

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE DE PARANAÍBA**

PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS, CULTURA E SOCIEDADE

PEDRO HENRIQUE CONDI RONDON

**ACESSIBILIDADE DOS PASSEIOS PÚBLICOS NA REGIÃO CENTRAL DO
MUNICÍPIO DE PARANAÍBA - MS**

**Paranaíba-MS
2021**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE DE PARANAÍBA**

PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS, CULTURA E SOCIEDADE

PEDRO HENRIQUE CONDI RONDON

**ACESSIBILIDADE DOS PASSEIOS PÚBLICOS NA REGIÃO CENTRAL DO
MUNICÍPIO DE PARANAÍBA - MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-graduação Lato Sensu em Políticas Públicas, Cultura e Sociedade da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Paranaíba como exigência parcial para obtenção do título de especialista.

Orientador: Profº. Drº. Daniel Pícaro Carlos

**Paranaíba-MS
2021**

R681p Rondon, Pedro Henrique Condi

Acessibilidade dos passeios públicos na região central do município de Paranaíba-MS / Pedro Henrique Condi Rondon. – Paranaíba, MS: UEMS, 2021.
26p.

Monografia (Especialização) – Políticas Públicas, Cultura e Sociedade – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2021.
Orientador: Prof. Dr. Daniel Pícaro Carlos.

1. Acessibilidade 2. Urbanismo 3. Calçadas adequadas I.
Carlos, Daniel Pícaro II. Título

CDD 23. ed. – 711.4

PEDRO HENRIQUE CONDI RONDON

**ACESSIBILIDADE DOS PASSEIOS PÚBLICOS NA REGIÃO CENTRAL DO
MUNICÍPIO DE PARANAÍBA - MS**

Este exemplar corresponde à redação final do trabalho de conclusão de curso apresentado e aprovado para a obtenção do título de especialista pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Paranaíba.

aprovado em 15/01/2021

Profº. Drº. Daniel Pícaro Carlos (Orientador)

Profº. Ms. Bruno Augusto Pasian Catolino

Profº. Drº Jeferson Camargo Taborda

ACESSIBILIDADE DOS PASSEIOS PÚBLICOS NA REGIÃO CENTRAL DO MUNICÍPIO DE PARANAÍBA - MS

Pedro Henrique Condi Rondon (pedrocondi@hotmail.com – PPGPCS-UEMS/Unidade de Paranaíba)¹

Daniel Pícaro Carlos (d.picaro@yahoo.com - UEMS/ Unidade de Paranaíba)²

RESUMO: Pesquisadores declaram que a qualidade de urbanização de uma cidade pode ser medida através das calçadas. Em outras palavras, elas seriam um parâmetro para medir o desenvolvimento municipal. É direito do cidadão transitar por espaços públicos, ou seja, a acessibilidade deve ser garantida não só pelos órgãos públicos, mas por toda a comunidade, contemplando as pessoas com deficiência física e as com mobilidade reduzida. O presente estudo objetiva a orientação sobre calçadas adequadas, bem como seu benefício para os cidadãos. A metodologia utilizada é caracterizada como qualitativa e descritiva, visto que, embora haja pouca imagem da real situação das calçadas de Paranaíba – MS, é possível comparar e perceber a inadequação nas vias públicas oferecidas aos transeuntes, quando apresentadas imagens de outros locais. Para isso foram realizadas pesquisas bibliográficas em livros e revistas. Conclui-se que a região central de Paranaíba é carente de calçadas adequadas para a circulação e movimentação de pessoas.

Palavras-chave: Acessibilidade. Urbanismo. Calçadas Adequadas.

ABSTRACT: Researchers declare that the urbanization quality of a city can be measured through sidewalks. In other words, they would be a parameter for measuring municipal development. It is the right of the citizen to transit through public spaces, that is, accessibility should be guaranteed not only by public bodies, but throughout the community, covering people with physical disabilities and those with reduced mobility. The present study aims to provide guidance on adequate sidewalks, as well as their benefit to citizens. The methodology used is characterized as qualitative and descriptive, since, although there is little image of the real situation of the sidewalks of Paranaíba - MS, it is possible to compare and perceive the inadequacy in public roads offered to passers-by, when images from other locations are shown. For this, bibliographic research was carried out in books and magazines. It is concluded that the central region of Paranaíba is lacking adequate sidewalks for the movement of people.

Keywords: Accessibility. Urbanism. Adequate Sidewalks.

¹ Arquiteto e Urbanista pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul – UFMS (2009). Pós-graduando Lato Sensu em Políticas Públicas, Cultura e Sociedade. Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul – UEMS. pedrocondi@hotmail.com

² Atendendo ao pedido do Orientador, as informações não serão compartilhadas.

