

ACESSIBILIDADE DAS CALÇADAS DO CENTRO COMERCIAL DE IPORÁ¹

ACCESSIBILITY OF THE SIDEWALKS IN THE CENTER OF IPORÁ, STATE OF GOIÁS, BRAZIL

KAROLAYNE SILVA MACHADO

Graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás (UEG), Unidade Universitária de Iporá
karolmachado797@gmail.com

YASMINY CAROLINA ARAÚJO DE SOUZA

Graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás (UEG), Unidade Universitária de Iporá
yasminylt18@gmail.com

ANTÔNIO FERNANDES DOS ANJOS

Docente do curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás (UEG), Unidade Universitária de Iporá
antonio.anjos@ueg.br

Resumo: As calçadas são um elemento de bastante influência na acessibilidade urbana. O presente trabalho teve como objetivo analisar as calçadas do centro comercial de Iporá, em especial as da Rua Esmerindo Pereira, que possui características que dificultam seu uso por pedestres. Analisaram-se a situação física das calçadas e as dificuldades de acessibilidade que elas impõem às pessoas, além da possibilidade de sua padronização. Entrevistaram-se 20 pedestres e 10 comerciantes e realizou-se registro fotográfico das características das calçadas. Por parte dos usuários, foi notória a percepção da deficiência de acessibilidade das calçadas, ressaltando-se a falta de investimento público. Os comerciantes, por sua vez, tenderam a resistir em reconhecer a real situação das calçadas e em se propor a assumir gastos para sua manutenção. Nota-se que seria viável a padronização das calçadas ou o melhoramento das suas condições gerais, para o que seria necessário o protagonismo do poder público municipal.

Palavras-chave: Mobilidade. Acessibilidade. Padronização de calçadas. Iporá.

Abstract: Sidewalks are a very influential element in urban accessibility. The present work aimed to analyze the sidewalks of the commercial center of Iporá, especially those on Rua Esmerindo Pereira, which have characteristics that make it difficult for pedestrians to use them. The physical situation of the sidewalks and the accessibility difficulties they impose on people were analyzed, in addition to the possibility of their standardization. 20 pedestrians and 10 shopkeepers were interviewed and a photographic record of the characteristics of the sidewalks was made. On the part of the users, the perception of the lack of accessibility of

¹ Os resultados aqui apresentados fizeram parte do Trabalho de Curso da primeira autora, realizado, desenvolvido no âmbito do projeto de pesquisa Expansão urbano e mobilidade na cidade de Iporá (UEG, interno), coordenado pelo terceiro autor. A segunda autora contribuiu com o trabalho após sua apresentação enquanto Trabalho de Curso.

the sidewalks was notorious, emphasizing the lack of public investment. Merchants, in turn, tended to resist recognizing the real situation of the sidewalks and proposing to assume expenses for their maintenance. It should be noted that the standardization of the sidewalks or the improvement of their general conditions would be feasible, for which the role of the municipal government is determinative.

Keywords: Mobility. Accessibility. Standardization of sidewalks. Iporá.

Um caminho para chamar de seu

As deficiências de infraestrutura podem causar problemas relacionados à acessibilidade em espaços públicos, como lojas, supermercados, bancos, hospitais, entre outros espaços. É comum que as calçadas de cidades brasileiras possuam irregularidades no piso, ausência de rampas e rebaixos, obstáculos fixos, mercadorias etc., que dificultam a passagem de pedestres, sobretudo os que usam cadeira de rodas, andadores, bengala, carrinho de bebê etc. (CARVALHO, 2006). Para que o cidadão tenha disponha de mobilidade em seus deslocamentos deve haver melhorias na estrutura física das calçadas ou mesmo sua padronização, além da regulação dos seus usos.

O município de Iporá está localizado no Estado de Goiás, na mesorregião Centro Goiano e na microrregião de Iporá (figura 1). O censo demográfico de 2010 apontou para o município uma população de 31.274 habitantes, dos quais apenas 2.729 não moravam na cidade (IBGE, 2020). O censo de 2022 estimou a presença de 35.284 almas – cuja proporção urbana ainda não foi dada, mas pode-se considerar pequena –, num expressivo aumento de 12,81% em relação a 2010.

A cidade de Iporá foi traçada a partir de uma área rural doada para esse fim, em 1942, às margens do Córrego Tamanduá (figura 2). Para Chagas (2014), os primeiros loteamentos da cidade de Iporá foram projetados sob a influência de Goiânia, a capital planejada em 1930 que simbolizava a modernidade. Ruas e calçadas largas, quadras retangulares e idênticas, lotes grandes, seguiram preceitos das novas tendências do urbanismo do início do século XX. Nosso objeto de estudo – Setor Central – herdou essas características, o que ameniza problemas de acessibilidade advindos da largura insuficiente das calçadas. Contudo, o mesmo não aconteceu com os loteamentos que surgiram posteriormente, que passaram a contar com ruas e calçadas mais estreitas, diminuindo a acessibilidade.

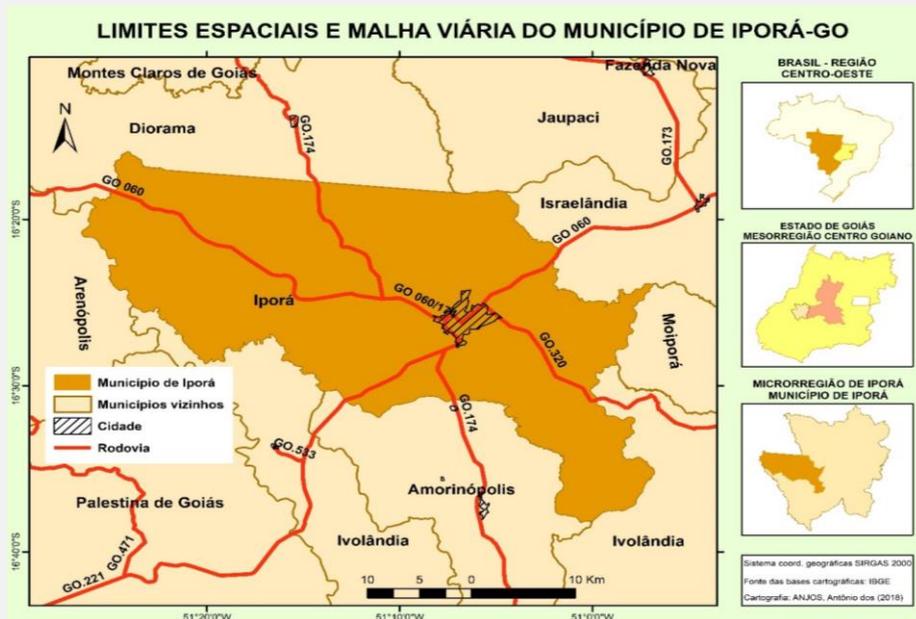


Figura 1 – Localização do município de Iporá - GO. Fonte: Os autores, com dados do IBGE (2018).

