



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
GRADUAÇÃO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

NAYARA RITHELLY DOS SANTOS ACIOLI

**DIFICULDADES DE ACESSIBILIDADE E DE MOBILIDADES JUNTO ÀS
CALÇADAS DO CENTRO DE DELMIRO GOUVEIA – AL**

DELMIRO GOUVEIA
2023

NAYARA RITHELLY DOS SANTOS ACIOLI

DIFICULDADES DE ACESSIBILIDADES E MOBILIDADES JUNTO ÀS
CALÇADAS DO CENTRO DE DELMIRO GOUVEIA – AL

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação, do curso de Licenciatura em Geografia, da Universidade Federal de Alagoas, Campus Sertão, como requisito para conclusão do curso.

Orientador: Prof. Me. Kleber Costa da Silva

DELMIRO GOUVEIA – AL
2023

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca do Campus Sertão
Sede Delmiro Gouveia

Bibliotecária responsável: Renata Oliveira de Souza CRB-4/2209

A181d Acioli, Nayara Rithelly dos Santos

Dificuldades de acessibilidade e mobilidades junto às calçadas do centro de Delmiro Gouveia - AL / Nayara Rithelly dos Santos Acioli. – 2023.

91 f. : il.

Orientação: Kleber Costa da Silva.

Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal de Alagoas. Curso de Geografia. Delmiro Gouveia, 2023.

1. Espaço urbano. 2. Espaço público. 3. Acessibilidade. 4. Mobilidade. 5. Avenida Presidente Castelo Branco. 6. Delmiro Gouveia - Alagoas. I. Silva, Kleber Costa da. II. Título.

CDU: 911.3:022.1

FOLHA DE AVALIAÇÃO

NAYARA RITHELLY DOS SANTOS ACIOLI

DIFICULDADES DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADES JUNTO ÀS CALÇADAS DO CENTRO DE DELMIRO GOUVEIA-AL

Trabalho de Conclusão de Curso de
Graduação em Geografia –
Licenciatura – submetida ao corpo
docente da Universidade Federal de
Alagoas, Campus do Sertão, e
aprovada em 30 de maio de 2023.

Banca Examinadora:



Profº Me Kleber Costa da Silva, Campus do Sertão, UFAL
(Orientador)



Profª Me Mayara Gomes de Oliveira
(Examinadora Externa)



Profª Drª Suana Medeiros Silva, Campus do Sertão, UFAL
(Examinadora Interna)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha mãe Faubiana dos Santos Acioli, minha vó Quitéria dos Santos Acioli e ao meu irmão Ítalo Acioli Pacheco por me proporcionar a vontade de conquistar tudo de melhor para meu futuro, agradeço a eles por me proporcionar a melhor educação e a me guiar para o melhor caminho.

Agradeço aos professores (as) que contribuíram na minha trajetória de aprendizado, acredito que todos deram o seu melhor na licenciatura e isso contribuiu para que eu continuasse e chegasse até o final da minha graduação.

Aos meus amigos e colegas de classe que contribuíram para o meu aprendizado e deixaram tudo mais especial.

Ao professor e orientador desse trabalho, Kleber Costa da Silva, que me ensinou, inspirou e me ajudou com paciência a realizar este belo trabalho.

Agradeço imensamente a todos os funcionários da UFAL que realizam um belo trabalho, sou muito grata a todos, obrigada.

RESUMO

O presente estudo que teve início no mês de agosto do ano de 2022 tem como objetivo analisar a Avenida Presidente Castelo Branco, localizada em Delmiro Gouveia - AL, no que se refere à acessibilidade ante as normas e leis de acessibilidade vigentes. A avenida é uma das principais vias de acesso ao centro da cidade e se caracteriza essencialmente com a função comercial. A acessibilidade dos pedestres foi o foco deste trabalho, verificando também o aspecto de conforto e de segurança. Para esta verificação foi realizado um trabalho de campo com pesquisas bibliográficas referentes ao tema em questão, a principal fonte de pesquisa foi as normas da NBR 9050/2020, O Código de Postura do Município e algumas obras contribuíram para a formação de conceitos de espaço público, algumas das referências foram Jürgen Habermas (2022), Arendt (2007), Serpa (2007), outras contribuições para definições de acessibilidade como Santos (2013), Schmitt (2015), entre outras grandes contribuições para o entendimento do tema em questão ao atual trabalho. Em conclusão ao estudo é perceptível a falta de acessibilidade e mobilidade na cidade de Delmiro Gouveia.

Palavras-chave: Espaço público, Acessibilidade, Mobilidade, Avenida Presidente Castelo Branco, Delmiro Gouveia.

ABSTRACT

This study aims to analyze the Presidente Castelo Branco Avenue, located in Delmiro Gouveia - AL, regarding the accessibility before the current accessibility norms and laws. The avenue is one of the main access roads to the city center and is characterized essentially by its commercial function. The pedestrian accessibility was the focus of this work, verifying also the comfort and safety aspects. For this verification a field work was carried out along with bibliographic research regarding the theme in question, the main source of research was the norms of NBR 9050/2020, The City's Code of Posture and some works contributed to the formation of concepts of public space, some of the references were Jürgen Habermas (2022), Arendt (2007), Serpa (2007), other contributions to definitions of accessibility as Santos (2013), Schmitt (2015), among other great contributions to the understanding of the theme in question to the current work. In conclusion to the study is noticeable the lack of accessibility and mobility in the city of Delmiro Gouveia.

Keywords: Public space, Accessibility, Mobility, Avenida Presidente Castelo Branco, Delmiro Gouveia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Algumas características de pessoas com mobilidade reduzida e deficiência.

Figura 2 – Mapa Político-administrativo de Delmiro Gouveia.

Figura 3 – Foto da fachada da Fábrica Companhia Agro Fabril Mercantil.

Figura 4 – Vila da Pedra e Igreja Nossa Senhora do Rosário na década de 20.

Figura 5 – Fotografia da lateral da Igreja Nossa Senhora do Rosário.

Figura 6 – Delmiro Gouveia nos anos 60.

Figura 7 – Caixa Econômica Federal: Avenida Presidente Castelo Branco em 1983.

Figura 8 – Imagem do espaço de Delmiro Gouveia que carrega rugosidades.

Figura 9 – Shopping da Vila com a antiga fachada da Fábrica da Pedra.

Figura 10 – Cadeirante com dificuldade de acesso as calçadas da Avenida Presidente Castelo Branco.

Figura 11 – Extensão da Avenida Presidente Castelo Branco.

Figura 12 – Passagem estreita na Avenida Presidente Castelo Branco.

Figura 13 – Passagem estreita para mais de uma pessoa.

Figura 14 – Faixas e seus usos.

Figura 15 – Rampas fora do padrão.

Figura 16 – Rampas construídas por moradores dos lotes.

Figura 17 – Rampas sem conservação e fora do padrão.

Figura 18 – Rampas para acesso de veículos ao lote.

Figura 19 – Rampas inadequadas e materiais de obras sob a calçada.

Figura 20 – Rampas sobre as calçadas.

Figura 21 – Rebaixamento de calçada com sinalização tátil.

Figura 22 – Vista superior do rebaixamento de uma calçada.

Figura 23 – Demonstração do acesso ao veículo, de acordo com as normas da ABNT 9050/2020.

Figura 24 – Veículos sobre a calçada na Av. Presidente Castelo Branco.

Figura 25 – Material de obra impedindo passagem sobre a calçada.

Figura 26 – Material de obra impedindo totalmente a passagem sobre a calçada.

Figura 27 – Entulho sobre a calçada da Avenida Presidente Castelo Branco.

Figura 28 – Resto de obras sobre a calçada e parte da rua, prejudicando o estacionamento de veículos.

Figura 29 – Expositor de roupas de lojas tomando grande parte da calçada.

Figura 30 – Ambulante tomando parte da calçada.

Figura 31 – Desnível na calçada da Avenida Presidente Castelo Branco.

Figura 32 – Desnível na calçada onde impossibilita o trajeto contínuo de uma pessoa com mobilidade reduzida.

Figura 33 – Desnível e revestimentos inadequados.

Figura 34 – Calçada sem manutenção.

Figura 35 – Calçadão sem manutenção.

Figura 36 – Calçada do centro da cidade sem manutenção.

Figura 37 – Calçada totalmente irregular.

Figura 38 – Rampa de acessibilidade inadequada.

Figura 39 – Rampa para acessar o banheiro público na Av.

Figura 40 – Rebaixamento inadequado na avenida.

Figura 41 – Faixa de pedestre sem rebaixamento ou rampa.

Figura 42 – Demonstração de como deve ser a redução do percurso na travessia com alargamento de calçada em faixa elevada.

Figura 43 – Demonstração de como deve ser o rebaixamento no percurso da travessia, sem aplicação da faixa elevada.

Figura 44 – Faixa de acomodação para travessia.

Figura 45 – Rampa de acessibilidade na Av. Presidente Castelo Branco.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ABNT** Associação Brasileira De Normas Técnicas.
- IBGE** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- NBR** Norma Brasileira.
- AV.** Avenida.
- ART.** Artigo.
- PNMU** Política Nacional de Mobilidade Urbana.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 SENTIDO TEÓRICO CONCEITUAL	15
1.1 Noção de espaço público	15
1.2 Usos sociais do espaço público.....	18
1.3 Calçadas.....	23
1.4 Calçadas e acessibilidade	25
1.5 Mobilidade e fluxo de pessoas no espaço público urbano.....	30
2 AFIRMAÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO PÚBLICO DELMIRENSE	33
2.1 Desenvolvimento histórico da cidade de Delmiro Gouveia	33
2.2 A afirmação histórica do espaço público delmirense	36
3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DELMIRENSE	42
3.1 Situação geográfica da acessibilidade e da mobilidade junto ao espaço público.....	42
3.2 Norma ABNT NBR 9050/2020	47
3.3 Dimensões mínimas da calçada de acordo com as normas da NBR 9050/2020.	53
3.4 Rampas de acesso nas calçadas de acordo com as normas	60
3.5 Rebaixamento das calçadas de acordo com as normas.....	60
3.6 Rebaixamento da calçada para o acesso de veículo ao lote de acordo com as normas.....	61
3.7 Percurso da travessia	78
3.8 Rebaixamento de calçada para travessia	80
3.9 Dificuldades de acessibilidade e mobilidade.....	83
CONCLUSÃO	85
REFERÊNCIAS	87

INTRODUÇÃO

Todos temos direito de ir e vir, é direito do cidadão de transitar no meio público com facilidade e segurança, esse é o princípio básico descrito na Constituição da República Federativa do Brasil, e para isso o planejamento urbano é essencial para que possa ser conduzidas e aplicadas as normas federais ao planejamento urbano do município.

De acordo com o último Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), no Brasil mais de 45 milhões de pessoas tem algum tipo de deficiência, um número consideravelmente alto, por isso é importante que no planejamento urbano seja aplicado e tenha como referência as normas técnicas de acessibilidade da ABNT NBR 9050 para garantir que todos tenham acessibilidade.

As calçadas são meios de circulação dos pedestres e meios de realizações de diversas atividades cotidianas, e esses espaços normalmente encontra-se inadequados para a circulação de pedestres. Há muito tempo o planejamento urbano vem sendo enfatizado nas vias de veículos motorizados, assim deixando em segundo plano as vias para pedestres, sendo os pedestres vítimas do descaso da falta de acessibilidade.

No município de Delmiro Gouveia, colocando em comparação com as Normas Brasileiras (NBR 9050/2020), percebe-se a falta de uniformidade nas calçadas, e de acessibilidade nos passeios públicos. Tendo em vista, é de suma importância o contexto abordado no trabalho sob o meio geográfico urbano, embora seja um conceito abrangente e complexo, é de grande importância compartilhar as seguintes informações, assim fazendo com que a sociedade tenha conhecimento dos direitos e deveres para melhor ter uma qualidade de vida.

Apesar das irregularidades acontecerem em todo o município o estudo foi direcionado a um recorte espacial que é uma das principais vias do centro da cidade de Delmiro Gouveia, sendo ela a Avenida Presidente Castelo Branco, que tem consideravelmente um alto fluxo de pessoas, onde a cidade aborda uma questão histórica em base a sua evolução. A problematização do texto aborda a

dificuldade de acesso neste recorte espacial, as irregularidades das calçadas incluindo as rampas e desníveis na Avenida Presidente Castelo Branco, verifica-se o modo como a população está ciente ou não dos seus direitos e na questão do modo como a administração pública atua em prol a necessidade de coletividade juntamente com as necessidades sociais, que têm responsabilidade pela busca em fiscalização da problematização das dificuldades de acessibilidade da população.

Como objetivo geral, pretendemos compreender como se apresentam as dificuldades relativas ao acesso e à mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção, junto às calçadas do centro de Delmiro Gouveia, Sertão de Alagoas, observando o cumprimento das normas do município.

Enquanto objetivos específicos, entendemos serem relevantes os seguintes direcionamentos:

- a) Leitura teórico-conceitual acerca das noções de espaço público, usos sociais do espaço público, calçada, acessibilidade, mobilidade e fluxo de pessoas na cidade.
- b) Interpretação do desenvolvimento histórico da cidade e do centro de Delmiro Gouveia-AL;
- c) Mapeamento e pesquisa a título de coleção de dados e informações sobre acessibilidade e mobilidade junto ao espaço público delmireense;
- d) Reflexões sobre a acessibilidade e a mobilidade junto ao espaço público delmireense.

O atual trabalho apresenta segmentos da geografia e urbanismo, agrupada de seus conceitos que estão ligados ao tema da dissertação para a conclusão do curso de licenciatura em geografia, os conceitos são colocados sobre as legislações e documentos oficiais.

O trabalho tem com propósito contribuir com informações acerca da exposição do cenário atual da cidade levando a ver a importância do cumprimento das leis e normas para que haja melhorias ampliando a acessibilidade e mobilidade para todas as pessoas ter o direito de conforto e segurança ao transitar.

A metodologia escolhida foi a de análise de dados, essa metodologia se deu em melhor escolha pelo fato de exploração do campo, foi utilizado a análise

em comparação as leis e normas para a investigação do cumprimento das mesmas, foram analisadas as calçadas, rampas e rebaixamentos. A coleta de dados realizou-se in loco onde foi utilizado fotografias para a exposição das irregularidades.

Levando em consideração das análises da mobilidade urbana serão colocados aqui análises teóricas e metodológicas de autores sobre o tema. No capítulo 1 será explicado as definições e importância do trabalho para meio de informações, estudos e pesquisas. Abordando as considerações teóricas sobre o espaço público entre sua função, formação e produção.

No capítulo 2 será abordado a formação do espaço da cidade de Delmiro Gouveia levando em consideração a sua formação histórica que contribui para a formação da cidade nos tempos atuais da pesquisa.

O capítulo 3 contribuirá com informações sobre a acessibilidade e mobilidade na cidade de Delmiro Gouveia. Para análise serão abordadas algumas leis e normas de acessibilidade e mobilidade.

Nesse sentido, este trabalho se propõe como exercício de reflexão sobre uma realidade local que nos leva a pensar sobre os destinos da acessibilidade ao espaço público e participação de todos em relação à cidade.

1 SENTIDO TEÓRICO CONCEITUAL

Será abordado neste primeiro capítulo, contribuições teóricas acerca do espaço público que ajudarão no entendimento da formação do espaço público de Delmiro Gouveia.

1.1 Noção de espaço público

Definir o espaço público é um desafio para as diversas modalidades de estudos, seja ela na geografia, na filosofia ou por outras matérias de estudo. Definir o seu papel e seus usos pela sociedade garantem um estudo complexo, e chegar em um resultado parece impossível pois, os variáveis conceitos parecem ligados uns aos outros.

Silva (2002) analisa a evolução da noção de espaço público diante as obras do filósofo alemão Jürgen Habermas, que definiu e redefiniu seus conceitos de espaço público onde define o espaço público de forma política e democrática, como uma esfera onde os indivíduos interagem de forma onde debatem suas propostas e ideias. Inicialmente Habermas coloca o espaço público como uma esfera pública burguesa que exclui os pobres por achar que eles não têm uma formação intelectual comparada às pessoas de classe alta, onde eles não teriam como assimilar e contribuir nos debates que aconteciam na esfera pública, porém, ao longo de suas análises de debates em locais mais pobres notou que os debates tinham os mesmos estímulos racionais dos debates de pessoas nobres, mas que não era tratado democraticamente e igualitário.

A esfera pública burguesa pode ser concebida, antes de mais, como a esfera em que pessoas privadas se juntam enquanto um público; bem cedo, reclamaram que essa esfera pública fosse regulada como se estivesse acima das próprias autoridades públicas; de forma a incluí-las num debate sobre as regras gerais[...] (Habermas apud SILVA 2002, p. 9).

Ainda segundo Silva (2002) que coloca a mais recente definição de esfera pública para Habermas diante de duas percepções, por um lado uma concepção

de esfera pública onde entendida enquanto sistema de detecção de problemas sociais, onde os “problemas sociais é uma função que pode ser desempenhada pela esfera pública” (SILVA 2002, p. 74.), “Por outro lado, a esfera pública é igualmente capaz de problematizar estes problemas por si detectados e identificados” (SILVA 2002. p. 162).

