

CALÇADAS: O PRIMEIRO PASSO PARA A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE ITAPIRANGA/SC-BRASIL

Bárbara Reichert¹; Vitória Canali²; Alcindo Neckel³

1 Arquiteta e Urbanista. Especialista em Gestão e Projetos: Arquitetura e Design de Interiores pela UNOESC Xanxerê/SC. Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UCEFF Itapiranga/SC. Discente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade IMED – Passo Fundo/RS, Brasil. E-mail: barbara_blu@hotmail.com

2 Arquiteta e Urbanista. Discente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade IMED – Passo Fundo/RS, Brasil. Email: vitoriacanali@hotmail.com

3 Orientador, Prof. Dr. do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARq) da Faculdade Meridional (IMED) – Passo Fundo/RS, Brasil. Núcleo de Estudos e Pesquisas em Mobilidade Urbana (NEPMOUR) – Passo Fundo/RS, Brasil. E-mail: alcindo.neckel@imed.edu.br

INTRODUÇÃO

A calçada é o espaço por excelência da convivência democrática na cidade e, por essa razão, deve merecer não só o respeito absoluto de todos, bem como a vigilância permanente, atuante e eficiente do Poder Público municipal.

Jacobs (2000), escreveu uma obra fundamental que trata da importância da calçada na vida das cidades: “Aparentemente desprezíveis, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade”.

A mobilidade urbana visa proporcionar o uso democrático dos espaços públicos, garantir proteção, conforto, prazer e acessibilidade a todos os usuários. Em razão disso o método IAAPE (Indicadores de Atratividade e Acessibilidade Pedonal) foi criado para diagnosticar esse devido sentido de segurança, conforto e qualidade da experiência ao utilizar o espaço público, utilizando conceitos de caminhabilidade, atratividade e acessibilidade. Partindo das premissas “caminhar é o meio fundamental de deslocação de qualquer pessoa” e “cidades foram feitas para pessoas, não para carros” e diante da importância desse tema, utilizou-se desse método avaliativo (IAAPE, 2015, p.2).

Pensar na acessibilidade espacial é extremamente importante para permitir a participação de todas as pessoas nos mais diversos espaços e atividades com os seguintes marcos legais: A partir da Constituição Federal de 1988 têm-se buscado promover a igualdade, garantindo o direito de ir e vir. As Leis Federais nº 10.048 e 10.098 de 2000 estabeleceram normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, essas leis foram regulamentadas por meio do Decreto nº 5.296 de 2004, que definiu critérios mais específicos para a implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística e aos serviços de transportes coletivos. A NBR 9050/2015, onde estabelece que: acessibilidade de pessoas com deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano (em processo de revisão) são necessários na organização/produção do espaço urbano. Esta norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações de acessibilidade. Para as calçadas, a norma estabelece parâmetros para o uso de sinalização tátil de aberta e tátil direcional. A sinalização de alerta deve ser utilizada para indicar a presença de obstáculos, alterações de direção ou do nível do piso. A sinalização direcional deve indicar de forma segura, os caminhos a serem percorridos, assim como o dimensionamento da faixa livre, a travessia de pedestres e o rebaixamento da calçada.

O objetivo da pesquisa é avaliar as condições físicas das calçadas de parte da Rua do Comércio, São Bonifácio, São José e Padre Teodoro Treis na área central da cidade de Itapiranga/SC/Brasil. Especificamente, visa-se determinar a problemática que interferem na acessibilidade, propondo assim possíveis melhorias para o deslocamento pedonal, agregada a importância da pesquisa é para se pensar a acessibilidade e o conforto das pessoas nas ruas das cidades.

Em nossas cidades a maioria das pessoas convivem diariamente com as péssimas condições dos passeios públicos em relação a falta de qualidade da infraestrutura. A falta de segurança, conforto e acessibilidade espacial são fatores que mais prejudicam a circulação de pedestres. Acessibilidade espacial refere-se, portanto, à possibilidade de participação e uso dos espaços pelas pessoas em condições de igualdade e sem discriminação, proporcionando a inclusão social. Entretanto, as pessoas são diferentes entre si, portanto, suas necessidades em relação aos espaços são distintas. Os idosos, por exemplo, possuem baixa visão e podem confundir os desenhos escuros das calçadas com buracos. Pessoas em cadeiras de rodas necessitam de superfícies lisas e sem degraus para se deslocar.