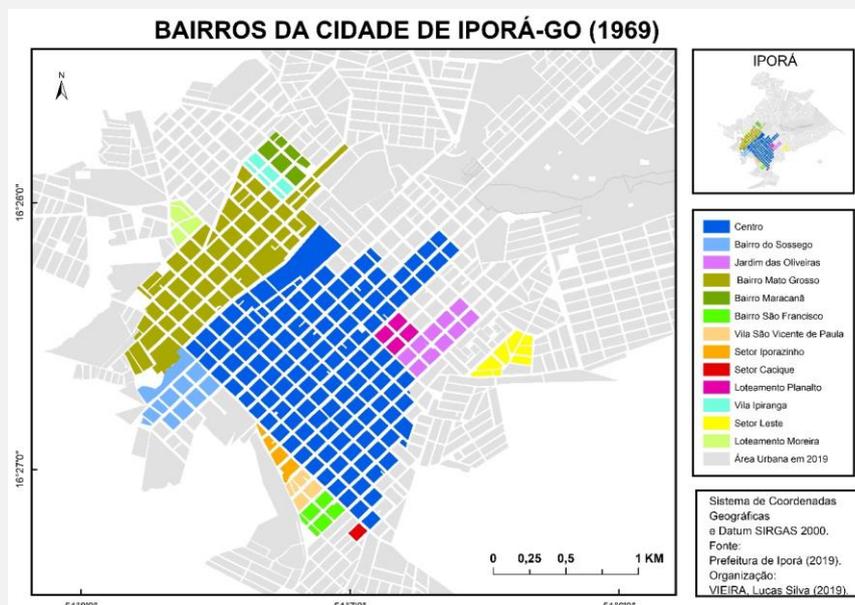


Figura 2 – Área Urbana de Iporá em 1969. O Setor Central, em azul, foi implantado a partir de 1942. Fonte: Vieira (2019)

Com o crescimento da cidade, o Setor Central naturalmente tornou-se a região comercial mais desenvolvida, como colocado por Chagas (2014, p. 27):

A parte central da cidade de Iporá conta com avenidas largas, padronizadas e de fácil circulação. Elas surgem planejadas desde a fundação da cidade. As áreas comerciais localizam-se próximas a estas vias. Grande parte das moradias existentes foi transformada em salas de aluguel, voltadas para a prestação de serviços e de vendas de varejo e atacado. Com o investimento dos proprietários dos imóveis e dos comerciantes na melhoria das construções e da aparência das lojas, atualmente, o valor para a compra nestas áreas é elevado.

Atualmente, o Setor Central é acessado por quantidade razoável de pedestres, pois suas atividades comerciais atendem muitos municípios da Região Imediata que leva seu nome. Todavia, apesar de contar com vias e calçadas largas, há muitos empecilhos à caminhada. Para Almeida (2008), a acessibilidade do Setor Central poderia ser melhorada com a efetivação de algumas ações públicas e privadas de baixo e médio custo, como a manutenção das faixas de pedestres, sinalização tátil para deficientes visuais, construção de rampas de acesso às calçadas e reposicionamento de lixeiras e postes que se tornaram obstáculos.

Neste estudo buscou-se analisar a situação das calçadas do centro comercial de Iporá, em especial as da Rua Esmerindo Pereira, e verificar as possibilidades de seu melhoramento via reformas ou padronização.

Passo a passo

A presente pesquisa é um estudo de caso descritivo baseado em bibliografia e recolha de dados empíricos. Apoiar-se em estudos relativos à urbanização brasileira e às áreas de mobilidade e acessibilidade, bem como, revisita os principais aspectos legais que recaem sobre o uso e manutenção dos passeios públicos.

Entrevistaram-se 20 frequentadores e 10 comerciantes do centro urbano da cidade, para se aferir as dificuldades e o nível de satisfação com as calçadas, além da opinião sobre a padronização do piso. Fotografaram-se os problemas encontrados.

Calçada da infâmia

A urbanização brasileira ocorreu de forma mais intensa, acelerada e caótica que a maioria dos países ocidentais. Para Teixeira Neto (2012, p.17), a generalização do modo de vida urbano na modernidade, “[...] iniciada nas primeiras décadas do século XX, levou quase 50 anos para sair dos países ricos e de regiões mais desenvolvidas do Brasil e chegar aos campos do coração do país.”. E aqui, como em qualquer país periférico, essa urbanização se deu em outras bases socioespaciais. Acelerada e caoticamente, fugindo das máquinas do campo, essa desruralização fez dos camponeses uma massa humana depositada nos arrabaldes das cidades, em situações provisórias que duraram demasiado, onde o novo já nasce velho. “Planeta favela” é o nome sugestivo do livro de Mike (DAVIS, 2006), que demonstra como o capitalismo faz da periferia de seu sistema um depósito de gente para a qual não há remédio.

O quadro esboçado acima explica, em parte, o tratamento que a sociedade brasileira dá a temas como mobilidade e acessibilidade urbana. Se a deficiência desses aspectos puder ser enfrentada com improvisos, o faremos, pois há problemas maiores no cotidiano das cidades. Mas precisamos iniciar a reconstrução de nossa urbanidade agora para pôr em prática aquilo que depende mais da nossa percepção que das condições objetivas para isso.

De acordo com Aguiar (2010, p. 1), “a mobilidade urbana basicamente diz respeito à facilidade de deslocamento de pessoas e bens dentro da cidade”. Para Vasconcellos (2016), a mobilidade urbana é peculiar ao espaço da cidade, relacionando-se ao nível de facilidade de locomoção de pessoas e mercadorias encontradas na cidade. Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) corroboram essa ideia ao dizer que mobilidade está associada ao deslocamento urbano com total acessibilidade. Aguiar (2010, p. 2) define estes dois conceitos:

Acessibilidade está associada, dentre outros aspectos, às oportunidades disponibilizadas pelo espaço urbano. Por outro lado, a mobilidade está ligada a facilidade de um indivíduo se deslocar, mas esta condição depende do desempenho do espaço (nível de acessibilidade) e das características do próprio indivíduo (capacidade de locomoção).

O aspecto ambiental aparece relacionado à mobilidade e acessibilidade. As cidades que conseguirem aliar a mobilidade e sustentabilidade provavelmente conseguirão uma mobilidade ambientalmente mais eficiente para a circulação de pessoas, automóveis e mercadorias. Todavia, baixos níveis de acessibilidade urbana tendem a inibir deslocamentos menos poluentes, como a caminhada, a pedalada e o uso do transporte público. As ações públicas que busquem reverter o império do automóvel estarão lutando contra uma tendência própria do consumo capitalista, que não se inibe em face da degradação ambiental. A exemplo de muitas outras normas e boas intenções, as mudanças que levam a uma sociedade mais justa enfrentam questões econômicas, políticas e culturais. A acessibilidade segue como problemas de segunda ordem, enquanto a mobilidade urbana chama a atenção apenas quando relacionada ao fluxo de veículos motorizados. De modo que a população que possui mobilidade reduzida em função de suas condições de renda, saúde e moradia, acaba encontrando mais dificuldades para acessar o locais da cidade. Mas há de se insistir. É do final primeira gestão do Partido dos Trabalhadores na Presidência da República a citação:

[...] A ideia de mobilidade centrada nas pessoas é ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidades justas, de cidades para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados, as necessidades e os prazeres cotidianos. (BRASIL, 2006, p. 20)

Desde a Constituição Federal de 1988 muitos marcos legais de política urbana têm sido instituídos, como Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade. Mais recentemente, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que reconhece como direito o acesso aos transportes, serviços e infraestrutura no espaço urbano e tem como objetivos:

- Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:
- I. reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
 - II. promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
 - III. proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
 - IV. promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas

idades; e

V. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2012b).

