessibilidade.



<p>Os espaços especiais com vagas reservadas para os deficientes físicos e/ou mobilidade reduzida são respeitadas na Região Metropolitana de Belém.</p>	<p>Respostas sobre à preservação de espaços reservados para PCD ou PMR na RMB</p>  <table border="1"><thead><tr><th>Valor de Escala</th><th>Número de Respondentes</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>70</td></tr><tr><td>2</td><td>120</td></tr><tr><td>3</td><td>150</td></tr><tr><td>4</td><td>145</td></tr><tr><td>5</td><td>95</td></tr><tr><td>6</td><td>80</td></tr><tr><td>7</td><td>15</td></tr></tbody></table>	Valor de Escala	Número de Respondentes	1	70	2	120	3	150	4	145	5	95	6	80	7	15
Valor de Escala	Número de Respondentes																
1	70																
2	120																
3	150																
4	145																
5	95																
6	80																
7	15																
<p>Na sua percepção, as pessoas com restrição de acessibilidade são respeitadas pelos outros usuários de transporte público na Região Metropolitana de Belém.</p>	<p>Respostas sobre o respeito de pessoas com restrição de acessibilidade perante outros usuários de transporte público</p>  <table border="1"><thead><tr><th>Valor de Escala</th><th>Número de Respondentes</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>55</td></tr><tr><td>2</td><td>105</td></tr><tr><td>3</td><td>205</td></tr><tr><td>4</td><td>170</td></tr><tr><td>5</td><td>115</td></tr><tr><td>6</td><td>55</td></tr><tr><td>7</td><td>25</td></tr></tbody></table>	Valor de Escala	Número de Respondentes	1	55	2	105	3	205	4	170	5	115	6	55	7	25
Valor de Escala	Número de Respondentes																
1	55																
2	105																
3	205																
4	170																
5	115																
6	55																
7	25																

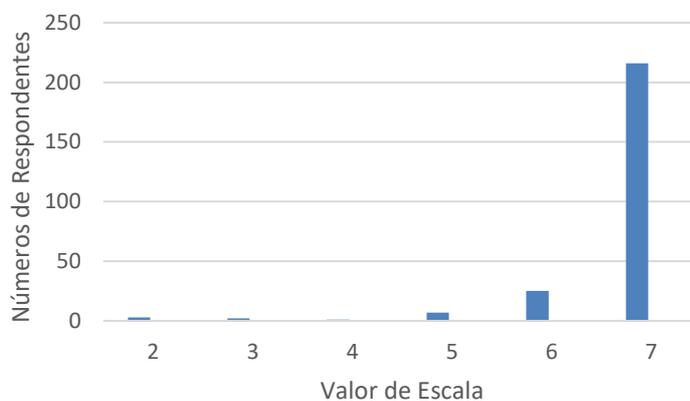
É importante a existência de ações educativas ou punições do poder público no que diz respeito à preservação dos direitos de pessoas com restrição de acessibilidade na Região metropolitana de Belém.

Respostas a importância de ações por parte do poder público no que diz respeito a preservação dos direitos de pessoas com restrição de acessibilidade



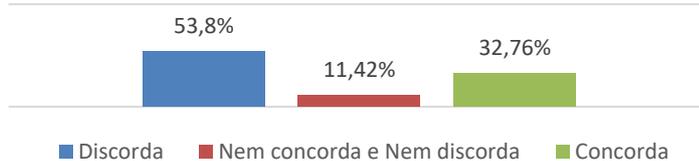
É extremamente importante que a população desenvolva uma nova postura de fiscalização as ações do poder público e seus governantes.

Resposta sobre a importância do desenvolvimento de uma postura fiscalizadora por parte da população frente as ações do poder público e seus governantes



Síntese Geral da Pesquisa.

Avaliação da Acessibilidade na RMB



Quadro 4 – Resultados Preliminares

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Foi possível coletar os dados de 254 respondentes durante um período de aproximadamente 2 meses, compreendido entre 01/07/2020 e 01/09/2020, onde a amostra obtida resultou em 61,4% correspondentes do sexo feminino e 38,6% do sexo masculino. A faixa etária ficou assim dividida: 27,6% de 18 a 30 anos, 30,3% entre 31 à 40 anos, 20,5% entre 41 a 50 anos, 14,2% entre 51 a 60 anos, 7,1% acima de 60 anos.