Nesse contexto as duas concepções na esfera pública servem para o meio de comunicação para o debate e identificação do problema, percebe-se também que Habermas liga o espaço público ao estado.

Para (ARENDT, 2007, p. 59) o público é colocado sobre dois fenômenos que são correlacionados, mas não são idênticos, primeiramente coloca que “tudo que vem a público pode ser visto e ouvido por todos e tem a maior divulgação possível”, assim formando a realidade, essa percepção da realidade depende totalmente da aparência, de que como enxergamos a realidade.

Em segundo lugar (ARENDT, 2007, p. 62) coloca que o “público” é o próprio mundo em que vivemos, sendo um espaço limitado vinculado a atividade humana, “Este mundo contudo não é idêntico à terra ou a natureza como espaço limitado para o movimento dos homens e condição geral da vida orgânica” sendo, portanto, um “artefato humano” que realizam negócios nesse mundo.

Nesse sentido, Arendt coloca o espaço não como local físico, mas, um mundo vinculado às atividades e assuntos públicos, por indivíduos que os cerca para que novas ideias surjam, e para que a política se manifeste é necessário o espaço público.

Já Serpa (2007) aponta o espaço público como a criação do espaço por meio da ação política.

O espaço público é aqui compreendido, sobretudo, como o espaço da ação política ou, ao menos, da possibilidade da ação política na contemporaneidade. Ele também é analisado sob a perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para o consumo de poucos, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista na escala mundial. Ou seja, ainda que seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos (SERPA, 2007, p. 9).

Com isso o autor expõe que a concepção do espaço público é criado para que seja público e de todos, mas o espaço acaba sendo colocado como um

espaço essencialmente da política e com isso acaba restringindo o movimento de pessoas, pois na realidade esses espaços são reservados para um público específico e os menos favorecidos não estão incluído neste público.

Silva (2010) chama o espaço público de espaço aberto e traz a definição de conjuntos que estão entrelaçados, entre o espaço físico e sua utilização:

Se o espaço aberto público urbano tem sua forma (dimensões) parcialmente definida pelo conjunto de edificações que encontra-se em seu perímetro, conseqüentemente, a disposição das edificações é importante para a composição do espaço aberto público que por sua vez define um conjunto de movimento de pedestres e veículos possíveis (SILVA, 2010, p.67).

Com isso, Silva traz em suas colocações a definição sobre a forma do espaço, suas funções e suas relações, ele aborda que esses conjuntos são relacionados entre si e que, no entanto, forma o espaço aberto público.

Já Silva (2014) coloca o espaço público como um espaço feito encontros, de relações e ações:

O espaço público é uma ambiência e uma circunstância geográfica necessária ao acontecer dos encontros sociais com os quais se apresentam e se expressam as intencionalidades dos sujeitos e as suas ações em relação ao desenvolvimento do cotidiano econômico, cultural, político e social (SILVA, 2014, p. 15).

Pereira (2009) traz sua reflexão sobre o espaço público em suas mudanças e evoluções durante o tempo de acordo com as transformações sociais e culturais, “O espaço público, por uma definição histórica, é caracterizado por uma mistura de três elementos: tráfego, comércio e diálogo. Com a urbanização moderna houve uma ruptura desse conjunto. Houve uma fragmentação espacial” (PEREIRA, 2009, p.7).

Diante da reflexão sobre o espaço público de Pereira (2009), coloca-se que diante da definição histórica houve a fragmentação espacial devido às mudanças ocorridas durante o tempo, antes “espaço público era utilizado por todos” (PEREIRA, 2009, p.7), mas com o modernismo do espaço público perdeu sua característica “à medida que o comércio se deslocou para as galerias e shoppings centers, o tráfego foi caracterizado por vias de fluxo rápido”

(PEREIRA, 2009, p.7) a sua característica e suas essências se perderam no modernismo.

Albuquerque (2006) aborda em sua dissertação várias visões de alguns pensadores que colaboram nos diversos conceitos do que vem a ser o espaço público. Albuquerque coloca os conceitos de pensadores diante das visões dos urbanistas e acrescenta a sua visão sobre o conceito de espaço público:

[...] De modo geral, a definição de espaço público, no urbanismo, é dada aos espaços de uso comum, apropriados livremente pelo conjunto das pessoas que vivem numa cidade. Esses espaços podem ser verdes, a exemplo dos parques, jardins, cemitérios, etc., como também não verdes, como ruas, praças, pátios, etc. Entretanto, esta não é a única visão urbanista do que vem a ser espaço público, existem outras definições elaboradas por diferentes urbanistas (ALBUQUERQUE, 2006, p. 40).

Albuquerque coloca essa definição de acordo com os usos e interesses predominantes no espaço.

Após as diferentes contribuições de espaço público é possível perceber sobre as diferentes áreas de conhecimento que não há uma definição exata do espaço público, mas são conceitos criados sobre nuances de representações do espaço que está ligado às configurações espaciais, às funções do espaço e às relações sociais.

1.2 Usos sociais do espaço público

Aqui serão analisados os usos sociais no espaço público incluindo as formas de apropriações e as relações sociais no espaço.

O espaço público se conduz com vários tipos de usos, onde há um uso coletivo e uso cotidiano onde tem um fluxo de pessoas que utilizam esses locais em diversas maneiras, locais como ruas, praças, parques, calçadas, ciclovias e outros espaços que fazem parte da esfera pública, esses espaços não são apenas lugares de passagem, há uma diversidade de usos desses espaços como áreas de trabalho, locais de encontros, de atividades físicas, atividades de lazer entre diversas outras funcionalidades. Essas funcionalidades colocam o

espaço em uma constante ação de vivência que induz a novas formas de uso e relações sociais.

Segundo a linha de raciocínio de Corrêa (1989, p. 7), embora pensadas numa outra circunstância de análise de espaço resume bem essa reflexão, onde o espaço constitui-se em seus diversos usos sociais e esses usos definem as áreas:

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento da sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de formas e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas que reserva para futura expansão.

Com isso, Corrêa refere-se à organização espacial da cidade e que essa organização se molda mediante as diferentes formas de uso de áreas organizadas.

Ao longo do tempo o espaço passa por processos, e essas transformações configuram rapidamente os territórios e suas relações sociais. De acordo com Santos (1988), fatores como fluxos junto com outros elementos têm influência na organização do espaço, suas interações constroem elementos socioculturais e físicos, sendo assim o espaço é organizado socialmente de acordo com a necessidade do homem.

[...] Se até mesmo nos inícios dos tempos modernos as cidades ainda contavam com jardins, isso vai tornando-se mais raro: o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva crescentemente encobertos pelas obras dos homens (SANTOS, 1988, p.16).

Nesse sentido o autor afirma que o espaço sempre está em transformação, a evolução do espaço acompanha a evolução da humanidade, essas transformações expressam a vivência das pessoas no espaço, moldando-o ao longo do tempo de acordo com as ideias e necessidades. A relação homem e natureza no processo da construção do meio geográfico proporcionou diversas fases, as principais mudanças condizem com o início da revolução industrial.

No começo da história do homem, a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades etc.; verdadeiras próteses. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada (SANTOS, 2006, p.39).

Desse modo Milton Santos coloca que, a territorialização é uma consequência da vivência do sujeito no espaço, e que a influência da ação do sujeito ao longo do tempo assume características de cada grupo social que vivem no espaço, essas características estão associadas aos usos do espaço, a vivência diária do sujeito naquele espaço carrega uma herança cultural, desse modo o sujeito se apropria do espaço e conseqüentemente configura o território. O espaço público se configura pelo acesso livre a todos e, portanto, ele obtém diversos usos.

Narciso (2009) aborda em seu artigo, análises de alguns autores com o intuito de entender como se organiza o espaço público em meio aos seus usos, dentre estes autores Narciso cita Carreras i Verdaguer (2002) e expõe o ponto de vista do autor:

Refere que nesta acepção, os espaços podem ser especializados ou polivalentes, isto é, monofuncionais ou plurifuncionais. Os espaços públicos abertos são essencialmente polivalentes, dedicados a usos diversos, e que um uso pode predominar sobre outros; assim, as ruas e as praças, os passeios e as avenidas, os parques e os jardins servem para circular e comunicar, para passear e encontrar-se, para trabalhar e passar o tempo, para contemplar e ser contemplado. Esta definição de Carreras i Verdaguer vai muito de encontro aos princípios do modernismo, em que os espaços públicos eram construídos para a burguesia passear, ser vista, como espaços de decoração para as elites (NARCISO, 2009, p. 269).

Perante as mudanças ao longo do tempo, entre capitalismo e avanços tecnológicos os espaços públicos vêm tomando novos usos, “o distanciamento entre o individual e o coletivo, entre a vida pública e a vida privada vem sendo

alimentado pela tecnologia da informação, com a disseminação dos meios de comunicação de massa” (CERQUEIRA, 2013, p.92), onde antes as brincadeiras de crianças eram realizadas nas ruas, praças e calçadas, hoje foram substituídas por vídeo games, computadores e celulares, onde antes as famílias se reuniam nas calçadas para lazer e bate papo com os vizinhos, hoje preferem suas residências privadas.

Por que os espaços públicos de hoje são diferentes dos espaços públicos de vinte anos atrás? Por que esses espaços são utilizados de forma tão diferente? Ainda são usados? As crianças cresciam em contato com a rua, eram amigas das crianças da vizinhança... Já não se vive mais desse jeito e a mudança é um processo contínuo nas cidades. Mas o que tem interferido na relação das pessoas com as cidades? O que tem tirado as pessoas dos espaços públicos? (CERQUEIRA, 2013, p.55).

Diante dessa flexibilidade do uso dos espaços públicos citados anteriormente e com a contribuição de Cerqueira (2013), podemos observar as mudanças que ocorrem historicamente nos usos desses espaços, onde quando antes os espaços públicos eram realmente lugares de convivência podemos ver a diminuição de convivência nesses espaços públicos, onde sim, ainda existe convivência nesses espaços, mas, houve uma grande diminuição assim tornando o espaço público em maior parte dos momentos em apenas um lugar de passagem, seja pelo medo da violência nesses espaços, preferência de novos espaços semipúblicos ou privados ou por qualquer outro motivo.

Perante essas transformações sociais e culturais há novas formas de interação social no espaço, as pessoas estão preferindo aos espaços privados ou semipúblicos como restaurantes, bares e shopping-centers, pois, há um poder de status e nível social elevado e também há uma maior segurança, essas mudanças de usos também estão relacionadas a propagação do consumo como lazer, onde o poder de compra e de consumo nesses espaços chega a ser mais convidativo.

A organização do espaço público e a manutenção também são fatores que afetam os usos dos espaços públicos, a falta de acessibilidade dificulta o acesso a áreas de circulação. A diferença nas manutenções desses espaços é visivelmente significativa à medida que os bairros se afastam do centro para as

áreas mais distantes ou bairros mais pobres pode ser visto a falta de estrutura para o pedestre.

Os espaços públicos destinados a cada faixa de renda diferem de muitas maneiras, são utilizados de forma diferente. Não há como falar em sociabilidade em espaços públicos sem fazer essa diferenciação: as ruas da favela não são iguais às ruas do bairro de luxo, assim como não é igual a dinâmica social estabelecida nesses espaços (CERQUEIRA, 2013, p.68).

Neste ponto em que a autora contribui é possível observar a diferença entre os espaços, a organização está acompanhada pela diferença de relações e usos dos espaços públicos. As áreas de ocupação por pessoas desprovidas economicamente são as mais afetadas pela falta de acessibilidade e infraestrutura, e mesmo as áreas que não são afetadas são trocadas pelos espaços privados, em conclusão os padrões de uso do espaço público varia com a classe social.

Essa segmentação social se reflete na utilização dos espaços públicos. O centro da cidade, abandonado pelas elites, é agora o território dos excluídos. Os espaços públicos abertos – ruas, praças e parques – são utilizados, quase exclusivamente, pela população de baixa renda. A única utilização que as elites fazem desses espaços é por meio do olhar que lançam de seu carro particular, no momento em que cruzam esses espaços para alcançar seu destino, eleito com total liberdade em meio ao menu de opções que a cidade dividida e segmentada oferece (FONSECA, 2005, p. 383).

Em conclusão o uso do espaço público é determinado pelos distintos interesses e o modo como as pessoas se relacionam uma com as outras no cotidiano, a organização do espaço também possui uma influência em seus usos, pois, a falta de estrutura em alguns espaços públicos podem causar a restrição de grupos sociais diferentes, causando a ausência de pessoas nesses espaços, contudo, o capitalismo e avanços tecnológicos vem trazendo transformações sociais e culturais, diante disso todas essas características estão inter-relacionadas no uso do espaço público.

1.3 Calçadas

Como abordamos anteriormente, existem diversos usos no espaço público e as calçadas fazem parte da esfera pública onde são direcionadas para a utilização dos pedestres. Os conceitos de calçadas e seus usos lançam as seguintes questões: a) a calçada é pública ou privada? b) Quem é o responsável pela construção e manutenção das calçadas? c) qual o modelo da calçada seguir? d) Quais tipos de pisos são mais adequados e permitidos? e) Qual a largura adequada para as calçadas? f) O que dizem as leis das calçadas? Com base nestas e outras questões abordaremos a seguir alguns conceitos sobre as noções de calçadas para o melhor entendimento das normas e seus usos.

De acordo a NBR 9050/2020 a definição de calçada é caracterizada como parte da via, normalmente é separada por um nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada apenas para os pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário como rampas, vegetação, placas de sinalização, etc. A calçada deve ser firme, contínua, estável e antiderrapante, sem nenhum empecilho de buracos e rachaduras para um acesso seguro.

As calçadas não são só utilizadas como um lugar de passagem e como mencionado anteriormente sobre a diminuição de pessoas nos espaços públicos ainda existe um alto fluxo de pessoas nesses espaços principalmente em horários comerciais, muitas vezes durante o dia são territórios dos comerciantes, ambulantes, pedestres, e em outros horários utilizados por moradores das residências como local de lazer.

[...] ruas e avenidas não comportam o aumento da população da cidade, as calçadas estreitas passaram a ser pequenas para o número crescente de usuários, etc. [...] as pessoas se atropelam nas calçadas estreitas, algumas tomadas pelos vendedores ambulantes (FONSECA, 2005, p.393).

No cotidiano as calçadas são usadas como extensões para diversos usos e boa parte das calçadas são apropriadas por moradores com seus carros estacionados nas calçadas, ambulantes com suas barracas, restaurantes, lanchonetes e bares ocupam as calçadas com mesas, lojas ocupam com manequins e araras, e oficinas com bicicletas, motos e carros para consertos.

De acordo com (GARDEZIN, 1996, p. 15) a “calçada é um espaço onde se desenvolvem atividades e que estas atividades geram significados e valores ao espaço” desse modo a calçada é pensada como parte integrante de dois conjuntos de espaços.

De acordo com Silva (2003):

[...] A calçada, como um dos elementos fundamentais da rua, em geral, é um espaço público intermediário, situado entre o eixo de circulação de veículos e os espaços privados. Serve ao propósito de conduzir os pedestres, permitindo o acesso aos diferentes espaços da cidade, além de favorecer o nascimento de outras funções (SILVA, 2003, p. 87).

As funções das calçadas nascem de forma natural em uso contínuo e embora existam leis e normas que determinam as formas de usos e de apropriação são usadas “irregularmente”, essas formas de usos estão associadas à cultura e à identidade dos lugares.

As calçadas são veias abertas por onde pulsa a vida de uma cidade. Atendem a todos, sem qualquer distinção, democraticamente. Servem de suporte para a maior parte dos deslocamentos diários e têm impacto direto no coletivo, com influência na qualidade de vida, na segurança, na cultura, nos negócios e na identidade dos lugares (SANTOS et al 2017, p.7).

As calçadas são dedicadas ao convívio de pessoas e é nítido a percepção de apropriação desses espaços cotidianamente, as calçadas são elaboradas e utilizadas de acordo com seus próprios interesses. Nesse sentido (SILVA, 2022, p.209) reforçar esta análise de territorialização das calçadas, “muitas pessoas integram as calçadas como sendo espaço particular e dela se “territorializa”, realizando intervenções que fogem ao previsto em legislação e que atende unicamente às suas necessidades”.

As apropriações não são os únicos obstáculos encontrados nas calçadas, mas também equipamentos de uso público como menciona Zattar (2009):

Enquanto dispositivo material, o evasãoismo é identificado por equipamentos permitidos ou legais (postes de iluminação e de trânsito; telefone público [orelhão], hidrômetros), entre outros; e

equipamentos não permitidos ou ilegais (os mobiliários comerciais, jardins, entulhos, plantação, publicidade, comércio ambulante), e outras funções imputadas às calçadas, que estabelecem limites ou interdição à passagem do pedestre (ZATTAR, 2009, p. 2).

Com isso podemos observar que o pedestre está perdendo espaço nas calçadas pelos seus modos de uso que interditam o acesso aos pedestres e pelas diversidades de funções a calçada passa a perder a identidade de apenas passeio público, e esses usos irregulares são devido à falta de planejamento, informação e divulgação das normas pelo poder público.

[...] a qualidade das calçadas é um assunto secundário no planejamento das cidades brasileiras, indicativo do valor dado aos espaços públicos no país. Como na maior parte dos casos a responsabilidade sobre os passeios fica a cargo dos proprietários dos imóveis, as decisões nem sempre refletem os anseios da coletividade (SANTOS et al 2017, p.7).