381

A Lei nº13.146, de 6 de julho de 2015, que trata da inclusão da pessoa com deficiência, em seu artigo 3º conceitua acessibilidade como um “[...] direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social” (BRASIL, 2015). É um bom exercício pensar a acessibilidade a partir dos que menos a têm. Os espaços a que as pessoas com deficiência têm direito de consumir cabendo-as, cabe a todos os outros.

A Norma Técnica Brasileira (NBR) da Associação Brasileiras de Normas Técnicas (ABNT, 2020) 9050:2020 rege a maioria dos critérios para assegurar uma infraestrutura que proporcione acessibilidade, determinando critérios e parâmetros técnicos para a edificações, desde maçanetas e instalação de espelhos a dimensões de calçadas.

Apesar dos avanços legais relativos à mobilidade e acessibilidade citados acima, as calçadas, em específico, seguem marginalizadas. No Código de Trânsito Brasileiro as calçadas são tidas como “parte da via” (BRASIL, 2012a). No entanto, o arcabouço legal brasileiro considera o proprietário do imóvel como responsável pela calçada, devendo o poder público interferir somente quando há prejuízos para a acessibilidade ou possam causar dano aos pedestres. Todavia, não se encontra lei em âmbito federal referente à manutenção das calçadas, cabendo aos municípios a aplicação desse tema em suas legislações (BATISTA, 2019). Segundo Andrade e Linke (2017, p. 46):

[Atribuiu-se] ao proprietário do lote a responsabilidade de construir e cuidar das calçadas. Esta decisão revela que o ato de caminhar não é considerado tema público, mas sim privado. Em consequência disso, toda a engenharia viária foi desenvolvida com atenção exclusiva à pista de rolamento dos veículos.

Mas os municípios pequenos e médios raramente criam suas próprias leis sobre calçadas, o que leva à reprodução do patrimonialismo arraigado na sociedade brasileira quando se trata do tema. Faz-se desse espaço o que se quer, como aponta Andrade e Linke (2017, p. 46):

A maior parte das pessoas aceita a posição do pedestre como cidadão de segunda classe. A calçada é “terra de ninguém” e, portanto, ninguém precisa se preocupar com ela. Tampouco há prefeitura no Brasil que tenha um mapa detalhado das suas calçadas, ao passo que a maioria tem um mapa das vias para os veículos. A maior parcela das cidades brasileiras tem calçadas inadequadas e inseguras para os pedestres. Na prática, as cidades com topografia não plana são tomadas de calçadas com degraus, obstáculos e desníveis de todo o tipo, que seguem a prioridade dada ao acesso de veículos ao lote. Nas áreas de topografia íngreme, caminhar é um desafio para os pedestres.

Há também o aspecto socioeconômico. As pessoas que utilizam o deslocamento a pé como principal meios de transporte e que se deparam com as piores calçadas são de baixa renda. Como em outros aspectos da vida social, são desprezados pelo poder público e pelas classes abastadas. Na recente publicação *Manifesto por cidades para pessoas a pé*, produzida pelas organizações *Cidade ativa* e *Corrida Amiga* (2020, p. 2), afirma-se que na caminhada percebe-se diversas formas de desigualdade:

O ato de caminhar também pode revelar as dificuldades de inclusão por dificuldade de acessibilidade, por idade, renda, desigualdade social e reforçar o racismo e a violência de gênero. Ao caminhar na cidade, as mulheres expõem suas vulnerabilidades por estarem mais expostas ao assédio e/ou violência, crianças e idosos se expõem por não terem espaços mais seguros.

Calçada, pra que te quero?

Sabe-se que para haver uma melhor mobilidade nos deslocamentos pela cidade é necessário se atentar aos aspectos de acessibilidade e facilidade de locomoção. O relatório *Calçada cilada* demonstra as dificuldades encontradas nas calçadas da maioria das cidades brasileiras:

As cidades brasileiras não contam com uma infraestrutura adequada para a locomoção a pé. [...] A falta de investimento na qualidade das calçadas é muito visível para quem caminha no espaço público, diariamente, onde vemos calçadas esburacadas, muito estreitas, cheias de degraus ou, até mesmo, locais que não existem calçadas (CIDADE ATIVA; CORRIDA AMIGA, 2020, p. 6)

A pesquisa *Calçadas do Brasil*, realizada pelo portal Mobilize Brasil (2019) com apoio de outras instituições, trouxe importantes aspectos referentes à padronização de calçadas. Com o objetivo de analisar a qualidade da infraestrutura destinada ao pedestre em

calçadas condicionadas diretamente pelo poder público em 27 capitais brasileiras, a referida pesquisa estabeleceu como critérios de avaliação: regularidade do piso; largura total e faixa livre; inclinação transversal da calçada; barreiras e obstáculos; rampas de acessibilidade; faixas de pedestres; mapas e placas de orientação; ruído urbano; poluição atmosférica; existência de mobiliário urbano e praças; arborização e paisagismo; segurança e semáforo de pedestres. Concluiu-se que as calçadas mantidas por prefeituras possuíam melhores condições de acessibilidade e caminhabilidade, demonstrando-se que a proximidade da gestão pública com o problema da qualidade das calçadas proporciona melhor controle desses aspectos. Contudo, a partir da avaliação dos critérios estabelecidos, as calçadas pesquisadas receberam uma média considerada baixa, de 5,71 em uma escala de zero a dez.

Em Goiás há algumas experiências de padronização de calçadas, como a da Avenida Anhanguera, no centro da cidade de Goiânia, realizada pela prefeitura. Em Jataí também há experiência desse tipo e a Agência de Habitação do Estado de Goiás (Agehab) desenvolve em alguns dos seus conjuntos habitacionais a construção de calçadas padronizadas em concreto simples, com 1,5 m de largura, que melhoram em muito a estética e acessibilidade desses locais.

A reportagem de Nelson Oliveira e Ana Vieira Araújo, realizada pela Agência Senado (2020), também discutiu aspectos sobre a padronização de calçadas. Os autores retratam o Projeto de Lei (PL) nº 8.331, de 9 de janeiro de 2015, proposta pelo então senador Aloysio Nunes Ferreira (PSDB/SP), que aponta critérios essenciais em uma padronização visando a melhoria da circulação para pessoas com mobilidade reduzida. Esse projeto ainda se encontra aguardando tramitação na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). De acordo com os autores da reportagem, o PL:

Inclui entre as diretrizes gerais da política urbana um plano de rotas estratégicas para a melhoria e padronização dos passeios públicos. O plano teria de contemplar faixa livre, exclusiva para pedestres, visualmente destacada e largura mínima de 1,20 m. O texto determina ainda que o documento abarque preferencialmente rotas e vias que contenham alto fluxo de pedestres. (SENADO, 2020, não paginado)

Ainda na referida reportagem, discute-se a ausência das definições de deslocamento

a pé e das calçadas em leis essenciais referentes à mobilidade, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Contudo, tais termos se encontram inseridos em outras legislações, como “[...] a Lei de Acessibilidade, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, de 2015, e, em razão desta, o Estatuto da Cidade, de 2001, que trata da obrigação do poder público de promover a construção de passeios públicos.” (SENADO, 2020, não paginado)

