

FLAVIANA DA SILVA BORGES MORAES

**USOS E APROPRIAÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO EM MARABÁ (PA):
ANÁLISE A PARTIR DAS CALÇADAS DA FOLHA 32**

MARABÁ – PA
Setembro de 2015

FLAVIANA DA SILVA BORGES MORAES

**USOS E APROPRIAÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO EM MARABÁ (PA):
ANÁLISE A PARTIR DAS CALÇADAS DA FOLHA 32**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito à obtenção do título de Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Unifesspa)

MARABÁ – PA
Setembro de 2015

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

(Biblioteca Josineide Tavares, Marabá-PA)

Moraes, Flaviana da Silva Borges.

Uso e apropriações do espaço público em Marabá (PA): análise a partir das calçadas da Folha 32. / Flaviana da Silva Borges Moraes; Orientador, Marcos Vinicius Mariano de Souza. – 2015.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) Unifesspa, Faculdade de Geografia, 2015.

1. Espaços urbanos – Marabá, (PA). 2. Geografia urbana – Marabá, (PA).
3. Áreas de pedestres – Marabá, (PA). I. Título.

CDD - 22 ed.: 307.76098115

FLAVIANA DA SILVA BORGES MORAES

**USOS E APROPRIAÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO EM MARABÁ (PA):
ANÁLISE A PARTIR DAS CALÇADAS DA FOLHA 32**

Prof. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza - Orientador

Prof^ª. Ma. Lucélia Cardoso Cavalcante Rabelo - Núcleo de Acessibilidade e Inclusão
Acadêmica – NAIA – Unifesspa

Prof. Me. Marcos Mascarenhas Barbosa Rodrigues - Faculdade de Geografia – Unifesspa

Ao Iranildo Moraes, de quem tenho recebido as coordenadas exatas rumo à estação do amor: incentivo, carinho e compreensão, com muita alegria!

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é fruto de um aprendizado que se iniciou no primeiro dia de aula, embora eu ainda não tivesse noção disso. Foi através do contato com o universo acadêmico que pude perceber outros horizontes, tanto na perspectiva do conhecimento, como também em relação às pessoas incríveis com as quais pude compartilhar experiências memoráveis durante todo o curso de Geografia. Agora ao final dessa jornada, quero agradecer a todos que se dispuseram a sonhar e caminhar comigo nesse mundo de ideias chamado projeto de iniciação científica. Buscarei na medida do possível, lembrar-me de todos vocês.

À Deus pelo dom da vida e proteção.

Minha eterna gratidão ao meu amado esposo pela “porção mágica” na qual se encontra o amor, o zelo e a paciências, sem você, esse “caminho” seria bem mais longo.

Quero agradecer aos homens de minha vida, os quais compõem minha preciosa família, Iranildo Moraes, Manoel Ítalo, Yan Lucas e Philip, pelo gesto de apoio e incentivo durante toda a trajetória do curso.

Com grande admiração e apreço, ao meu professor e orientador Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza, pela paciência e dedicação, além da autonomia que me concedeu durante todo esse processo, obrigada por ter aceitado o desafio, quero que saibas que suas críticas sempre soaram de forma construtiva, contribuindo no sentido de superar minhas limitações.

Em especial e com louvor, à amiga Camila Garcia, por ter sido minha luz e inspiração durante a elaboração desse trabalho.

A minha fiel amiga, Mayra Sindeaux por ter sido verdadeiramente parceira e com a qual aprendi muito durante esses cinco anos de convivência, não só na vida acadêmica, bem como fora dela.

Ao compadre e amigo Ivanês Lian que mesmo distante, deixou sua marca nesse trabalho.

Aos meus pais, que mesmo distantes, torcem por mim.

Ao professor Fabrício Corradini, muito obrigada por ter acreditado e me dado à oportunidade de chegar até aqui. O mundo precisa de profissionais como você.

Ao inesquecível amigo Pedro Wenilton pela sua colaboração antes e durante o curso. Quero que saibas que serei sempre grata por tudo.

Agradecer de forma majestosa ao amigo Dr. Jônatas Andrade por ter dedicado seu precioso tempo à turma e pelo interesse que sempre demonstrou no sentido de contribuir com essa pesquisa.

Ao prof. Valmir Gomes, pela atenção, seu olhar minucioso fora de grande valia.

Ao colega de curso Deyvid Sousa, pela importância de sua contribuição.

À minha sobrinha Andreia Costa, com a qual dividi minhas alegrias, mas também minhas angústias, obrigada pelo carinho incondicional.

A todos os professores do curso de geografia, inclusive os de outros cursos, mas que se fizeram presente, uns mais, outros menos, mas que ao final de tudo, foi possível perceber o quanto contribuíram para nossa formação, tendo em vista a importância de todas as críticas, observações e contribuições de todos vocês.

À dona Delfina Sindeaux e toda sua família pelo apoio e carinho.

Minha gratidão eterna à Maria Núbia por me suportar e por está sempre ao meu lado em todos os momentos.

À minha sogra Maria das Graças, pelo gesto de fé que sempre demonstrou em suas orações.

Aos meus amigos e amigas, Deyvid Sousa, Bruno Arthur, Marta Souza, Fernanda Carneiro, Deiane Macedo, Leila Brito e Raquel Santos, Maria do Rosário, por terem me incentivado a não desistir e contribuído desde o início com essa formação.

O meu cordial agradecimento a todos que de uma forma ou de outra contribuíram com minha realização, que Deus possa gratificá-los, dando-lhes sabedoria para seguir com seus sonhos.

“O homem é pedestre por natureza, sendo desta categoria a maior parte da cidade de São Paulo, para não falar em Brasil. (...). O espaço da circulação é legitimamente público”. (YÁZIGI, 2000, p. 340 e 341)

RESUMO

As calçadas são espaços públicos destinados exclusivamente à circulação dos pedestres. Nessa perspectiva, o presente trabalho tem como objetivo compreender a diversidade do uso das calçadas na Folha 32 no Núcleo Nova Marabá, na cidade de Marabá-PA, com enfoque nas contradições e apropriações praticadas por diferentes agentes sociais que utilizam esses espaços. Para a elaboração dessa pesquisa, fez-se necessário uma revisão bibliográfica de autores que discutem as temáticas trabalhadas ao longo desse estudo, como espaço público, as calçadas e acessibilidade. Além disso, houve a realização de trabalhos de campo com o intuito de realizar registros fotográficos, mapeamento das calçadas, bem como a aplicação de formulário. Esses procedimentos objetivaram verificar qualitativamente e quantitativamente as condições dos passeios públicos da Folha 32. Dentro dessa perspectiva, averiguou-se que as calçadas são meios essenciais para a circulação de pedestres no espaço urbano e deve estar livre de qualquer tipo de obstruções, embora seja utilizada para diversos fins, sendo constatado ao longo dessa pesquisa. Assim sendo, foi possível observar que a maioria das calçadas da Folha 32, principalmente da área comercial, apresentam algum tipo de irregularidade e não correspondem aos parâmetros estabelecidos pela NBR 9050/04. Isso demonstra que os órgãos públicos locais não direcionam investimentos ou até mesmo ações para tornar esses espaços adequados à circulação de todos os pedestres, seja idoso, crianças, gestantes, ou pessoas com algum tipo de mobilidade reduzida. Esse cenário sinaliza a necessidade de políticas públicas que permitam o uso e a acessibilidade dos passeios públicos na cidade.

Palavras-chave: espaço público; calçadas; acessibilidade; Folha 32

ABSTRACT

The sidewalks are public areas conceived exclusively for pedestrians. From this perspective, this work aims to understand the diversity of the use of sidewalks in the zone of Folha 32, neighborhood of Nova Maraba, in the city of Maraba-PA, focusing on contradictions and appropriations made by different social actors who use these spaces. For the preparation of this research, a literature review was made, based on authors who address the issues discussed throughout this work as public space, sidewalks and accessibility. In addition, a fieldwork was developed in order to accomplish photographic records, sidewalks mapping, and form application. These procedures intended to verify qualitatively and quantitatively the public zones conditions of Folha 32. Based on these procedures, it was established that the sidewalks are essential for pedestrians in urban areas and should be free of any obstructions, although it is used for several purposes, as attested in this research. Therefore, it was observed that most of the sidewalks from zone Folha 32, mainly from commercial area, have irregularities and do not correspond to the parameters established by NBR 9050/04. Which highlights that local public service do not head its investments or even actions to make these places suitable for all pedestrians to use it, including elderly, children, pregnant women, or people with some kind of reduced mobility. This scenario shows the need for public policies to allow the use and accessibility of public sidewalks in the city.

Key-words: public space; sidewalks; accessibility; Folha 32

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Passeio público na Av VP8 em Marabá, ocupado por veículos.	28
Figura 2: Passeio público na Av VP8 em Marabá, ocupado por motos, placas, containers e tijolos.	28
Figura 3: Passeio Público obstruído por placas de anuncio entre outros utensílios, interrompendo a circulação dos pedestres.	29
Figura 4: calçadas na Folha 32 em Marabá ocupadas por restaurantes à circulação dos pedestres.	30
Figura 5: Passeio público em Marabá, obstruído com materiais de construção.	31
Figura 6: Calçadas em Marabá com diferença de nível.	31
Figura 7: Passeios públicos na Avenida VP 08, Núcleo Nova Marabá, demarcados por cones e placa de sinalização.	32
Figura 8: Calçadas na Folha 32 apropriada por comerciante para uso particular de seus clientes.	33
Figura 9: demonstra com deve ser um espaço acessível ao pedestre, conforme os valores padrões da ABNT 9050/04, sobretudo aos que possuem mobilidade reduzida.	37
Figura 10: Comerciantes fazem das calçadas extensão de seus hotéis na Folha 32.....	39
Figura 11: Passeio público na folha 32, Nova Marabá é utilizado para cultivo de jardinagem.	40
Figura 12: Passeio público na folha 32, Núcleo Nova Marabá é usado como espaço para exposição de placa propaganda.	40
Figura 13: Planta urbana do Núcleo Nova Marabá.....	45
Figura 14: passeio público na área residencial da Folha 32 obstruído pela construção de jardinagem.	51
Figura 15: as calçadas são utilizadas como jardins apenas por um padrão estético.....	51
Figura 16: calçadas obstruídas por contêiner, lixeiras, etc.	52
Figura 17: calçadas interrompidas por materiais de construção, etc.....	53
Figura 18: obstruções das calçadas da área comercial da Folha 32.	54
Figura 19: passeio público sem condições de acesso ao pedestre.....	55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: dados referentes a manutenção das calçadas da Folha 32.....	58
Gráfico 2: dados referentes a atuação do poder público em relação as calçadas da Folha 32	59
Gráfico 3: notas atribuídas as condições das calçadas da Folha 32	59
Gráfico 4: dados referentes a opinião dos comerciante com relação a serem ou não os proprietários das calçadas.....	61
Gráfico 5: órgão responsável pela fiscalização das calçadas	63
Gráfico 6: dados referentes ao total de calçadas que apresentam algum tipo de irregularidades na área comercial da Folha 32.	69
Gráfico 7: dados referentes aos usos irregulares das calçadas da área comercial da Folha 32	69
Gráfico 8: dados referentes a estrutura física das calçadas da Folha 32.	70

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Renda per capita Nominal por Setor Censitário da cidade de Marabá (2010).....	38
Mapa 2: Organização dos Núcleos Urbanos da cidade de Marabá – PA.	43
Mapa 3: Localização do Distrito Nova Marabá	47
Mapa 4: Planta de localização da área comercial da Folha 32.....	65
Mapa 5: Inadequações predominantes nas calçadas da área comercial da Folha 32.....	67

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1) O ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE: usos e apropriações das calçadas em Marabá.	18
1.2) As calçadas enquanto possibilidades para o planejamento urbano.....	20
1.3) As calçadas à luz da legislação seus usos e apropriações na Folha 32.	25
1.4) A acessibilidade urbana diante dos usos das calçadas	34
2) FORMAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE MARABÁ-PA: considerações a partir da Folha 32 no Núcleo Nova Marabá.....	42
2.1) OS PEDESTRES E OS ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO DA FOLHA 32	50
3) CARACTERIZAÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS DA FOLHA 32	56
3.1 AS FORMAS DE USO EXISTENTE NAS CALÇADAS NA ÁREA COMERCIAL DA FOLHA 32.	64
CONSIDERAÇÕES FINAIS	72
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	75
APÊNDICES	78
ANEXOS	83

INTRODUÇÃO

O estudo sobre as calçadas tem ganhado bastante enfoque nos últimos anos, principalmente com relação aos diferentes sujeitos que utilizam esses espaços. Nas legislações Federais, Estaduais e Municipais, encontram-se o direito que todos os indivíduos possuem de circularem pelas calçadas de forma segura, uma vez que, as calçadas são espaços públicos destinados, exclusivamente ao fluxo de pedestres.

Os espaços públicos desempenham diferentes funções nas cidades, baseadas no lazer, na mobilidade, na acessibilidade, na gratuidade, enfim, são ações ou ambientes, que, pautados em instrumentos jurídicos os designam como públicos, sendo livres a todos os segmentos da sociedade, independentemente de classe social, raça ou credo.