1. INTRODUÇÃO

Pesquisadores como Sousa (2019) e Cruz (2019), declaram a calçada como um índice para avaliar o grau de desenvolvimento de uma região, visto que estas precisam ser projetadas para os indivíduos que caminham. Destarte, a calçada acessível é essencial e tem valor significativo para esses indivíduos, idosos e, principalmente, para deficientes físicos e visuais.

Quando inadequadas, toda a população daquela cidade sofre, podendo causar acidentes graves. Por esse motivo é preciso que o pavimento seja nivelado, com rebaixamento, livres de buracos e obstáculos como postes e placas de sinalização, por exemplo, além de serem suficientemente largas e conter arborização adequada para o fornecimento de sombra durante o dia, e iluminação decente para a noite.

Sabe-se que as calçadas movimentam a economia, pois é por elas que se chega ao ambiente laboral, aos comércios, hospitais etc. O que ainda não se sabe, ou é pouco divulgado, é que a Lei nº 12.587/2012 determina ser de responsabilidade do dono do imóvel a construção e/ou manutenção das calçadas na frente das suas propriedades

Existem normas reguladoras e leis que tratam sobre o tema, como a NBR 9050 de 2020, por exemplo. Existem instituições para fiscalizar a ilegalidade da prática dessas construções juntamente com Ministério Público Estadual.

Diferentes iniciativas de construções de calçadas adequadas, das quais algumas chegaram a virar práticas como Guia Prático para Construção de Calçadas, foram elaboradas e são distribuídas sem custo para todas as classes sociais, passando informações acerca das leis, materiais mais adequados para a construção das calçadas, o tipo de arborização, rebaixamento de guias etc. Para que seja oferecido aos cidadãos, conforto e segurança ao transitarem a pé pela cidade.

No dia a dia é possível perceber que não é dada a devida importância para a qualidade das calçadas no país, seja por desconhecimento dos proprietários de imóveis ou por negligências dos governos em dispersar informações sobre o assunto, criando-se “um jogo de empurra-empurra”.

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, apresentam a política urbana e exigem que todas as cidades com mais de 20 mil habitantes criem seus

planos diretores. Com isso foi aprovado em 2001 o Estatuto da Cidade, apresentando ferramentas das políticas urbanas, alguns inovadores que fundamentam a criação de planos diretores de todas as cidades do país.

O presente artigo tem como intuito principal, divulgar essas informações de forma clara, em especial ao município de Paranaíba, no Estado do Mato Grosso do Sul.

A justificativa desse tema se dá por conta de acidentes, muitas vezes graves, e as inacessibilidades vistas em calçadas mal projetadas, talvez por ter sido construídas com materiais inadequados ou pela falta de guias e rebaixamento para deficientes físicos, visuais, indivíduos com carrinhos de bebê etc. Sendo assim, compreende a importância de apresentar um conteúdo que mostre quais são os tipos adequados de calçadas. Impõe-se, nesse sentido, que se comece a buscar a compreensão para a questão: qual é a estrutura de uma calçada adequada?

Objetos em locais inadequados juntamente com o planejamento inapropriado das vias públicas atrapalham a circulação de pessoas. Tais problemas, presentes em qualquer cidade brasileira e fora do país, são resultados do crescimento elevado da população nas periferias e nos centros, afetando de forma significativa o repasse de verbas governamentais nessas áreas e nos centros urbanos, onde o movimento de automóveis e de pessoas são maiores.

O crescimento do comércio interfere no planejamento, manutenção e utilização das calçadas, pois alguns comerciantes colocam placas de anúncio, mesas, cadeiras e produtos disponibilizados para compra nas calçadas, impedindo e/ou obstruindo a passagem de pessoas e desobedecendo normativas, plano diretor, leis orgânicas etc.

Bruno Chaves, jornalista e colunista do site Campo Grande News, no ano de 2013, realizou uma entrevista com pedestres nos bairros de Campo Grande – MS, e na coluna do site denominada “Capital”³, apresentou opiniões de alguns entrevistados sobre a situação das calçadas. Um desses pontos de vista foi o da advogada Telma Leal, então com 45 anos, no qual ela diz: “Tem calçada que atrapalha. Acredito que deva existir um padrão e que as calçadas devem ser feitas obedecendo a lei. Com certeza quem mais sofre é o deficiente”.

³Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/calçadas-tem-todos-os-problemas-para-atrapalhar-a-vida-dos-pedestres>

No bairro Coopharádio, a empreendedora de 20 anos, Lelita Tavares, afirmou que o problema é com o lixo ao dizer: “As pessoas colocam lixo e entulho tudo em cima das calçadas. Isso atrapalha a caminhada de qualquer pessoa, que tem que usar o asfalto para continuar andando. Agora, imagina quem é cego ou depende de uma cadeira de rodas, o trabalho é pior”.