A falta de coletividade desestabiliza o planejamento das calçadas adequadas onde os proprietários a constroem de forma a se beneficiar, muitas vezes construindo rampas inadequadas, escadas e outros obstáculos.

Diante de todas as definições são importante destacar que as calçadas são destinadas aos pedestres onde podem transitar livremente.

1.4 Calçadas e acessibilidade

A acessibilidade não é só uma rampa incluída no espaço público, a acessibilidade é um conjunto de fatores organizados pela gestão pública da cidade onde de acordo com (SILVA, 2020, p.97) “A gestão pública, aos olhos de uma visão geográfica, compreende o conjunto de ações de Estado que impactam na organização e na transformação do território”, onde permitem que as pessoas se integrem no espaço público sem esforço de forma que possa aproveitar todas as oportunidades que o espaço oferece.

A acessibilidade é descrita na lei nº 13146/2015, no Art. 3º, como a possibilidade e condição de alcance para utilização e realização de atividades com segurança e autonomia dentre elas por pessoas com deficiência ou com

mobilidade reduzida em espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, transporte público e instalações abertos ao público.

O conceito de acessibilidade para Mazzoni (2001), é descrito onde a criação de um ambiente engloba todas as pessoas, ele coloca o desenho universal como sistema de planejamento que incorpora todas as características diferentes, onde que “um produto ou sistema projetado sob o conceito de desenho para todos, incorpora características que, além de permitir a sua utilização por pessoas portadoras de deficiência, tornam o seu uso muito mais fácil e confortável” (MAZZONI et al, 2001, p. 28).

O último Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), demonstra que no Brasil mais de 45 milhões de pessoas têm algum tipo de deficiência física, intelectual, visual, auditiva ou múltipla.

Questões como estas reforçam a necessidade de planejamento, sendo necessário ressaltar que a acessibilidade é um direito de todos e está ligada não só as características físicas individuais das pessoas que aplica uma deficiência que venha a ter mobilidade reduzida, seja ela permanentes ou temporárias mas se aplica a todas as pessoas, seja idosos, crianças, mulheres gestantes, deficientes visuais, cadeirantes, pessoas com fraturas, lesões temporárias, pessoas obesas, ou até mesmo pessoas que precisam fazer uma locomoção de carga ou com carrinho de bebê, e o direito a acessibilidade deve ser de todas as pessoas sem exceção, elas têm o direito de locomoção de forma autônoma e segura.

As irregularidades dos espaços públicos, tendem a obter exclusão social, onde as pessoas com alguma mobilidade reduzida são obrigadas a enfrentar obstáculos e barreiras físicas para participar da sociedade, portanto, limitando o acesso e a inclusão das pessoas cada vez mais à sociedade, onde a interdição de expor suas habilidades e de ligar-se a todos é dificultada.

No decreto 13146/2015, Art. 3º, § 2º, inciso IX, onde é descrito o conceito de pessoas com mobilidade reduzida, é aquele que não se enquadra no conceito de pessoas com deficiências, mas que tenha dificuldade de se movimentar, permanente ou temporariamente.

[...] por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária,

gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (BRASIL, 2015).

Como descrito o conceito de mobilidade reduzida, não se aplica apenas para pessoas com deficiência, inclui qualquer dificuldade e impedimento de se locomover diante de diversas atividades, como, por exemplo locomoção de carga ou descarga, acesso ao local com carrinho de bebê ou qualquer forma que dificulte o acesso de atividades.

A Lei nº 13.146, de julho de 2015, institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, onde descreve no Art. 1º que a lei é destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

No Artigo 2º da lei nº 13146/2015, identifica pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas, BRASIL (2015).

Com essas condições descritas anteriormente vemos que é direito de todos a acessibilidade e segurança nos espaços, há uma grande necessidade de ambientes acessíveis para todas as pessoas, onde possa suprir necessidades diárias, e que possa garantir uma melhor qualidade de vida promovendo independência e segurança.

Como já mencionado sobre os usos do espaço público diariamente as pessoas necessitam praticar atividades do cotidiano fora de sua residência, ir ao trabalho, ir ao banco, ir ao parque para lazer ou praticar alguma outra atividade, e para ele chegar a esses destinos precisa percorrer o espaço público, daí a importância da acessibilidade de todo o espaço público principalmente das calçadas para evitar conflito entre pedestres e usuários de automóveis. No entanto, os espaços dos veículos sempre são priorizados no espaço urbano.

A proporção de investimentos públicos direcionados à infraestrutura para os pedestres, em termos financeiros ou de

planejamento, é muito pequena se comparada aos recursos destinados ao espaço para os veículos. Essa discrepância é um reflexo da prioridade dada pelo poder público ao tráfego dos modais motorizados, o que acarreta a necessidade de se repassar aos proprietários privados a responsabilidade da construção e manutenção de calçadas (SANTOS et al 2017, p.117).

Como mencionado anteriormente a acessibilidade não é só implementação de rampas, não só o cadeirante tem direito a acessibilidade, mas todas as pessoas sem distinção pois, cada indivíduo possui necessidades diferentes que variam conforme a idade, a estatura, a condição física e de saúde, etc.

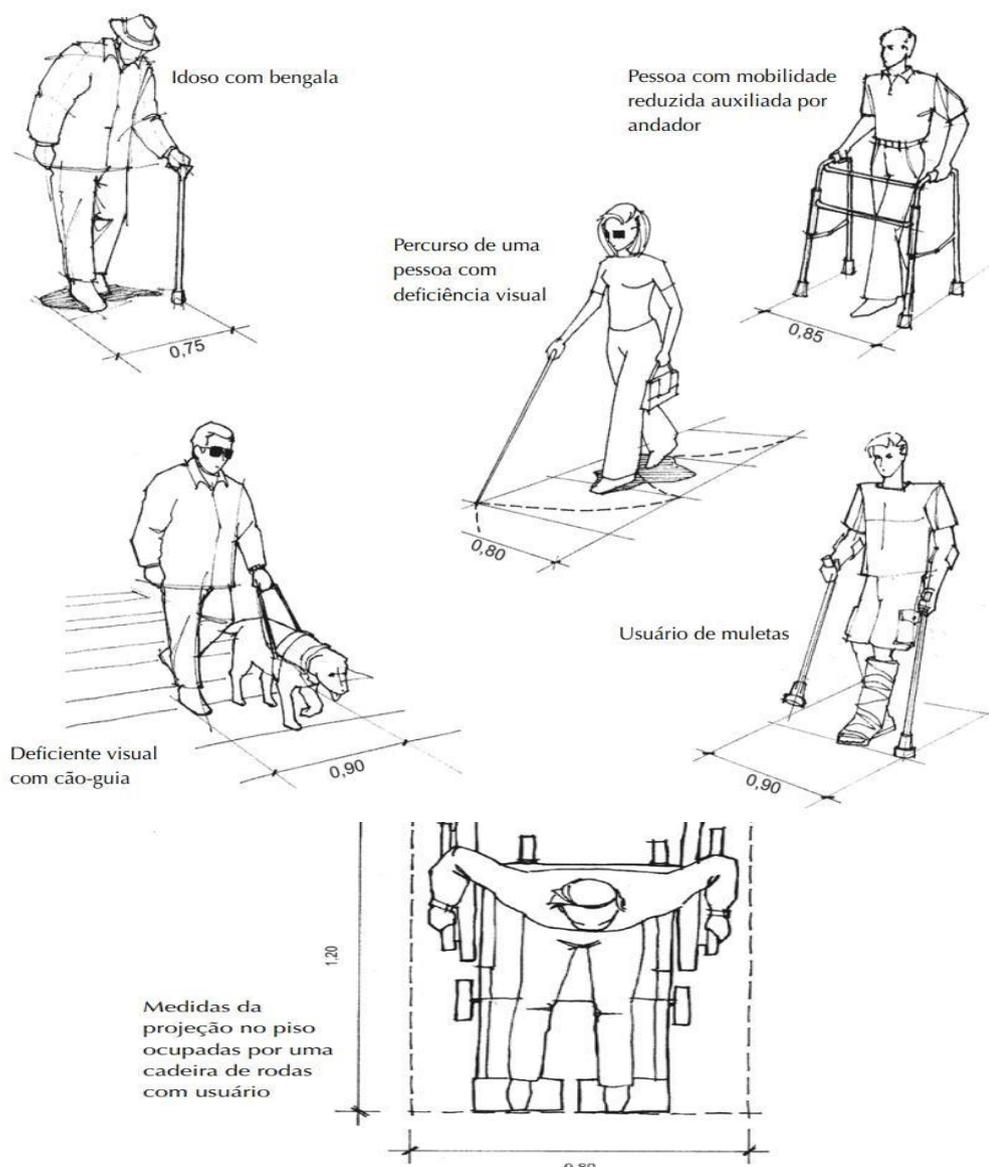
Para Santos (2013), às condições de acessibilidade dependem da localização, a acessibilidade não é a mesma em toda parte e que os indivíduos não possuem as mesmas possibilidades.

[...] o valor do indivíduo depende do lugar em que está e que, desse modo, a igualdade dos cidadãos supõe, para todos, uma acessibilidade semelhante aos bens e serviços, sem os quais a vida não será vivida com aquele mínimo de dignidade que se impõe (SANTOS, 2013, p.196).

É importante considerar as inúmeras limitações das pessoas e que possa atentar a realização de planejamento para que possa ser oferecido um ambiente agradável aos pedestres. Como já explícito aqui existem inúmeras pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e para que elas possam ter conforto e segurança é necessário que sejam planejadas e construídas as áreas de passeios adequadas para todos, pois cada pessoa obtém uma característica e limitação diferente, na (figura 1) será exemplificado algumas limitações e que cada uma utiliza a dimensão do espaço de forma diferente.

Pessoas com essas características se deslocam, em geral, com a ajuda de equipamentos auxiliares: bengalas, muletas, andadores, cadeiras de rodas, ou até mesmo com a ajuda de cães especialmente treinados, no caso de pessoas cegas. Portanto, é necessário considerar o espaço de circulação com os equipamentos que as acompanham (SÃO PAULO, 2008, p.8).

Figura 1 – Algumas características de pessoas com mobilidade reduzida e deficiência.



Fonte: Manual de instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico, (SÃO PAULO, 2008, p.8).

Normas técnicas e diretrizes municipais estabelecem medidas mínimas para as calçadas, para que sejam projetadas para o uso cotidiano dos indivíduos, porém, a falta de conhecimento das normas afeta a acessibilidade dos pedestres, isso acontece pela falta de fiscalização diante o poder público onde deveriam divulgar as normas adequadas para a via de passeio público. É essencial a contribuição de todo o poder público para um bom funcionamento de planejamento de uma via de passeio acessível a todos.

As secretarias de obras ou de urbanismo influenciam e aprovam os projetos públicos e de incorporações privadas que, por sua vez, serão responsáveis por executar e manter as calçadas. Os agentes de trânsito deveriam fiscalizar o uso e os acidentes nas calçadas (barreiras, quedas, fraturas etc.) e as infra estruturas de travessias, faixas de segurança e semáforos. As companhias de água, esgoto, iluminação e demais serviços urbanos intervêm constantemente para acessar sua infraestrutura que, em geral, se localiza nas calçadas. As secretarias de acessibilidade exigem e garantem que as calçadas sejam acessíveis. As secretarias de meio ambiente são responsáveis pela arborização e poda das espécies vegetais urbanas (SANTOS et al 2017, p.116).

Vimos aqui a desigualdade posta no meio público, as irregularidades do espaço levam a exclusão social, é nítido a falta de comprometimento do Poder Público com os cidadãos, o Poder Público precisa colocar em prática as leis do Estatuto da Cidade, para assegurar a população de seus direitos.

1.5 Mobilidade e fluxo de pessoas no espaço público urbano

A mobilidade é a facilidade de deslocamentos de pessoas e pensar em mobilidade é pensar além das vias e calçadas pois, fazer a mobilidade acontecer é necessário um conjunto de sistemas que integram o espaço, são inúmeras soluções e estratégias que fazem a mobilidade existir sendo elas pequenas ou grandes, por exemplo, uma boa iluminação em todo o caminho, sinalização, faixas de serviços, faixas de acesso, acesso eficaz ao transporte público, ciclovias entre outras inúmeras formas que integram ao conjunto para formar a mobilidade efetiva.

A mobilidade é condicionada na dinâmica de produção do espaço, pois, ela determina diretamente os fluxos e os usos da cidade, visto que "(...) A cidade já não é mais definida somente pelos seus fixos, e sim pelos seus fluxos e movimentos habituais, individuais e cotidianos" (SCHMITT, 2015, p.23).

É necessário entender a produção e organização do espaço pois a mobilidade está associada às condições de deslocamentos no espaço que influenciam os deslocamentos cotidianos das pessoas, esse entendimento contribui no planejamento adequado na questão de mobilidade no espaço onde

as pessoas possam fazer seus trajetos de forma rápida, econômica, segura e confortável.

Ter toda a acessibilidade e inclusão a cidade coloca em questão o que é a mobilidade no âmbito urbano e o que pode ser feito para melhorar e fluir o deslocamento das pessoas.

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (BRASIL 2005, p.3)

Segundo a Lei de Mobilidade (BRASIL, 2012), mobilidade urbana é a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. No entanto, a mobilidade é favorecida para as vias de automóveis, principalmente para as áreas atribuídas a diferentes usos como o centro da cidade que possui um grande fluxo de pessoas e automóveis, esse grande fluxo dificulta a locomoção da população.

O aumento no setor automobilístico teve impacto na configuração espacial onde o crescimento de aquisição de automóveis cresceu rapidamente levando a uma reestruturação e expansão rápida e desordenada no espaço urbano priorizando a mobilidade das vias de veículos para suprir as necessidades dos veículos que ocupa uma grande reserva de espaços públicos nos fluxos das vias e estacionamentos. Essa questão reflete também na estrutura da desigualdade social, onde que o automóvel pode ser considerado um objeto obtido por maior parte da elite, e onde as pessoas menos favorecidas que fazem o trajeto a pé são desfavorecidas pela mobilidade inexistente, “As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse” (SANTOS, 2006, p. 41). No entanto, o aumento de veículos e vias não são os únicos problemas e sim um dos problemas adquiridos pela falta de planejamento de mobilidade urbana.

É possível perceber que a mobilidade está ligada às classes sociais quando olhamos o espaço como um todo sobre o cotidiano das pessoas na sua

forma de se deslocar, na localização, o tempo de locomoção, o meio de transporte e etc. As classes mais favorecidas economicamente por exemplo muitas vezes possuem veículos ou moram mais perto dos centros e possuem uma melhor infraestrutura em seu entorno pois é onde as políticas públicas são mais aplicadas, onde tem uma boa iluminação, possui mais segurança, as ruas são asfaltadas, enfim, possuem mais mobilidade por esses fatores tornam seu trajeto mais fácil.

Já nas classes menos favorecidas que muitas vezes moram longe dos centros são desfavorecidas pela falta de políticas públicas como falta de transporte público, iluminação, segurança, falta de infraestrutura nas ruas e calçadas, tornando seus trajetos mais longos e precários.

A mobilidade não deve ser colocada sob exclusividade de nenhum tipo de transporte utilizado e sim colocada sobre a utilização do espaço, pois, no espaço é obtido diferentes usos, por pessoas com características diferentes levando em conta as diferenças sociais, gênero, idade, condições físicas, classes sociais, dado que as pessoas percorrem diferentes distâncias por meio de algum veículo motorizado, de bicicleta ou a pé, todas essas características devem ser levada em conta na hora do planejamento da mobilidade urbana para que atenda os interesses de todos os indivíduos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) objetiva a integração de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas onde contribui para o acesso universal à cidade, a PNMU é colocada sobre a coordenação dos modos de transporte, serviços e infraestruturas que devem ser integradas ao plano diretor do município com mais de 20.000 habitantes. Como já mencionado anteriormente é necessário que os municípios cumpram as leis e normas para que a acessibilidade e mobilidade caminhem juntos assim favorecendo a maior diversidade de pessoas no espaço possível, no entanto, além de administrar as leis já estabelecidas é necessário analisar os fluxos, ações individuais, condicionantes políticos, econômicos e sociais.

As relações expostas contribuem para a aplicação na melhoria da acessibilidade e mobilidade onde leva em consideração as ações e relações de diversos grupos sociais que influenciam na representação do espaço e inclui as suas relações e interações no espaço público, desse modo são elementos criadores de possibilidades no espaço.

2 AFIRMAÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO PÚBLICO DELMIRENSE

Nesta etapa foram realizadas pesquisas bibliográficas sobre a história da cidade. Como complemento de entendimento e conhecimento foram consultados trabalhos científicos e acadêmicos. No segundo momento faremos algumas apreciações sobre os usos do espaço público.

2.1 Desenvolvimento histórico da cidade de Delmiro Gouveia

Inicialmente apresentamos um breve resumo e reflexões sobre a história da cidade de Delmiro Gouveia, diante de sua evolução, que teve início em formação socioeconômica pelo seu fundador Delmiro Augusto da Cruz Gouveia. A cidade está localizada em Alagoas, divisa com os estados de Pernambuco e Bahia possui uma área de 628,545 km² e de acordo com o IBGE (2021) tem uma estimativa de 52.501 pessoas.