Nesse sentido, compreendendo as calçadas enquanto espaço público verifica-se que o planejamento urbano é de extrema importância para uma tomada de ações e intervenções quanto ao uso e as condições delas, para que a administração pública exerça de fato o seu papel como regulador da sociedade e estabeleça melhorias quanto à circulação dos pedestres, pois como afirma Eduardo Yázigi (2000, p. 265), “Não creio ser possível planejar a rua sem uma ampla e consistente possibilidade de nela circular a pé”.

Nessa perspectiva, o presente trabalho tem como objetivo geral compreender a diversidade dos usos das calçadas na Folha 32 no Núcleo Nova Marabá, cidade de Marabá-PA, com enfoque nas contradições e apropriações dadas por diferentes agentes sociais a esse espaço considerado público. Também existem os objetivos específicos que visam realizar um debate teórico a respeito das concepções de cidade e espaço público, bem como uma análise das calçadas à luz das legislações vigentes em diferentes escalas e órgãos competentes; averiguar as apropriações desses espaços pelos diferentes agentes sociais, verificando as contradições existentes entre esses usos e analisar as ações realizadas pela administração pública para possibilitar seu uso adequado e a acessibilidade.

Diante desse cenário, a problematização esteve norteadas nos seguintes questionamentos: as calçadas da Folha 32 são adequadas para a livre circulação de pessoas? Esses espaços correspondem as delimitações e regulamentações da legislação Federal e Municipal? Nesses espaços a acessibilidade é respeitada? Os diferentes usos desses espaços públicos afetam o fluxo de pedestres? Existem ações realizadas pelos órgãos competentes para frear a apropriação particular inadequadas desses espaços? As calçadas conseguem atender as pessoas que possuem limitação ou restrição físicas? A manutenção das calçadas

tem sido realizada de forma regular na Folha 32? Essas questões foram os pontos norteadores dessa pesquisa, com o intuito de perceber se o principal objetivo das calçadas, que é a circulação de pedestres, tem sido respeitado nessa área de estudo.

Para a elaboração desse trabalho, primeiramente, realizou-se um levantamento bibliográfico de autores que discutem as temáticas trabalhadas ao longo dessa pesquisa, como cidade e espaço público, as calçadas, acessibilidade, entre outros, dentre eles estão: Marcelo Lopes de Souza, Eduardo Yáziqi, Ana Paula Resende, Flávia de Oliveira dos Santos, Ângelo Serpa, entre outros.

Além desses autores, também houve uma pesquisa documental a fim de se analisar a legislação federal e municipal quanto ao uso e infraestrutura das calçadas. Entre estes documentos foram examinados o Código de Trânsito Brasileiro, o Código de Obras do Município de Marabá, o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, da Superintendência de Desenvolvimento Urbano de Marabá, a normativa 9050/04 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) dentre outros.

Em seguida, foram realizados trabalhos de campo na área em estudo no intuito de verificar através de registro fotográfico os diferentes usos dado as calçadas nessa área, observando os usos inadequados que se estabelecem na Folha 32, impossibilitando, em muitos casos, a circulação de pedestres. Além de dados qualitativos, os trabalhos de campo também foram realizados com a finalidade de verificar, quantitativamente, a estrutura das calçadas analisando se estas estão de acordo com a legislação vigente, bem como, averiguar por meio de dados quantitativos as formas de uso irregulares predominantes.

Diante disto, foram mapeadas 265 calçadas, com o intuito de avaliar os diferentes usos existentes nas calçadas da folha 32. Nessa relação foram consideradas diferentes variáveis, tais como, largura, degrau, comércio, paisagismo, tipo de piso, veículos estacionados e outros obstáculos.

Durante o desenvolvimento da pesquisa se tornou evidente as contradições nas formas de uso das calçadas da Folha 32 com o que é estabelecido pela legislação, bem como da própria estrutura física delas, prejudicando assim, a acessibilidade. Diante disto, era preciso estabelecer uma metodologia que permitisse constatar ou refutar a realidade observada nesses espaços.

Para tal, foi realizado um método que permitisse quantificar as formas de usos estabelecidos na área de estudo, ou seja, o setor da Folha 32 em que predomina o uso comercial, bem como quantificar as irregularidades no que se refere à estrutura das calçadas. Com base nisto, foram estabelecidas algumas variáveis que permitissem aferir a situação das

calçadas tanto no que diz respeito a sua estrutura física, quanto ao uso dado às mesmas pelos sujeitos sociais. Assim foram estabelecidas as seguintes variáveis relativas à estrutura física: largura, degrau e tipo de piso; formas de uso: estacionamento de veículos, comércio, paisagismo e obstáculos diversos. Após serem determinados os critérios de análise, a área de estudo foi dividida em treze quarteirões, os quais foram analisados lote a lote. Posteriormente, em cada calçada foi atribuído o conceito de regular (R) ou irregular (I) em cada variável analisada, aonde, regular se refere ao seu adequamento em relação às normas estabelecidas pela NBR 9050/04 e irregular, ao não adequamento desta conforme a referida norma, bem como, a largura das calçadas da área em estudo compreende ao valor estabelecido a nível nacional e local pela Prefeitura Municipal que é 1,20 metros.

A temática desse trabalho foi pensada a partir de observações produto de uma inquietação pessoal acerca da realidade das calçadas da Folha 32. Esta área foi o recorte de análise espacial dessa pesquisa, principalmente por ser uma Folha que apresenta um padrão de vida elevado com relação às demais Folhas do Núcleo Nova Marabá.

Ao longo da elaboração dessa pesquisa, a Folha 32 foi espacializada em área residencial e área comercial. O mapeamento das calçadas foi realizado principalmente na área comercial, por ser o local de maior fluxo de pessoas, devido à concentração de comércios e serviços.

Nesse contexto, visando alcançar um melhor entendimento da realidade do espaço urbano da Folha 32 mostrado desse trabalho, foram realizados alguns formulários na área em estudo mais precisamente, na parte mais concentrada de bens e serviços da folha 32, a partir disto, foram considerados três diferentes sujeitos sociais, que por sua vez, se utilizam desses espaços e são responsáveis pelo fluxo de atividades nessas áreas, a saber: os pedestres, os comerciantes e os órgãos públicos competentes.

Esses formulários foram semiestruturados e diferenciados conforme os objetivos de cada agente social entrevistado, ou seja, foi elaborado um formulário para os pedestres, um para os comerciantes e um para os órgãos públicos competentes, com o intuito de analisar as opiniões diversas desses sujeitos que compõe a sociedade.

Foram realizados 400 formulários, tomando por base a População Economicamente ativa de Marabá, que é aproximadamente 103 mil habitantes. A definição da amostra foi de acordo com a proposta da Tabela de Krajcie e Morgan (1970 apud SIEGLER, s.n.t.).

Os formulários foram realizados apenas na Folha 32, por ser essa a área de estudo desse trabalho, ou seja, na área que concentra o comércio e os para ser mais exata, onde fora

configurado o recorte espacial. Todos os resultados e observações foram catalogados e posteriormente, trabalhados em gráficos e tabelas.

Este trabalho está estruturado em três capítulos. No primeiro capítulo se discute as formas de usos e apropriação dos espaços públicos na cidade de Marabá, abordando as calçadas à luz da legislação Federal e Municipal, bem como uma possibilidade para o planejamento urbano e para o exercício da acessibilidade.

O segundo capítulo apresenta um contexto histórico-geográfico da formação e organização do espaço urbano de Marabá, sobretudo do Núcleo Nova Marabá e da Folha 32, observando os espaços de circulação dos pedestres nessa área.

O terceiro capítulo aborda a caracterização dos passeios públicos da Folha 32, demonstrando as condições desses passeios enquanto meios de circulação dos pedestres, principalmente no que diz respeito à acessibilidade, as formas de usos, às condições físicas, ao estado de conservação, entre outros.

1) O ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE: usos e apropriações das calçadas em Marabá.

A cidade em sua organização espacial é formada por espaços públicos e espaços privados. Os primeiros podem ser utilizados por todos os indivíduos, os segundos possuem uma limitação no seu uso.

Segundo Serpa (2011), ao estabelecermos discussões acerca do espaço urbano é necessário destacar as contribuições de Hannah Arendt e Jürgen Habermas. Para Arendt o espaço público é apresentado como o lugar da expressão política e dos modos de ações subjetivas e não identitários, em contrapontos aos territórios familiares e de identificação comunista. Para Habermas, o espaço público é por excelência o lugar da comunicação, a constituição histórica da discussão democrática e do uso livre e público da razão.

Hannah Arendt e Jürgen Habermas foram os primeiros pesquisadores a revelarem uma ideia mais precisa da conceituação de espaço público em meados do século XX. Esses autores apresentavam uma concepção teórica de acordo com as noções de espaço público orientadas ainda no Império Romano ao refletir a relação entre espaço, política e cidadania (VALVERDE, 2007).

Segundo Valverde (2007), as discussões acerca do espaço público tiveram origem nos Estados Nações europeia ainda no final do século XVIII. Foi a partir desse período que os termos públicos, publicidade e espaço público foram mais difundidos, havendo uma ligação desses termos com a forma em que o Estado se organiza em sua esfera política. Nesse sentido, quando se faz referência a esfera pública se tem a noção voltada para o Estado e suas responsabilidades para com a sociedade.

A redução da representatividade pública que ocorre com a mediatização das autoridades estamentais através dos senhores feudais cede espaço a uma outra esfera, que é ligada à expressão esfera pública no sentido moderno: a esfera do poder público. Esta se objetiva numa administração permanente e no exercício permanente; à permanência dos contatos no intercâmbio de mercadorias e de notícias (bolsa, imprensa) corresponde agora uma atividade estatal continuada (...). Nesse sentido estrito, “público” torna-se sinônimo de estatal; o atributo não se refere mais à “corte” representativa, como uma pessoa investida de autoridade, mas antes ao funcionamento regulamentado, de acordo com competências, de um aparelho munido do monopólio da utilização legítima da força (HABERMAS, 1984 apud VALVERDE, 2007, p. 85).

Ao longo do tempo a constituição da ideia de espaço público foi se modelando conforme as opiniões que já existiam nos séculos passados com os elementos construídos no presente, uma vez que, com o passar do tempo a organização da sociedade agrega novos

valores que dão outras contribuições para a produção e reprodução dos conceitos e concepções das teorias.

Os espaços públicos são locais ou áreas que desempenham diferentes funções no espaço urbano, pautadas no lazer, na mobilidade, na acessibilidade e no acesso livre a todas as áreas que possuem instrumentos jurídicos que os designam como públicos, independente de classe social, raça ou cor, todos podem usufruir com os seus direitos e deveres.

As áreas e os locais considerados públicos apresentam características que pressupõem um determinado uso, a peculiaridade do espaço público está na forma como este é utilizado pelos diferentes sujeitos sociais. Além das práticas relacionadas às dimensões objetivas dos indivíduos, idade, gênero, habitações, modos de vida, entre outros, o espaço público também abarca valores subjetivos e simbólicos, como as motivações e aspirações individuais e coletivas dos atores sociais (MATOS, 2010).

Segundo Matos (2010), em cada lugar e momento histórico o espaço público designa determinadas relações sociais e valores distintos sendo estabelecidos em escalas diferentes, principalmente pelas características diversas que seus frequentadores apresentam, seja o modo de vida, os valores, a cultura ou até mesmo o seu espaço vivido.

Num bairro ou quarteirão residencial, os espaços públicos, jardins, ruas, praças, campos de jogos, etc., limitam-se a ser usados e a acolher as práticas, sobretudo dos seus residentes, enquanto que ao nível da cidade ou do conjunto metropolitano, existem espaços com uma área de atração maior, uma vez que são usados, não só, pela população que aí reside, como também por outros que vêm do exterior, que a visitam (MATOS, 2010, p. 20).

Conforme o autor citado, o espaço público pode ser classificado espacialmente e genericamente de duas maneiras distintas: a primeira, relacionada aos locais de permanência e a segunda aos locais de circuito. Os espaços de permanência são os espaços relacionados ao ludismo e a prática do lazer pelos indivíduos. Esses espaços são caracterizados por possuírem mobiliário próprio que visam atrair a população para essas áreas, como os bancos das praças, dos campos de futebol e os instrumentos dos parques infantis. Os espaços de circuitos são classificados como “percursos urbanos”, ou seja, são as áreas que podem ser destinadas apenas para os pedestres, ou para pedestres, ciclistas e veículos, ou exclusivamente para veículos, inclusive os estacionamento (MATOS, 2010).

Os espaços públicos são caracterizados pela facilidade de acesso a tais locais ou áreas, sendo materializados em vias de circulação, praças, bosques, campo de futebol, calçadas, ciclovias, museus, teatros, espaços que proporcionam um determinado tipo de lazer ao público frequentador, onde todos os sujeitos sociais podem usufruir de tais instrumentos públicos.

Nessa perspectiva há uma diversidade de encontros nos espaços públicos, sendo que os indivíduos que se servem desses espaços apresentam diferentes culturas e são classes sociais distintas, uma vez que nossa sociedade está estruturada em diferentes classes sociais pela forma de apropriação do sistema capitalista de produção. Assim, se faz necessário compreender quais os principais agentes econômicos e sociais que utilizam e apropriam-se das calçadas no Núcleo Nova Marabá na cidade Marabá-PA.

1.2) As calçadas enquanto possibilidades para o planejamento urbano.