Os idosos são os que mais sofrem com calçadas inadequadas na cidade. Para a aposentada Marieta de Souza que, na época da entrevista estava com 66 anos, os deficientes também passam a ter dificuldades de caminhar por trechos irregulares: “Para a pessoa de certa idade, é a pior coisa. Ela não consegue andar por causa das dificuldades”, afirma.

Ainda sobre a entrevista de Chaves (2013), a ajudante de serviços gerais Daniella Tavares de 27 anos, aponta sobre as calçadas que não têm concreto, principalmente nos bairros e questiona: “Eles não colocam cimento e o mato toma conta do espaço. Uma pessoa que está caminhando não vai passar pelo mato. Ela é obrigada a ir para a rua. Aí quem usa a cadeira de rodas, como faz?”

Em 2019, a repórter Elaine Patrícia Cruz, publicou no site Agência Brasil, outro estudo realizado dessa vez pela Mobilize Brasil, um portal on-line que apresenta conteúdos sobre a mobilidade urbana sustentável no país. A campanha chamada “Calçadas do Brasil”, segundo o próprio site, é:

(...) uma iniciativa do portal Mobilize Brasil para estimular a melhoria das condições de mobilidade para pedestres nas cidades do país. O objetivo é chamar a atenção da opinião pública para o problema da má qualidade, falta de manutenção, ou ausência das calçadas no país, e estimular as pessoas a denunciar os problemas em suas cidades e pressionar as autoridades (MOBILIZE BRASIL, 2019, on-line).

O estudo apresentado por Cruz (2019), analisou as condições das calçadas, sinalizações para pedestres, confortos e seguranças aos que caminham pelas redondezas dos edifícios públicos. A pesquisa mostrou que quem necessita se locomover nas capitais brasileiras se deparam com calçadas estreitas, além de desníveis, obstáculos, ausência de faixa de travessia e semáforos.

Não é apenas a falta de adequação e a inacessibilidade das calçadas que desestimulam e/ou atrapalham a caminhada e a locomoção a pé. A ausência de sinalização, bem como a poluição da atmosfera, barulhos em demasia, agressividade do tráfego e insegurança acabam afastando os indivíduos dos hábitos

desse tipo de locomoção.

Degraus e meios-fios fora dos padrões exigem cuidados com a travessia, pois, se muito irregulares, apresentam riscos de acidentes para quem passa, sejam esses acidentes de trânsito como atropelamentos, visto que muitas vezes é preciso desviar desses obstáculos pelas ruas, ou riscos de quedas, ocasionando lesões físicas reversíveis ou não.

Entulhos e materiais de construção, até mesmo as caçambas destinadas para esses resíduos deixadas nas calçadas oferecem os mesmos riscos que outros objetos mal posicionados, ou seja, a pessoa precisa desviar pela rua ou passar por espaços estreitos, podendo se acidentar.

A falta de rebaixamento nas vias de passeio causa, além de constrangimento para usuários de cadeiras de rodas, perigos e riscos de quedas. O mesmo acontece com indivíduos que têm baixa mobilidade.

Árvores de espécies inapropriadas, quando muito antigas e por conta do tipo de pavimentação utilizado, suas raízes quebram os pisos e ficam expostas, oferecendo riscos de tropeços, torções e quedas. Galhos não cortados frequentemente exigem que as pessoas se abaixem e nos casos de indivíduos com pouca mobilidade, essa tarefa não é fácil, obrigando-o a desviar pela rua.

Fora as problemáticas já apontadas, existem também os riscos de acidentes ocasionados pelas inadequações das calçadas como os objetos que obstruem o caminho como entulhos, postes de iluminação, placas de trânsito, buracos, árvores e galhos, desníveis, tapumes de construção, placas de comércio, mesas e cadeiras, bancos, meios-fios fora dos padrões e degraus no caminho não possibilitam uma passagem adequada e segura dos pedestres.

Pelos bairros da cidade de Paranaíba, principalmente na área central, onde há maior movimentação de pessoas. Lixeiras e bancos fixados de forma inadequada, colaboram para o impedimento da circulação de pessoas, deficientes físicos, carrinhos de bebê, entre outros sujeitos que precisam transitar

Por fim, segundo a Mobilize Brasil (2019), as calçadas precisam ser largas o suficiente e com a proteção das árvores contra o calor e os raios solares. Necessitam ter boa iluminação para quem caminha durante a noite e faixas de segurança e instrumentos básicos para a travessia com segurança nas ruas, como semáforos para pedestres.

2. CONCEITOS E INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano recebeu ênfase no Brasil após a aprovação da Constituição Federal de 1988, em que o município recebeu autonomia na administração brasileira. “Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição” (BRASIL, 2014, p. 26).

Para que seja possível compreender o termo ‘planejamento urbano’ é essencial fazer a relação entre os conceitos de “planejamento” e “urbano”.