Figura 2 – Mapa Político-administrativo de Delmiro Gouveia.



Fonte: IBGE, 2019.

O antigo povoado da pedra como era chamado, em 1903 era apenas um vilarejo de 6 casas, o povoado foi erguido pelo fato determinante sobre a

localização da construção da estrada de ferro Great-Western que ligava a cidade de Paulo Afonso e outras regiões importantes para o desenvolvimento da economia. Só em 1945 o município levou o nome de Delmiro Gouveia, em homenagem ao seu fundador que se estabeleceu na região primeiramente vendendo couros de caprino, em 1914 Delmiro Augusto da Cruz Gouveia instalou uma fábrica de linhas, com o nome de Companhia Agro Fabril Mercantil, atraindo para a região muitos moradores e investidores trazendo o desenvolvimento e assim causando mudanças na cidade; partindo desse desenvolvimento foi construído ao redor da fábrica uma vila localizada no centro da cidade, em 1917 Delmiro Augusto foi assassinado, mas seus sócios e herdeiros mantiveram o funcionamento de todo o empreendimento até 1926, quando foi vendido para o grupo empresarial pernambucano irmãos Menezes e Companhia que manteve o funcionamento da fábrica até março de 2016 e onde em março de 2022 foi inaugurado o Shopping Vila construído na estrutura onde funcionava a antiga Fábrica da Pedra.

Figura 3 – Foto da fachada da Fábrica Companhia Agro Fabril Mercantil.



Fonte: ><https://noticias.r7.com/pernambuco/folha-de-pernambuco/colecao-sobre-delmiro-gouveia-enriquece-acervo-da-fundaj-11022020><.

A trajetória do fundador da cidade contribuiu para grandes mudanças, desde o início de sua construção, detalhes da sua história que possa contribuir

neste trabalho decorreram neste texto, com isso deixo aqui a contribuição de Correia (1998), sobre um breve resumo de sua trajetória:

[...] Em 1903, Delmiro tornou-se proprietário de uma fazenda em Pedra, no sertão de Alagoas, na qual centralizou seu comércio de peles. Em 1913, construiu uma usina elétrica na cachoeira de Paulo Afonso, para fornecer energia à fábrica de linhas de costura que inaugurou no ano seguinte em Pedra. Com a fábrica, criou no interior da fazenda um núcleo fabril dotado de habitações, comércio, hotel, escolas, e equipamentos de lazer. Em 1917 foi assassinado (CORREIA, 1998, p.188).

Com a história de transformação da cidade, Delmiro Augusto da Cruz Gouveia é visto como o grande empreendedor que trouxe desenvolvimento para a cidade, porém, a grande história por trás desse grande empreendedor e os verdadeiros fatos entre eles políticos e coronelismo não serão aprofundados nesta dissertação pois, este assunto não é entendido como foco deste trabalho, pois seria necessária outra discussão que escapa dos objetivos desta pesquisa que poderá ser tomada em futuras reflexões, apesar destes fatos terem causado consequências no planejamento da cidade, pois, até o atual momento a cidade é governada pelo coronelismo, tendo consequência no planejamento da cidade, onde é atribuído melhorias em locais de interesse próprio, no entanto não serão aprofundados por motivos em que a centralidade deste trabalho é a dificuldade de acessibilidade e mobilidade da cidade.

Diante desse contexto há uma complexidade de agentes sociais e processos de organização do espaço, de acordo com Corrêa (1989, p. 12), “estes agentes são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo as grandes indústrias; os proprietários fundiários; os promotores fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos.”

Sobre o coronelismo mencionado anteriormente é possível ver que há um nível político-administrativo nas grandes mudanças da cidade, nesse contexto Corrêa (1989) aborda que:

[...] É no nível municipal, no entanto, que estes interesses se tornam mais evidentes e o discurso menos eficaz. Afinal a legislação garante a municipalidade muitos poderes sobre o espaço urbano, poderes que advêm, ao que parece, de uma longa

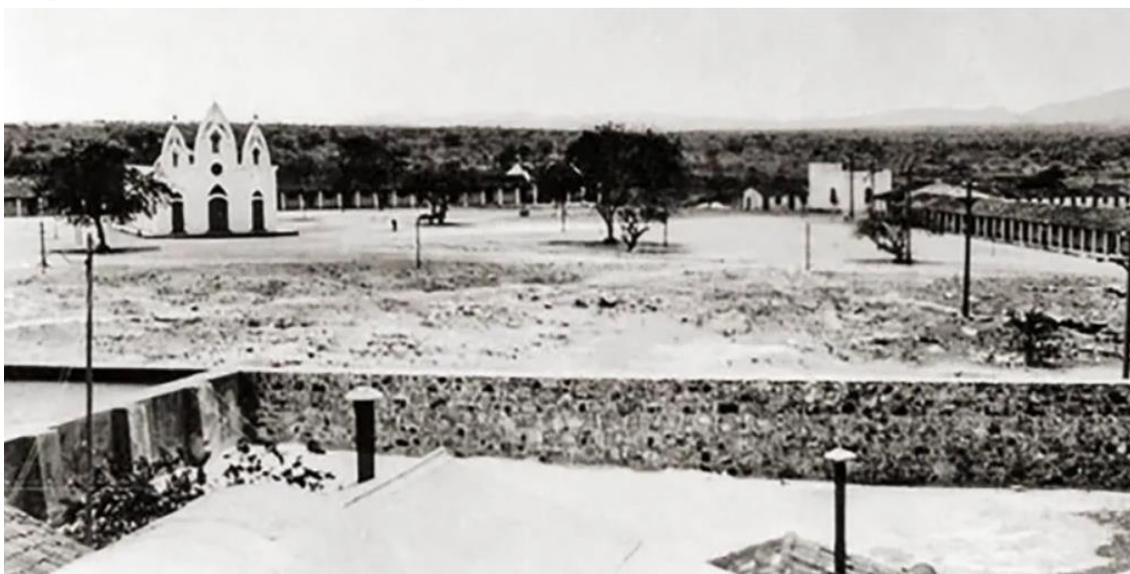
tradição reforçada pelo fato de que, numa economia cada vez mais monopolista, os setores fundiário e imobiliário, menos concentrados, constituem-se em fértil campo de atuação para as elites locais (CORRÊA, 1989, p.26).

Todos os agentes sociais e contribuintes sejam conhecidos ou desconhecidos na história de Delmiro Gouveia que percorreram os diferentes períodos históricos contribuíram com a sua atual formação, hoje a cidade tem em registros uma evolução histórica em seus aspectos econômicos e sociais. O crescimento levou a novas atividades econômicas no sertão nordestino como o crescimento do comércio e conseqüentemente mudando o espaço da cidade.

2.2 A afirmação histórica do espaço público delmirense

Toda a linha temporal abordada contribuiu para a evolução da cidade, a vila com um pequeno comércio e poucas casas se tornou hoje em um município que continua evoluindo cada vez mais, parte dos principais pontos históricos do espaço público de Delmiro Gouveia será abordado a seguir junto a sua evolução.

Figura 4 – Vila da Pedra e Igreja Nossa Senhora do Rosário na década de 20.



Fonte: História de Alagoas. Disponível em ><https://www.historiadealagoas.com.br/delmiro-gouveia-a-antiga-vila-da-pedra.html><.

Segundo o IBGE, a capela Nossa Senhora do Rosário foi o primeiro templo religioso a ser construído no município em frente à Vila da Pedra. Essa igreja é um local simbólico para os habitantes da cidade. Hoje a paisagem

comparada a década de 20 mudou drasticamente, antes onde havia apenas a vila operária e a capela, hoje além da igreja possuem pontos comerciais como loja de construção, supermercado, estacionamentos, praça pública, e outros pontos comerciais próximos.

Figura 5 – Fotografia da lateral da Igreja Nossa Senhora do Rosário.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2022.

A praça da cidade se destaca como um local de lazer e atividades físicas e encontros, rugosidades perpassam este local, assim como parte da antiga Fábrica da Pedra e a Igreja Nossa Senhora do Rosário algumas das primeiras casas construídas na Vila da Pedra ainda encontra rugosidades nas suas características originais, ao redor da praça pode ser admirado a mistura do antigo com os modernos modelos de casas que compõe o espaço.

Apesar das modificações no espaço do centro da cidade, ela apresenta continuidade histórica com relação a sua cultura e vivência ativando a identidade dos moradores da cidade, essa relação é muito importante para manter viva toda a história da cidade onde alimenta seus aspectos culturais e históricos.

Figura 6 – Delmiro Gouveia nos anos 60.



Fonte: História de Alagoas. Disponível em ><https://www.historiadealagoas.com.br/delmiro-gouveia-a-antiga-vila-da-pedra.html><.

Na década de 60 o município de Delmiro Gouveia já havia evoluído economicamente, a paisagem urbanística também começa a ganhar forma com novas casas e comércios, essa mudança estrutural é estabelecida pela sua evolução e novas necessidades.

Figura 7 – Caixa Econômica Federal: Avenida Presidente Castelo Branco em 1983.



Fonte: IBGE. Disponível em > <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=426902><

Os recortes espaciais apresentados podem ser comparados com as imagens atuais sobre evolução do espaço público da cidade e com isso evidenciar as modificações no espaço público da cidade. Para que ocorram as mudanças do espaço é conduzida uma diversidade de relações, e é nesse contexto que este subcapítulo contará com alguns conceitos do espaço delmireense e suas transformações.

As mudanças ocorridas ao longo do tempo transformaram o espaço público da cidade, mas ainda hoje é possível ver na paisagem rugosidades que transmitem informações que são importantes para a compreensão do espaço vivido pela população.

Ao analisar a cidade de Delmiro Gouveia-AL, foram identificadas as marcas deixadas ao longo do tempo – as rugosidades – pensando nos agentes e atores sociais urbanos que configuram a paisagem da mesma, adquirindo informações que são de suma importância para a compreensão do espaço vivido pela população[...] (SILVA, 2014, p.1).

Na (figura 8 e 9) é demonstrado algumas das rugosidades que a cidade carrega, na (figura 8) pode ser observado um dos novos empreendimentos na cidade, onde antes era o antigo depósito da fábrica, hoje é um supermercado que foi reestruturado para seu funcionamento, porém, mantido a aparência estrutural, também foi mantido a chaminé da antiga fábrica da pedra, pois, a chaminé é considerada um símbolo de industrialização da cidade.

A cidade de Delmiro Gouveia contém espaços e territórios simbólicos que obtêm apego emocional de seus lugares vividos. De acordo com Santos (1978) “O espaço é um lugar de vivência, e a medida em que o sujeito vivencia o transforma, ele é formado por diversos elementos conceituais ligados aos seus processos e funções.”

(...) O espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções. (SANTOS, 1978, p. 122).

Figura 8 – Imagem do espaço de Delmiro Gouveia que carrega rugosidades.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2022.

Como mencionado, o desenvolvimento da cidade se deu ao redor da Fábrica da Pedra, esse é um ponto muito importante, ou seja, a antiga fábrica é localizada na Av. Presidente Castelo Branco, e com isso o centro da cidade foi estabelecido ali e conseqüentemente houve a ampliação urbana do município, desde então esse espaço é considerado muito importante no âmbito socioeconômico, pois a maior parte dos setores econômicos e sociais estão estabelecidos nessa região.

A análise diante de todo o processo histórico do espaço público da cidade é remetida às mudanças socioeconômicas. A chegada da Fábrica da Pedra trouxe mudanças na cidade assim construindo e centralizando um grande comércio ao seu redor, atualmente as mudanças seguem a mesma linha socioeconômica, onde hoje, onde havia a Fábrica da Pedra antes, agora é estabelecido o Shopping da Vila, assim atraindo novos investimentos ao redor do local, trazendo novamente grandes mudanças socioeconômicas e paisagísticas no município, incluindo os modos de usos do espaço público.

Consideramos ressaltar que, apesar das modificações no espaço da cidade, a rugosidade ainda é presente nesta região, casas e comércios construídos anteriormente ainda obtêm traços de rugosidade, importante também mencionar que os empreendedores do Shopping da Vila, construído no

mesmo prédio onde era a Fábrica da Pedra mantiveram a antiga aparência e fachada da antiga fábrica, pois é um espaço simbólico de vivência do cotidiano das pessoas delmirenses. As fotografias a seguir revelam os diversos usos desses espaços vividos no mesmo local.

Figura 9 – Shopping da Vila com a antiga fachada da Fábrica da Pedra.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2022.

Como podemos observar neste subcapítulo, o espaço está propício a diversas mudanças, as modificações do espaço são determinadas por diversos fatores podendo ter a participação dos sujeitos e suas ações que contribuem para diversos aspectos econômicos, culturais, paisagísticos, usos dos espaços, entre outros fatores.

3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DELMIRENSE

3.1 Situação geográfica da acessibilidade e da mobilidade junto ao espaço público

A acessibilidade e mobilidade são fatores importantes que afetam a qualidade do espaço público. A situação da acessibilidade e mobilidade pode variar muito dependendo da região, cidade ou bairro. Em geral áreas urbanas mais desenvolvidas tentem a ter melhor condição de mobilidade e acessibilidade, isso inclui ruas bem pavimentadas, calçadas largas e planas, sinalizações adequadas, transporte público eficiente e estacionamentos públicos disponíveis. Essas áreas normalmente são mais acessíveis para pedestres e ciclistas permitindo que as pessoas se desloquem de maneiras mais seguras e mais rápidas.

No entanto, em muitas regiões a acessibilidade e mobilidade podem ser um grande desafio, as ruas podem ser estreitas e mal conservadas, com calçadas irregulares ou ausentes onde caminhar torna-se difícil para os pedestres e pessoas com mobilidade reduzida se locomoverem.

Por tanto a situação geográfica da acessibilidade e mobilidade junto ao espaço público pode variar significativamente em diferentes locais, afetando diretamente a qualidade de vida das pessoas.

A escolha da área do estudo foi considerada diante da necessidade de entendimento sobre a acessibilidade do espaço e seu uso cotidiano expondo todos os problemas urbanos e sociais que apresenta esse espaço

Na pesquisa foi necessário ler o código de postura do município que define e normatiza a construção das calçadas que atendam às necessidades de acessibilidade e mobilidade para a verificação e comparação das regularidades e irregularidades do espaço.

O Estatuto da Cidade de Delmiro Gouveia, informa que o espaço urbano deverá atender à Legislação Federal específica, às normas de acessibilidade das Normas Técnicas Brasileiras, demais dispositivos deste Código e da Lei Federal específica, para atender pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

O Estatuto da Cidade foi elaborado para facilitar o posicionamento das políticas públicas e regulamentar a prática dos Planos Diretores dos municípios.

A necessidade de norma e leis é delimitada por cada município, onde na esfera de planejamento de calçadas entra-se o contexto onde se faz necessário analisar as condições de acessibilidade nos ambientes urbanos do município, tomando como referência as normas técnicas de acessibilidade da ABNT que foi elaborada por meio da Lei 10.098/2000 onde estabelece normas gerais e critérios básicos para a obtenção da acessibilidade.

Todos os municípios com mais de 20 mil habitantes são obrigados por lei a terem o Plano Diretor, cada município precisa aplicar a lei de acordo com as características e necessidades do município, porém a falta de planejamento e o descumprimento das leis acabam acarretando novos problemas.

Os municípios muitas vezes não dispõem de recursos, humanos, técnicos e financeiros, para direcionar ao cumprimento dessas exigências. Esse fato acarreta em outros problemas relacionados, como as replicações de planos de outros municípios, planos feitos às pressas para cumprir requisitos legais que acabaram conferindo caráter legal a planejamentos mal feitos, além do surgimento das chamadas “indústrias das consultorias”, que aparecem sempre que são aprovadas novas exigências e planos aos municípios (SCHMITT, 2015, p.87).

No Estatuto da Cidade contém elaboração de princípios que orientam o Plano Diretor, o Estatuto da Cidade define o Plano Diretor como instrumento básico para orientar no planejamento urbano, ele deve ser colocado em prática, como mencionado no Art. 42. Inciso III – deve ter sistema de acompanhamento e controle.

O Código de Obras e Instalações de Delmiro Gouveia, lei municipal 872/2005, dispõe de normas para a elaboração de projetos de função social que se aplicam de acordo com a Constituição Federal. No capítulo de Política Urbana do plano diretor de Delmiro Gouveia, regulamentado pelo Estatuto da Cidade, (PREFEITURA DE DELMIRO GOUVEIA, 2005, p. 55) pela Lei nº 10.257/01, a lei assegura à população de melhorias.

[...] dos padrões mínimos de segurança, [...] acessibilidade, circulação e uso de pessoas idosas e

portadoras de deficiência, inclusive mobilidade, em todas as edificações no território municipal. (PREFEITURA DE DELMIRO GOUVEIA, 2005, p.6)

No Art. 7 do Código de Obras de Delmiro Gouveia, posto para os cidadãos que deve ser exigida análise prévia para a construção ou reforma, “Para construção ou reforma de instalações capazes de causar impacto, sob qualquer forma, ao Meio Ambiente natural e construído, será exigida a Análise Prévia (...)”.