Os agentes produtores do espaço urbano, na busca pelo seu desenvolvimento a partir do planejamento, propõe estabelecer um contorno de organização da sociedade e, como tal, também criam necessidades e formas de apropriação que em sua maioria favorecem ao setor privado, isto é, destinam-se à lógica do mercado, ainda quando são previstos instrumentos que visam à promoção da qualidade de vida e justiça social.

Com base nisso, a necessidade de organizar o uso das calçadas por intermédio do planejamento urbano é sem dúvida a maneira mais eficaz e precisa para que haja melhor desenvolvimento e garantia de acessibilidade para todos os indivíduos, desde os considerados em boa forma física e os que possuem mobilidade reduzida¹, bem como, crianças, jovens, adultos e idosos, para que desta forma, todos possam exercer o direito de ir e vir.

O planejamento urbano é uma atividade que se remete ao futuro, ou melhor, “o planejamento é a preparação para a gestão futura” (SOUZA, 2002, p. 46). Pois, trata-se de uma atividade prognóstica, isto é, o exercício de imaginar diversos desdobramentos ou cenários alternativos e, por conseguinte definir qual o melhor curso de ação para cada um destes.

Sendo assim, o planejamento urbano deve alargar-se até as calçadas, de modo que o possa incluí-la principalmente pelo seu caráter de intervenção imediata, onde o poder público estabeleça de fato ações que propiciem melhorias à circulação dos pedestres, pois, como afirma Eduardo Yázigi (2000, p. 265), “Não creio ser possível planejar a rua sem uma ampla e consistente possibilidade de nela circular a pé”. Nesse sentido, na hora de planejar é

¹ Aquela pessoa que, temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de direcionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outros. (ABNT NBR/9050:2004)

primordial por parte dos administradores uma ação que busque englobar questões voltadas às condições físicas das ruas e calçadas, bem como, avaliar “à capacidade que cada agente possui de planejar; a razão de sua intervenção, num horizonte mais longe de tempo e sob óticas mais fundamentais” (YÁZIGI, 2000, p. 266). Desta forma, às barreiras e obstruções postas pelos interesses de determinados grupos sociais as calçadas, possam ser coibidas através do planejamento, fomentando assim uma nova roupagem as calçadas da cidade de Marabá-PA.

De acordo com Pelaes e Guimarães (2009, p. 279):

O poder público é um dos principais responsáveis pelo controle e definição de planejamento urbano, físico e territorial e possui condições de realizar intervenções que permitam a ampliação dos direitos à cidadania e melhores condições de locomoção na cidade, especialmente no que diz respeito às condições de acessibilidade, que podem ser feitas por intervenção direta nos espaços construídos, possui o poder público condições de oferecer transporte e de implementar as legislações vigentes e criar outras que se fizerem necessárias.

Segundo Souza (2002) o planejamento está pautado em quatro elementos fundamentais: o pensamento voltado para o futuro; a escolha de alternativas; as possibilidades de diferentes cursos de ações diante das circunstâncias variáveis; ponderações de limites, restrições e potencialidades apontando possíveis benefícios e danos. Neste contexto, observamos que o planejamento é o primeiro passo para a elaboração das leis municipais e das políticas públicas, sendo estas, instrumentos essenciais para a efetivação da gestão dos passeios públicos associados a uma melhoria das condições de vida da sociedade.

Assim, para Almeida, Gutierrez e Marques (2012) a melhoria da qualidade de vida refere-se ao atendimento da satisfação das necessidades do indivíduo, sejam elas básicas ou não, principalmente no que tange à educação, a saúde, a moradia, ao saneamento e ao conjunto de infraestrutura, logo qualidade de vida, não se restringe apenas ao acesso a estes serviços básicos existentes, mas também a satisfação do indivíduo com relação aos mesmos.

De acordo com isso, é dever do poder público manter as calçadas em boas condições para o exercício da justiça social e não cercadas por obstruções impedindo o acesso de cadeirantes, idosos, crianças, entre outros.

Com isso, levando em consideração o avanço do espaço urbano na cidade, no qual está inserido o espaço público e os agentes que o reproduz, pretende-se no decorrer desse capítulo, enfatizar as calçadas, considerando-as como um espaço público de circulação de diferentes sujeitos da sociedade. A partir desta perspectiva será discutido como as calçadas são concebida pelo poder público de Marabá. Tendo como tomada de partida, uma análise dos documentos da legislação municipal de Marabá tais como, Plano diretor, Código de Obras,

Código de Postura, Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SDU), bem como Código Transito Brasileiro (CTB) e outros que se fizer necessário nessa discussão.

Assim, a análise da forma e da função do uso das calçadas, consideradas como espaço público, a qual se coloca como condição básica de circulação habitual dos cidadãos e que por sua vez, vem sendo constantemente negligenciadas, mesmo em escala local, em virtude de distintos usos e apropriação dados as mesmas, por diversos sujeitos que compõe a sociedade, constitui assim, uma das inúmeras maneiras de se compreender esse espaço. Para Pelaes e Guimarães (2009, p.276) “a ocupação do passeio público tornou-se um problema constante na cidade”. Acerca disso, se observa que as diversas barreiras são estruturais e culturais, materializadas pelos diferentes interesses de diversos grupos sociais, estes por sua vez, acabam por ocasionar uma desorganização do ponto de vista estético, mas, sobretudo, no que diz respeito ao descontentamento dos pedestres.

Em relação a Marabá, uma das principais formas de uso das calçadas que geram dificuldades de circulação dos pedestres é a ocupação dos passeios públicos por vendedores ambulantes. Esses sujeitos, em uma reportagem do jornal Correio do Tocantins, ao serem questionados por suas práticas alegam total responsabilidade ao poder público, pois de acordo com estes, lhes falta emprego e espaços adequados para conduzir seus negócios, além da falta de políticas públicas efetivas que englobe essas questões como um todo na prática. Como demonstra a fala do vendedor Elias Silva de Jesus: “Eu acho que atrapalha sim, mas preciso vender e não tenho um lugar (...). Deveria ter um local próprio para colocar as pessoas trabalhando dentro” (MARSCHALL, 2013).

Ainda no que se refere às condições das calçadas, embora os órgãos se considerem atuantes, porém, isto não se configura na prática. Tanto é que, durante uma entrevista² concedida pelo fiscal do Código de Postura de Marabá-PA, acerca dessa situação, foi possível constatar na sua fala que:

“Essa questão é bastante complexa, tendo em vista as diversas barreiras que a gente vem enfrentando ao longo desse trabalho com a própria sociedade, que em muitos casos, tentam justificar um erro, cometendo outro (...). Pois quando a fiscalização orienta o proprietário de alguma irregularidade, este tira fotos de outras calçadas irregulares alegando que o que vale para um, deva valer para todos”(informação verbal).

Com base nisso, percebe-se que há por conta desses indivíduos um repasse de responsabilidades, onde o que interessa é apontar culpados e não a solução viável para tais

² Entrevista concedida por Alfredo Milhomem Fernandes, fiscal do Código de Postura da Prefeitura de Marabá-PA, no dia 04 de fevereiro de 2015.

problemas, sendo que, de um lado estão os cidadãos inquietos, que por sua vez, alegam total incoerência aos órgãos competentes, do outro, os órgãos se defendem dizendo, que a população não cumpre com seus deveres. Situação que pode ser ajustada a partir do que propõe o Estatuto das Cidades sobre a gestão urbana.

Como bem acentua Dias (2010, p. 357):

A proposta que o Estatuto da Cidade vem trazer é a de uma gestão urbana “concedida”, em que o poder público tome decisões sobre os rumos do desenvolvimento urbano com base no diálogo com a população. Forma única para legitimar as políticas públicas para o espaço urbano.

Os passeios da cidade de Marabá, sobretudo na parte comercial da Folha 32, onde o fluxo de veículos é bastante intenso, é possível observar mais precisamente no perímetro da Via Principal, também conhecida como VP 08, no Núcleo Nova Marabá, que existe uma maior concentração de veículos diretamente sobre as calçadas. Isso se explica pela grande quantidade de lojas de autopeças presente nessas mediações. Além disso, a ausência de estacionamentos existentes nas edificações da cidade pode contribuir pra tal situação, sendo que na grande maioria dos comércios, departamentos públicos e privados os carros ficam expostos nas ruas e passeios dessa área, onde estão instalados os órgãos municipais, inclusive federais, como é o caso das agências do Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal (CEF), Correios e Departamento de Transito Nacional (DETRAN). Além destes, a rodoviária, as autoescolas, comércios de autopeças e manutenção de veículos, escolas, faculdades, casas de eventos, gráficas, cartórios, dentre outros.

Nesse cenário, sendo o poder público o principal agente articulador e ordenador das políticas direcionadas para as calçadas, principalmente no que diz respeito às políticas de intervenção as práticas indevidas pelos diferentes sujeitos sociais aos passeios públicos. No entanto, observa-se que na maioria das vezes não há por parte dos órgãos competentes medidas que priorizem boas condições nesses espaços a circulação dos pedestres, como constatado na Seção III do Plano Diretor de Marabá-PA, que trata da política para a mobilidade, no qual as ações previstas, em sua maioria, tendem melhorar somente a fluidez do trânsito dos veículos, desconsiderando os pedestres, como encontrado no Art. 79:

A política de mobilidade deve ser instituída visando garantir o direito de ir e vir dos cidadãos, levando-se em consideração o sistema viário de transporte, a educação para o trânsito e a integração regional, (PREFEITURA DE MARABÁ, 2006).

Diante disso, nota-se que nos artigos, parágrafos e alíneas da Seção III que não há referência direta aos pedestres, o que contradiz uma das diretrizes estabelecidas nesta mesma

Seção, no artigo. 80, inciso I, alínea e “Assegurar a equidade em relação ao uso da via e dos espaços públicos pelos cidadãos” (PREFEITURA DE MARABÁ, 2006). Portanto, como é possível garantir a equidade na mobilidade urbana se a circulação do pedestre não é assegurada?

Outras seções do Plano Diretor Participativo (PDP) de Marabá-PA que tratam do zoneamento dos distritos da Nova Marabá, Marabá Pioneira e Cidade Nova, fazem menção ao direito de acessibilidade dos cidadãos, especialmente dos cadeirantes. No entanto, apenas no Art. 20 que versa sobre o zoneamento da área central do Distrito da Nova Marabá está previsto a construção de passeio público³.

- I. Melhorar as condições de circulação, abrangendo conexão de ruas existentes, construção de passeio público e ciclovias, de modo a garantir acessibilidade a todos;
- II. Promover e Preservar a integridade dos espaços públicos das áreas verdes e de lazer existentes (PREFEITURA DE MARABÁ, 2006).

No contexto atual, as calçadas de modo geral são vistas como passeio público destinado à circulação de pedestres, no entanto, o que se observa na cidade de Marabá é a apropriação desses espaços por diferentes sujeitos sociais, principalmente ligados ao setor do comércio formal e informal, bem como as instituições públicas e privadas, sejam estas municipais, estaduais ou federais. A situação inadequada dos passeios públicos no espaço urbano é complexa, expõe o pedestre em situação de perigo a todo instante e ao mesmo tempo, surge como um desafio para os sujeitos que tem como função cuidar desses espaços. Segundo Serpa (2011, p. 137): “O planejamento em grandes cidades deve obedecer, portanto, a princípios gerais que permitam a apropriação do espaço urbano pela população. O planejamento urbano deve tentar, através do seu trabalho, fomentar e não impedir um processo participativo de planejamento”.

Assim, é interessante salientar que em meio às transformações socioespaciais na paisagem urbana, as calçadas nunca deixaram de ter sua importância no cenário brasileiro, tão pouco, no cenário local, pelo contrário, o crescimento populacional, a demanda de veículos cada vez maior e intensificada nos últimos anos por diversos fatores, dentre eles podemos citar, os incentivos do governo federal e o aumento da renda da população brasileira. Tudo isso, atrelado a ineficiência do transporte coletivo, uma ausência de planejamento da iniciativa privada, na qual empresários de mais diversos ramos da economia não contemplam em seus

³ Segundo Yázigi (2000), passeio ou passeio público é a definição mais correta para a área da via destinada a circulação de pedestres, contudo o termo calçada acabou se consagrando com o tempo. Yázigi define calçada como: "o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, superfície usualmente situada a cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas" (2000, p. 31).

empreendimentos um espaço único e exclusivo para estacionamento de auto, que vise seu uso, de clientes e colaboradores.

1.3) As calçadas à luz da legislação seus usos e apropriações na Folha 32.

Deve-se destacar com relação à regulamentação, construção, manutenção e uso das calçadas, que se encontram discriminadas nos Códigos de Obras e no Código de Postura do Município de Marabá o que, a princípio, não representa nenhum inconveniente. Contudo, sendo o Plano Diretor a principal lei destinada à gestão urbana, e que deveria nortear a elaboração das demais leis municipais, no entanto, a pouca importância dada às calçadas é sintomática.

Já no tocante a construção e conservação das calçadas, segundo o Código de Postura do município, é uma atribuição dos proprietários de imóveis que tem seus estabelecimentos localizados em vias públicas que são pavimentadas (PREFEITURA DE MARABÁ, 2008). O caso de Marabá não se constitui uma exceção, pelo contrário, na realidade isso ocorre na maioria dos municípios brasileiros (MOBILIZE, 2013). Porém as leis municipais que impõe aos proprietários a construção dos passeios públicos, tem tido a sua legalidade questionada (MOBILIZE, 2013; MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO GRANDE DO NORTE, 2012).