O conceito de ‘planejamento urbano’ tem relação com diferentes termos, como por exemplo: “desenho urbano”, “urbanismo” e “gestão urbana”. Apesar de serem diferentes, essas palavras possuem em comum o objeto de estudo: a cidade, sendo vista tanto por suas características físicas, quanto sociais, culturais e econômicas. Assim, pode-se afirmar que ‘planejamento urbano’, entre os termos citados, é o mais amplo. “Assim, o urbanismo estaria ligado ao desenho da cidade, tanto na escala de espaços amplos e de ordenação territorial quanto na escala do desenho de mobiliário urbano e espaços intraurbanos” (DUARTE, 2011, p. 25).

Ultramari (2009) afirma que urbanismo está ligado ao ato de intervir e que é consequência de uma atividade anterior, ou seja, o ato de planejar, já relacionado ao planejamento urbano. Levando em consideração que as mudanças na cidade poderão alterar relações econômicas, sociais e culturais, compete ao planejamento urbano prever essas mudanças na organização espacial da cidade.

Wilheim (1979, p.175), completa:

O objetivo do urbanismo é analisar criticamente a realidade do espaço da vida urbana, oferecer uma visão desejável e possível, propor e instrumentalizar uma estratégia de mudança. Esta estratégia deveria ser acompanhada pelos instrumentos necessários para induzir e conduzir a alteração da realidade proposta.

Portanto, a calçada é o local de convivência igualitária da cidade e, além disso, é o local onde há maior deslocamento da população, merecendo não apenas o respeito, como também sua manutenção contínua, responsabilidade esta do Poder Público do município. Apresentado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

Art. 1 - §2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever

dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (CTB, 2020, on-line).

Com o aumento da compra de veículos, a maior parte dos recursos estão sendo investidos para o uso de automóveis, e muitas vezes sem deixar espaço para os pedestres.

Em relação ao estado das calçadas, podem ser considerados: a falta das calçadas, de pisos ou inadequados, tornando-as escorregadias ou não uniformes, buracos, ausência de manutenção etc. (DUARTE, 2011).

Ainda com base em Duarte (2011), sobre o uso, tem-se: calçadas usadas para estacionamento de carros, circulação de motos e bicicletas, utilização de mesas e cadeiras pelos bares, utilização pelos comércios ambulantes, banca de jornais e lanchonetes. Quando há placas, normalmente estão colocadas de maneira errada, impedindo ou dificultando a passagem dos pedestres etc.

Para que essas situações não ocorram, ou que sejam resolvidas, de todas as ferramentas essenciais para o planejamento urbano, estão as leis que estabelecem regras para obras que podem ser realizadas na cidade. A importância dessas leis tem ligação aos interesses privados e comuns, porém é de responsabilidade do governo determinar as regras para que a ocupação de um determinado território não prejudique a coletividade. “CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins” (Artigo 68, CTB, 2020, on-line).

Em 2015 foi sancionada a lei brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015), ou seja, Estatuto da Pessoa com Deficiência, que contribui para a problemática das calçadas. Dessa forma, através do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), é estabelecido no art. 3º as garantias dos interesses das políticas urbanas, que ganha novos textos nos incisos III e IV. Com isso, a União é, através de iniciativas própria e juntamente com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, incumbida pela promoção de aperfeiçoamento das situações das calçadas, passeios públicos, mobiliários urbanos e de todos os espaços destinados publicamente para os transeuntes. Da mesma forma, a União é incumbida de elaborar diretrizes para que o urbanismo se desenvolva, incluindo habitações, transportes etc.

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I – legislar sobre normas gerais de direito urbanístico; II – legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional; III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; V – elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social (BRASIL, 2001, on-line).

Mais uma mudança considerável aconteceu no art. 41 com a introdução do §3º, o qual determina que os municípios responsáveis pela elaboração de um Plano Diretor realizem a implantação de rotas acessíveis, de acordo com o Plano Diretor no qual se insere, que garante a acessibilidade das pessoas com deficiências ou redução da mobilidade física às rotas e vias, que abrange órgãos e áreas de serviços públicos como, hospitais, escolas etc.

Todas as vezes que forem possíveis, é necessário que haja integração desses locais com o sistema de transporte público.

§ 3º As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros (BRASIL, 1997, on-line).

Conforme o art. 15º do Decreto Federal nº 5.296/2004, tanto ao planejar as vias, como a urbanização, é preciso ter atenção às exigências previstas nas Normas Técnicas de Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas, algumas delas são: NBR16537, NBR14273 e NBR14020; sendo respectivamente: Acessibilidade (Sinalização tátil no piso), diretrizes para elaboração de projetos e instalação; Acessibilidade a Pessoa com Deficiência no transporte aéreo comercial e acessibilidade a pessoa com deficiência em trem de longo percurso.

Outras Normas incluem a construção ou melhoria de calçadas para passagem de pessoas, rebaixamento destas, com rampas acessíveis ou elevações das faixas de travessia no mesmo nível da calçada, como também, instalar pisos táteis direcionais e de alertas.