A experiência municipal de Campo Grande, no estado de Mato Grosso do Sul, é elucidativa. No sentido de instruir sobre a organização de calçadas que valorizem o deslocamento do pedestre, foi criado o Guia prático para construção de calçadas, realizado pela prefeitura com apoio de várias instituições, como o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Mato Grosso do Sul (Crea-MS). Em sua 2^o edição, o guia define a calçada ideal como:

Aquela que garante o caminhar livre, seguro e confortável de todos os cidadãos. [...] A calçada ideal melhora a qualidade de vida das crianças, dos trabalhadores, da gestante, dos idosos, dos pedestres que têm pressa e também daqueles que a usam para passear. A calçada ideal respeita as pessoas com mobilidade reduzida porque garante a oportunidade de acesso a todos os cidadãos. (CAMPO GRANDE, [200-], p. 5)

Em relação à infraestrutura das calçadas, o guia demonstra alguns aspectos considerados como obstáculos que atrapalham a circulação:

Calçadas em condições precárias de execução ou manutenção, com buracos, pedras e pisos soltos; Descontinuidade de calçadas, com trechos em degraus, desníveis, saliências ou rampas muito inclinadas; Prejuízos estéticos causados pela mudança do tipo de revestimento a cada novo lote; Piso escorregadio, irregular ou trepidante; Raízes expostas de árvores; Veículos em cima do passeio; Materiais de construção, entulho e lixo jogados no passeio; Produtos de lojas em exposição; Vendedores ambulantes; Saída de água pluvial, fossas e sumidouros sobre a calçada; Mobiliário urbano mal localizado. (CAMPO GRANDE, [200-], p. 8)

Através da cartilha Calçada Acessível, produzida pela prefeitura de Joaçaba-SC (2019) em parceria com a Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc) e diversos colaboradores, também é possível observar estes aspectos essenciais para um melhor deslocamento e acessibilidade nas calçadas, como suas divisões em faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso (figura 3).



Figura 3 – Divisão de calçadas em faixas. Fonte: Joaçaba (2019).

Também são referidas na cartilha as duas formas de sinalização tátil, a *direcional* e a *alerta*, que possuem o objetivo de “[...] prover segurança, orientação e mobilidade a todos, principalmente para pessoas com deficiência visual.” A sinalização tátil alerta deve direcionar quanto aos desníveis, os equipamentos urbanos, as mudanças de direções, entre outros aspectos, devendo esta possuir a largura mínima de 40 cm. Já a sinalização tátil direcional, deve direcionar ao deslocamento seguro, assim como ao perímetro de locais como postos de gasolina e garagens.

Em meio a toda essa discussão uma ressalva se faz necessária. Pensar em calçadas ideais pode nos levar a assumir a tese de que toda a cidade deveria contar com calçadas acessíveis, como as que desejamos para os pontos em que há maior fluxo de pedestres na cidade, a exemplo na via que ora estudamos. O perigo é ignorar em demasia a cultura do povo brasileiro e goiano, que se forjou na vida rural e que se transplantou, como não poderia deixar de ser, nas cidades. No mundo rural e nessa recentíssima urbanização as imediações da propriedade da família, mesmo a que serve ao público, como a estrada de chão ou rua da cidade, são utilizadas como uma extensão do lar. Isso explica o acordo tácito que na sociedade brasileira se fez ao conceder ao morador da casa o uso livre das calçadas. Estas podem servir ao público, mas, sobretudo onde a via é calma e espaçosa o suficiente, os pedestres podem

caminhar na via, com os veículos, sem que isso seja um problema. Em países como a Índia as calçadas são espaços de trabalho, em harmonia com a cultura do seu povo. Em Iporá há exemplos desse entendimento no próprio centro (figura 4), onde é mais problemático, mas sobretudo em bairros periféricos (figura 5). Não podemos evocar a realidade europeia para condenar esse uso do espaço sem sermos acusados de perpetuação do colonialismo e sem perdermos a oportunidade de entender o que se passa na nossa realidade concreta. A gestão do espaço comum não deve ferir a cultura profunda de um povo, muito embora isso se torne um problema nos locais de maior fluxo de veículos e pedestres.



Figura 4 – Demolição ocupa toda a calçada a Av. 15 de novembro, proximidades da rodoviária, em Iporá. Fonte: Os autores.



Figura 5 – Calçada ocupada com plantação de milho no Bairro São Francisco, periferia de Iporá. Fonte: Os autores.

Pisando em falso na verdade

Nota-se que grande parte das calçadas existentes na Rua Esmerindo Pereira possui obstáculos que influenciam o dia a dia dos transeuntes, que frequentemente se deparam com buracos, vegetação, pisos soltos (figura 6), degraus (figura 7), assim como, materiais de construção e produtos em exposição (figura 8).



Figura 6 – Calçadas com buracos, vegetação e pisos soltos na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá. Fonte: Os autores.



Figura 7 – Calçadas com degraus e desníveis na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá. Fonte: Os autores



Figura 8 – Calçadas com materiais de construção e produtos em exposição na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá.
Fonte: Os autores.

A presença de tantos obstáculos demonstra a necessidade de uma melhor circulação e acessibilidade nas calçadas da cidade de Iporá afim de se obter uma *calçada ideal*, como colocado pelo Guia Prático para a Construção de Calçadas elaborado pela prefeitura de Campo Grande ([200-]). Para se atingir este intuito seriam necessárias ações de melhoramento da infraestrutura das calçadas, como colocado pelo portal Mobilize (2019, p. 10):

Um ponto básico e óbvio para garantir a caminhabilidade é a qualidade das calçadas, que precisam ser niveladas e ter largura adequada para a passagem de pessoas e cadeiras de rodas. Não podem ter degraus, nem inclinações laterais que dificultem o caminhar, assim como outros obstáculos, tais como excesso de postes, árvores mal posicionadas, bancas de jornais, lixeiras, etc. Além disso, precisam ser dotadas de rampas de acessibilidade, em todas as esquinas, não apenas para atender às pessoas com mobilidade reduzida, mas também para facilitar a circulação de carrinhos com crianças, malas com rodinhas, carrinhos de entregas e outros utensílios leves com rodas.

Ao descrever os aspectos necessários para esta padronização, o Guia Prático Para a Construção de Calçadas trata do rebaixamento de calçadas:

As calçadas devem ser rebaixadas nas travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa de pedestre, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres. (CAMPO GRANDE, [200-], p. 5)

Há falha nesse aspecto no centro comercial de Iporá (Figura 9), de modo que sua

ausência atrapalha o acesso e a circulação por pessoas cadeirantes, idosos, ou que se deslocam com carrinhos de bebês.



Figura 9 – Calçadas sem rebaixamento de acesso na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá. Fonte: Os autores.

O comportamento social em relação aos rebaixamentos de acesso às calçadas é ponto tão importante quanto a existência de tais estruturas. Em Iporá é comum que condutores de veículos os estacionem em frente aos rebaixamentos, impedindo seu uso. Para se resolver o problema é necessário haver ações educativas e fiscalização.