Nessa perspectiva, a Seção XI do Código de Obras, que faz referência à construção e manutenção de passeios e muros, estabelece no Art. 49 que: “os proprietários de imóveis que tenham frente para ruas pavimentadas, ou com meio-fio e sarjeta, são obrigados a pavimentar os passeios à frente de seus lotes. Os passeios terão declividade transversal de 2% (dois por cento)” (PREFEITURA DE MARABÁ, 2010).

Ainda no Art. 49 existem quatro parágrafos que fazem menção a edificação e conservação das calçadas:

§ 1º - Quando os passeios se acharem em maus estados, a Prefeitura intimará os proprietários a consertá-los. Se estes não consertarem, a Prefeitura realizará o serviço, cobrando do proprietário as despesas totais, acrescido do valor da multa correspondente.

§ 2º - O revestimento do passeio deverá ser antiderrapante.

§ 3º - Nos acessos de veículos será permitido o rebaixamento da guia ou meio-fio, na extensão máxima de 6,00 m (seis metros), por testada de unidade imobiliária.

§ 4º - A largura e demais especificações da execução dos passeios será fornecido pela Prefeitura mediante requerimento (PREFEITURA DE MARABÁ, 2007).

Entre os argumentos utilizados para questionar as legislações municipais está a definição de calçada adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro:

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins (BRASIL, 1997).

Contrariando a citação acima, o que se percebe nas calçadas da cidade de Marabá, sobretudo na folha 32, analisada neste trabalho, é uma constante utilização de estacionamentos de veículos em detrimento da circulação dos pedestres.

Sendo assim, partindo do princípio de que a calçada é parte da via e que, de acordo com o Código Civil (2002) as ruas são bens públicos de uso comum, conseqüentemente, a calçada também o é (MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO GRANDE DO NORTE, 2012). Com base nisto e nas afirmações de Carvalho Filho (apud MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO GRANDE DO NORTE, 2012, p. 7 e 8) de que “como regra, as ruas, praças, jardins, os logradouros públicos pertencem ao Município”, imputar ao proprietário de um imóvel a construção das calçadas⁴ é no mínimo uma incongruência.

Mediante as afirmações acima, a principal razão para que o poder público municipal seja o responsável não só pelo controle, mas também pela construção das calçadas é a necessidade de uma padronização das mesmas de modo que estas estejam em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) como determina o Decreto Lei 5296 (BRASIL, 2004), o que dificilmente poderá ser concretizado se esta responsabilidade for repassada ao cidadão comum, pois “são as prefeituras e suas equipes de engenheiros e arquitetos que apresentam a melhor condição de projetar e contratar serviços para manter as calçadas em boas condições” (MOBILIZE, 2013, p. 14).

Como resultado do repasse da obrigação da construção das calçadas aos moradores das vias pavimentadas tem-se um conjunto caótico de passeios públicos no qual cada proprietário constrói a calçada em frente ao seu imóvel de acordo com os seus próprios critérios e padrão estético, nem sempre, estabelecendo como parâmetro a acessibilidade, pois ao delegar para o proprietário a tarefa de construir a calçada, acaba por estimular o desenvolvimento de práticas de uso privado desse espaço, ao invés de torna-las públicas. Diante disto, convém-se expor a análise de Nohl (1992 apud SERPA, 2011, p. 137) que, “todo cidadão tem direito de interferir

⁴ O próprio Código de Obras do Município de Marabá define passeio como uma parte integrante do logradouro público destinado a circulação de pedestres (MARABÁ, 2010).

no espaço onde mora e trabalha e de ter o seu próprio conceito estético, mas nenhum cidadão tem o direito de impor o seu conceito estético, ao resto da sociedade”.

Contudo não é apenas a construção irregular das calçadas que interferem no direito de ir e vir dos cidadãos, de modo a afetar seu bem estar, especialmente daqueles que possuem alguma dificuldade de mobilidade. O uso das calçadas para outros fins que não a circulação dos pedestres é algo bastante corriqueiro na cidade de Marabá (PREFEITURA DE MARABÁ, 2008), onde muitos comerciantes veem a calçada como uma extensão de sua propriedade podendo, portanto, dar-lhe a destinação que lhe convier. Assim sendo, Serpa (2001, p. 38) afirma que:

As relações de propriedade podem inviabilizar muitas vezes a apropriação social do espaço público no contexto urbano. O conceito lefebvriano de apropriação esclarece a propriedade, no limite, como não-apropriação, como restrição à apropriação concreta.

Portanto, o que se percebe em cidades como Marabá é, o uso e apropriação privada do espaço público impossibilitando que este possa ser apropriado pelo conjunto da população como um todo. Exemplos de situações que se enquadram no que foi exposto acima podem ser observados no Núcleo da Nova Marabá na qual se torna comum à utilização das calçadas situadas na frente ou nas proximidades das concessionárias de veículos como um local de exposição para seus produtos, dificultando ou mesmo impossibilitando a passagem dos pedestres. Vários lojistas, bem como oficinas mecânicas, academias de ginásticas, neste mesmo Núcleo (Figuras 01 e 02), utilizam a calçada como estacionamento para seus clientes, o que é expressamente proibido pelo Código de Postura do Município.

Art. 33 – É proibido embarçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nas ruas, praças, passeios, estradas e caminhos públicos, exceto para efeito de obras públicas, feiras livres ou quando exigências policiais ou judiciais o determinarem.

Figura 1: Passeio público na Av VP8 em Marabá, ocupado por veículos.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

Figura 2: Passeio público na Av VP8 em Marabá, ocupado por motos, placas, containers e tijolos.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

As figuras 01 e 02 mostram a utilização das calçadas de forma irregular, uma vez que o inciso II do Art. 37 do Código de Postura do Município proíbe: “conduzir ou estacionar veículos de qualquer espécie nos passeios”.

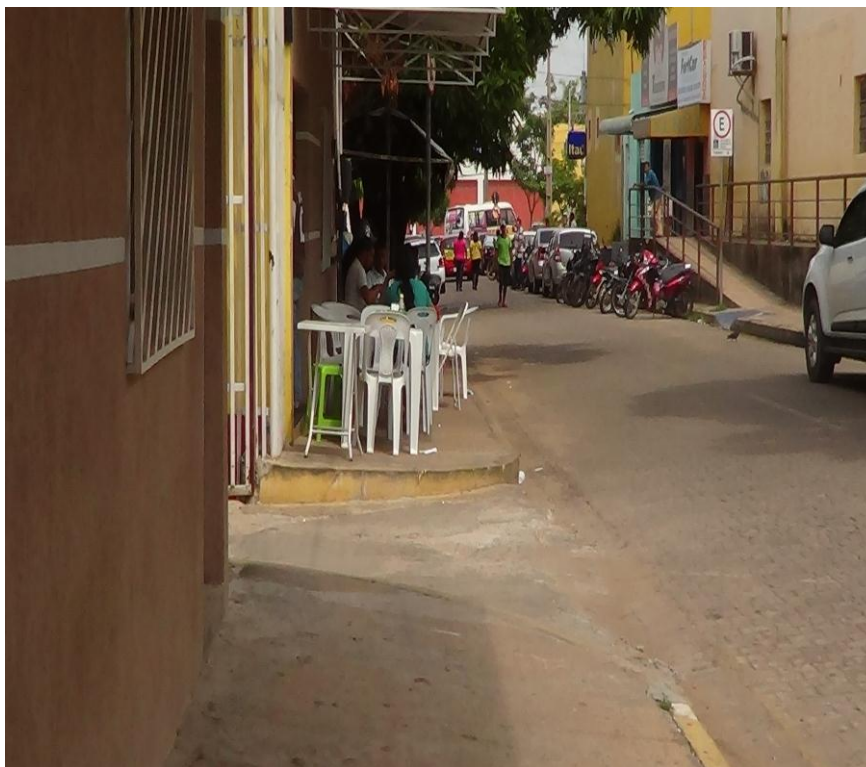
Em alguns pontos dessa Cidade, é possível constatar a prática indevida do uso das calçadas, servindo como uma segunda vitrine dos comércios, isto é, como base para exposição de mercadorias. obrigando, por vezes, os pedestres a circularem junto aos carros. Donos de bares, restaurantes, lanchonetes e placas com letreiros das atividades realizadas pelos comércios (Figura 03) comumente ocupam todo o passeio público e, em alguns casos, até mesmo parte da pista, como ocorre na parte mais concentrada de bem e comércio, (figura 04) localizada na Folha 32, Núcleo Nova Marabá.

Figura 3: Passeio Público obstruído por placas de anuncio entre outros utensílios, interrompendo a circulação dos pedestres.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

Figura 4: calçadas na Folha 32 em Marabá ocupadas por restaurantes à circulação dos pedestres.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

Exemplos de situações que condizem com que fora exposto acima podem ser observados também no Núcleo da Nova Marabá, no perímetro da Folha 32 as construções dos prédios avançam até as calçadas, reduzindo o espaço de circulação do pedestre. Além disso, os materiais utilizados nas obras que são depositados ao longo das calçadas, muita das vezes permanecem por tempo indeterminado, prejudica a circulação de pessoas (Figura 05). Os desníveis das calçadas também dificultam a passagem de pedestres, primeiro por serem construídos de forma irregular, segundo por obstruírem o meio de circulação (Figura 06). Ainda existem os estabelecimentos que possuem demarcações nas calçadas sinalizando o uso dessas para o estacionamento dos veículos de seus clientes, impossibilitando a livre circulação nesses passeios públicos. Acerca disso acrescenta Pelaes e Guimarães (2009):

Atualmente é comum encontrarmos nas calçadas existentes alturas diferenciadas, degraus no passeio, rampas para veículos, ocupando todo passeio, pisos escorregadios ou trepidantes, árvore no meio do passeio, ausência de rampas para deficientes, carros estacionados nas mesmas e muito outros problemas que prejudicam o acesso aos espaços públicos reduzindo sua mobilidade. (PELAES; GUIMARÃES, 2009, p. 271).

Figura 5: Passeio público em Marabá, obstruído com materiais de construção.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

Figura 6: Calçadas em Marabá com diferença de nível.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

A figura 05 mostra o que é expressamente proibido no Art. 34 do Código de Postura do Município: “Compreende-se na proibição do caput do artigo anterior, o depósito de quaisquer materiais, inclusive de construção, nas vias públicas em geral” (PREFEITURA DE MARABÁ, 2008).

Com base nisso, fica evidente que os passeios públicos nas partes de maior concentração comercial da Folha 32, no qual existe um intenso fluxo de pessoas e serviços, é possível perceber o grau de dificuldade dos pedestres com relação à circulação nos passeios. A apropriação dos espaços públicos pelos proprietários em favorecimento próprio é bastante comum, neste contexto, estes consideram-se também como “os donos” das calçadas de Marabá, uma vez que, o proprietário ao fixa cones e tijolos na frente das calçadas demarcando seu uso exclusivo, seja para descarregar seus produtos, seja para estacionar seu carro particular ou demarcar informando, espaço reservado aos clientes, situações estas que vem justificar não apenas o uso, mas a apropriação desses espaços (figura 07). Essa situação é bastante comum nas lojas de eletrodomésticos, farmácias, supermercados, floriculturas, hotéis e outros (figura 08). Conforme o exposto surge a seguinte questão, seria as calçadas de Marabá realmente um espaço público?

Figura 7: Passeios públicos na Avenida VP 08, Núcleo Nova Marabá, demarcados por cones e placa de sinalização.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014

Figura 8: Calçadas na Folha 32 apropriada por comerciante para uso particular de seus clientes.



Fonte: MORAES, F. S. B, 2014.

Em matéria de espaço para circulação do pedestre, este, encontra-se cada vez mais reduzido, pois, o modelo de organização atribuído aos passeios públicos dessa cidade, condiciona o pedestre à situação de risco a todo o momento. Isso porque as diversas práticas irregulares estabelecidas nos passeios públicos de Marabá ultrapassam a lógica do mercado, ou seja, além da efetivação de comércio, também existe um grande amontoamento de veículos estacionados, as péssimas condições físicas geradas pelo abandono dos mesmos evidencia a falta de planejamento urbano.

Quanto a isso, percebe-se que a gestão pública se faz pouco relevante em relação à organização das calçadas de Marabá, já que os exemplos citados demonstram que a fiscalização, pelo seu grau de atuação ser bastante tímida, não tem conseguido inibir os usos e apropriação destes espaços, logo, o caos é notório tanto para quem se propõe a organizá-lo, quanto para quem o utiliza como meio de circulação, o pedestre. Nesse sentido, em tempos remotos, haveria a cidade não ter sido pensada para o futuro com relação a sua urbanização? Ou vinculação aos interesses de grupos empresariais? Diante disso, expõe Yázigi (2000, p. 265) “Uma vez num artigo pretendi que as calçadas é o próprio retrato do Brasil, seu fractal por excelência”.

A omissão do poder público no que diz respeito às calçadas repercute, ao mesmo tempo, na qualidade de vida da população, bem como na justiça social no que tange ao direito de todos à cidade. Pois, a precariedade ou ausência destas, interferem na mobilidade das pessoas em geral e as submetem muitas vezes, a riscos a sua saúde e a vida. Do mesmo modo, a falta de uma padronização visando uma melhor acessibilidade dificulta o exercício do direito das pessoas de circularem com dignidade, ainda mais para quem possui algum tipo de dificuldade de locomoção, isso se torna um verdadeiro obstáculo ao exercício de sua plena cidadania, sem a qual não pode haver justiça social.