Sabemos que nas cidades não é comum a busca de análise prévia de construções ou reformas principalmente nos interiores das cidades, por consequência não são aplicadas as normas técnicas de acessibilidade, por falta de conhecimento das leis e normas aos cidadãos, a falta de aplicação das normas se dá também pela falta de fiscalização, pois se houvesse fiscalização os cidadãos estariam a par dos conhecimentos e deveres a cumprir. No Art. 11 do código de obras, aborda que a Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação fiscalizará a execução e uso das Obras e instalações, bem como a manutenção das suas condições de estabilidade e segurança. Como mencionado, isso não é colocado em prática, pois há uma falta de cumprimento da parte da fiscalização.

Sobre o Código municipal de Delmiro Gouveia onde o Art. 81 impõe que: os proprietários são obrigados a construir os passeios em toda extensão das testadas do terreno, edificados ou não, mantendo-os limpos, drenados e capinados, de acordo com o que estabelece o Código de Posturas Municipais, o Código Sanitário Municipal e este Código.

§ 1º. A Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação poderá executar os serviços de pavimentação dos passeios onde houver meio-fio, cobrando do proprietário do imóvel ou imóveis lindeiros, as despesas com o referido serviço.

§ 2º. É facultado aos proprietários de imóveis lindeiros, de qualquer trecho de rua onde houver meio-fio, requerer em conjunto ou individualmente à Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação a execução de pavimentação de passeios e/ou vias e logradouros, mediante o recolhimento dos custos orçados para os mesmos.

§ 3º. É facultado aos proprietários de imóveis lindeiros, de qualquer rua sem meio-fio, requerer à Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e

Habitação sua inclusão em Projeto de Parceria para Urbanização de Vias e Logradouros Públicos.

No Art. 82. São disponibilizadas as medidas padronizadas das vias de passeio público, onde são colocadas que:

Compete à Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação estabelecer padrões de projeto para seus passeios, de forma a garantir o trânsito, a acessibilidade e a segurança à população, inclusive as com dificuldade de locomoção, atendendo às exigências abaixo:

- I. Terem largura mínima de 3,00m (três metros) nas Estradas Principais e Secundárias; 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) nos ramais e acessos;
- II. Serem paralelos à grade do logradouro projetado pela Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação;
- III. Terem uma inclinação mínima de 2% (dois por cento) do alinhamento para o meio fio;
- IV. O piso deverá ser de material resistente, antiderrapante e não interrompido por degraus ou mudanças abruptas de nível, a não ser por rampas de acesso ao deficiente, junto às faixas de travessia ou por rampas de acesso de veículos aos imóveis habitacionais e aos estacionamentos dos imóveis não habitacionais, desde que não ocupem mais do que 1/3 (um terço) da largura do passeio;
- V. Cabe à Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação a recomposição dos passeios por ocasião da arborização dos logradouros realizada pela mesma;
- VI. Os serviços executados em calçadas e/ou leito das ruas, por empresas, firmas, concessionárias e proprietários de imóveis, terão o prazo máximo de 30 (trinta) dias para conclusão e desobstrução. (PREFEITURA DE DELMIRO GOUVEIA, 2005, p.22)

Dos critérios para Mobiliário Urbano a área máxima para ser ocupada é de 15,00m² (quinze metros quadrados), a dimensão máxima de 5,00m (cinco metros), a altura máxima de 3,00m (três metros).

As rampas são partes importantíssimas para obter acessibilidade adequada, e o Código de Obras de Delmiro Gouveia (PREFEITURA DE DELMIRO GOUVEIA, 2005, p. 55), traz as normas e medidas adequadas para as rampas na cidade sendo elas:

Art. 239. As rampas serão construídas em material incombustível e serão sempre exigidas para escoamento do público quando a lotação dos locais públicos for superior a 3.000 (três mil) pessoas e quando houver desníveis.

Art. 240. As rampas deverão ter inclinação máxima de 10% (dez por cento), quando forem utilizadas como meios de escoamento vertical de uma edificação;

Art. 241. As escadas e rampas de acesso a locais de reunião deverão ter largura mínima de 2,00m (dois metros) para lotação de até 200 (duzentas) pessoas, com 1,00m (um metro) de acréscimo para cada 100 (cem) pessoas ou fração excedente.

Através das leituras introdutórias foi possível em primeiro momento compreender as devidas irregularidades de acesso cometidas no espaço público de Delmiro Gouveia, sendo ignorada as normas e especificidades do passeio público, onde são definidas por regras, pelas leis municipais. Com relação ao Plano diretor, pela conformidade da Lei Municipal nº 872/2005 (Código de obras e instalações), como diz o artigo 81, onde fica explícito que os proprietários são obrigados a construir os passeios em toda a extensão do terreno seja ele edificado ou não, tendo que mantê-los sempre limpos com nenhum empecilho para acessibilidade. O Artigo 82 compete às secretarias do município entre elas Infraestrutura, Urbanismo, Transporte e Habitação a estabelecer padrões de projetos como largura de calçadas, inclinação e pisos específicos. São leis para a administração do município seguir, para que haja acessibilidade a todos, e para que possa ser um lugar de vivência social segura.

“(…) Mais do que um terreno regido por leis e cuja acessibilidade e gestão estão a cargo da Administração Pública, o espaço público é o espaço capaz de permitir a realização da vida urbana por meio do seu uso por diferentes pessoas que nele se encontram e mostram que a cidade pode ser muito mais do que uma simples aglomeração de indivíduos, mas sim um lugar de vivência, de trocas, de inovações e de bem-estar. Mas para que

assim o seja, é necessário que o espaço público seja mais do que um lugar que permita a acessibilidade, ou seja, ele precisa ser pensado e configurado para ser um espaço público (PADILHA, 2011, p.18).

Diante da realidade atual os obstáculos que atrapalham a acessibilidade e mobilidade é um absoluto motivo para as mudanças na dinâmica dos espaços, essas inadequações afetam o bem-estar da população e essas circunstâncias possibilitam reflexões nos planejamentos urbanos.

Por meio de dados coletados e fotografias tiradas podemos afirmar que há falta de acessibilidade nos espaços de Delmiro Gouveia, as falhas encontradas pelo trajeto estudado dificultam o acesso e mobilidade das pessoas às calçadas.

Os trechos analisados apresentam desacordo com a NBR 9050, o grau de adequação das calçadas é baixo devido às irregularidades como diferentes níveis, muitos buracos, falta de rebaixamento nas calçadas, e de rampas adequadas.

3.2 Norma ABNT NBR 9050/2020

A NBR 9050 foi desenvolvida para atender diversas condições de acessibilidade, onde tem a função de organizar e padronizar edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos diante de suas normas e regras técnicas relacionadas a documentos oficiais, sua última atualização ocorreu em 2020. Diante do assunto abordado destaca-se na lei 10.098 o artigo 5º:

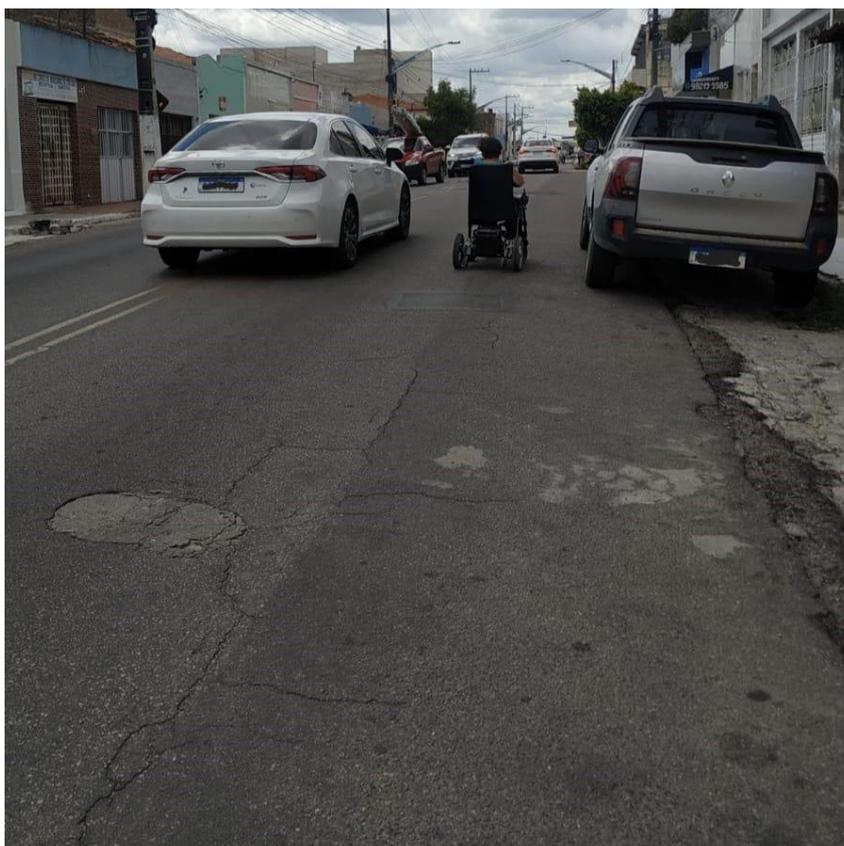
Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. (BRASIL, 2000, Art. 5º)

As leis e normas expostas contribui para a segurança e bem-estar de todos, mas infelizmente nem sempre são cumpridas, porém, acessibilidade deve ser garantida para todos, a NBR 9050/2020 define acessibilidade como:

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (ABNT, 2020, p. 2)

Para tornar a cidade acessível para todos é necessário o planejamento urbano e que sejam aplicadas as normas de acessibilidade para padronizar as vias de acesso aos pedestres.

Figura a 10– Cadeirante com dificuldade de acesso as calçadas da Avenida Presidente Castelo Branco.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Na (figura 10) acima nota-se que a cadeirante teve que se locomover pelas ruas pois as calçadas da avenida não eram contínuas pois obtinha

desníveis e buracos. Isso demonstra o quanto é necessário o planejamento e manutenção dos espaços urbanos.

Caminhar e fazer seus trajetos não deveriam ser desconfortantes e causar insegurança, a qualidade dos espaços para pedestres deve ser uma das prioridades nos dias atuais, pois, a caminhada traz benefícios físicos e mentais. A possibilidade de alcance nas vias públicas deve ser atualizada de acordo com os avanços e mudanças da sociedade, as limitações da acessibilidade e mobilidade, na maioria dos casos é uma falta de planejamento urbano. O maior problemas discutidos em pesquisa sobre acessibilidade e mobilidade são a falta de informação sobre as normas e os problemas mais encontrados em pesquisas acadêmicas estão normalmente está relacionado a falta de continuidade do passeio público e esse é mais um trabalho que aborda esses descasos.

O desenvolvimento das cidades é pensado primeiramente em relação ao crescimento da economia e capitalismo, para os automóveis e por último se for o caso é pensado nos habitantes. Conforme o espaço público advém das relações capitalistas é necessário compreender a dimensão do espaço urbano e a centralidade para relacionar as suas demandas no espaço e coloca-las diante dos problemas para ser pensado em uma solução, mesmo com muito avanços, tecnologias e informações precisa ser melhorada as situações em que o espaço público se encontra para que possa ser eliminada as barreiras físicas e sociais.

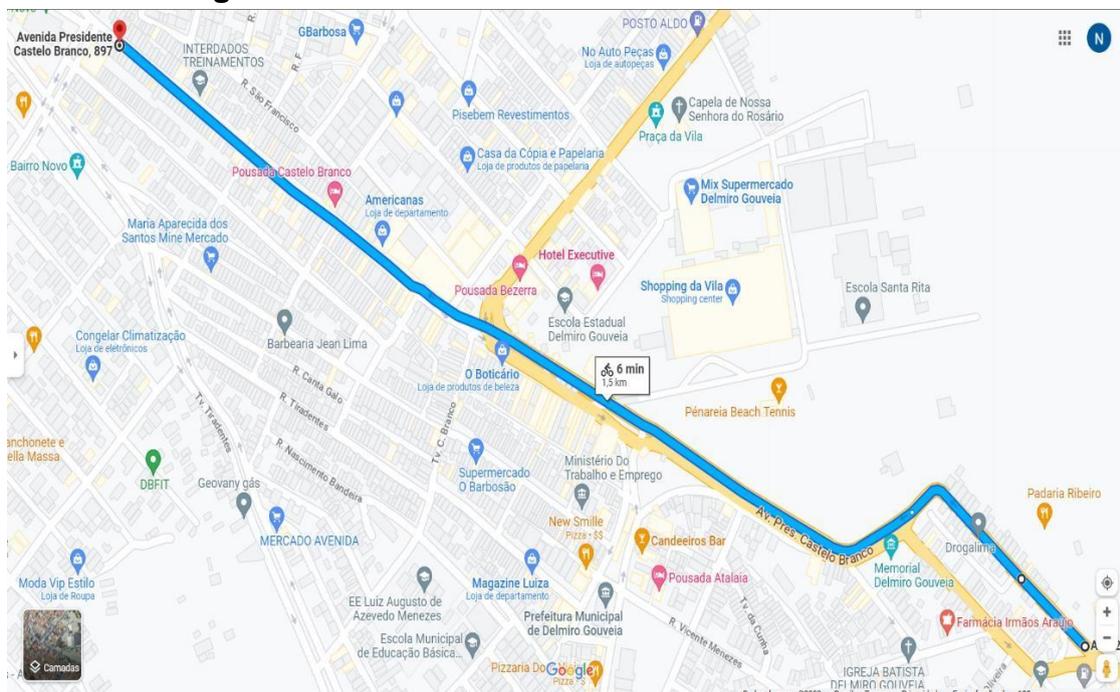
Diante a esse tema é possível relaciona-lo as mudanças da cidade de Delmiro Gouveia, com a constante evolução nos últimos anos o crescimento da cidade não acompanha a mobilidade e acessibilidade.

A escolha de um espaço simbólico também teve um grande peso neste trabalho para entender as relações que podem ser constituídas e configurados os espaços da cidade. A realidade urbana emerge de acordo com o capitalismo e foi nesse sentido que o local do estudo foi escolhido, tanto pela sua história, simbolismo e centralidade, mas também consequentemente pelas regiões periféricas não tem a devida atenção que deveria ter.

A Avenida Presidente Castelo Branco possui uma extensão de 1,5 km e toda a extensão das calçadas da avenida possui buracos, desníveis ou algum tipo de obstáculos, como postes mal posicionados e a implantação de um piso irregular, a falta de rampas e rebaixamento nas calçadas também são um

problema diante do fato de ser um centro comercial e ter um grande fluxo de pessoas.

Figura 11 – Extensão da Avenida Presidente Castelo Branco.



Fonte: Google Maps, data: 15 de junho de 2023.

O crescimento urbano do município junto a falta de planejamento dos espaços interfere na qualidade de vida da população, a influência da centralidade e áreas periféricas implica diretamente na mobilidade, as áreas distantes que necessitam de grandes deslocamentos incluindo o percurso ruim se associa a mobilidade e a exclusão social, essa é a interação entre o crescimento urbano e a mobilidade.

Grande parte da avenida é estabelecida pelo comércio do centro, isso acarreta grande fluxo de pedestres no local estudado, calçadas estreitas e não contínuas fazem com que os pedestres desviem o seu caminho e continuem os seus trajetos pelas ruas, isso advém pelas irregularidades das calçadas.

Apesar de as calçadas serem públicas e pertencerem ao patrimônio do município, as leis municipais responsabilizam os proprietários dos lotes a manutenção das calçadas construídas a frente dos lotes, com isso há uma grande variedade de revestimentos, desníveis e obstáculos, ocasionando a falta

de padronização das calçadas dificultando a acessibilidade e segurança dos pedestres.

Figura 12 – Passagem estreita na Avenida presidente Castelo Branco.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

A figura 12 é localizada exatamente no ponto inicial da Avenida Presidente Castelo Branco, onde já pode perceber irregularidades, os objetos como lixos e postes tornam as calçadas estreitas onde possa impedir ou tornar desconfortável a passagem de um cadeirante, pessoas com mobilidade reduzida que necessita de um acompanhante e pessoas com carrinho de bebê.

As práticas sociais tem um papel importante na organização do espaço, pois, ela tem consequências significantes na espacialização, as pessoas necessitam, se deslocar por diferentes espaços da cidade, e as barreiras das cidades são constantes para pessoas com mobilidade reduzida. Essa é uma questão de desigualdade sob a perspectiva da segregação social para algumas pessoas.

Levando em consideração que a cidade é um espaço coletivamente organizado é necessário pensar nas práticas sociais e nas possibilidades que

podem ser alcançadas de forma em que coloque a inclusão da sociedade em prática.