No que se refere à acessibilidade, o Guia Prático de Construção de Calçadas (CAMPO GRANDE, [200-]) afirma que, “nas calçadas definidas como rotas de acessibilidade, deve-se construir piso tátil e outras providências para atender às normas de mobilidade urbana”. Algumas das calçadas existentes no local de estudo possuem o piso tátil, no entanto, encontra-se uma descontinuidade nas calçadas seguintes, bem como, muitas das vezes o piso tátil se encontra obstruído, ou até danificado (Figura 10).

Acerca do material a ser implantado em uma calçada padronizada, o Guia Prático de Construção de Calçadas (CAMPO GRANDE, [200-]) demonstra que “existem vários tipos de pisos recomendados para calçadas. Qualquer que seja o tipo de piso escolhido, o material deve possuir superfície contínua, regular, sem trepidação, antiderrapante, resistente e durável”. A descontinuidade nos pisos é um dos problemas mais marcantes nas calçadas do

centro comercial de Iporá. Encontram-se calçadas construídas com diferentes materiais à frente de cada imóvel (Figura 11), sendo comum também haver pisos com declividade excessiva, revestimentos escorregadios (Figura 12) ou quebrados.

Para que haja maior acessibilidade e melhor circulação nas calçadas de Iporá, torna-se necessária a remoção de obstáculos, uniformização dos pisos e construção de rebaixamentos; bem como, a construção do piso tátil e respeito à medida mínima da faixa de passeio.



Figura 10 – Calçadas com piso tátil obstruído e descontínuo na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá. Fonte: Os autores.



Figura 11 – Calçadas com descontinuidade nos pisos na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá. Fonte: Os autores.



Figura 12 – Calçadas com pisos escorregadios e com declividade excessiva na Rua Esmerindo Pereira, em Iporá. Fonte: Os autores.

Se essa rua fosse nossa a gente mandava a prefeitura ladrilhar

Buscando retratar a realidade das calçadas no centro da cidade de Iporá, foram aplicados 30 questionários na rua Esmerindo Pereira, onde se localiza grande número de estabelecimentos de comércio e serviços, que atraem grande parte dos deslocamentos de pedestres. Tais questionários foram aplicados a 20 transeuntes e a 10 lojistas ou proprietários de imóveis na localidade.

O questionário aplicado a lojistas ou proprietários dos comércios existentes no local conteve cinco questões relativas aos usos, deficiências e possibilidade de padronização das calçadas. A primeira questão se referiu aos problemas que os mesmos consideravam haver nas calçadas, contendo as opções: desníveis entre calçadas; declive (inclinação); barreiras (lixeiras, postes, mercadorias, árvores, quebra-sol, entulho etc.); buracos; meio-fio alto; ausência de rampa entre a via e a calçada; degrau entre a calçada e a loja; piso escorregadio; largura insuficiente (estreita); Iluminação insuficiente; arborização insuficiente; alagamento; falta de rampa de acesso ou obstrução da rampa por veículos; e falta de sinalização tátil no piso (para deficientes visuais). Notou-se que a ausência de rampa entre a via e a calçada foi predominante, sendo apontada por sete entrevistados. Em seguida, o declive, a falta de sinalização tátil no piso e o degrau entre a calçada e a loja receberam cinco escolhas cada

(gráfico 3).

392

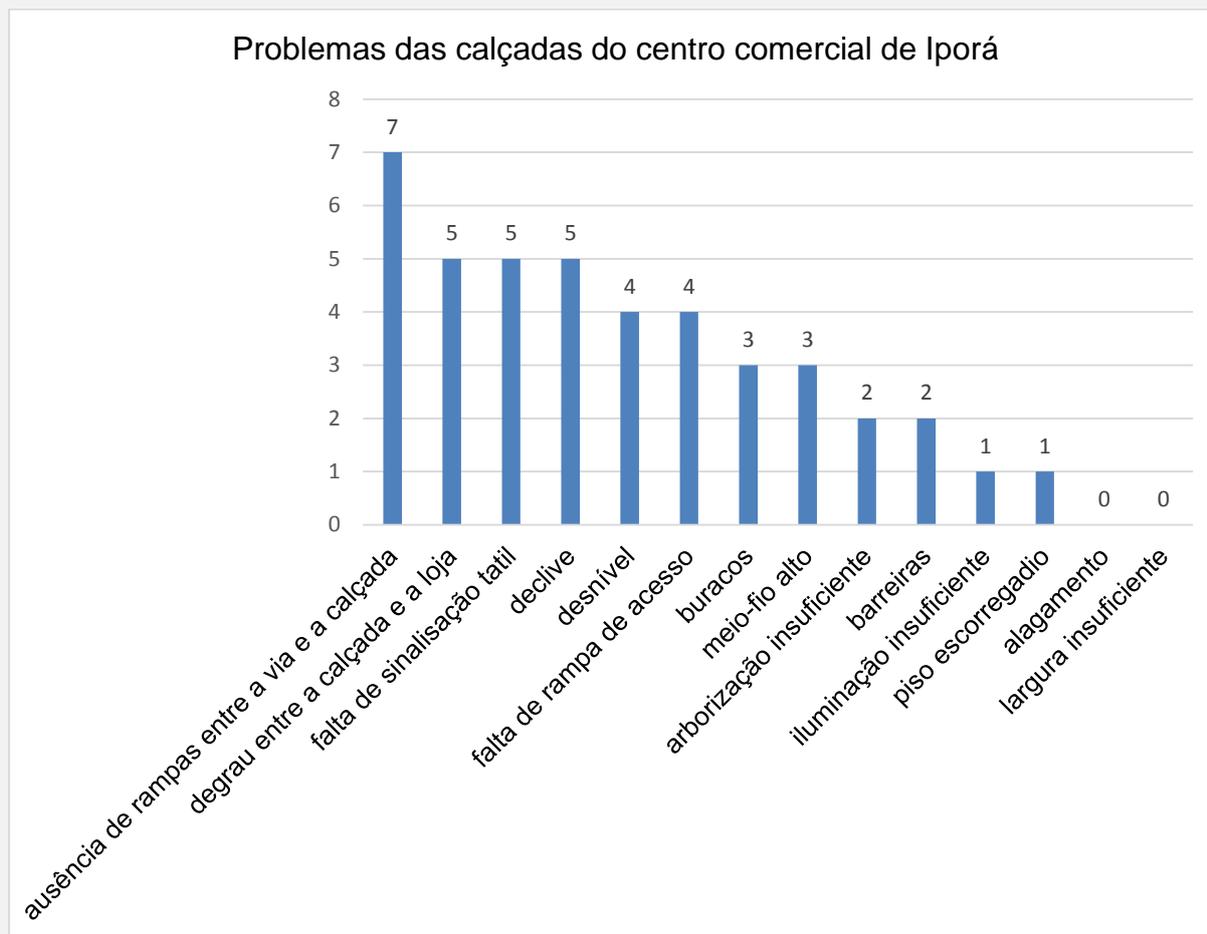


Gráfico 3 – Problemas nas calçadas do centro comercial de Iporá. Fonte: Os autores.

Em relação à segunda pergunta, na qual foi questionada a largura da calçada e qual o percentual da área usada para exposição de mercadorias, ou mesas, oito lojistas responderam não utilizar a calçada para estes fins, enquanto os dois restantes disseram utilizar 10%. Quanto à largura, quatro dos entrevistados disseram haver 2,9 m, dois responderam ser de 3,15 m e o restante disse haver as distâncias de 2,4 m, 3,2 m, 3,28 m e 3,5 metros.