1.4) A acessibilidade urbana diante dos usos das calçadas

O estudo das calçadas nos leva a refletir sobre as diferentes formas de usos desses espaços, principalmente no tocante à acessibilidade dos pedestres diante da manifestação dos interesses compreendidos a cada grupo de sujeito social.

O tema da acessibilidade nos remete a uma reflexão profunda sobre a cidade em todos os seus aspectos, com destaque para a infraestrutura viária, modos de transportes, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos, os quais devem possibilitar que as pessoas usufruam da cidade de maneira igualitária, tendo acesso a todos os bens e serviços (RIBEIRO FILHO; ALVES; ALVES, 2012, p. 166).

Dessa forma, os autores citados caracterizam a acessibilidade como a condição do indivíduo de se movimentar, locomover e atingir um determinado lugar, de acordo com os esforços individuais de cada usuário.

Conforme a NBR 9050/2004 da ABNT, a acessibilidade é a expectativa do indivíduo em ter condições adequadas para alcançar, perceber e ter entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços públicos e privados, mobiliário, equipamento urbano entre outros elementos do espaço urbano.

Nesse sentido, quando verificamos os diferentes usos nas calçadas da Folha 32, observamos que são materializadas distintas atividades comerciais nesses espaços, tais como, órgãos públicos e privados, comércio, informal, paisagismo, cartório, agência bancária, correios, banca de revista, ponto de táxi e moto táxi, restaurantes, ciclistas, construções civis, o estacionamento de carros, entre outros.

São essas ações, que na maioria dos casos favorecem a obstrução das calçadas e passeios, implicando diretamente na circulação do pedestre, embora, a calçada se apresente como condição básica de acesso ao pedestre. Segundo Yáziqi (2000, p. 334) “ao reivindicar espaços para si, pessoas ou grupos limitam a liberdade dos outros”. Assim, fica nítido que o interesse dos diferentes sujeitos sociais podem interferir no direito de ir e vir das outras pessoas. De acordo com o autor citado, “Não tão graves, mas incômodas, são as obstruções à circulação colocada pelo comum estacionamento de autos sobre as calçadas, da circulação generalizada de ciclistas na área do pedestre” (YAZIGI, 2000, p. 283).

No município de Marabá-PA o poder público ainda se apresenta bastante tímido com relação à criação de políticas públicas, as quais, assegure, padronizem e fiscalizem as práticas irregulares nas calçadas, em suas diversas facetas, bem como o direito ao livre acesso as mesmas, na qual sejam efetivadas e garantidas, a igualdade, a acessibilidade e mobilidade a todos os sujeitos, sejam com ou sem necessidades especiais. Embora, somente a criação de leis em si, não seja suficiente para garantir os direitos da população. Pois, é preciso considerar, que no espaço de circulação encontra-se a diversidade de pessoas em circunstâncias e condições de vida desiguais, realidade e objetivos distintos. Assim sendo, segundo Pelaes e Guimarães (2009, p. 273):

A consequência dessa situação, que muitas vezes nem é percebida pelo poder público, é a retirada do direito desta parte da população de ir e vir, direito a locomoção, ao lazer e a educação, direitos estes que estão garantidos na constituição de 1988.

Em meio a isso, verifica-se quão importante seria a criação e a aplicabilidade de políticas públicas as quais conduzam à organização das calçadas em Marabá-PA, no sentido de priorizar o acesso à circulação, eliminando barreiras físicas de diversas modalidades em seu uso. Já que, “sem organização da circulação não há sequer segurança física dos corpos; sua negligência é a legitimação do caos” (YÁZIGI, 2000, p. 340).

A livre circulação de pedestres pelos passeios públicos é um direito garantido por lei, e deve ser priorizado pelos diferentes segmentos da sociedade, pela administração competente, pelos comerciantes, pelos próprios pedestres, enfim, por ações coletivas entre comunidades, empresas e poder público. Assim afirma Santos (2012, p. 178):

Parte-se do princípio de que é possível mudar uma cidade e torná-la um ambiente saudável com ações multisetoriais e coletivas, em que estejam envolvidos, além do poder público a comunidade, a sociedade civil organizada, as empresas empenhadas em um mesmo propósito – a saúde da população.

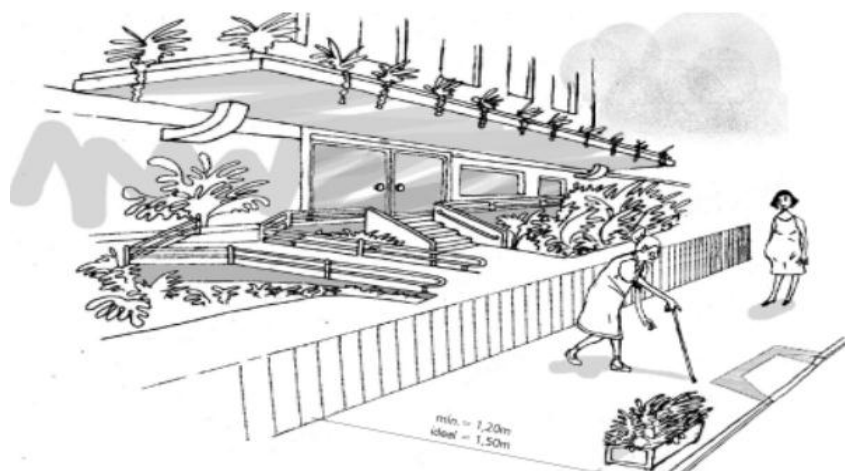
As contradições existentes na sociedade são percebidas nos diferentes lugares em que se materializam as relações sociais. O acesso à circulação de pessoas nos passeios públicos não se dá de forma igualitária, assim sendo, Santos (2012, p.180) afirma que: “quem possui um maior poder aquisitivo tem acesso aos serviços e, os mais pobres, aos serviços desprovidos de acessibilidade”.

Na verdade, todos nós em algum momento da vida temos nossa mobilidade reduzida, de forma temporária ou permanente. As pessoas grandes, pequenas, as grávidas, outras que quebraram as pernas ou braços, as que estão carregando compras ou empurrando um carrinho de bebê ou ainda quando envelhecemos, todos vamos necessitar de facilidades para nossa locomoção e comunicação (MANUAL PARA ACESSIBILIDADE, 2003, p. 8)

Por conta disso, a busca constante da importância do conceito de acessibilidade seja inserida no planejamento das cidades no intuito de viabilizar melhorias a população em geral e possibilite a mobilidade urbana, isto é, permitindo que as pessoas se locomovam nos espaços com mais conforto e segurança. Um espaço disponível para a totalidade, sem distinção. “Quando falamos em acessibilidade, a primeira coisa a que se pensa é no deficiente físico, mas o conceito de acessibilidade aqui tratado nos remete a pensar em acesso para todos” (SANTOS, 2012, p.180).

De acordo com a normativa 9050/04 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), normatiza o padrão de construção das calçadas do país, estabelecendo para as faixas exclusivas de pedestres faixa livre com largura recomendável de 1,50 metros, sendo o mínimo aceitável de 1,20 metros como se observa na figura 09.

Figura 9: demonstra como deve ser um espaço acessível ao pedestre, conforme os valores padrões da ABNT 9050/04, sobretudo aos que possuem mobilidade reduzida.



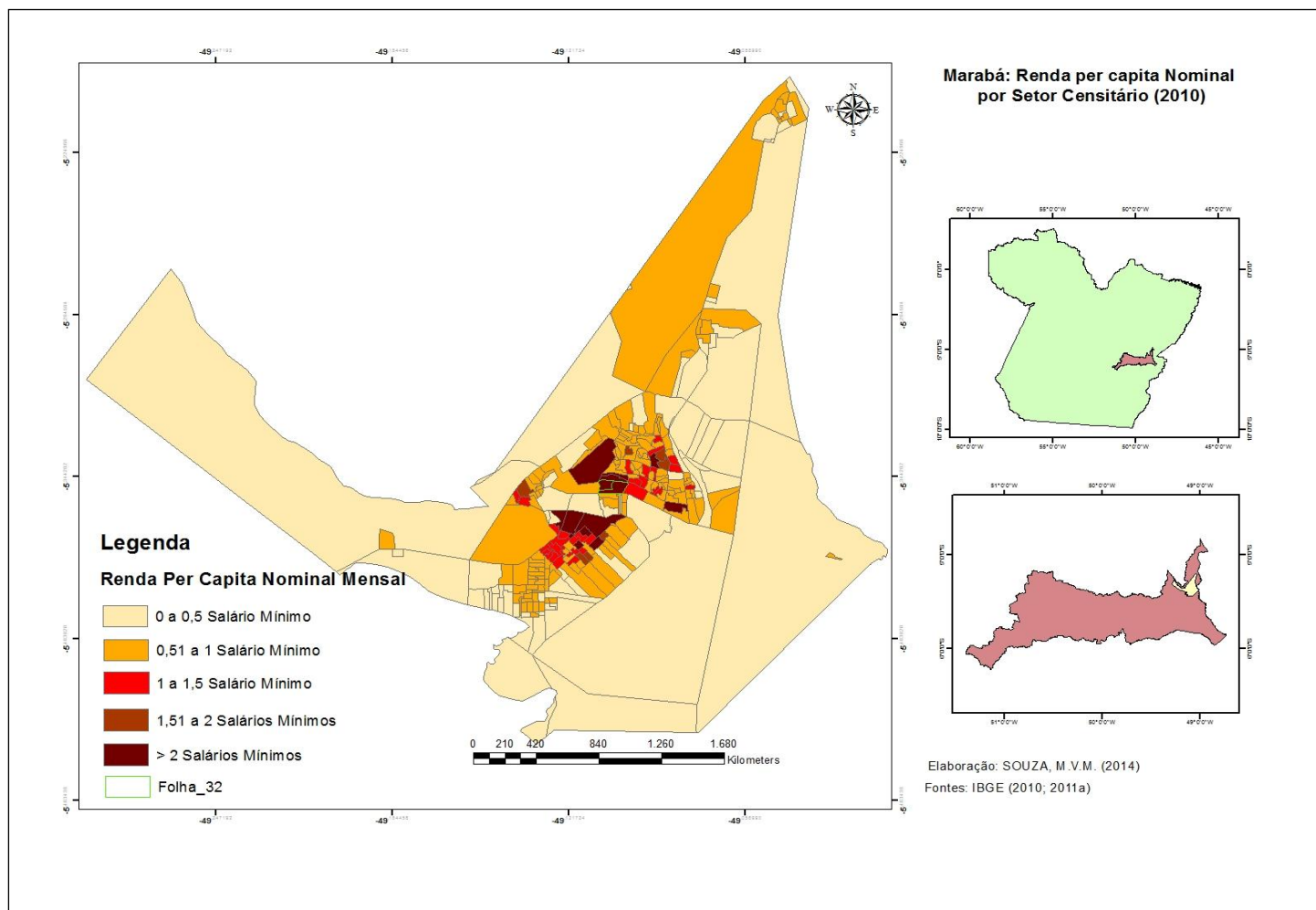
Fonte: http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/manual_acess_rj.pdf acesso em janeiro de 2015.

Figura 09 retrata como deveria ser o padrão das calçadas, isto é, livre de quaisquer obstáculos e com estrutura que esteja em consonância com a legislação nacional e local, a qual busque atender as necessidades de seus usuários, os pedestres.

Embora exista uma diversidade de normas e leis que regem a organização do uso das calçadas, observa-se que estas, não conseguem promover a igualdade de direito no uso desses espaços, tornando-o bastante desigual, principalmente no se refere ao não cumprimento das leis pela maioria dos usuários, estes por sua vez, se utilizam desses espaços de acordo com seus interesses, ou seja, a partir de suas práticas e acabam impondo ao resto da sociedade seu próprio conceito e padrão estético e, ao mesmo tempo, limitando o acesso dos outros sujeitos.

Nas calçadas de Marabá, sobretudo, nas partes de maior concentração de pessoas e serviços, são visíveis os obstáculos na circulação do pedestre. A Folha 32 no Núcleo Nova Marabá, ainda que seja considerada uma das áreas de solo mais valorizado e elitizado da cidade, sendo a média da renda per capita mensal de 3,15 salários mínimos (SOUZA, 2015) (ver mapa 01), sua realidade não difere das demais áreas de circulação de pessoas, no que tange aos diversos usos realizados por diferentes sujeitos sociais nos passeios públicos, de maneira que, não somente as pessoas com algum tipo de deficiência física, mas, os demais indivíduos tendem a ter sua mobilidade reduzida por conta das obstruções existentes nos espaço considerados público (figura 10).

Mapa 1: Renda per capita Nominal por Setor Censitário da cidade de Marabá (2010)



Fonte: SOUZA, 2015

Figura 10: Comerciantes fazem das calçadas extensão de seus hotéis na Folha 32.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2014.

A Figura 10 evidencia não somente o uso desses espaços, mas também a apropriação dos mesmos indevidamente, de modo que, as calçadas em frente aos hotéis, localizados na Folha 32, são materializadas como uma extensão desses empreendimentos, possuindo assim, diversas funções em seu uso tais como: varanda, garagem, refeitório e expositor de jarros de plantas, isto é, local para jardinagem.