Figura 13 – Passagem estreita para mais de uma pessoa.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

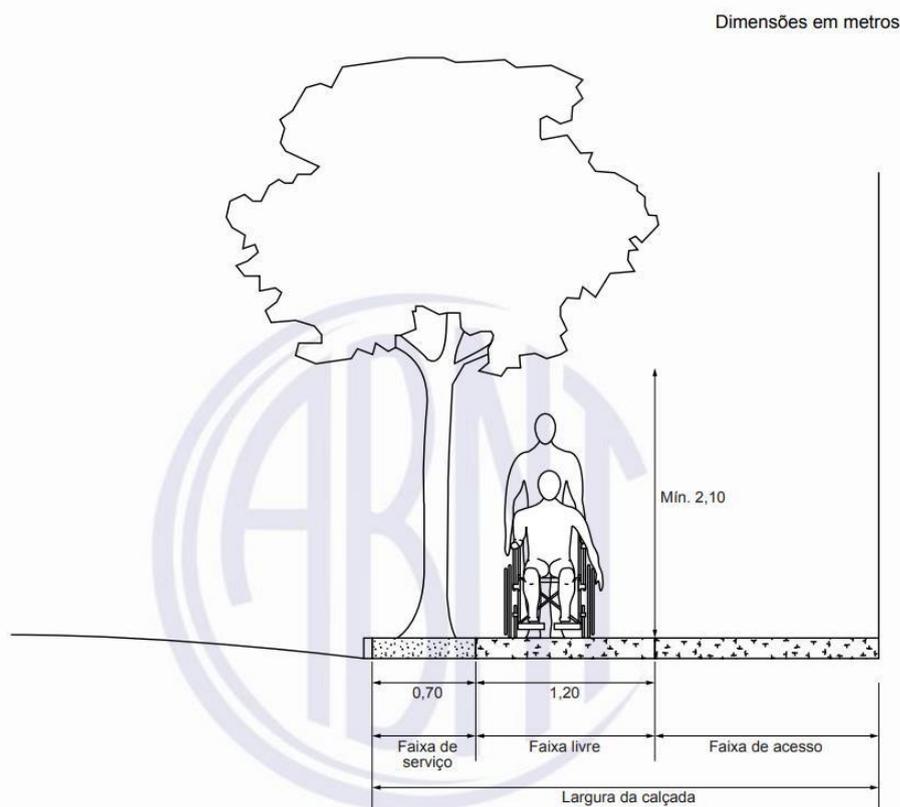
Ainda na mesma calçada com menos de 10 metros de distância da imagem anterior há uma contínua irregularidade, neste exato ponto podemos perceber que duas pessoas não conseguem passar neste local, ou seja, uma pessoa com mobilidades reduzidas onde necessita de acompanhante ainda teria dificuldade de passar neste ponto assim como no ponto anterior e logo a frente ainda existe um veículo estacionado na calçada dificultando a passagem do pedestre.

O processo de produção e reprodução do espaço público implica na acessibilidade física, situações mostram que os bens e serviços não estão dispostos a toda a população de maneira democrática e justa por razão. É com esse propósito de melhoria que se deve pensar nas normas de acessibilidade e mobilidade.

3.3 Dimensões mínimas da calçada de acordo com as normas da NBR 9050/2020.

É proposto pela NBR 9050/2020 que a calçada deve ser dividida por três faixas de uso, a faixa de serviço, faixa livre ou de passeio e a faixa de acesso como é mostrado na (figura 14).

Figura 14 – Faixas e seus Uso.



Fonte: NBR 9050: 2020, p. 75.

As definições mínimas das calçadas trazidas pela NBR 9050 (ABNT, 2020, p. 74) são:

- a) Faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com

largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas. (ABNT, 2020, p. 74)

Essas são algumas das dimensões mínimas estabelecidas pela norma NBR 9050/2020 para a construção e adaptação de calçadas acessíveis. Essas são informações básicas importantes para garantir que as calçadas sejam acessíveis e seguras, elas ajudam a orientar o proprietário do lote a construir e fazer a manutenção da calçada. A baixo será mostrado alguns exemplos das calçadas da avenida Presidente Castelo Branco para mostrar a importância das faixas de usos específicos que devem ser respeitadas.

Figura 15 – Rampas fora do padrão.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Na (figura 15) acima mostra que mesmo que a calçada não tenha as definições mínimas de largura o canteiro e poste de iluminação estão de acordo com as normas respeitando os seus limites não excedendo a espaço do pedestre, porém as rampas de acesso não estão de acordo com as normas, existe duas rampas que tomam parte da calçada, uma rampa que tomam parte

da rua atrapalhando o estacionamento correto de um veículo e mesmo que um cadeirante ou uma pessoa com carrinho de bebê tenha acesso a rampa do meio da calçada construída provavelmente pelo dono do lote, essa pessoa não conseguiria fazer o seu percurso completo pois logo a frente obtém uma rampa construída no meio da calçada impedindo sua passagem.

Figura 16 – Rampa construída por moradores dos lotes.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

A (figura 16) mostra várias inadequações como uma rampa fora do padrão de exigência pelas normas tendo uma inclinação muito superior ao normal e sem barra de apoio. A largura da passagem entre a rampa e o mobiliário urbano é muito estreita, sendo perceptível que não tem a largura mínima exigida pela norma que seria 1,20 de largura, percebe-se também que cada calçada possui um tipo de piso diferente, a calçada possui desnível por causa da falta de manutenção assim fazendo essa calçada uma barreira para pessoas com mobilidade reduzida.

A complexidade da desorganização espacial nas imagens ganha grande significância no tema abordado, a combinação entre a organização espacial e as práticas sociais são possíveis chaves para estabelecer acessibilidade.

Figura 17 – Rampas sem conservação e fora do padrão.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

A (figura 17 e 18), mostram rampas evidentemente feitas pelos próprios donos dos lotes, a imagem acima mostra uma rampa em mau estado de conservação e fora do padrão, abaixo na (imagem 18) mostra rampas estreitas tomando parte da via de passeio, rampas aparentemente feitas para acesso de veículos aos lotes.

Pode ser percebido que as calçadas das imagens exibidas não possuem as faixas de acesso, elas são estreitas não possuindo a faixa livre de 1,20 de largura destinada ao passeio como deve ser seguido na (figura 14).

São altos os números de lotes que tem a construção de rampas no meio das calçadas destinadas ao acesso de veículos gerando conflito com os pedestres. Essas condutas estão ligadas as práticas dos sujeitos a apropriação dos espaços públicos, e essas práticas trazem materialidade das relações

sociais com isso pode ser visto que práticas espaciais estão restringindo atividades cotidianas de certos grupos de pessoas.

Figura 18 – Rampas para acesso de veículos ao lote.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

As rampas de acesso aos veículos deveriam seguir as normas da NBR 9050, devendo ser alocadas na faixa de serviço e não na faixa livre, diante destas situações podemos perceber a apropriação inadequada dos espaços das calçadas fazendo com que os donos dos lotes coloquem as suas particularidades como invasão pública, o conceito cultural de construir a “sua própria” calçada de acordo com o que lhe convém e como lhe agrada, sendo assim fruto de uma sociedade livre e sem conhecimento dos direitos, isso nos faz refletir a existência do conhecimento da calçada como espaço público sendo de todos e não como parte do lote sendo privada.

Podemos compreender que nessas situações apenas algumas pessoas podem ir e vir e outras são excluídas, pois, por parte a calçada não é compreendida como espaço público, e sim como espaço privado.

Figura 19 – Rampas inadequadas e materiais de obras sob a calçada.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

As (figuras 19 e 20) mostram rampas sobre as calçadas assim tornando inacessíveis para pessoas cadeirantes ou qualquer pessoa com mobilidade reduzida. Além da rampa da (figura 20) invadir toda a calçada ela não leva a entrada nenhuma, tornando-a inutilizável. A imagem 19 também mostra materiais de obras sob a calçada e parte da rampa sobre a rua, impedido o estacionamento de veículos.

Percebe-se que quase toda a sua extensão possui rampas fora do padrão que impedem de um cadeirante, pessoa com carrinho de bebê ou com alguma dificuldade física faça um trajeto contínuo, precisando fazer o desvio pelas ruas para que consiga chegar a seu destino.

Nessas imagens exibidas observamos que nas calçadas constam rampas, porém, não possuem rampas de acesso adequadas para cadeirantes um problema existente na maior parte da área estudada, as restrições causadas por essas barreiras influenciam diretamente no bem-estar e a qualidade de vida da população.

Figura 20 – Rampas sobre as calçadas.



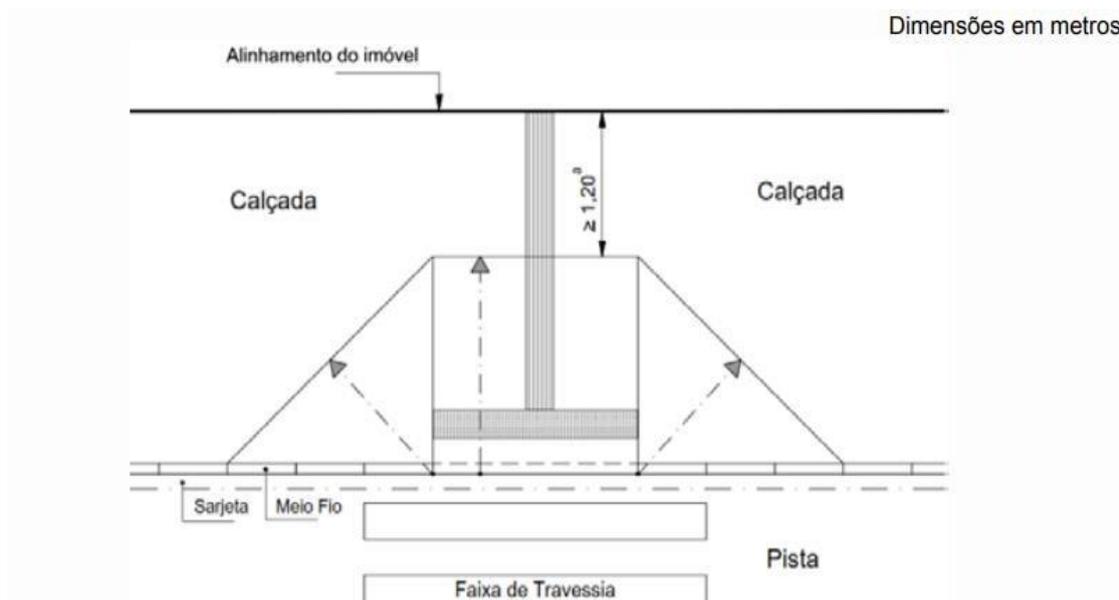
Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Se a calçada possui rampas para automóveis, mas não possui rampas para cadeirantes, isso é um problema de acessibilidade e deve ser corrigido. As rampas para automóveis são utilizadas para permitir a entrada e saída de veículos, mas não servem para garantir a acessibilidade de pedestres com mobilidade reduzida, como cadeirantes, idosos ou pessoas com carrinhos de bebê.

As rampas de acessibilidade destinadas à pedestres com mobilidade reduzida devem seguir normas específicas, que estabelece as dimensões e características mínimas que as rampas devem ter para garantir a acessibilidade e a segurança dessas pessoas. Caso uma calçada não possua rampas de acessibilidade para cadeirantes, é importante que a prefeitura seja contatada para que, seja realizada uma vistoria e, se necessário, uma intervenção para corrigir o problema. É importante lembrar que a acessibilidade é um direito fundamental de todas as pessoas, e as autoridades devem garantir a adequação

pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de, no mínimo, 1,20 m, como exemplificada na figura 22 abaixo.

Figura 22 - Vista superior do rebaixamento de uma calçada.



Fonte: NBR 9050: 2020, p. 79.

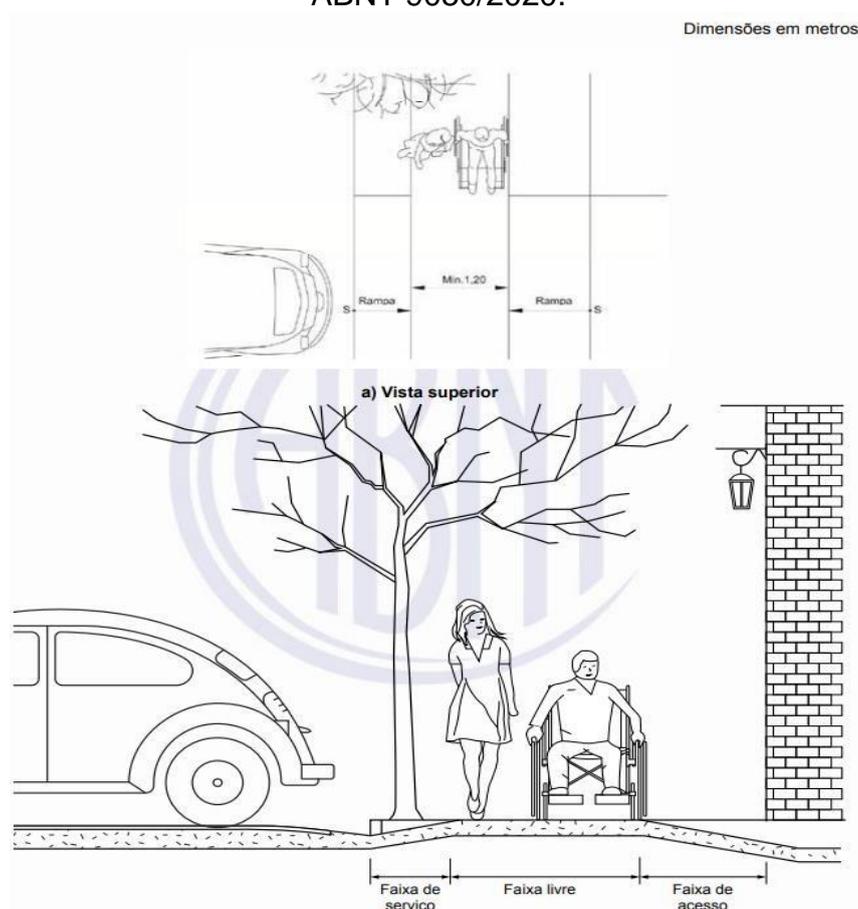
3.6 Rebaixamento da calçada para o acesso de veículo ao lote de acordo com as normas.

Como já exposto em algumas imagens aqui os acessos de veículos aos lotes é adquirido por rampas inadequadas que tomam conta de toda a calçada, no entanto, o acesso e circulação de veículo não deve interferir na faixa de circulação dos pedestres, é permitido apenas degraus e desníveis na faixa de serviço.

O tamanho da calçada é um ponto a ser levado em consideração sobre essa questão que é determinada pelo planejamento urbano, portanto, o planejamento de toda a calçada incluindo o rebaixamento da mesma, onde deve ser levado em consideração fatores como largura das calçadas, inclinação do terreno e presença de obstáculos.

Na figura 23 logo abaixo é demonstrado o exemplo de como deve ser as rampas para o acesso de veículo de acordo com as normas da NBR 9050, as rampas de veículos não podem interferir na via de passeio como podemos ver o que geralmente ocorre nas calçadas do município.

Figura 23 – Demonstração do acesso ao veículo, de acordo com as normas da ABNT 9050/2020.

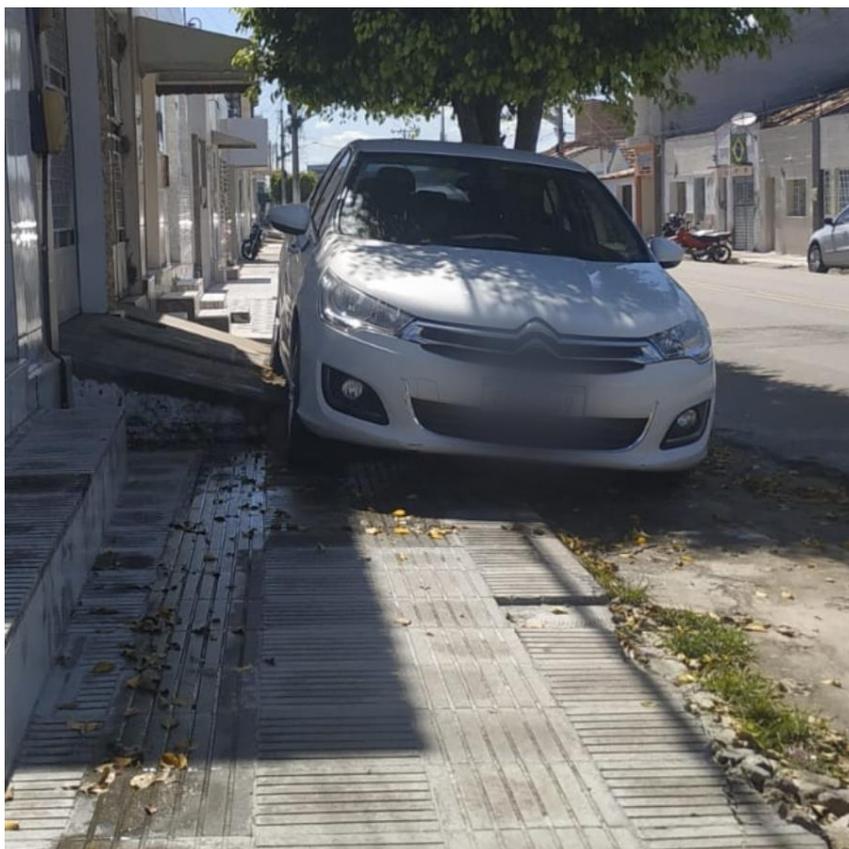


Fonte: NBR 9050: 2020, p. 76.

As rampas de acesso a veículo estando de acordo com as normas facilitam o acesso ao veículo nas calçadas sem interferir na via de passeio permitindo a entrada ou saída de veículos dos imóveis. As normas sobre as calçadas e os passeios públicos são definidas pelas leis municipais, pois fazem parte do Plano Diretor, do Código de Obras, do Código de Posturas e das normas de uso e ocupação do solo de cada cidade. Portanto, o acesso ao veículo nas calçadas deve respeitar tanto as normas de trânsito quanto as normas municipais, visando a segurança, a fluidez e a harmonia entre os diferentes modos de transporte.