No que tange a escolaridade constatou-se que: 12,2% são pertencentes ao ensino médio, 40,3% ensino superior, 31,9% especialistas, 11% Mestrado e 4,3% Doutorado. De acordo com os dados obtidos, grande parte da amostra “discorda totalmente” que a Região Metropolitana de Belém conte com uma infraestrutura acessível nas dimensões de transporte e atitudinal com vistas a favorecer a vida da população, o que torna perceptível que apesar de existirem pessoas que desconhecem a importância de seus direitos perante o poder público, grande parte da população tem consciência da realidade existente e do regulamentado em diversas normas legais, como as Leis 10.048 e 10.098/2000 e o Decreto-Lei 5.296/2004, que prezam pela igualdade e preservação dos direitos da população, para que a mesma consiga viver em condições favoráveis na sociedade, independentemente de suas capacidades. No entanto, 11,42% dos participantes optaram por “nem concordar ou discordar” das afirmativas, no qual, conjectura-se que é possível que essa atitude se deva a falta de conhecimento sobre a temática em questão, o que demonstra o quanto se é necessário uma maior difusão sobre a acessibilidade e os direitos que tanto PCD ou PMR, como o cidadão em sua totalidade precisam exercer. Portanto, podemos concluir que 32,76% “concordam totalmente” com as afirmativas estabelecidas. Embora os respondentes sejam menos da metade da amostra coletada, acredita-se que com um intenso e incisivo processo de fiscalização por parte da população sobre as condições de acessibilidade ofertadas pelo poder público, com os mesmos governantes, seja possível uma mudança na Região Metropolitana de Belém. Ao observar os aspectos analisados, é imprescindível que os residentes da cidade de Belém percebam que o ato de fiscalização perante o governo e o poder público para que estes assumam uma postura adequada irá corroborar na melhoria das condições de vida, no qual é de extrema importância o respeito independente das condições físicas, sensoriais e motoras de cada um, permitindo assim que todos os cidadãos em sua totalidade possam exercer igualmente os direitos que lhes correspondem.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS, CONCLUSÕES E PESQUISAS FUTURAS

Tendo em vista que este é um trabalho ainda em construção, sendo caracterizado a priori por uma abordagem de reflexão teórica, argumentam-se aqui os possíveis impactos desses conceitos, e fazem-se novas recomendações de pesquisas futuras no qual ainda serão realizadas entrevistas com os gestores da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – (SEMOB), com o Clube dos deficientes físicos do Pará (All Star Rodas), e um experimento de campo com um indivíduo portador de necessidades especiais onde será analisada em um determinado percurso a existência

ou não de condições favoráveis a acessibilidade para a mobilidade do mesmo em sociedade.

Levando-se em conta o que foi observado, conclui-se que quando pensamos em uma cidade inteligente focada para as pessoas o conceito de acessibilidade desempenha um papel fundamental para proporcionar uma situação de igualdade, onde todos os indivíduos, independentemente de suas necessidades ou características possam vir a utilizar os espaços públicos de maneira confortável e segura.

Cabe-se ainda dizer que às legislações e normatizações no que tange a acessibilidade foram criados de forma rígida, porém com critérios imprecisos para a necessidade, aprovação, e execução, ocasionando certas modificações e “jeitinhos” por parte da gestão para driblar essas situações. Ocorrendo assim uma transformação na metrópole, onde o cidadão inexperiente acredita que estão melhorando as condições para lhe proporcionar uma maior autonomia e independência no que cabe a sua acessibilidade e mobilidade urbana, por exemplo, quando na verdade se faz falsa a premissa.

REFERÊNCIAS

ALPERSTEDT NETO, Carlos Augusto; DE ROLT, Carlos Roberto; DIAS ALPERSTEDT, Graziela. **Acessibilidade e Tecnologia na Construção da Cidade Inteligente**. RAC-Revista de Administração Contemporânea, v. 22, n. 2, 2018.

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm> Acesso em: 25 Ago. 2020.

BUENO, C. L. R.; PAULA, A. R. **Acessibilidade no mundo do trabalho**. São Paulo: SORRI-BRASIL, 2007.

CARAGLIU, Andrea; DEL BO, Chiara; NIJKAMP, Peter. Smart cities in Europe. **Journal of urban technology**, v. 18, n. 2, p. 65-82, 2011.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. 6. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

CHOURABI, Hafedh et al. Understanding smart cities: An integrative framework. In: **2012 45th Hawaii international conference on system sciences**. IEEE, 2012. p. 2289-2297.

GRIBOSKI, C. M.; ALVES, D. de O.; SILVEIRA, S. M.; FUNGHETTO, S. S. Referenciais de acessibilidade na educação superior e a avaliação in loco do sistema nacional de avaliação da educação superior (SINAES). Parte I – avaliação de cursos de graduação, 2013. Disponível em: http://www.ampesc.org.br/_arquivos/download/1382550379.pdf Acesso em: 25 ago. 2020.

MILLER, George A. The magical number seven, plus or minus two some limits on our capacity for processing information. *Psychological Review*. v. 101, n. 2, p. 343-352, 1956.

Nam, T. & Pardo, T.A. (2011 September). Smart city as urban innovation: Focusing on management, policy, and context. *Proceedings of the International Conference on Theory and Practice of Electronic Governance, Tallinn, Estonia*, 5.

RAC **Revista de Administração Contemporânea**. O que é um ensaio-teórico? Acesso em 25 ago. 2020. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552011000200010>.

SASSAKI, Romeu Kazumi. Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação. **Revista Nacional de Reabilitação**, São Paulo, p. 10-16, Ano XII, mar./abr. 2009.

VISWANATHAN, Madhubalan; SUDMAN, Seymour; JOHNSON, Michael. Maximum versus meaningful discrimination in scale response: Implications for validity of measurement of consumer perceptions about products. *Journal of Business Research*, v. 57, n. 2, p. 108-124, 2004.

WOLFRAM, M. Deconstructing smart cities: an intertextual reading of concepts and practices for integrated urban and ICT development. 2012. p. 171-181.