Em suma, faz-se necessário ver as calçadas como um problema de saúde pública e não apenas uma questão de acessibilidade. No mesmo sentido, ressalta-se que o direito à acessibilidade não é apenas dos deficientes, mas de toda a população. Sendo assim, a locomoção a pé precisa ser vista como um sistema, ou seja, os programas precisam ser graduais e duráveis.

Postes de iluminação devem ser projetados de forma que possibilitem a visualização da calçada, meio-fio e rua, além dos obstáculos presentes. Na falta de iluminação, o indivíduo pode não perceber um buraco, por exemplo e cair, podendo ser atropelado ou sofrer lesões.

Entre as pessoas que transitam nas calçadas e sofrem com a falta de atenção e manutenção e precisam desviar dos obstáculos, muitas vezes, tendo que andar pelas ruas podendo sofrer algum tipo de acidente, estão os indivíduos que possuem problemas de locomoção, reduzidas de forma permanente ou temporária, como idosos, cadeirantes, indivíduos que fazem uso de muletas e até pessoas que não têm nenhum tipo de redução na mobilidade, mas precisam empurrar cadeiras de rodas e carrinhos de bebês, por exemplo.

O material escolhido para ser utilizado como piso nas calçadas é o concreto e, juntamente com o asfalto das ruas, por serem impermeáveis acabam por colaborar para o aquecimento global, pois os municípios possuem nível elevado de impermeabilização.

Em outras palavras, a água proveniente da chuva ou de outros lugares, não entra no solo, provocando transformações na atmosfera, elevando o risco de enchentes, além de não permitir que aquíferos sejam repostos, diminuindo assim, as nascentes, córregos e mananciais e implicando no abastecimento de água (ALTAMIRO, AMARAL e SILVA, 2008).

Outro problema que muito visto nas calçadas dos locais pesquisados, principalmente as de concreto, é que estas permitem a entrada de veículos, muitas vezes, estacionados em lugares inadequados, seja em frente de portões de garagem ou transversalmente, impedindo a passagem dos pedestres que, muitas vezes precisam desviar pela rua, além de inclinações acentuadas e degraus com até

ou mais de 50 centímetros de altura.

Um estudo realizado pela Mobilize Brasil em 2019, avaliou as condições de calçadas (segurança e conforto) em diversas capitais do país. O resultado foi de que, de modo geral, as cidades oferecem baixas condições adequadas de vias de passeios, pelas condições relacionadas à construção, manutenção, aspectos naturais, entre outros.

Um dos coordenadores do estudo, Marcos de Sousa, relata que as calçadas com piores condições estão próximas às escolas, instituições hospitalares e postos de saúde, os quais têm a maior concentração de pessoas com mobilidades reduzidas e pessoas mais humildes.

As sedes das Câmaras Municipais, as sedes da prefeitura, ou os edifícios onde está o centro do poder, são bem tratados. Os hospitais, creches, escolas e centros de saúde são os locais em que encontramos as piores condições possíveis, degradantes, o que faz com que as pessoas tenham que andar na rua, às vezes, arriscando a vida (SOUSA, 2019, on-line).

Sousa (2019) ainda relata que são poucos os locais com acessibilidade adequada, outros locais não possuem calçadas e quando possuem são trechos pequenos, disponibilizados apenas na frente de prédios públicos. Nesses termos, o indivíduo precisaria caminhar por trechos inadequados, desviando de buracos, postes, entulhos e degraus para chegarem até ali.

3. CALÇADAS DE PARANAÍBA – MS

Nas áreas centrais de Paranaíba, principalmente em determinadas ruas, como serão mostradas a seguir, as calçadas não estão de acordo com os padrões estabelecidos pelas leis e normas reguladoras. Ou seja, estão fora dos padrões de acessibilidade. As fotos seguintes foram tiradas em ruas da cidade de Paranaíba pelo próprio autor, a fim de retratar melhor as condições de alguns locais pontuados.

FIGURA 1 - Rua Visconde de Taunay entre as ruas Autogamis Rodrigues da Silva e rua Coronel Carlos



Fonte: O autor (2020)

Na imagem 1 é possível observar que o poste de iluminação foi inserido no meio da calçada e, na imagem 2, percebe-se que a largura não é adequada, ou seja, muito estreita para um transeunte passar em segurança. Segundo o Código de Posturas do Município de Paranaíba (2001, p. 8), estão previstas por lei os seguintes padrões: “Art. 36. Nas calçadas, o mobiliário urbano deverá manter uma distância mínima de 0,30m (trinta centímetros) até o meio-fio e de 1,50 (um metro e cinquenta centímetros) até o alinhamento do terreno, para a circulação de pedestres”. Vale ressaltar que o poste de luz é considerado um mobiliário urbano e de responsabilidade da prefeitura do município que também é o responsável pela fiscalização de tais irregularidades e infrações.