A Lei complementar nº 3, de 31 de dezembro de 1998, criou o Código de posturas de Iporá, que institui regras de conduta para o convívio coletivo. Segundo este, a ocupação da área com cadeiras e mesas pode ser feita apenas por seguimentos como: bares, lanchonetes, sorveterias, pamonharias, lanches, choperias e pit-dogs, através de autorização pública, sendo

que a ocupação deve deixar livre no mínimo 1,50 m para passagem dos pedestres. Apesar de a largura das calçadas da Rua Esmerindo Pereira facilitarem o cumprimento da norma, há casos em que ela é infringida.

Na terceira pergunta, foi colocado o seguinte questionamento: *a padronização de calçadas é adotada nos centros comerciais de algumas cidades. Você considera possível e necessário a padronização das calçadas do centro comercial de Iporá?* Todos os entrevistados responderam que sim, as calçadas poderiam ou deveriam ser padronizadas. Na quarta questão, buscando retratar as melhores soluções para essa padronização, foi perguntado o que seria necessário para tal procedimento nas calçadas dos lojistas ou proprietários, havendo as opções: *alterar apenas o revestimento superficial (cerâmica, pintura); alterar todo o piso (concreto, ladrilho); criar rampa entre via e a calçada; eliminar desníveis entre a minha calçada e as vizinhas*. A opção de eliminar os desníveis entre as calçadas foi escolhida por sete entrevistados; a criação de rampa entre a via e a calçada foi indicada cinco vezes; já a de alterar apenas o revestimento superficial e a de alterar todo o piso foram ditas uma vez cada (gráfico 4). Isso demonstra que os lojistas reconhecem as necessidades de adaptação das calçadas.

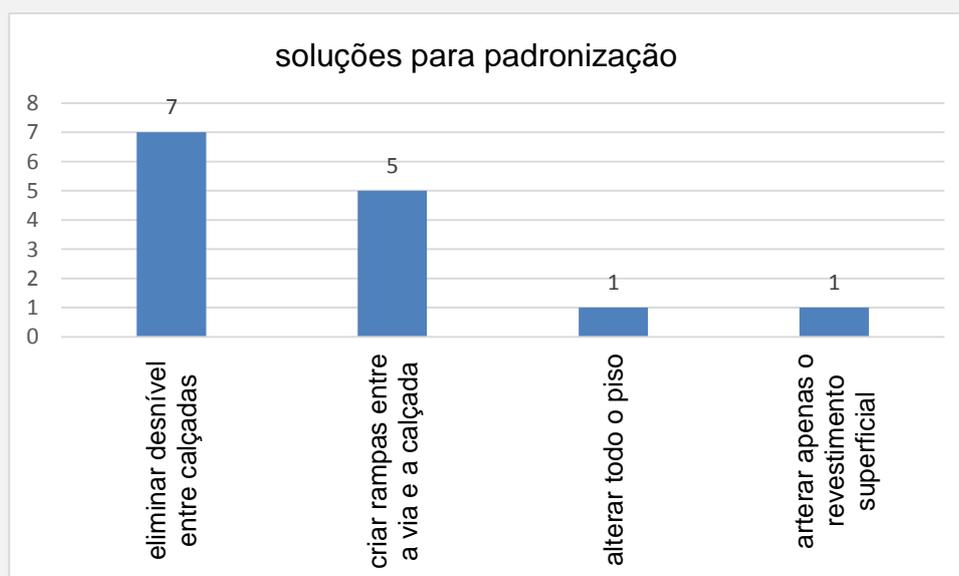


Gráfico 4 – soluções para padronização segundo os lojistas. Fonte: Os autores.

A última pergunta se baseou na disposição do entrevistado em arcar com o custeio dessa padronização. Seis dos entrevistados disseram ser lojistas que alugam o ponto comercial e não ter condições de arcar com parte do custo. Três entrevistados se recusaram a responder e apenas um entrevistado disse ser lojista e estar disposto a arcar com parte do custo. Portanto, percebe-se que, apesar de considerarem os problemas existentes nas calçadas do centro comercial e de confirmarem a necessidade da padronização ou reforma das mesmas, quase todos os lojistas/proprietários afirmaram não estar dispostos a arcar com parte dos custos. Nota-se que, devido à indisposição dos entrevistados em relação à padronização, essa ação deveria partir da prefeitura, que poderia criar algum mecanismo de compensação pelos lojistas, como a cobrança de uma taxa.

O questionário aplicado aos usuários das calçadas continha seis perguntas, sendo estas relacionadas ao seu uso, aos problemas e à necessidade de padronização, bem como à existência de pessoas com mobilidade reduzida em suas famílias.

A primeira questão, referiu-se à frequência com que o entrevistado se desloca até o centro comercial durante a semana. Nove dos entrevistados, portanto, quase a metade, disseram se deslocar apenas uma vez; seis pessoas responderam se deslocar até duas vezes; duas se deslocam três vezes; e três vão ao centro mais que quatro vezes por semana (gráfico 5). Grosso modo, essa amostra aponta a existência de um grupo social ligado ao centro comercial pela necessidade de acessar os serviços e comércio e outro, menor, que trabalha direta ou indiretamente nessa localidade.

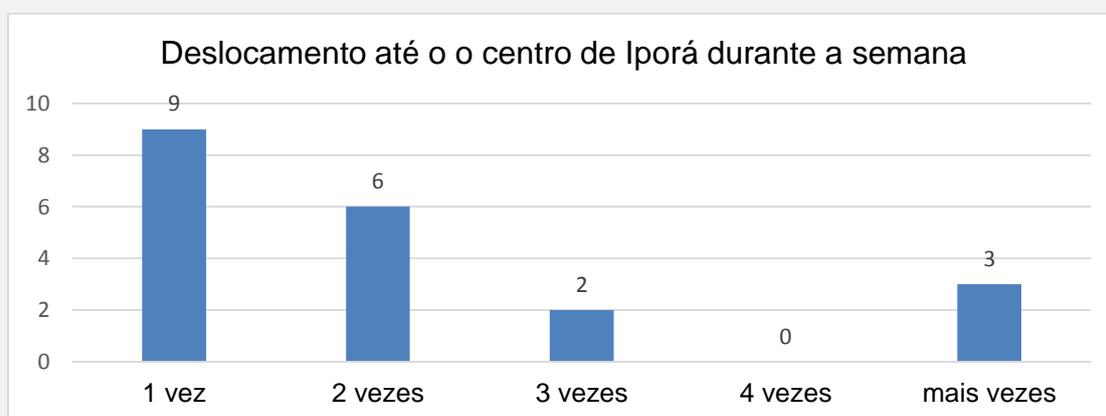


Gráfico 5 – Deslocamento até o centro de Iporá. Fonte: Os autores.

Em relação à segunda questão – *Você ou alguém da sua família possui mobilidade reduzida (ou a possuiu nos últimos seis meses)?* –, que podia receber mais de uma resposta, cinco pessoas responderam que não. Entre os que responderam positivamente, notou-se o predomínio de lactantes, carrinho de bebê e pessoas idosas, com quatro escolhas cada, seguidos de criança de colo e cirurgia, com três cada (gráfico 6). Assim, percebe-se que poucas famílias não tem membros com mobilidade reduzida, o que reforça a necessidade de calçadas acessíveis.