METODOLOGIA

O município de Itapiranga-SC/Brasil localiza-se no extremo-oeste do estado de Santa Catarina, possui 15.409 habitantes, tendo como densidade demográfica 54.51 habitantes/km², área territorial 283,031 km² e índice de desenvolvimento humano municipal de 0,775 (IBGE,2010).

As ruas selecionadas estão localizadas na área central e foram escolhidas para avaliar as condições físicas visando determinar a problemática que interferem na acessibilidade, propondo assim possíveis melhorias para o deslocamento pedonal.

Metodologicamente, foi realizado o levantamento do objeto de estudo considerando três condições básicas de não precariedades das calçadas, quais sejam: **qualidade, conforto e segurança**, considerando os seguintes fatores:

- **Acessibilidade dos usuários:** sobretudo pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- **Dimensionamento:** atendendo às normas técnicas quanto à largura mínima e inclinação transversal;
- **Qualidade:** atributo que qualifica a percepção do passeio no entorno criando uma identidade espacial;
- **Segurança:** proporcionar segurança ao ato de andar, ou seja, por meio de materiais de revestimento adequados, como também, pela boa distribuição de sem mobiliários, dos elementos urbanos e iluminação pública;
- **Continuidade:** construir rota de deslocamento acessível aos pontos de maior interesse coletivo, guardando seus aspectos estéticos e funcionais em harmonia;
- **Desenho da paisagem:** organização de todos os elementos das vias de modo a torná-los ambientalmente confortáveis, propiciando microclimas agradáveis e conforto visual.

Roteiro para uma calçada adequada em Itapiranga

Segundo a *Carta do Pedestre (2008)*, elaborada pela Associação Brasileira de Pedestres, a política de transportes e as regras de trânsito devem atender, por ordem de prioridade:

1. Às necessidades dos pedestres.
2. A outras necessidades sociais, especialmente dos ciclistas e de transporte público de passageiros.
3. Às necessidades de transporte de mercadorias, normalmente compatibilizadas com as anteriores por meio de restrições de horários e de itinerários.

4. Finalmente, às necessidades de circulação de automóveis particulares.

Somente se levarmos em conta as prioridades acima, é que estaremos construindo cidades para a totalidade da população. Para as crianças, os idosos, os que têm algum tipo de necessidade especial, enfim, para os pedestres, que são não somente os que se locomovem exclusivamente a pé, mas também os que usam transporte coletivo e veículos individuais e que utilizam, em algum momento, as calçadas.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Olhando para Itapiranga

Não tão antigas quanto às ruas, as calçadas foram surgindo com a necessidade de separar as trilhas de pedestres dos traçados de veículos que, em princípio, nem eram motorizados. As calçadas, também conhecidas por passeios, podem ser entendidas como caminhos que ladeiam as ruas junto às casas e que se destinam ao tráfego de pedestres (MOUETTE, 1998 apud AGUIAR, 2003).

A cidade de Itapiranga/SC/Brasil é uma cidade relativamente nova, fundada em 30 de dezembro de 1953. Um dos primeiros grandes problemas de uma cidade nova, em plena expansão de sua área urbana, com novos loteamentos lançados ano após ano, é a falta de passeios em frente a lotes sem construção predial. Vê-se que Itapiranga possui calçadas aquém do nível de qualidade que se espera.

De acordo com a Lei Municipal n. 50/2015, do município de Itapiranga, Art. 32: “As calçadas públicas destinadas à circulação dos pedestres são de responsabilidade exclusiva dos proprietários, possuidores do domínio útil ou a qualquer título, de imóveis, no tocante a sua construção, restauração, conservação e limpeza, observando as normas e padrões fixados pelo Município”. Porém, pode-se notar descaso dos proprietários em relação a essa lei, pois não é difícil encontrar quadras em que metade dos lotes não tenha calçamento. Isso reflete, ainda, clara falha na fiscalização. Ainda, em virtude crescimento acelerado da construção civil em alguns bairros, o proprietário acaba fazendo a calçada com pressa, ou com descaso, ou simplesmente pela ignorância a respeito da legislação e assim a faz sem atender às normas e recomendações de construção das mesmas. Além de toda a questão técnica sobre material a ser utilizado, distâncias, recuos, permeabilidades, uma questão de suma importância é a acessibilidade.