FIGURA 2 - Avenida Coronel Gustavo Rodrigues da Silva entre as ruas Barão do Rio Branco e a Avenida Durval Rodrigues Lopes



Fonte: O autor (2020)

Em relação ao nivelamento angular, tem-se:

Quando a inclinação da calçada se aproxima ou excede o máximo permitido para uma rota acessível, recomenda-se proporcionar uma área de repouso nivelada – a cada 50 m para inclinações até 3%, ou a cada 30 m para inclinações entre 3% e 5%. Essas áreas, preferencialmente, devem estar localizadas fora da faixa de circulação e precisam ser dimensionadas para permitir a manobra de cadeiras de rodas. (WIR BRASIL, 2017, p. 51)

Dessa forma, ao considerar a figura 2, percebe-se que a distância de 1,50 metros entre o poste de iluminação e a construção foi (aparentemente) respeitada, oferecendo espaço adequado para a passagem de pessoas. Porém, os desníveis dos degraus ficaram evidentes, mesmo adequados à largura da calçada.

FIGURA 3 - Rua Vigário Sales entre as ruas Barão do Rio Branco e Praça da República



Fonte: O autor (2020)

Acima, além da inadequação em relação à largura da calçada, o acesso para cadeirantes também é irregular, pois, como é possível observar, não há espaço para que a pessoa com deficiência consiga subir e descer da calçada com segurança, justamente pela largura insuficiente para movimentação de uma cadeira de rodas.

4. CALÇADAS ADEQUADAS DO BRASIL⁴

De acordo com a Prefeitura de Mafra – SC (2018), uma calçada adequada é aquela que salvaguarda a caminhada livre, segura e confortável a todos os

⁴ A escolha das cidades brasileiras e do exterior para ilustrar esse capítulo se deu pela melhor apresentação na exemplificação do conteúdo.

indivíduos, pois é ela que os conduz às residências, locais de trabalho, comércio e movimentada a vida no dia a dia. Construída adequadamente, valoriza tanto as casas quanto os bairros.

A calçada ideal deve oferecer: Acessibilidade - assegurar a completa mobilidade dos usuários. Largura adequada- deve atender às dimensões mínimas na faixa livre. Fluidez- os pedestres devem conseguir andar a uma velocidade constante. Continuidade - piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres. Segurança- não oferecer aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço. Espaço de socialização - deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública. Desenho da paisagem - propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário (MAFRA, 2018, p. 3).

A Faixa de serviço, de acordo com a Prefeitura de Mafra – SC (2018), precisa ser construída com 0,75 m de largura, a partir do meio fio, percorrendo a totalidade da fachada do imóvel, pode ser revestida com grama para que a manutenção seja facilitada. O revestimento total é permitido apenas em frentes de comércio e entrada de garagens. As árvores, lixeiras, placas, entre outros mobiliários urbanos⁵ precisam ser instalados nessa faixa para deixar a faixa livre sem nenhum tipo de obstáculos.

A Faixa Livre é onde as pessoas circulam e precisa ter: “Largura de 1,20 metros, no mínimo; Declividade (queda) de 2% (2 cm por metro) do muro para o meio-fio;” Deve ser livre de rebaixos ou elevações na frente dos portões, assim como deve ser evitado construções de subidas e descidas, quando inevitáveis, “com declividade (queda) de 8% (8 cm por metro), inclusive no encontro com calçada vizinha;” Sem barreiras e obstruções no piso, que deve ser feito de concreto ou Paver, e nos muros, cercas e paredes para que não haja perigo de tropeços e quedas dos transeuntes e também, para que as pessoas com deficiência e/ou baixa mobilidade possam circular com segurança e confortavelmente.

FIGURA 4 – Desenho de uma calçada adequada

⁵ Mobiliário Urbano – Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados (MAFRA, 2018, p. 6).



Fonte: Prefeitura de Mafra-SC (2018, p. 6)

Por fim, a faixa de acesso é reservada à passagem para o comércio ou casas e, conforme a Prefeitura de Mafra – SC (2018), precisa ter as mesmas configurações da faixa de serviço, com exceção da largura que pode ser variável e, de acordo com a largura da calçada é possível dispor de mesas e cadeiras, bancos, produtos etc., desde que não se invada a faixa livre.

Outros elementos não apresentados na figura 4, mas de valores inestimáveis, seriam: acesso aos veículos, com 75 cm de largura, construída na faixa de serviço e em concreto; e rampas de acesso, também inseridas na faixa de serviço e faixa livre, atendendo à Norma NBR 9050/2020 em relação às dimensões e à Secretaria de Desenvolvimento Urbano quanto ao posicionamento.