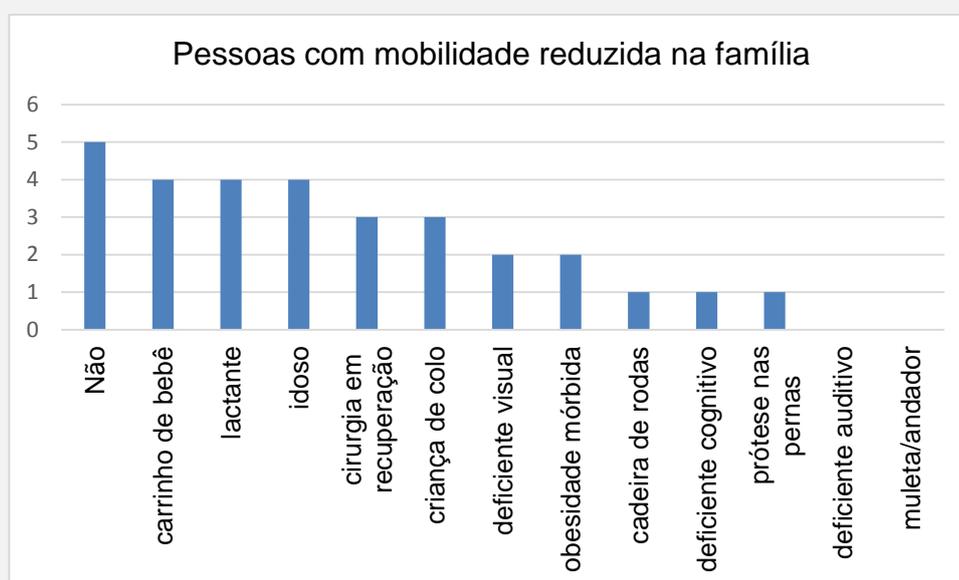


Gráfico 6 – Pessoas com mobilidade reduzida na família. Fonte: Os autores.

A terceira questão foi voltada para quais problemas o entrevistado considera haver nas calçadas do centro comercial, sendo possível notar que quase todas as opções foram marcadas por mais da metade dos respondentes. O problema mais frequentemente apontados foram os buracos, com 14 escolhas; em seguida, o piso escorregadio e a falta de sinalização tátil, que foram escolhidos por 13 pessoas cada (Gráfico 7).

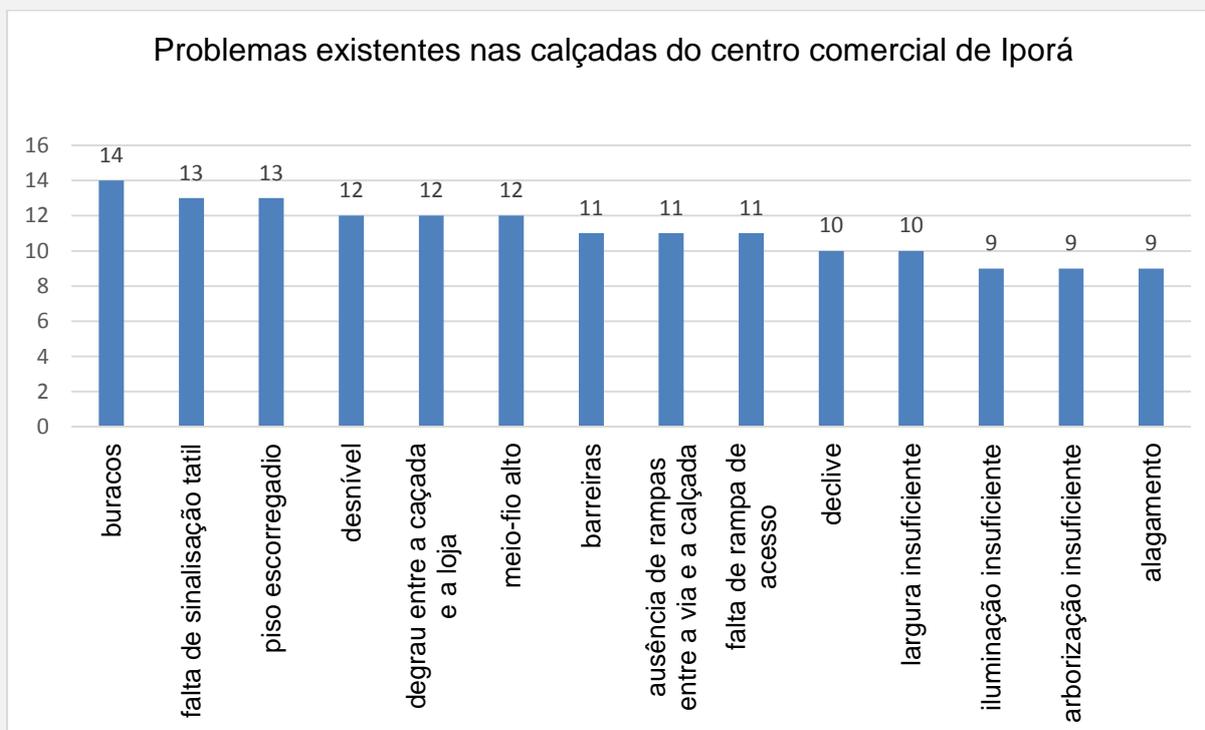


Gráfico 7 – Problemas existentes nas calçadas do centro comercial de Iporá. Fonte: Os autores

A quarta pergunta aos 20 usuários questionou o pertencimento e o dever de manutenção das calçadas, havendo três opções de resposta:

- A calçada é um espaço público que deve ser cuidado pelo proprietário do imóvel e pela prefeitura para o uso coletivo* (escolhido por 13);
- A calçada é um espaço público que deve ser cuidado pela prefeitura para o uso coletivo* (escolhido por 1);
- A calçada é um espaço privado pertencente ao proprietário do imóvel (lote, casa, loja) e disponível para o seu uso particular* (escolhido por 4).

Duas pessoas não responderam, denotando ser este um tema pouco claro para alguns cidadãos. A preponderância das duas primeiras respostas demonstra que a maior parte dos cidadãos não se exime da responsabilidade pela manutenção das calçadas, mas reforçam seu aspecto social e, portanto, o papel concorrente que o poder público deve desempenhar para tornar esses espaços funcionais. Infelizmente, a escolha da última opção por 20% dos

cidadãos confirma o entendimento arraigado na sociedade brasileira de que a calçada possui *status* social privado.

A quinta pergunta tratou da opinião quanto à padronização das calçadas – *Você acha que as calçadas do centro comercial deveriam ser padronizadas (ter material igual, rampas, sinalização e ausência de desníveis)? Se sim, seria custeada pelo proprietário do imóvel, prefeitura ou ambos?* Todos os respondentes apontaram para a necessidade de padronização, o que confirma nossos argumentos. Quanto à responsabilidade pelas obras, treze pessoas responderam que deveriam ser padronizadas e que o poder público deveria custear esta padronização. Sete dos entrevistados disseram que essa padronização deveria ser custeada tanto pelo poder público quanto pelos lojistas/proprietários.