De acordo com a (figura 24) abaixo podemos ver que as normas não são seguidas, e não é diferente em outros locais no município, infelizmente é comum barreiras nas calçadas de todo o município e veículos estacionado sobre as vias de passeio.

Figura 24 – Veículos sobre a calçada na Av. Presidente Castelo Branco.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Conforme as imagens anteriores e a seguir da Av. Presidente Castelo Branco é nítido que moradores usam as calçadas de acordo com a sua necessidade sem pensar nos pedestres prestando apenas o bem-estar individual, pois conforme as figuras automóveis e construção de rampas inadequadas e materiais de construções impedem a passagem de quaisquer pedestres nestes locais.

A figura 24 mostra além da rampa irregular, um veículo onde infringe a lei conforme o Art. 181 inciso VIII, onde informa que estacionar “no passeio ou sobre a faixa destinada a pedestre é uma infração grave que pode gerar multa e remoção do veículo do local estacionado pela medida administrativa”. No entanto, sabemos que a falta de fiscalização não leva ao ato de penalidade tornando esse tipo de situação continua.

É necessário sempre enfatizar que o pedestre é prioritário em uso das calçadas, pois, é um local destinado exclusivamente para ele, portanto de forma

alguma as calçadas devem ser obstruídas por veículos, materiais de construções ou algo do tipo.

Figura 25 – Material de obra impedindo passagem sobre a calçada.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Materiais de obras são bastante comuns nas calçadas, isso é um problema pois a calçada fica interditada e os pedestres não tem outra escolha a não ser correr o risco de transitar pelas ruas.

O que tem a ser feito é seguir as normas para evitar conflitos, o Artigo 87 do código de obras do município, informa que durante as obras é necessário manter a frente do logradouro limpa e sem impecilhos na via pública.

Art. 87. Durante a execução das Obras e instalações, o responsável Técnico deverá pôr em prática todas as medidas necessárias para que os logradouros, no trecho fronteiro à obra, sejam mantidos em estado permanente de limpeza e conservação, de acordo com este Código e o Código de Posturas Municipal.

§ 1º. Nenhum material poderá permanecer no logradouro público, senão o tempo necessário para a sua descarga e imediata remoção.

§ 2º. Sua permanência Autoriza a Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo, Transportes e Habitação a removê-lo, dando-lhe o destino conveniente, cobrando dos executores da obra a despesa com a Remoção e aplicando-lhe a Multa cabível, de acordo com o Código Tributário Municipal.

§ 3º. A movimentação dos materiais e equipamentos necessários à execução da Obra será feita exclusivamente dentro do canteiro de Obras.

§ 4º. Após o término da Obra, deverá ser recomposta a cobertura vegetal pré-existente à instalação do canteiro de Obras quando em lote diferente daquele em que foi executada a referida obra. (PREFEITURA DE DELMIRO GOUVEIA, 2005, p.23)

Figura 26 – Material de obra impedindo totalmente a passagem sobre a calçada.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

As pessoas ainda insistem em por restos de matérias nas calçadas e deixar no local por muito tempo, muitas vezes por não saber o que fazer com os restos dos materiais e sobre as leis isso se torna muito comum, isso ocorre pela

falta de informação e falta de fiscalização, o apoio da fiscalização é muito importante para que esse problema seja evitado.

Figura 27 – Entulho sobre a calçada da Avenida Presidente Castelo Branco.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

O setor de infraestrutura deve ser acionado para que entulhos e restos de materiais de construções sejam retirados de forma correta do local para que tenha o seu descarte de forma adequada.

Como mencionado anteriormente é necessário uma melhora na fiscalização, pois entulhos ficam acumulados nas calçadas por um longo período em toda a cidade, no entanto também devem solicitar a retirada dos entulhos. A figura 27 e 28 mostra o descaso onde esses entulhos permaneceram por mais de três dias.

As solicitações de poda de árvores são pedidas a secretaria de infraestrutura devido a segurança, pois as árvores atingem os fios, porém os entulhos não são removidos imediatamente assim prejudicando o fluxo de pedestre e veículos.

Figura 28 – Resto de obras sobre a calçada e parte da rua, prejudicando o estacionamento de veículos.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Outro ponto a ser levado em consideração são os entulhos de obras, é muito comum que os restos de materiais das obras de construções e reformas sejam descartados ilegalmente nas vias públicas, na maioria das vezes não é solicitada a retirada dos entulhos dos locais, assim ficando na dependência das fiscalizações da administração do município para a retirada dos entulhos, com essa falta de comunicação acaba que os entulhos ficam mantidos nos locais por um longo período prejudicando a passagem de pedestres e estacionamento de veículos.

Além do descarte ilegal é observa-se que não é feita a separação e classificação de materiais, sacos vazios de cimentos, plásticos, cerâmicas, tijolos e barro são descartados juntos e a consequência acarreta na poluição da cidade, parte dos materiais podem ser levados pelas chuvas para bueiros assim contaminando os rios e solos acarretados pela irresponsabilidade ambiental e social.

Figura 29 – Expositor de roupas de lojas tomando grande parte da calçada.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

A partir de um certo trecho é possível perceber uma presença marcante do comércio e ambulantes usando as calçadas para os seus serviços como mostra a (figura 29 e 30), eles dividem as calçadas com os pedestres tornando as calçadas estreitas, levando em conta ao grande fluxo deste local os pedestres tem que desviar dos produtos e de outros pedestres que vem no sentido contrário ocasionando transito de pedestres bloqueando, interrompendo a passagem fazendo com que o pedestre se coloque sobre as ruas para seguir ao seu destino.

A disputa de espaço nas calçadas é nítida e esse conflito é obtido no dia a dia, logo a apropriação do espaço público está aberta para fins diversos, inclusive as atividades comerciais que fazem parte da dinâmica da cidade, muitas vezes fazendo mau uso das calçadas invadindo e se apropriando dos espaços públicos.

Observa-se em alguns pontos da cidade embarreiramento no espaço proporcionado por falta de informação e descumprimento das leis e normas.

Figura 30 – Ambulante tomando parte da calçada.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Na figura 30 é possível perceber a dificuldade de ir e vir com conforto e segurança, além de comercio ilegal tomar parte da calçada onde congestiona a passagem do pedestre em horário de grande fluxo é possível perceber também desnível na calçada fazendo que não seja possível caminhar sem subir e descer degraus ou fazer um desvio pra a rua.

As práticas sociais refletem na organização do espaço, e essas práticas fazem parte da própria apropriação do espaço. O lugar onde o tal ambulante coloca sua barraca no mesmo lugar todos os dias coloca uma narrativa que representa o ponto fixo, o ponto de referência daquele lugar, um lugar simbólico que faz parte do indivíduo. Essa apropriação do espaço coincide com um período histórico onde o indivíduo tem uma história naquele lugar/espaço, e para cada indivíduo que participa daquele espaço há uma diversidade de significados.

Dentro dessa perspectiva o espaço é usado de modo em que lhe convém, a falta de consciência e informação da população é um grande peso na formação

do espaço, diante disso seria cabível o poder público se responsabilizar diante desses problemas pois é ele que tem o poder de fiscalização, informar e multar.

Figura 31 – Desnível na calçada da Avenida Presidente Castelo Branco.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

As figuras 31 e 32 mostram diferentes intensidades de desníveis, porém as duas situações dificultam a locomoção do pedestre, principalmente no local da figura abaixo onde seria impossível um cadeirante ter acesso sozinho a esta calçada, esses são apenas alguns dos exemplos dos desníveis localizados na Av. Presidente Castelo Branco, com esses exemplos podemos ver que uma pessoa com mobilidade reduzida não tem o direito de praticar as suas atividades sozinhas com segurança.

A necessidade de calçadas uniformes para pessoas poderem participar das atividades diárias de deslocamentos e ter a participação nos espaços públicos também é importante para a criação e dinâmica dos espaços, a participação do poder público juntamente com a sociedade pode alcançar uma melhor qualidade de vida.

Figura 32 – Desnível na calçada onde impossibilita o trajeto contínuo de uma pessoa com mobilidade reduzida.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Mais uma imagem chama atenção pelo grande desnível que impede de uma pessoa com mobilidade reduzida, cadeirante ou pessoa com carrinho de bebe siga ao seu destino sem precisar desviar para a rua ou subir degraus.

A calçada se encontra deteriorada, sem padronização e sem limpeza, esses aspectos causam a falta de segurança e atração de caminhar pela cidade fazendo com que o índice de caminhabilidade diminua. Como poder andar com conforto e segurança sendo uma pessoa com mobilidade reduzida ou cadeirante tendo que subir e descer as calçadas para seguir ao seu destino? Que atração trás em ter que passear em calçadas degradadas, sem vias de passeios, arborização ou iluminação? As calçadas não são atraentes e seguras para que possam ser usadas.

Diante desses questionamentos a gestão deve planejar a organização espacial da cidade pois isso é indispensável dentro dos espaços urbanos para garantir o conforto e segurança para a população.

Figura 33 – Desnível e revestimentos inadequados.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Ainda sobre desníveis como podemos ver nas (figuras 32 e 33), os desníveis nas calçadas são os que mais afetam as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida pois interfere diretamente na área de circulação, na imagem acima pode parecer que uma pessoa com mobilidade reduzida tenha um acesso tranquilo por parecer uma rampa, porém a declividade não é segura e ainda possui revestimentos inadequados tornando a calçada escorregadia.

Os desníveis tendem a ocorrer de uma calçada para outra pela troca de revestimentos, em toda a extensão é apresentada elevação, inclinação e degraus impedindo a circulação contínua do pedestre, nesse caso a calçada não mantém a sua função de causar segurança e mobilidade.

Estes problemas estruturais das calçadas é um reflexo de falta de conhecimento e informação, a presença destes desníveis e degraus apresenta tanto a falta de mobilidade tanto na questão de segurança dos pedestres aumentando a probabilidade de quedas.

Figura 34 – Calçada sem manutenção.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

As calçadas sem manutenções ou revestimentos irregulares são bastante comuns não só no centro da cidade, mas em todo o município, essas irregularidades tornam o ambiente perigoso onde possa ocorrer nesses locais tropeços e deslises, e infelizmente foi encontrado esse problema em toda a extensão do local estudado.

Falando de mobilidade diante destas situações as calçadas que se encontram em mau estado implica na segurança e conforto, essas superfícies geram atritos desconfortáveis para cadeirantes e bebês que utilizam carrinhos, Faria menciona em seu trabalho estudos sobre as vibrações sobre superfícies, ele aborda que:

(...) se os níveis de vibração forem baixos pode gerar sensação de mal-estar, dores de cabeça, mas se forem altos podem gerar degeneração das vertebra da coluna devido a absorção por parte do organismo tendo em vista os esforços transmitidos. (FARIA, 2015, p. 43.)

Figura 35 – Calçadão sem manutenção.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

O calçadão como é chamado parte do centro da cidade possui um revestimento de pedra portuguesa como mostra na (figura 35 e 36), esse tipo de revestimento gera um baixo atrito para cadeirantes e carrinhos de bebês, porém as mais preocupantes são os buracos e desníveis no calçadão, partes do revestimento está deteriorado tornando-se um perigo para os pedestres, como a manutenção do calçadão faz parte do poder municipal as calçadas dar a entender um abandono sobre o poder público.

Ainda que o revestimento do calçadão esteja por parte em concordância com a regulamentação do município onde informa no inciso IV que o piso deverá ser de material resistente e antiderrapante a segurança é comprometida pelos buracos e materiais desprendidos como é mostrado na (figura 36). No mais esse tipo de revestimento não tem uma fácil manutenção.

Em termos sobre a qualidade do calçadão por parte atende a questão de largura, mas deixa a desejar na manutenção e posicionamento dos mobiliários urbanos.

Figura 36 – Calçada do centro da cidade sem manutenção.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Na (figura 36) podemos ver parte do revestimento de pedra portuguesa soltas, além da estética da calçada ser prejudicada existe a falta de segurança do pedestre ao caminhar neste local podendo ser ocasionado tropeços, quedas e deslocamento do pedestre para as ruas.

Ao considerar tal situação ao que os pedestres estão sujeitos e são obrigados a enfrentar obstáculos para cumprir suas atividades diárias percebe-se o descaso do poder público e atores sociais, a falta de mobilidade urbana afeta a segurança dos pedestres e isso encontra a necessidade de fiscalização para obter manutenção em todo espaço que é um trabalho complexo, porém necessário, pois é de responsabilidade objetiva de o poder público oferecer a acessibilidade do cidadão.

As desigualdades e as resistências que existem no espaço urbano são exibidas de inúmeras formas, são explanadas pelas práticas sociais, como podemos observar na (figura 37).

Figura 37 – Calçada totalmente irregular.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Na Imagem acima pode ser visto várias irregularidades como a calçada sem manutenção, revestimento inadequado, rampa fora do padrão, haste de placa no meio da calçada fora da faixa de serviço e parte de arara de roupas de uma loja comercial no meio da calçada, todo esse conjunto de problemas tornam exemplo de falta de informação e fiscalização.

Uma pessoa com cadeira de rodas, carrinho de bebe ou moletas teria que desviar para a rua por motivo do desnível e passagem estreita, infelizmente problemas como esse toda a extensão da avenida.

A falta de manutenção nas calçadas e os obstáculos prejudicam muito o fluxo neste ponto de passagem, pois é um ponto específico que obtém um grande fluxo de pessoas por ser passagem do comércio para o banco central, prefeitura e igreja matriz da cidade.

Figura 38 – Rampa de acessibilidade inadequada.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Em algumas partes da avenida existem tentativas de conceder a acessibilidade, a avenida contém várias rampas construídas de maneira inadequadas para acesso a estabelecimentos comerciais.

A (figura 39) abaixo mostra uma rampa de acesso ao banheiro público, porém, a rampa que não se encontra de acordo com o recomendado pela norma, não há sinalização direcional, não encontra a sinalização de alerta e o seu revestimento inadequado já se encontra deteriorado, a passagem para a entrada do banheiro é estreita o portão de segurança impedem a passagem de pessoas com mobilidade reduzida.

Nesse contexto a livre locomoção para pessoas com mobilidade reduzida é inexistente principalmente para aqueles que apresentam restrições físicas, a circulação é um elemento funcional e deve ser vista como saúde pública, como mostra na (figura 39) uma pessoa de cadeira de rodas não consegue fazer uso do banheiro público sem a ajuda de uma segunda pessoa, essa situação gera desconforto e é um desrespeito com as pessoas.

Figura 39 – Rampa para acessar o banheiro público na Av.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Além de algumas irregularidades já mostrada aqui a avenida não possui percursos para travessia adequado, ou seja, as pessoas com mobilidade reduzida não têm como atravessar as ruas de maneira segura, portanto é importante que os percursos de travessias sejam considerados no planejamento urbano e aplicados conforme a normas como mostra os exemplos a seguir.

3.7 Percurso da travessia

A área de travessia é muito importante, pois, é um momento de transição de uma calçada para outra, as faixas de pedestres e rebaixamentos adequados impõe segurança na travessia para as pessoas com mobilidade reduzida e deficientes.

O percurso da travessia pode ser pequeno para o conforto e segurança do pedestre, se recomenda obter o alargamento de calçada em ambos os lados para obter um percurso menor na travessia do pedestre. A figura 40 e 41 abaixo mostram que e as normas não são aplicadas na cidade.

Figura 40 – Rebaixamento inadequado na avenida.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

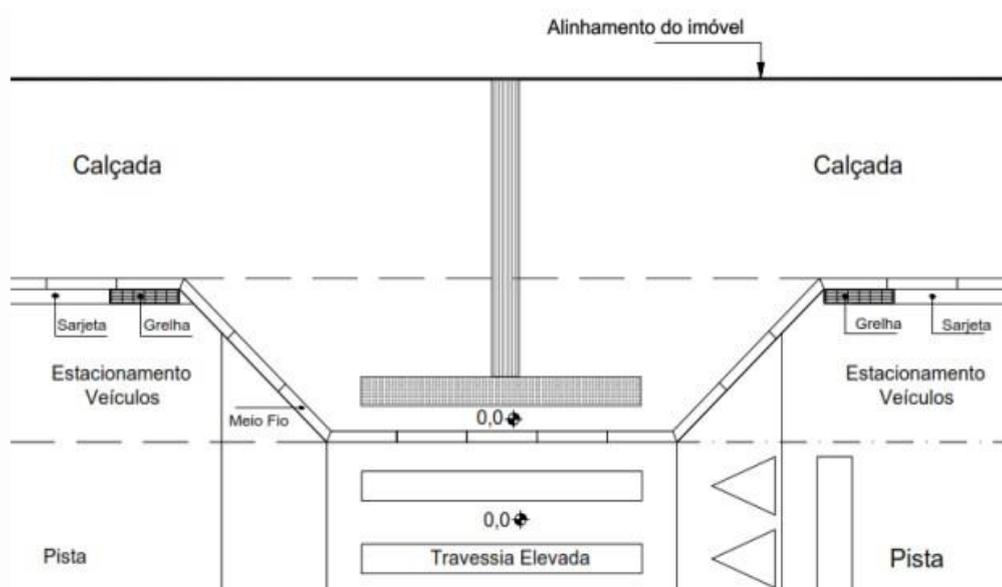
Figura 41 – Faixa de pedestre sem rebaixamento ou rampa.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

Para a travessia de um lado para o outro da rua é recomendado pontos de redução de percurso ou de rebaixamento de calçada para a travessia incluindo faixas de pedestres.