No Recife, a Praça da Jaqueira, localizada na Rua do Futuro, s/n, bairro de Graças, é considerada por Cunha e Helvecio (2013), como um lugar civilizado, atraindo, permitindo e fomentando a passagem das pessoas, pois, quando algo quebra, instantaneamente surge a cobrança pelo reparo.

FIGURA 5 – Praça da Jaqueira, Recife – CE

Fonte: Cunha e Helvecio (2013, p. 19)

Existe uma certa tendência de aceitação quanto à falta de monitoramento urbano que predomina nas cidades do Brasil, em especial em relação às calçadas, como se o descaso fosse consequência da pobreza material e quando se apresenta exemplo de calçadas nas cidades de outros países, ouve-se: “mas não dá para comparar Brasil com tal país!”, como se fosse impossível planejar calçadas decentes sem ser um país rico.

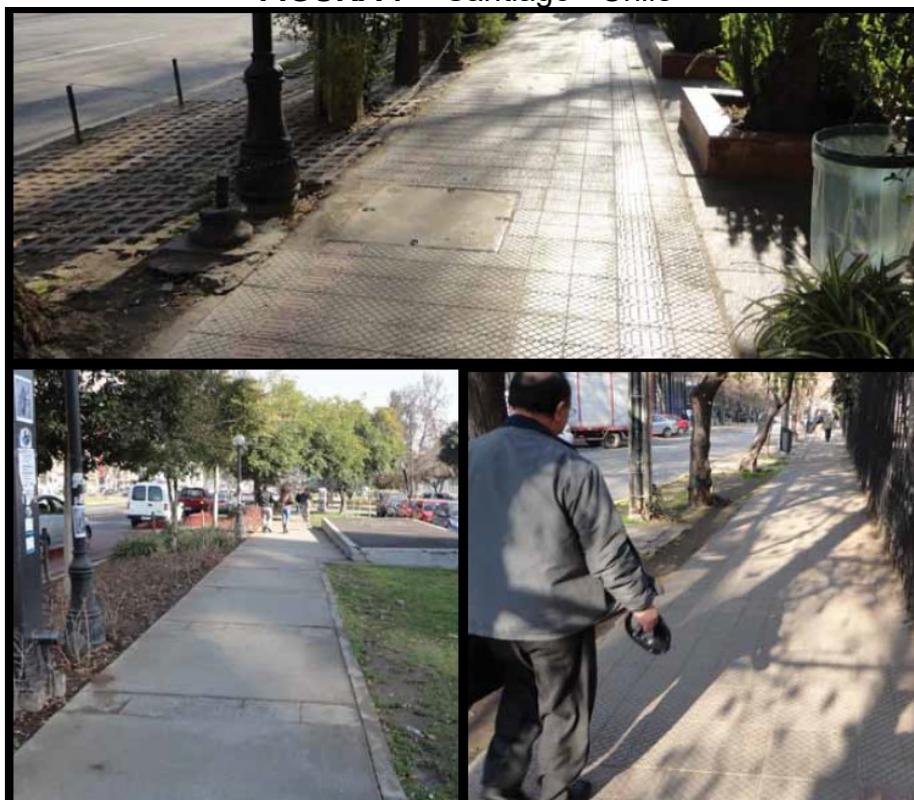
4.1 EXTERIOR

Abaixo, serão apresentadas fotos de calçadas adequadas de países em desenvolvimento, assim como o Brasil, mas que decidiram pela postura de cidadania e respeito ao transeunte.

Tais exemplos podem auxiliar na renovação das calçadas que precisam ser aplicadas à cidade de Paranaíba. Embora exista o ditado “santo de casa não faz milagre”, os modelos sul-americanos mostram que, se há desejo da gestão pública, é possível sim “fazer milagres” com atenção, zelo e respeito.

FIGURA 6 – Lima – Peru

Fonte: Cunha e Helvecio (2013, p. 38)

FIGURA 7 – Santiago - Chile

Fonte: Cunha e Helvecio (2013, p. 39)

FIGURA 8 - Cartagena de Índias - Colômbia

Fonte: Cunha e Helvecio (2013, p. 40)

FIGURA 9 – Medellin - Bogotá

Fonte: Cunha e Helvecio (2013, p. 41)

Uma pesquisa realizada Pela Mobilize Brasil, em 2019, apresentou que numa escala de zero à dez, sendo zero a pior nota, a média brasileira ficou em 5,71, considerada baixa pelos estudiosos, sendo que o mínimo aceitável seria a nota oito.

Em outras palavras, as calçadas brasileiras precisam ser mais zeladas, mesmo porque, quando a prefeitura se atenta para a locomoção dos pedestres, de certa forma, mostra respeito aos cidadãos, afirmativa essa que pode ser comprovada através das últimas figuras apresentadas.