A sexta e última questão tratou da opinião quanto ao investimento na acessibilidade das calçadas por parte do poder público municipal. Seis pessoas responderam haver *nenhum* investimento, dez entrevistados responderam haver *muito pouco*, quatro disseram haver *pouco*. Nota-se, portanto, que a acessibilidade é vista pela população como um problema real que está fora das prioridades da administração pública municipal.

Em resumo, as respostas dos usuários demonstram que, embora muitos tenham uma visão patrimonialista das calçadas, há consenso sobre a existência de problemas e a necessidade de saná-los através da reunião de esforços dos particulares e, sobretudo, do poder público.

Considerações finais

Iporá é um exemplo do que ocorre na maioria das pequenas cidades brasileiras, onde há, quase sempre, a predileção social e pública pelo transporte motorizado. A ausência de ações públicas por parte do poder público e de lojistas faz com que a situação de desrespeito aos usuários das calçadas prevaleça no tempo, muito embora o maior empecilho não seja econômico, mas cultural. Os lojistas podem ser apontados como falhos, mas de fato o agenciamento de uma política pública séria conseguiria a adesão de muitos deles. Os cidadãos percebem os problemas e sabem que algo básico lhes é negado, mas não possuem os meios

para cobrar, entre tantas outras demandas, a solução da acessibilidade, que para a realidade e cultura brasileira é um problema menor, às vezes mesmo desconhecido.

De todo modo, embora a pesquisa não inclua um estudo de viabilidade econômica, percebe-se que a padronização das calçadas traria um grande benefício social e geraria dividendos políticos para o gestor que promovesse uma parceria com os empresários para essa ação pública. Há a opção de se abrir mão da padronização estética (mesmo revestimento) em prol de uma solução mais barata, isto é, a eliminação de problemas relevantes, como os desníveis, obstruções, buracos e instalação de rebaixamentos de acesso. São intervenções baratas, que trazem aspecto mais convidativo ao centro comercial, beneficiando diretamente os lojistas, assim como a população e tornando a cidade socialmente inclusiva para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Referências

ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas). **NBR 9050:2020** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015.

AGUIAR, F. de O. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrições de Mobilidade**. 2010. Tese (Doutorado em Planejamento e Operação de Transportes) Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/259308165/A-Especulacao-Imobiliaria-Na-Formacao-de-Loteamentos-Urbanos-Em-Ipora-GO-Um-Estudo-de-Caso-No-Setor-Brisa-Da-Mata>. Acesso em: 10 mar. 2021.

ALMEIDA, E. P.; GIACOMINI, L. B.; BORTOLUZZI, M. G. Mobilidade e acessibilidade urbana. *In*: SEMINÁRIO NACIONAL DE CONSTRUÇÕES SUSTENTÁVEIS, 3., 2013, Passo Fundo. **Anais** [...]. Passo Fundo: Nepes, 2013. p. 1-16. Disponível em: <https://www.imed.edu.br/Comunicacao/Eventos/Hotsite/iii-seminario-nacional-de-construcoes-sustentaveis/anais-2--snsc---issn-2317-5052>. Acesso em: 10 mar. 2021.

ALMEIDA, E. M. F. de. **Acessibilidade Urbana**: Estudo de caso do centro urbano de Iporá/GO. 2008. Trabalho de Curso (Licenciatura em Geografia) – Universidade Estadual de Goiás, Unidade Universitária de Iporá, Iporá, 2008. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/228195723/ACESSIBILIDADE-URBANA-Estudo-de-caso-do-centro-urbano-de-IporaGO-pdf>. Acesso em: 07 ago. 2020.

ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.). **Cidade de Pedestres**: A caminhabilidade no Brasil e no

mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.

399

BATISTA, A. Normas sobre calçadas e passeios públicos. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 24, n. 5931, 2019. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/67246>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**. Curso de Capacitação. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Regional, 2006. Disponível em: http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf. Acesso em: 07 ago. 2020.

BRASIL, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 23 de set. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. LEI Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 3 de jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 07 ago. 2020.

BRASIL. LEI Nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial da União**: Brasília, 6 de jul. de 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 07 ago. 2020.

CARVALHO, M. V. G. S. de A. **Um modelo para dimensionamento de calçadas considerando o nível de satisfação do pedestre**. 2006. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-09042006-093815/pt-br.php>. Acesso em: 18 jun. 2023.

CHAGAS, F. L. R. **Caracterização do espaço urbano de Iporá no período de 1970 a 2010**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Goiás, Jataí, 2014. Disponível em: <https://reggeo.jatai.ufg.br/n/86281-caracterizacao-do-espaco-urbano-de-ipora-go-no-periodo-de-1970-a-2010>. Acesso em: 7 ago. 2020.

CIDADE ATIVA; CORRIDA AMIGA. **Manifesto por cidades para pessoas a pé**: Um documento em defesa do caminhar nas cidades. [S. l.]:CIDADE ATIVA, 2020. Disponível em:

<https://cidadeativa.org/iniciativa/como-anda/>. Acesso em 11 mar. 2021.

400

DAVIS, Mike. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia E Estatística). **Geociências**: estrutura territorial. 2018. Disponível em: <Municípios <https://www.ibge.gov.br/geociencias-novoportal/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15774-malhas.html?=&t=acesso-ao-produto>>. Acesso em: 07 ago. 2020

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Sinopse do Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em: 11 jul. 2020.

MOBILIZE. **Calçadas do Brasil**. [S. l.]: Mobilize, 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/Midias/Campanhas/Calçadas-2019/relatorio-final.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2021.

SENADO. Agência Senado. **Território sem dono, calçadas brasileiras revelam negligência com o pedestre**. Reportagem de OLIVEIRA, N.; ARAUJO, A. L. Agência Senado, [S. l.: s. n.], 2020. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/especial-cidadania/territorio-sem-dono-calçadas-brasileiras-revelam-negligencia-com-o-pedestre>. Acesso em 11 mar. 2021

CAMPO GRANDE. **Guia prático para construção de calçadas**. 2 ed. Campo Grande: Confea/Crea, [200-]. Disponível em: https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2012/08/Guia_construcao_calçadas.pdf. Acesso em: 11 mar. 2021.

JOAÇABA. **Calçada acessível**: como fazer sua calçada de acordo com o novo padrão. [S.l.]: agência experimental de publicidade e propaganda, 2019. Disponível em: <https://www.joacaba.sc.gov.br/portalcidadao/index/detalhes/codMapaItem/12959/codServico/2960>. Acesso em: 11 mar. 2021.

TEIXEIRA NETO, A. Dinâmicas territoriais antigas e modernas: ruralidade e urbanização do território goiano. In: AIRES, A.; BRITO, E. C.; BRANCO, L. C. (org.). **Formação de Goiás contemporâneo**: identidade histórico-geográfica e política cultural. Goiânia: Kelps, 2012. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/214/o/PALESTRA_NO_IESA_-_ANT%C3%94NIO_TEIXEIRA_NETO.pdf?1511199323. Acesso em: 07 ago. 2020.

VASCONCELLOS, E. A. DE. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE C.; LINKE, C. C. (org.) **Cidade e movimento**: Mobilidades e interações no desenvolvimento. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=2848. Acesso em: 07 ago. 2020.