Em meio a isso, a calçada assume outro formato, no qual a torna invisível, situação que denuncia o descuido dos órgãos competentes, que por sua vez, acabam fortalecendo essas práticas abusivas, causando assim, uma desordem nesses espaços que é único e exclusivamente destinado a circulação do pedestre.

No perímetro da área de pesquisa, foram encontrados diferentes obstáculos que impossibilitam o fluxo de pedestres. Em muitos locais são localizados jardins, empregados apenas por uma questão de estética, que tomam toda parte do passeio público (Figura 11), bloqueando a circulação de pedestres. Em outros lugares, as calçadas são obstruídas por placas informativas dos comércios (Figura 12) ou até mesmo a extensão das lojas para a exposição de produtos.

Figura 11: Passeio público na folha 32, Nova Marabá é utilizado para cultivo de jardinagem.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2014.

Figura 12: Passeio público na folha 32, Núcleo Nova Marabá é usado como espaço para exposição de placa propaganda.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2014.

Observa-se que na sociedade são estabelecidas diversas relações sociais. Nessa perspectiva, a justiça social demanda um debate não só sobre o direito à igualdade, como também o direito à diferença. A sociedade é composta por uma diversidade de grupos sociais, tanto no que se referem às questões econômicas, valores culturais e etnia, quanto em função de necessidades específicas seja ela física ou intelectual. Portanto, vale a pena ressaltar que cada um destes sujeitos possuem demandas diferentes, afinal de contas, para que estes possam usufruir os mesmos direitos que os demais cidadãos, em muitos casos, necessitam de um tratamento diferenciado.

Essa questão pode ser entendida a partir das relações comerciais e domésticas, uma vez que, seus ocupantes, tanto proprietários doméstico quanto comerciantes fazem uso das calçadas como extensão de suas lojas e até mesmo em moradia fixa expondo seus produtos a venda, sem se quer preocupar-se com os pedestres para o qual ou, ao menos deveria destinar-se tal acesso, dificultando e até mesmo impossibilitando o ingresso desses sujeitos a esse espaço. Nessa relação, uns acabam tendo mais dificuldade que outros de se locomover, a exemplo dos que possuem ausência na mobilidade, bem como, os com mobilidade reduzida.

Conforme a proposta norteadora desse trabalho, direcionado ao estudo das diferentes apropriações e usos das calçadas ao longo do perímetro da Folha 32, no Núcleo Nova Marabá na cidade de Marabá-PA, com o objetivo de apontar os sujeitos sociais que utilizam esses espaços e como os interesses desses grupos são evidenciados nesses usos e quem são os sujeitos prejudicados nessa relação. Para isso, faz-se necessário uma sucinta abordagem sobre o processo da formação histórica da cidade de Marabá-PA com ênfase ao Núcleo Nova Marabá onde está localizada a Folha 32.

2) FORMAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE MARABÁ-PA: considerações a partir da Folha 32 no Núcleo Nova Marabá

A cidade de Marabá, localizada no sudeste Paraense foi emancipada em 27 de fevereiro de 1913, pela Lei Estadual nº 1278. Atualmente encontra-se organizada em cinco Núcleos urbanos distintos, a saber: Marabá Pioneira, Cidade Nova, Nova Marabá, São Félix e Morada Nova (Mapa 2).

O Núcleo Marabá Pioneira foi o lugar que deu origem à cidade. O sítio topográfico deste Núcleo sempre esteve desfavorável ao estabelecimento de um aglomerado urbano, principalmente por sua localização encontrar-se na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas, e ser facilmente atingido pelas cheias desses rios (DIAS, 1958).

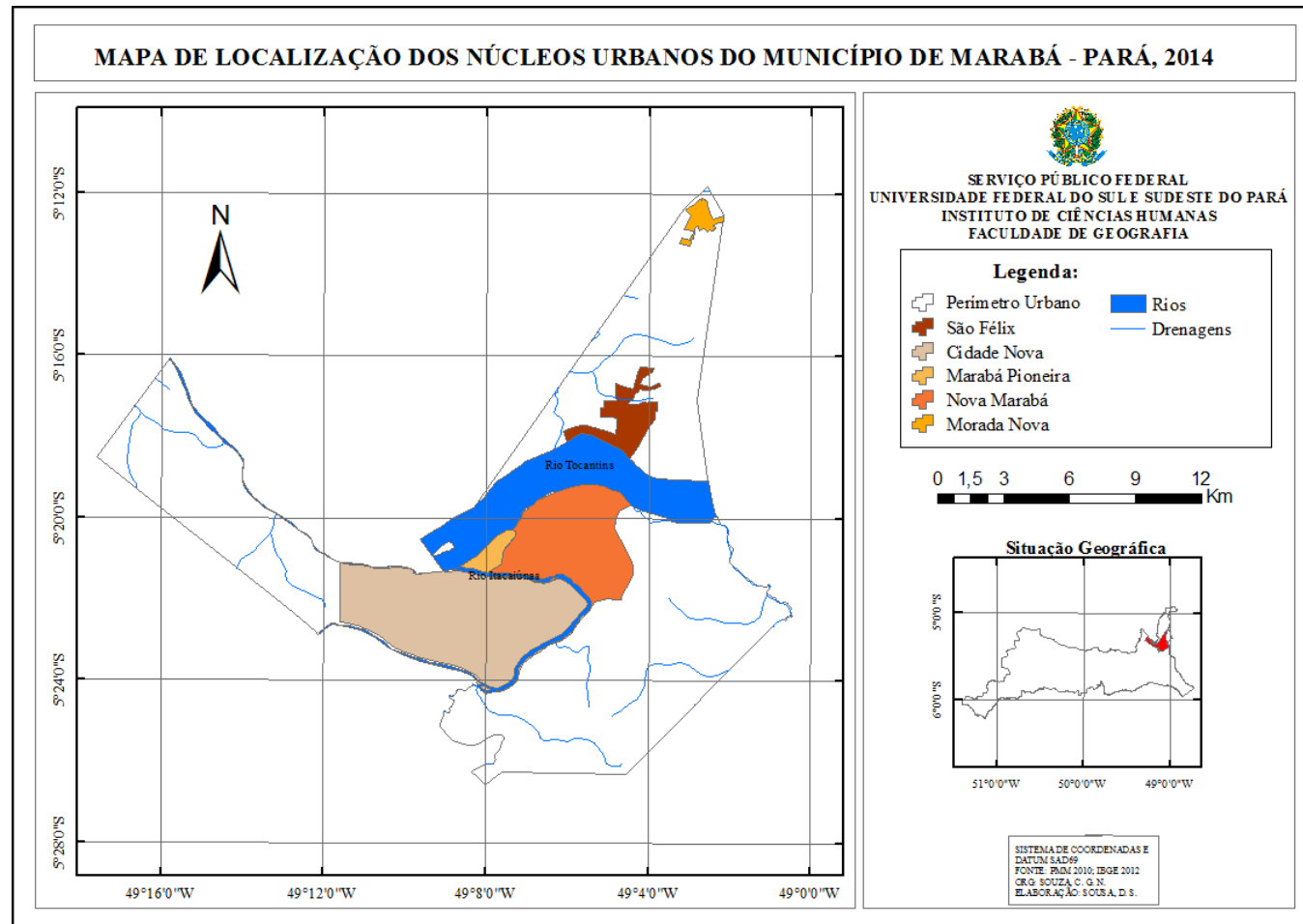
Segundo Dias (1958), a localização de Marabá representou o ponto de apoio de uma região econômica, especialmente por sua rede hidrográfica constituir a principal via de povoamento da cidade e permitir a exportação de castanha pelo rio Tocantins, tendo esta localidade domínio sobre as demais regiões vizinhas, uma vez que, toda a produção dos castanhais da região era escoada a partir de Marabá.

Diante das enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas, principalmente dos anos de 1906, 1926 e 1947, houve com maior impulso a expansão da cidade para áreas que apresentavam uma topografia do terreno mais elevada, proporcionando o desenvolvimento de Marabá com outras atividades urbanas e maior fixação da população a montante dos rios, surgindo longas avenidas no Núcleo pioneiro e ruas paralelas a Antônio Maia, principal avenida comercial desse Núcleo, bem como o bairro Amapá, próximo do rio Itacaiúnas (DIAS, 1958).

Nesse sentido, observa-se que o desenvolvimento urbano de Marabá foi orientado pelo regime das cheias dos rios Tocantins e Itacaiúnas, favorecendo a cidade a instalação de novos arranjos espaciais a sua malha urbana.

No decorrer das décadas, novas áreas foram habitadas, novos instrumentos urbanos construídos e novas atividades foram organizadas na cidade, permitindo a ocupação mais eficaz de Marabá.

Mapa 2: Organização dos Núcleos Urbanos da cidade de Marabá – PA.



Fonte: SOUZA, C. G. N, 2014 (organização).
 SOUSA, D. S, 2014 (elaboração).

Diante do contexto de colonização da Amazônia, a partir da década de 1970, muitos projetos foram desenvolvidos nessa região com o intuito de integrá-la ao mercado nacional, como a construção da rodovia Belém-Brasília, da rodovia Transamazônica, da PA-70 (atual BR-222). Nesse sentido, houve a migração de um grande contingente populacional para a cidade de Marabá, em sua maioria eram indivíduos em busca de emprego e melhores condições de vida. Esse cenário tornou a expansão urbana de Marabá mais expressiva, possibilitando a organização de novos Núcleos urbanos, como Morada Nova, São Félix, Nova Marabá e Cidade Nova, uma vez que, o Núcleo pioneiro não apresentava mais condições para abrigar a população local e nem a demanda de migrantes que advir para a cidade (ALMEIDA, 2008).

Nesse período, a região na qual se localizava Marabá estava sendo alvo das políticas de integração realizadas pelo Governo Federal, onde na década de 1970 passou a ser uma Área de Segurança Nacional administrada pelo Instituto Nacional de Reforma Agrária (INCRA), que era responsável por regularizar as terras que estavam localizadas após a faixa de 100 quilômetros das rodovias (ALMEIDA, 2008).

De acordo com o autor citado, nessa mesma década foi realizada uma avaliação por técnicos do Governo Federal sobre o local urbano que originou Marabá. Nesse diagnóstico chegaram à conclusão de que o Núcleo urbano original apresentava incapacidade em comportar um processo de crescimento, sendo necessária a elaboração de políticas públicas que direcionassem a expansão urbana em outro local que não fosse afetado pelas constantes enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas.

O processo que representou uma ruptura na evolução da cidade foi desencadeado pelo Governo Militar, sobretudo os planos para a Nova Marabá, que começaram a ser pensados a partir de 1972, por intermédio de um órgão federal ligado ao Banco Nacional de Habitação (BNH) e ao Ministério do Interior, conhecido como Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU). O diagnóstico estabelecido para a cidade era de que o sítio original estava esgotado em suas possibilidades para a expansão e sem condições de atender as necessidades que estavam sendo previstas para Marabá. A transferência para um novo local foi decidida e um plano de urbanismo foi criado para assentar os moradores (ALMEIDA, 2008, p. 24).

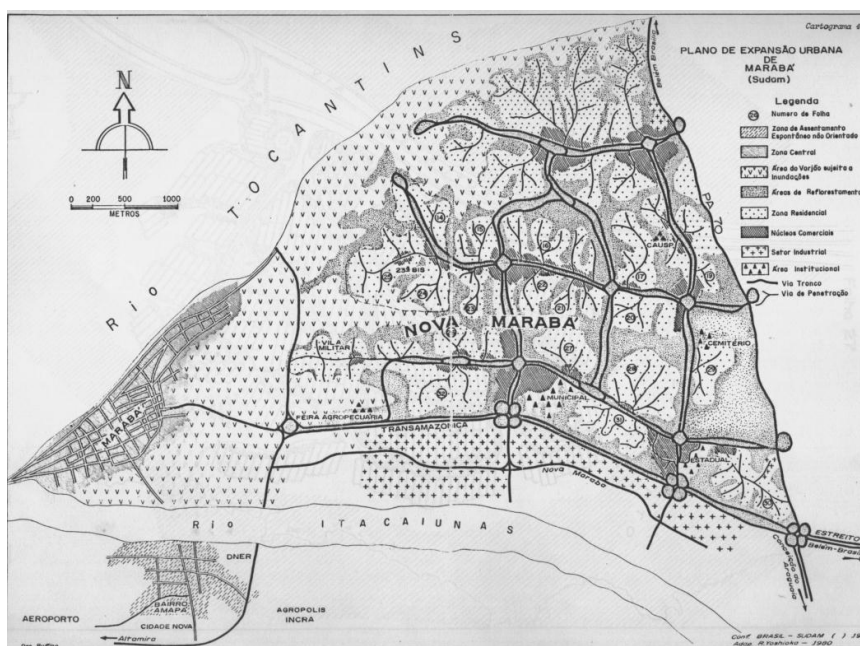
No contexto de implantação dos grandes projetos na Amazônia, Marabá foi alvo de interesse governamental principalmente por está localizada no limite da fronteira amazônica, cujo principal objetivo estava em ligar essa área à economia nacional. Nessa perspectiva, Marabá abrigava os instrumentos urbanos necessários para atender as demandas das localidades vizinhas, bem como dos projetos que foram desenvolvidos nessa região.