Infelizmente, mesmo com toda essa normatização e legislação vigente, não estão sendo respeitados os conceitos mais simples de cidadania e acessibilidade. Existem vários obstáculos e impedimentos que dificultam que as pessoas caminhem livremente pelas calçadas de seus bairros, obrigando-as a andar pela rua, em meio ao trânsito de veículos automotores, colocando em risco sua integridade física e até mesmo sua vida. Os maiores prejudicados nesses tipos de situações são indivíduos com baixa mobilidade, como os idosos, cadeirantes, gestantes, crianças, pessoas com necessidades especiais temporárias e até mesmo uma mãe com um carrinho de bebê.

É de encargo dos engenheiros e arquitetos orientar os proprietários (leigos) em como a calçada em frente à propriedade destes deve ser construída, obedecendo às normas técnicas, leis federais e municipais.

Todas as calçadas apontam para problema de suma importância que não pode sair de pauta, já que quanto mais for discutido, maiores são as chances da visibilidade desta problemática.

Problemas observados:

✓ Faixa livre não possui 1,20m e a qualidade da calçada está danificada pelas raízes da árvore, não dando segurança ao pedestre;

- ✓ Não existe contraste com as cores da calçada com o piso adjacente, o qual deveria ser maior de 30 pontos;
- ✓ Piso da calçada não apresente superfície regular, firme, estável e antiderrapante o que proporciona trepidações em pessoas de cadeira de rodas e desorienta pedestres com deficiência visual;
- ✓ A inclinação transversal não apresenta 2 a 3%;
- ✓ A inclinação longitudinal é superior a 8,33% devido a topografia local;
- ✓ Não houve projeto adequado referente a acessibilidade onde constata-se equivocada a aplicação de piso tátil de alerta e direcional ao longo de toda extensão da calçada por ter largura inferior a 2,5 metros, e não atendimento da inclinação longitudinal e transversal com inclinação mínima e máxima;
- ✓ As faixas de travessias de pedestres devem ser aplicadas nas pistas de rolamento, no prolongamento das calçadas e passeios onde houver demanda de travessia, posicionando-as de modo a não desviar o pedestre de seu caminho e atendendo o Código de Trânsito Brasileiro.
- ✓ Existência de um desnível considerável entre o passeio e a edificação, a qual necessitaria a execução de rampas no passeio para acesso ao imóvel;
- ✓ O rebaixamento do meio fio deve apresentar a mesma extensão da largura do acesso a veículos e deve avançar na faixa de serviço da calçada;
- ✓ Os pisos das calçadas, passeios ou vias exclusivas de pedestres os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante, evitando trepidações para pessoas com cadeira de rodas;
- ✓ Em calçadas amplas com faixas de acesso e serviço, os pisos táteis direcionais devem ser instalados no eixo da faixa livre, destinada à circulação de pessoas;
- ✓ Nas calçadas, o auxílio para a orientação e mobilidade das pessoas com deficiência visual deve ser feito preferencialmente através de elementos edificados nos limites dos lotes, tais como muros e paredes, utilizando-se pisos táteis direcionais apenas nas áreas abertas, onde haja descontinuidade da referência edificada, visando interligar essas referências. É importante que o caminhamento tenha origem e fim, sem interrupção, de forma a orientar adequadamente a circulação das pessoas com deficiência visual.
- ✓ O piso tátil direcional deve ser utilizado contornando o limite de lotes não edificados, como postos de gasolina, acessos a garagens, estacionamentos, ou quando o edifício estiver recuado.

CONCLUSÕES

Esta pesquisa mostrou que, assim como em outros locais do Brasil, as calçadas de Itapiranga/SC/Brasil apresentam falta de qualidade, quando são analisadas com base na legislação.