Figura 42 – Demonstração de como deve ser a redução do percurso na travessia com alargamento de calçada em faixa elevada.



Fonte: NBR 9050: 2020, p. 78.

3.8 Rebaixamento de calçada para travessia

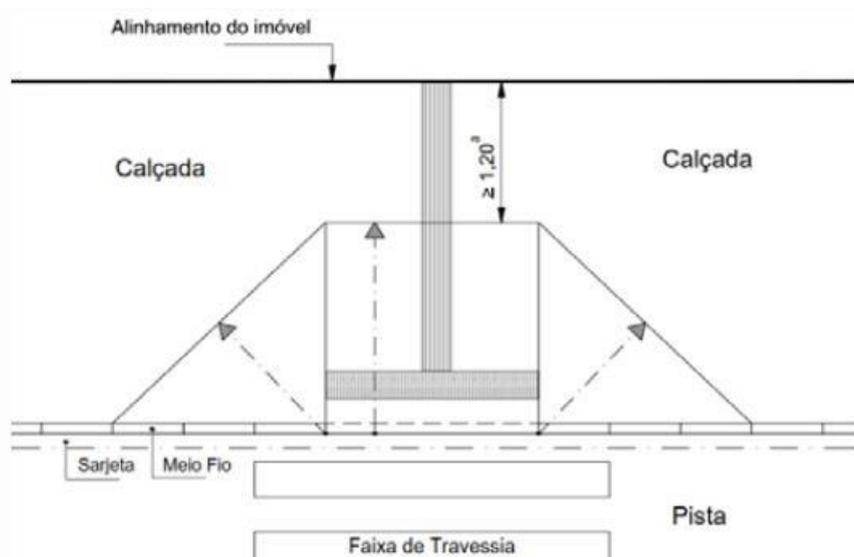
De acordo com a NBR 9050/2020, o rebaixamento das calçadas para a travessia deve ser construído na direção do fluxo da travessia dos pedestres.

(...) A inclinação deve ser preferencialmente menor que 5 %, admitindo-se até 8,33 % (1:12), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais. Recomenda-se que a largura do rebaixamento seja maior ou igual a 1,50 m, admitindo-se o mínimo de 1,20 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de, no mínimo, 1,20 m. (ABNT, 2020, p. 78)

As guias rebaixadas nem sempre ocorrem, muitas vezes há rampa de um lado da via e do outro não, e nenhuma redução de percurso no local estudado foi encontrando, o acesso a faixas de pedestres são muito distantes umas das

outras, fazendo com que o pedestre caminhe um longo percurso para a travessia.

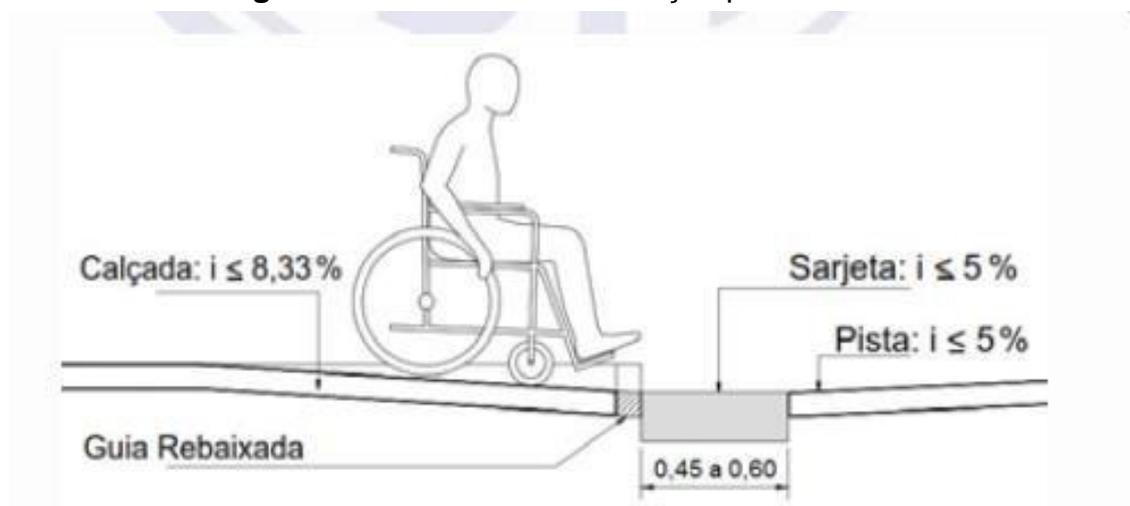
Figura 43 – Demonstração de como deve ser o rebaixamento no percurso da travessia, sem aplicação da faixa elevada.



Fonte: NBR 9050: 2020, p. 79.

De acordo com as normas da (ABNT NBR 9050, 2020, p. 2), “em vias com inclinação transversal do leito carroçável superior a 5 %, deve ser implantada uma faixa de acomodação de 0,45 m a 0,60 m de largura ao longo da aresta de encontro” como explicado na figura 44.

Figura 44 – Faixa de acomodação para travessia.



Fonte: NBR 9050: 2020, p. 79.

Na maior parte da extensão do local estudado foi encontrado algum tipo de irregularidade como buracos, desníveis, rachaduras, fissuras e diversos tipos de pisos fora do padrão, onde quando estavam molhadas se tornavam bastante escorregadios, apenas algumas calçadas cumpriam as normas da ABNT uma delas é exibida na (figura 45) a baixo.

Figura 45 – Rampa de acessibilidade na Av. Presidente Castelo Branco.



Fonte: Acervo de Nayara Rithelly dos Santos Acioli, 2023.

É essencial que as calçadas estejam em um bom estado para proporcionar segurança aos pedestres, na maior parte da extensão foi encontrado calçadas sem manutenções, passando um ar de abandono tanto pelo poder público quanto pela população sendo eles donos dos lotes.

Neste capítulo foi apresentado algumas normas da ABNT NBR 9050, normas do estatuto da cidade e alguns registros dos resultados da pesquisa com o intuito de mostrar as condições encontradas das calçadas acerca da acessibilidade e mobilidade, esse capítulo foi importante para que pudéssemos ver levantar uma ideia da qualidade dos calçamentos do local.

3.9 Dificuldades de acessibilidade e mobilidade

No contexto urbano a acessibilidade e mobilidade estão diretamente relacionadas as ruas, calçadas, praças, parques e outros setores de atividades dos cidadãos, para garantir a acessibilidade é necessário que esses espaços sejam pensados para atender as necessidades de todos os cidadãos sejam elas físicas ou sociais.

As dificuldades de acessibilidade e mobilidade são um problema comum em muitas cidades e Delmiro Gouveia não é uma exceção, as calçadas do centro da cidade apresentam diversas barreiras que dificultam o acesso e a mobilidade das pessoas, os principais problemas são os desníveis e os buracos, muitas calçadas apresentam esses perigos para pessoas, principalmente para pessoas com dificuldade de equilíbrio e mobilidade.

A ausência de rampas de acesso em cruzamentos e esquinas também são um problema, pois dificultam a passagem de pessoas com deficiência física, essas dificuldades impedem as pessoas com deficiência de exercer seus direitos, de participar plenamente da sociedade e alcançar a independência. Ações e políticas que visam promover a acessibilidade e a inclusão social são fundamentais para que todas as pessoas tenham oportunidades iguais de participação na sociedade.

Apesar desta discursão ter o foco principal na acessibilidade das calçadas, parte dos espaços públicos mostrados aqui com a praça e as ruas não são convidativas para a convivência e para as relações sociais, apenas para as atividades do dia a dia, de certa forma os problemas citados dificultam atividades básicas para algumas pessoas, a melhora desses espaços públicos mudariam totalmente a relações sociais e os usos dos espaços.

Não há dúvidas que planejar uma cidade demanda muito esforço, a complexidade de criar o espaço urbano de forma para que seja aproveitado cada áreas envolve diversas etapas e processos. Além de requerer a colaboração em conjunto de vários setores e profissionais como arquitetos, urbanistas, engenheiros, sociólogos, entre outros.

Outro aspecto também relevante que merece ser enfatizado é todo o processo de planejamento que envolve a coleta e análise de dados, para que possa atender as necessidades da sociedade e identificar as prioridades e

desenvolver estratégias e soluções. Além disso, é necessário considerar as características culturais e históricas da cidade.

Todos esses projetos são importantes para que seja de fato aplicado à acessibilidade e mobilidade no espaço público onde seja concebido o “bem-estar” da população. A cidade de Delmiro Gouveia vem crescendo e evoluindo economicamente e é importante que diversos outros aspectos evoluam juntamente para que todos os cidadãos tenham acesso de qualidade a cidade, pensar na coletividade da cidade é fazer com que as pessoas possam sentir-se convidadas a participar da cidade.

Pode ser percebido neste estudo que a estética e benefícios dos usos individuais das calçadas são mais importantes do que serem acessíveis ao público.

CONCLUSÃO

A proposta do estudo exporta para avaliar a adequação do espaço público junto a mobilidade e acessibilidade na cidade de Delmiro Gouveia teve como base a visita em campo e obteve conhecimento que permitiu confirmar a existência de inadequações para o uso. Com base no estudo é possível perceber que a própria sociedade constrói barreiras físicas e psicológicas, isso impacta a socialização de parte da sociedade, circunstâncias e situações com que as pessoas se deparam causam uma complexidade de diferentes desafios a serem vivido, portanto, é perceptível que ainda existe barreiras que acabam limitando as pessoas a realizarem simples atividades assim causando a exclusão social.

Observa-se que a acessibilidade na cidade de Delmiro Gouveia se encontra longe da realidade, diante de todo o percurso estudado foi possível perceber que toda a extensão possuía irregularidades, podemos dizer que parte do problema é da dinâmica social e o processo de urbanização tardia, apenas agora em 2023 alguns lugares estão sendo asfaltados e aplicado calçamentos, porém ainda não seguindo as normas da NBR 9050.

Atualmente é considerado no trabalho a expansão significativa do centro da cidade com a abertura do shopping, novos hotéis e outros estabelecimentos que aumentam ainda mais o fluxo de pessoas, com isso se torna mais importante a acessibilidade na cidade, principalmente no centro da cidade para que todos possam ir e vir com conforto e segurança. É nesse sentido que percebemos a importância da acessibilidade e mobilidade na cidade.

As falhas de acessibilidade e mobilidade se amplificam em toda a Avenida Presidente Castelo Branco, todo trecho da avenida obtém vários obstáculos que impedem a acessibilidade contínua e segura, as calçadas possuíam medidas irregulares, não possuíam rampas, desníveis, postes mal posicionados, buracos, etc. Esses obstáculos dificultam os deslocamentos de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O resultado da pesquisa obteve insatisfação de acessibilidade das calçadas da avenida, pois, a cada (10 metros) havia pelo menos um obstáculo que impossibilitava a continuação de acesso sobre as calçadas. Com isso é nítido a falta de planejamento urbano e prática das normas da NBR 9050.

Este trabalho trouxe consigo resultados e questões a serem trabalhadas em futuros estudos do espaço público delmireense que contribuirá para melhorias do espaço já que vivemos hoje numa sociedade em constante transformação.

Por fim, sugere-se um planejamento urbano em todos os âmbitos para que todo o “publico” possa ser atendido e nenhuma barreira física ou psicológica que afete o direito de ir e vir.

REFERÊNCIAS

ABNT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020. Disponível em:

> https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf <. Acesso em: 12. dez. 21

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Tradução de Roberto Raposo, posfácio de Celso Lafer. –10. Ed –Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **Espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana: memórias, rugosidades e metamorfoses: estudo dos parques urbanos 13 de maio, Recife-Brasil e do Tiergarten, Berlim-Alemanha**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

BRASIL. Lei nº 13.146, de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**.

Disponível em: > http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm <. Acesso em: 11. ago. 2022.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**. Disponível em:

> http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm <. Acesso em: 3. fev. 2022.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!** Conheça o anteprojeto da lei da política nacional de mobilidade urbana. Brasil. 2005. Disponível em: >

<https://www.tupancireta.rs.gov.br/uploads/evento/19754/922.pdf> <. Acesso 13/03/2023

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano**. Ática, 1989.

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano operário no sertão**. Campinas/SP: Papirus, 1998.

CERQUEIRA, Yasminie Midlej Silva Farias. **Espaço público e sociabilidade urbana: apropriações e significados dos espaços públicos na cidade**

contemporânea. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2013.

FONSECA, Maria de Lourdes Pereira. **Padrões sociais e uso do espaço público.** Caderno CRH, v. 18, n. 45, p. 377-394, 2005.

FARIA, Marianna Ribeiro de et al. Vibração transmitida a cadeirantes através do deslocamento sobre determinados tipos de revestimentos de calçadas. 2015.

GARDEZIN, Maria Aruane Santos. **As calçadas de Salvador. Configurações sociais e espaciais do cotidiano.** Salvador: UFBA, 1996.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pessoas com deficiência.** Delmiro Gouveia: IBGE, 2020. Disponível em: > <https://www.gov.br/pt-br/noticias/assistencia-social/2021/09/politicas-publicas-levam-acessibilidade-e-autonomia-para-pessoas-com-deficiencia#:~:text=De%20acordo%20com%20dados%20divulgados,24%25%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20do%20pa%C3%ADs>. <Acesso em: 17. nov. 2022.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Território Cidades e Estados.** Delmiro Gouveia: IBGE, 2021. Disponível em: ><https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/al/delmiro-gouveia.html><. Acesso em: 18.nov. 2022.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, v. 1, 2006.

SILVA, Filipe Carreira da. **Espaço público em Habermas.** Filipe Carreira da Silva, 2002. Disponível em > <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/22584> < Acesso em: 12.fev.2022.

SILVA, André de Souza. **Modelagem, mensuração e simulação do movimento de pedestres e veículos.** 2010. Disponível em > <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/29130> < Acesso em: 17.ago.2022.

SILVA, Cássio Alexandre da; SANTOS, Suzane Fátima Ribeiro. **ex-passo de pedestres: territorialidades no uso das calçadas do bairro Santos Reis–Montes Claros–MG.** Caderno Prudentino de Geografia, v. 2, n. 44, p. 202-220, 2022.

SILVA, Kleber Costa da. **Lições de Geografia Urbana: reflexões sobre os usos sociais do espaço público em Delmiro Gouveia**. Delmiro Gouveia: Agbook, 2020. 156 p.

SILVA, Kleber Costa; VIEIRA, Rogéria Souza. **sertão, cultura e “rurbanização” em Delmeiro Gouveia**, ALAGOAS. Revista Com Sertões, v. 2, n. 1, 2014.

SILVA, Rooseman de Oliveira. **Formas de Uso e Apropriação do Espaço Urbano Coletivo. O caso do Bairro Jardins em Aracaju-Se**. Recife, 2003. Disponível em ><https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/3435>< Acesso em: 15.ago.2022

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. Editora Contexto, 2007.

SANTOS, P.M.; CACCIA, L. S.; SAMIOS, A.A.B.; FERREIRA, L.Z. **8 princípios da calçada: construindo cidades mais ativas**. WRI Brasil: 1ª ed, 2017.

SANTOS, Milton: **O Espaço da Cidadania e outras reflexões**. 2. ed. Brasília: Fundação Ulisses Guimarães, 2013.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova: da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SÃO PAULO, Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. **Manual de instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008.

SCHMITT, Lara Caccia. **Mobilidade urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**, 2015.

PEREIRA, Pedro Henrique Máximo. **Uma reflexão sobre o espaço público**. Disponível em: >
https://www.researchgate.net/publication/323884535_UMA_REFLEXAO_SOBR_E_O_ESPACO_PUBLICO < Acesso em: 18. Ago .2022.

Prefeitura Municipal de Delmiro Gouveia – **Código de Obras e Instalações**. Prefeitura municipal de Delmiro Gouveia, 2005. Disponível em: ><https://transparencia.delmirogouveia.al.gov.br/admdelmiro/assets/arquivos/legislacao/leis-ordinarias/872-2005.pdf><. Acesso em: 12. Jan. 2022.

PADILHA, Marcela do Nascimento. **O conceito de espaço público como suporte para análise de cidades com patrimônio histórico-arquitetônico protegido**. Revista Geográfica de América Central. Número especial EGAL, Costa Rica, p. 1-21, 2011. ISSN 1011-484X. Disponível em: ><https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=451744820025><. Acesso em: 28. Fev. 2022.

MAZZONI, Alberto Angel et al. **Aspectos que interferem na construção da acessibilidade em bibliotecas universitárias**. Ci. Inf., Brasília, v. 30, n. 2, p. 29-34, maio/ago. 2001.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. **Espaço público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências**, v. 9, n. 2, 2009. Disponível em: > <http://www.revispsi.uerj.br/v9n2/artigos/pdf/v9n2a02.pdf> < Acesso em: 10. Set. 2022.

ZATTAR, Neuza. **calçadas: espaços públicos ou privados?** Revista Línguas e Instrumentos Linguísticos. Campinas, n. 23/24, p. 73-82, 2009.