Dessa forma, o fluxo migratório aumentou e houve a necessidade de expansão do Núcleo pioneiro. Em 1964 a criação do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá possibilitou a criação do Núcleo Nova Marabá, uma área urbanizada e planejada para atender os moradores atingidos pelas enchentes dos rios e o fluxo populacional advindo da implantação dos grandes projetos. O planejamento desse Núcleo, primeiramente foi pensado pelo SERFHAU, entretanto no Governo de Médici passou a ser direcionado pela Superintendência da Amazônia (SUDAM) (ALMEIDA, 2008).

Segundo o autor supracitado, o Núcleo Nova Marabá foi implantado acima da cota de 88 metros, devido as periódicas enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas no período mais chuvoso na região, que alagavam as áreas que apresentavam cota altimétrica inferior a 84 metros.

Apesar do projeto urbanístico da Nova Marabá ter iniciado na década de 1970, houve por parte dos órgãos administrativos uma demora muito prolongada com relação à ocupação dos lotes desse Núcleo. No entanto, com a cheia da década de 1980, a SUDAM foi pressionada por políticos e pela população em geral a liberarem os lotes que já estavam projetados, no entanto não havia lotes disponíveis para a construção de casas e nem adequados para a habitação, pois o projeto inicial estava baseado no desenho de uma folha de castanheira (figura 13), com o objetivo de homenagear o período econômico do extrativismo da castanha na região, e era desenvolvido no Rio de Janeiro. (ALMEIDA, 2008).

Figura 13: Planta urbana do Núcleo Nova Marabá



Fonte: Casa da Cultura de Marabá, 2014.

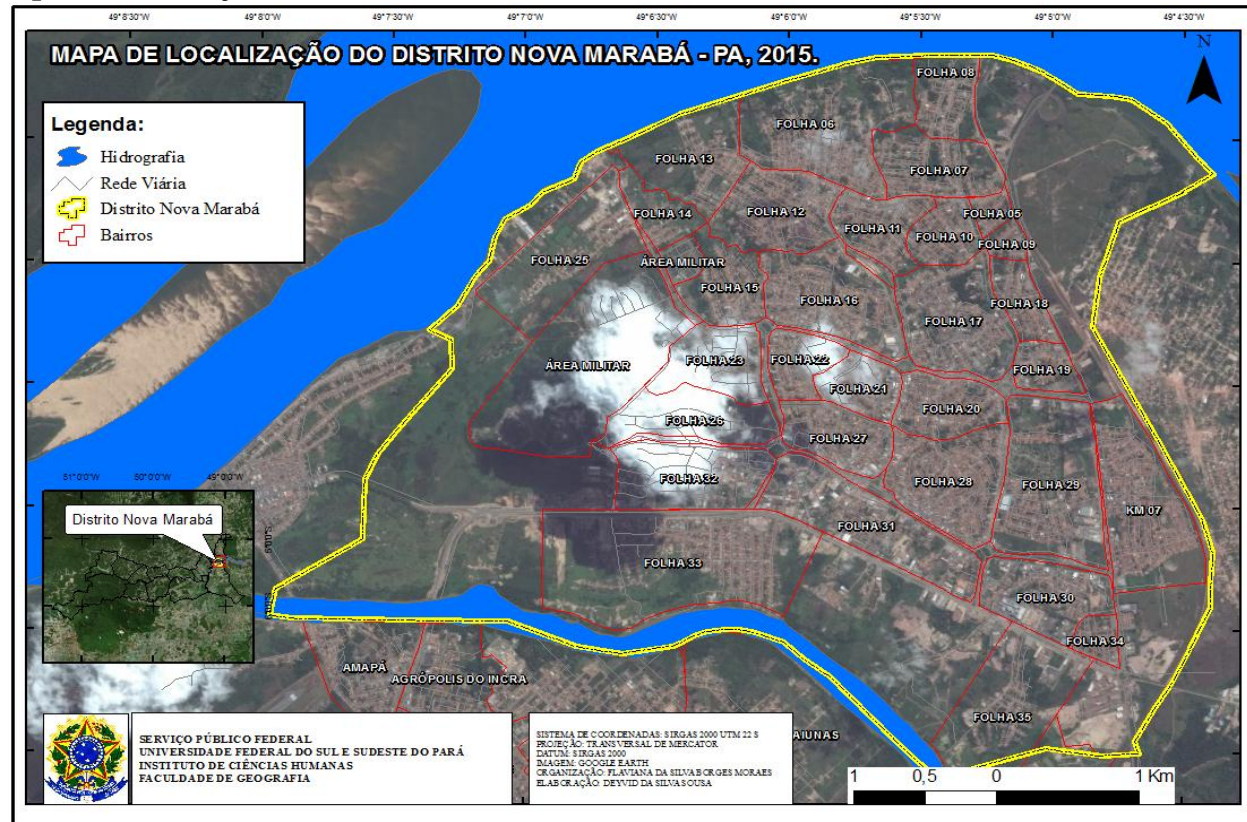
A cheia de 1980 atingiu a cota altimétrica de 89,30 metros, ultrapassando cerca de 7,00 metros da cota altimétrica considerada como a cota de segurança do município para a construção civil, que é de 82,00 metros (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO, 2006). Nesse sentido, houve a maior procura dos lotes na Nova Marabá e a SUDAM teve que adotar alguns critérios para a distribuição dos terrenos, uma vez que, estava cada vez mais difícil controlar a ocupação do uso do solo nesse Núcleo, pois os lotes residenciais foram ocupados tanto por moradias como por comércios (ALMEIDA, 2008).

Entre os anos de 1976 e 1981, de acordo com informações de Remei Yoshioka, foram entregues 4.979 lotes residenciais e 613 lotes comerciais na Nova Marabá, sendo atendidas 25.000 pessoas aproximadamente. Desses lotes residenciais, 3.327 foram destinados a instituições públicas, entre elas o Banco do Brasil, o Banco da Amazônia, a ELETRONORTE, a Caixa Econômica Federal, a CVRD entre outras. Para particulares foram liberados 1.597 lotes residenciais. Esse mesmo autor, que fez um estudo do processo de implantação do novo Núcleo naquela época, observou que isso correspondia à metade do que o SERFHAU tinha projetado no PDUM, ou seja, 50.000 pessoas (ALMEIDA, 2008, p. 174).

A ocupação irregular dos lotes no Núcleo planejado foi muito crescente, principalmente no período chuvoso na região, onde os moradores da Marabá Pioneira ficavam sujeitos a grandes alagamentos devido às enchentes dos rios. Entretanto, os novos moradores da Nova Marabá não eram apenas advindos do Núcleo pioneiro, mas também das correntes migratórias que foram orientadas para a região devido aos projetos de colonização da Amazônia direcionados pelo Governo Federal.

Nesse processo, houve o insucesso na implantação da Nova Marabá como um Núcleo fazendo alusão à folha de uma castanheira (Mapa 3). Assim sendo, o Governo Federal, em 1981, passou a continuidade da implantação do Núcleo planejado para a Prefeitura Municipal, uma vez que ela já dispunha de espaços para os organismos federais, instituições e funcionários envolvidos nos projetos previstos para a região (ALMEIDA, 2008).

Mapa 3: Localização do Distrito⁵ Nova Marabá



Fonte: MORAES, F. S. B, 2015 (organização)
 SOUSA, D. S, 2015 (elaboração)

⁵ De acordo com o Plano Diretor de Marabá (2006), o município está dividido em 16 Distritos Administrativos, sendo 4 na Zona Urbana (Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova e Distrito Industrial) e 12 na Zona Rural. Em 2009, com a alteração do perímetro urbano, os Distritos de São Félix e Morada Nova passaram a integrar a Zona Urbana, além do Distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá. Durante este trabalho, também se usa a palavra “núcleo”, para tratar destas localidades. O plano diretor também se utiliza deste termo, sem distingui-lo do que seria o distrito (SOUZA, 2015, p. 138).

Para a arquiteta Helena Lúcia Zagury Tourinho, a implantação da Nova Marabá serviu mais aos interesses que estavam envolvidos nos planos e projetos para o Sudeste do Pará, entre eles o Projeto Ferro e a construção da Hidrelétrica de Tucuruí. Ressalta-se que a construção do novo Núcleo não estava priorizando os moradores da agora chamada Velha Marabá, mas criando as condições espaciais e locacionais que viabilizassem as ações do Governo Federal por meio de suas instituições, como os bancos estatais, a CVRD, a ELETRONORTE, Polícia Federal e as instituições privadas parceiras desses empreendimentos [...] (ALMEIDA, 2008, p. 176).

Conforme o autor acima observa-se que a Nova Marabá não conseguiu se estruturar a fim de absorver e concentrar o crescimento demográfico que estava ocorrendo na região, visto que a oferta de terras não foram suficiente para atender aos moradores do Núcleo pioneiro atingidos pelas enchentes dos rios e nem a demanda advinda do fluxo migratório que estava se estruturando na região devido aos projetos de colonização, possibilitando também a expansão do Núcleo Cidade Nova e o adensamento populacional do Núcleo pioneiro.

O Núcleo Nova Marabá foi planejado com a finalidade de abrigar os moradores do Núcleo pioneiro que eram constantemente atingidos pelas cheias dos rios Tocantins e Itacaiúnas, porém, isso não se configurou na prática, uma vez, que a nova parte da cidade pensada para substituir a Marabá pioneira, não oferecia estrutura suficiente para abrigar as pessoas que ali viviam, como observa Almeida (2008, p. 183-184):

A Nova Marabá tinha nas folhas 27 e 28 a ocupação mais consolidada, existiam outras folhas com ocupação parcial, 15, 16, 20, 22 e as demais, a maioria, não estavam completamente implantadas. A valorização se fez presente, sobretudo, nos lotes próximo ao sistema viário principal e na folha 32 a mais valorizada da Nova Marabá e que abrigava os conjuntos residenciais dos funcionários da Eletronorte.

Com o passar dos anos, a Nova Marabá foi concentrando uma série de equipamentos urbanos, as construções das casas de melhor padrão, eixo viário, atividades de comércio e serviços mais consolidados e até mesmo a materialização da própria sede da Prefeitura.

As pequenas atividades industriais, ao invés de estarem espalhadas pelas folhas, acabaram se fixando nas margens da rodovia Transamazônica, seguindo uma tendência natural de proximidade com a via de transporte. Ocorreu também a formação de áreas ou folhas ocupadas por populações de baixa renda, enquanto outras eram mais valorizadas, como as já citadas folhas 26 e 32 (ALMEIDA, 2008, p. 184).

Atualmente o Núcleo Nova Marabá, concentra a sede de órgãos públicos da esfera Federal, Estadual e Municipal, como a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SDU), a Secretaria Municipal de Obras, a Secretaria de Planejamento, a sede do SENAI a Secretaria Municipal de Administração (SEMAD), a Secretaria da Fazenda, o Ministério do Trabalho e

Emprego (MET), a Justiça do Trabalho, o Serviço de Atendimento ao Cidadão (SACI), o Departamento de Trânsito do Estado do Pará (DETRAN), o Departamento Municipal de Trânsito Urbano (DMTU), a Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Defensoria Pública do Estado do Pará, o Hospital Regional do Sudeste do Pará, entre outros, além de abrigar importantes atividades de comércio e serviços, como supermercados, o Shopping Center, bancos, clínicas especializadas, cartórios e outros.

De acordo com o Plano Diretor Municipal, o Núcleo Nova Marabá está organizado em três zonas. O Art. 19 refere-se à Zona Central, correspondendo:

às duas margens da Rodovia Transamazônica e da Via Preferencial 08, às folhas 32, 31, 30, 26, 27, 28, 29 e 34, e caracteriza-se pela concentração de usos comerciais, de serviços e institucionais, além do habitacional (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, Marabá, 2009, p. 7).

O Art. 21 menciona a Zona Intermediária, que compreende as folhas 23, 22, 20, 16 e 17, e caracteriza-se pelo uso predominantemente residencial, pela ocupação e arruamento definidos (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, Marabá, 2009, p. 7):

E a Zona de Expansão, encontrada no Art. 23, correspondendo “às folhas 14, 15, 12, 11, 10, 9, 8, 18, 19, 13, 5, 6, 7, 33 e ao km 07, e caracteriza-se pela insuficiência de infraestrutura e pela ocupação em aclives e declives e na vizinhança do rio Tocantins, do Rio Itacaiúnas, da Rodovia PA 150 e da Ferrovia Carajás” (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, Marabá, 2009, p. 7).

Tendo em vista os objetivos e as particularidades desse trabalho, será realizado um estudo mais sistematizado da Zona Central do Núcleo Nova Marabá, especificamente da Folha 32, por ser uma das principais áreas de centralização de comércio e serviços desse Núcleo, abrigando 368 domicílios e 854 famílias, de acordo com a sinopse do censo demográfico de 2010 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010).

Nesse sentido, o foco principal dessa pesquisa, portanto, está em analisar a apropriação dos diferentes agentes sociais dados ao uso das calçadas na área de maior concentração comercial e de maior fluxo de pessoas e serviços da Folha 32, verificando, segundo documentos oficiais, quais as principais barreiras para o exercício da acessibilidade nessas áreas.