Considerando os indicadores apontados até aqui, sobre as condições das calçadas, nas ruas delimitadas no estudo a ausência de qualidade é identificada facilmente pela falta de continuidade dos percursos, provocada pela presença de barreiras, tais como batentes e rampas mal localizados e outros obstáculos que obrigam os pedestres a constantes mudanças na sua trajetória.

A ausência de conforto ao caminhar fica evidente nessas condições e ainda mais quando associadas à falta de manutenção dos revestimentos, geralmente inadequados à circulação de pessoas com limitações. Acreditamos que se o poder público municipal conjuntamente com a sociedade civil de Itapiranga/SC/Brasil tomasse as devidas medidas, abaixo, descritas, com certeza teríamos uma cidade mais alegre, feliz, saudável e os seus cidadãos se orgulhariam mais de lhe pertencer. As ações as quais me referimos são:

- ✓ Capacitação de pessoal;

- ✓ Adequação dos sistemas de transportes;
- ✓ Eliminação de barreiras;
- ✓ Estímulo à integração das ações de Governo;
- ✓ Sensibilização da sociedade;
- ✓ Estímulo ao desenvolvimento tecnológico;
- ✓ Publicação de material informativo e de capacitação;
- ✓ Implantação de programas municipais de mobilidade;
- ✓ Principalmente mais humanização por parte de seus moradores que pensariam um pouco mais nos outros, deixando o egoísmo de lado e praticando a cidadania coletiva a serviço do bem-estar coletivo e não apenas individualmente.

As calçadas devem possuir dimensões confortáveis para a livre circulação, no entanto, alguns tipos de pisos pioram a caminhabilidade, seja em função da sua irregularidade como por sua intensa necessidade de manutenção, sendo importante a definição de pisos que sejam regulares, lisos, antiderrapantes, resistentes ao atrito, ao choque e podotáteis – guia e alerta – nas rotas acessíveis.

Muito além dos tipos de piso e qualidade dos passeios, muitas vezes são as atitudes da população, seja criando o espaço ou se apropriando dele, que criam barreiras para os pedestres. Usar o conhecimento adquirido na pesquisa para criar uma consciência mais inclusiva na população foi o grande objetivo por trás de toda a investigação científica realizada e, de certa forma, a cartilha de acessibilidade tenta contribuir nesse sentido.

Porém, acredita-se que o principal descaso é do poder público. Para que a cidade tenha melhores condições em seus passeios, as autoridades devem cobrar o cumprimento das leis, assim como fiscalizar a execução das obras e punir os profissionais que executam projetos de forma inadequada. As prefeituras precisam notificar os proprietários cujas calçadas não estão de acordo com a lei, não na intenção de punir, de multar, mas sim de orientar e dar suporte necessário, mostrando que esse é um investimento para o bem-estar de todos os moradores. Também é necessário que os cidadãos cobrem o poder público, exijam fiscalização, denunciem à ouvidoria os imóveis em desacordo com essas leis.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CUNHA, Francisco. **Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana**. Recife: INTG, 2013.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes Editora Ltda, 2000.
- GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- IAAPE. **Indicadores de Atratividade e Acessibilidade Pedonal**. 2015. Disponível em: <http://www.iaape.org>. Acesso em: 18 de agosto. 2018.
- Carta do pedestre**. Associação Brasileira de Pedestres-ABRASPE. Disponível em: < <http://www.pedestre.org.br/downloads/CARTA%20DO%20PEDESTRE.pdf> >. Acesso em: 25 de novembro. 2018.
- MOUETTE, D. **Os pedestres e o efeito barreira (tese)**. São Paulo: EPUSP, 1998.
- MIOTTI, Luiz Antonio de. **A engenharia civil como instrumento para a acessibilidade em ambientes construídos e a realidade de calçadas e passeios urbanos**. *REEC – Revista Eletrônica de Engenharia Civil*, n. 4, 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/reec/article/view/19265>>. Acesso em: 30 nov. 2018.
- CREA/SC. **Cartilha de orientação de acessibilidade**. 5º edição. 2018. Disponível em: < https://portal.crea-sc.org.br/wp-content/uploads/2018/08/CARTILHA_JULHO_2018_NOVO_LAYOUT_WEB.pdf >. Acesso 30 nov. 2018