Apenas considerando as necessidades dos transeuntes, as sociais, em especial as exigências de ciclistas e dos passageiros públicos, cidades serão construídas para toda a população. para crianças, idosos e àqueles que possuem necessidades especiais, pois estes não fazem uso da locomoção a pé, mas se locomovem também através do transporte público e em algum momento, nas calçadas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o presente trabalho foi possível considerar que as calçadas são essenciais e indispensáveis para qualquer cidade e em qualquer região. Tendo em vista que os motoristas de veículos automotores, em determinadas situações também são pedestres, é certo dizer que as calçadas beneficiam 100% da população e por conta disso, deve ser planejada de forma democrática, dando atenção igualitária quanto ao planejamento das vias de rolamento.

Deve ser elaborado pelas prefeituras, um plano amplo e que envolva a sociedade como um todo em relação à consciência e sensibilidade, como também ao respeito para com a população, em especial aos que possuem alguma deficiência ou redução locomotiva, construindo, recuperando e mantendo as calçadas adequadas de acordo com as legislações.

Se a sociedade não participar, os órgãos responsáveis por essa incumbência não obterão sucesso num plano de tamanha proporção. A priori, a comunidade deve zelar e vigiar pelas calçadas, fazendo cobranças ao Poder Público Municipal sempre que necessário. Assim, ressalta-se o valor das redes sociais como Facebook, Instagram e tantos outros disponíveis, aplicativos de denúncias e das prefeituras disponíveis gratuitamente e a imprensa que poderão ser acessados através de qualquer celular smartphone. As denúncias feitas através desses meios repercutem de forma rápida e eficaz, auxiliando os poderes a tomarem conhecimento sobre o que acontece na cidade.

Apenas assim é possível reestabelecer o hábito da caminhada, repercutindo positivamente no conhecimento da cidade, conviver com outras pessoas, melhoria na saúde e qualidade de vida e de acessibilidade.

Em geral, os objetivos propostos foram alcançados, pois, com a apresentação dos capítulos, percebeu-se que os municípios podem oferecer calçadas regulares aos seus moradores e turistas, da mesma forma, compreendeu-se da estrutura básica que a calçada deve ter para a promoção de formas seguras e saudáveis de circulação a pé.

REFERÊNCIAS

Agência Brasil. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-09/estudo-mostra-ruas-e-calcadas-inadequadas-para-circulacao-de-pessoas> Acesso em novembro de 2020

ALTAMIRO, Gilmar.; AMARAL, José R. A.; SILVA, Paulo. S. **Calçadas verdes e acessíveis melhoram a mobilidade, a permeabilidade e embelezam a paisagem urbana**. A9 Editora: São Paulo, 2008.

BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Ed. atual. EC nº83/2014. Cultura Móvel, 2014.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587. Presidência da República, Brasília/DF. 2012

BRASIL. **Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana, Transporte Ativo**. Secretária Nacional de Mobilidade Urbana – SeMob – Ministério das Cidades. Brasília, 2016.

BRASIL. **DECRETO Nº 5.296**, de 2 de dezembro de 2004. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm Acesso em: Set de 2020.

BRASIL. **LEI Nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm Acesso em: Set de 2020.

BRASIL. **LEI Nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm#:~:text=%C2%A7%20%C2%BA%20O%20tr%C3%A2nsito%2C%20em,destinadas%20a%20assegurar%20esse%20direito Acesso em: Set de 2020.

CHAVES, Bruno. **Calçadas têm "todos os problemas" para atrapalhar a vida dos pedestres**. 2013. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/calçadas-tem-todos-os-problemas-para-atrapalhar-a-vida-dos-pedestres>. Acesso em: Out de 2020.

Código de Trânsito Brasileiro – **Artigo 6**. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art1> Acesso em novembro de 2020

Código de Trânsito Brasileiro – **Artigo 68**. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art68>. Acesso em novembro de 2020

CRUZ, Elaine P. **Estudo mostra ruas e calçadas inadequadas para circulação de pessoas**: todas as capitais apresentam problemas; São Paulo tem melhor pontuação. 2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-09/estudo-mostra-ruas-e-calcadas-inadequadas-para-circulacao-de-pessoas>. Acesso em: Out de 2020.

CUNHA, Francisco; HELVECIO, Luiz. **Calçada**: o primeiro degrau da cidadania urbana. Recife: INTG, 2013

DUARTE, Fabio. **Planejamento Urbano**. 2ª ed. rev., atual. e ampl. Curitiba: Ibpex, 2011.

Prefeitura Municipal de Mafra. **Cartilha de Calçadas Acessíveis**. Mafra – Santa Catarina, 2018.

SOUSA, Marcos. MOBILIZE BRASIL. **Calçadas do Brasil**. 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil-2019/> Acesso em: Acesso em: Out de 2020.

ULTRAMARI, Clóvis **Significados do urbanismo**. PÓS – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. vol. 16, nº 25. junho/2019.

WILHEIM, Jorge. **O Substantivo e o Adjetivo**. São Paulo: Perspectiva, 1979.