2.1) OS PEDESTRES E OS ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO DA FOLHA 32

Atualmente, a Folha 32 é uma das áreas mais dinâmicas do Núcleo Nova Marabá, principalmente do ponto de vista econômico, abrigando diferentes formas de estabelecimentos comerciais, bem como órgãos públicos e privados que são frequentados por moradores de todos os Núcleos da cidade.

Nessa perspectiva, observa-se que a circulação de pedestres é bastante frequente nas áreas de maior concentração comercial da Folha 32. Diante dessa realidade, a particularidade desse trabalho está em verificar se as calçadas dessa folha possibilitam as condições necessárias para a circulação dos pedestres de forma segura, analisando as principais formas de obstruções e barreiras estabelecidas nessas vias de acesso.

Ao longo da elaboração desse trabalho, observou-se, a partir do uso e da apropriação do solo urbano, duas áreas bastante distintas na Folha 32. Uma de uso residencial e a outra de uso comercial. Nesse sentido, tomando como foco principal de análise as condições de circulação do pedestre pelas calçadas dessas áreas.

Observou-se que as calçadas da área residencial da folha 32 são pouco utilizadas no que se refere à circulação de pessoas, principal finalidade das calçadas, isso devido ao fato de que, em sua maioria, os habitantes dessa área costumam utilizar seus veículos como meio habitual de saída e chegada em suas residências, onde poucas vezes se deslocam a pé para a realização de suas atividades fora do seu domicílio. Por certo que em meio a essa prática, as ruas tendem a ficarem vazias e desertas. Diante desse cenário, as calçadas que são consideradas como uma ferramenta básica para circulação do pedestre na teoria, na prática, acaba adquirindo outras formas de uso, ou seja, são destinadas basicamente a jardinagem. (Figura 14 e Figura 15).

Figura 14: passeio público na área residencial da Folha 32 obstruído pela construção de jardinagem.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2015.

Figura 15: as calçadas são utilizadas como jardins apenas por um padrão estético.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2015.

Nesse sentido, a circulação de pedestres, nessas mediações torna-se bastante tímida, se comparadas às calçadas do perímetro comercial dessa Folha. Isto ocorre porque o fluxo de pessoas que trafegam a pé nessas ruas é pequeno, feito na maioria das vezes por empregados domésticos, como caseiros, babás, jardineiros, vigilantes, entre outros, que se deslocam do entorno da cidade para prestar serviço nas residências situadas nessa área. Além desses sujeitos, circulam também nestes espaços alguns estudantes da Escola Estadual de Ensino Médio O Pequeno Príncipe, bem como alguns moradores em específico idosos, que esporadicamente fazem caminhadas pelas ruas, por conta das péssimas condições de locomoção nessas calçadas. Assim sendo, embora a rua não seja o meio adequado para a circulação segura e confortável do pedestre, tão pouco quando se trata da prática relacionada à atividade física, é dessa forma o trajeto mais praticado por esses sujeitos.

Nesse sentido, percebe-se que boa parte dessa situação poderia ser minimizada se houvesse uma política pública direcionada e efetiva no sentido de desentulhar as calçadas, bem como uma maior participação e afetividade da sociedade com o espaço de circulação, no sentido de zelar por esse espaço, tendo em vista, que para o pedestre, este é meio e condição. No entanto, o que se percebe são passeios que não se passeia, por conta da diversidade de obstáculos presentes nessa área, tais como, cobertura vegetal primária, jardinagem, materiais de construção, lixo, e outros obstáculos (Figura 16 e figura 17).

Figura 16: calçadas obstruídas por contêiner, lixeiras, etc.



Fonte - MORAES, F. S. B. 2015.

Figura 17: calçadas interrompidas por materiais de construção, etc.



Fonte - MORAES, F. S. B. 2015.

Na área comercial da Folha 32, é notório um grande fluxo de pessoas, isso devido a atração populacional que os estabelecimentos de comércios e serviços geram nessa localidade. É uma área muito dinâmica economicamente e que concentra agências bancárias, centro de formação de condutores, cartórios, correios, hotéis, clínicas especializadas, salão de beleza, casa de eventos, posto de gasolina, a rodoviária, escolas profissionalizantes, concessionárias, e alguns órgãos públicos como a Secretaria Municipal de Administração (SEMAD), o Serviço de Atendimento ao Cidadão (SACI), o Serviço Nacional de Emprego (SINE), a Secretaria Municipal de Gestão Fazendária (SEFAZ), entre outros.

Nesse contexto, observou-se que as calçadas nessa área do espaço urbano possuem uma dinâmica diferenciada se comparada a área residencial, pois, embora existam residências na área comercial, o comércio se faz bem mais evidente e consolidado, onde a circulação de pessoas é muito frequente, principalmente pela necessidade dos serviços oferecidos nessa área.

Assim como na parte residencial, pedestres que se utilizam da área comercial também encontram muita dificuldade para circularem, especialmente pelas condições inadequadas que

as calçadas se apresentam (Figura 18 e Figura 19). Essa realidade nos remete a seguinte avaliação, as barreiras são diversas, estabelecidas por diferentes atores sociais, os quais fazem uso desses passeios para satisfação de interesses próprios, seja para estacionamento, para amontoar o lixo, para jogar os entulhos das construções, para a fixação de placas informativas de lojas, para o aumento da área do comércio, para a exposição de produtos, para o estabelecimento do comércio ambulante, entre outros usos.

Esse uso de forma inadequada impossibilita a segurança e a circulação do pedestre, que na maioria das vezes, sentem-se obrigados a peregrinarem pelas vias de tráfegos rodoviários, arriscando suas vidas em meio a veículos de todas as categorias, tamanho e velocidades.

Figura 18: obstruções das calçadas da área comercial da Folha 32.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2015.

Figura 19: passeio público sem condições de acesso ao pedestre.



Fonte: MORAES, F. S. B. 2015.

Diante dessas observações, outro elemento que chama atenção no sentido de inviabilizar o processo de circulação do pedestre nas calçadas da Folha 32 são as construções de prédios, que por sua vez, ultrapassam o limite dos lotes, ou seja, em alguns casos alargam-se para os passeios públicos, alterando assim a largura das calçadas e tornando-as inadequadas segundo os padrões estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT 9050/04), a associação responsável pela normatização dos modelos aceitáveis de calçadas e de outros segmentos no Brasil, que é de no mínimo 1, 20 metros, medida tomada como base pela Prefeitura Municipal de Marabá para a construção dos passeios públicos na cidade.

Assim, o capítulo seguinte apresenta a materialização dos dados adquiridos no decorrer dos trabalhos de campo, analisando ao longo da área em estudo os principais atores sociais que utilizam as calçadas da Folha 32, mostrando a realidade que se encontram os passeios públicos nesta Folha.

3) CARACTERIZAÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS DA FOLHA 32

Como mencionado nesse trabalho, o Núcleo Nova Marabá teve a sua urbanização pensada a partir da folha de uma castanheira. Dentro dessa perspectiva, as folhas foram enumeradas e organizadas como bairros.

Segundo Almeida (2008), inicialmente, a Nova Marabá teve sua ocupação mais concretizada nas folhas 27 e 28, em outras a ocupação se deu de forma mais tímida, como nas Folhas 15, 16, 20, 22 e as demais não estavam implantadas totalmente. Entretanto, as folhas mais próximas ao sistema viário obtiveram maior valorização, e a Folha 32 foi a mais valorizada, abrigando os lotes residenciais dos funcionários da empresa Eletronorte.

Desde os momentos iniciais da implantação do Núcleo Nova Marabá, a Folha 32 teve destaque para a ocupação mais consolidada e para a materialização das atividades de comércio e serviços que se destacam até os dias de atuais.

Vale destacar que durante a elaboração dessa pesquisa foram realizados três trabalhos de campo com a finalidade de observar os diferentes sujeitos sociais que utilizam as calçadas da Folha 32, bem como mostrar as condições físicas desses passeios públicos. O primeiro trabalho de campo, foi organizado no sentido de conhecer a área em estudo, o que possibilitou registrar alguns flagrantes com relação ao uso inadequado e as obstruções existentes nesses espaços, como estacionamento, jardinagem, falta de manutenção, entre outros.

O segundo trabalho de campo foi realizado na perspectiva de verificar se as calçadas da Folha 32 apresentam o padrão estabelecido pela ABNT 9050/04, através de uma análise minuciosa nesses passeios para constatar se de fato os mesmos possuem largura de 1,20 metros, o mínimo aceitável pela ABNT 9050/04 e instituído pela Prefeitura Municipal de Marabá. Para tanto, se fez necessário o mapeamento das calçadas correspondentes às duas áreas consideradas existentes na Folha, tanto na área residencial como na área comercial.

O terceiro trabalho surgiu a partir da aplicação de formulários destinados aos indivíduos que de diferentes formas se utilizam das calçadas da Folha 32. O formulário foi aplicado considerando três públicos alvos diferenciados, os órgãos públicos, responsáveis pela regularização dos passeios públicos no município como a Superintendência de Desenvolvimento Urbano, o Departamento de Postura, a Secretaria Municipal de Planejamento, entre outros; os comerciantes que possuem estabelecimentos na área comercial da Folha 32 e os pedestres, sujeitos para quais se destinam o uso das calçadas.

Foram realizados 400 questionários ao todo, tendo por base a População Economicamente ativa de Marabá, que é de aproximadamente 103 mil habitantes. A partir disso, foram elaborados três formulários diferenciados, nessa relação foram considerados os três sujeitos que por sua vez, estão relacionados a esses espaços urbanos, que são os órgãos públicos, os comerciantes e os pedestres, mas as perguntas foram semiestruturadas mediante aos objetivos desse trabalho, identificando a importância da existência das calçadas, as condições para a circulação de pedestres nesses espaços públicos, os responsáveis pela manutenção desses espaços, entre outros questionamentos.

É importante ressaltar que dos 400 formulários aplicados, 350 foram realizados com os pedestres, 45 foram direcionados aos comerciantes e apenas 05 foram respondidos pelos órgãos públicos competentes. Esses valores não foram intencionais, mas adquiridos ao longo da aplicação dos formulários. No que diz respeito aos comerciantes houve muitas dificuldades em relação ao contato e ao tempo para contribuírem com a pesquisa, uma vez que estes sujeitos foram abordados em horário comercial, onde muitos alegaram a não disponibilidade de tempo para colaborar, pois em muito dos casos havia uma rejeição por parte desses sujeitos por diversos motivos, o que justifica a pequena quantidade de entrevistados nesse grupo com relação ao número de pedestres entrevistados.

Outro ponto importante de ressaltar é a baixa quantidade de órgãos públicos entrevistados, isso devido serem apenas os órgãos que nas suas atribuições e competências são destinados às ações que viabiliza a circulação nas calçadas.

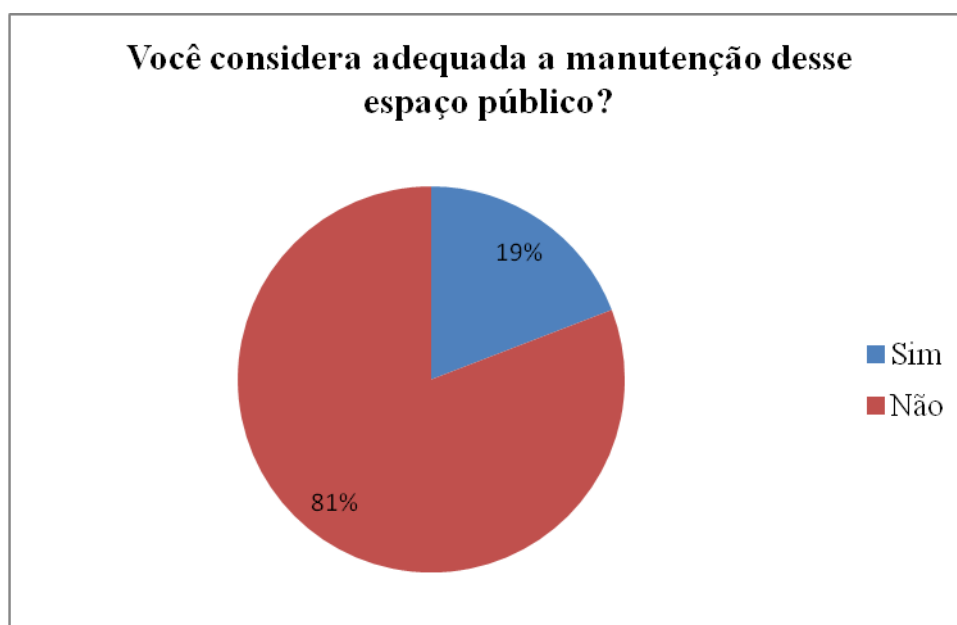
Para cada grupo de entrevistado houve um formulário específico no intuito de observar a contribuição e o ponto de vista de cada sujeito. Nesse sentido, todos os questionamentos estiveram relacionados ao uso e as condições das calçadas da Folha 32, principal objeto de pesquisa desse trabalho.

A pesquisa de campo direcionada ao grupo de pedestres mostrou que todos são conscientes da importância das calçadas em Marabá, principalmente no que se refere à circulação e a segurança dos mesmos, reconhecendo a importância das calçadas como condição e meio para o pedestre circular com segurança.

Dessa forma, ao serem questionados se as calçadas são adequadas para a circulação dos pedestres, estes sujeitos demonstraram grande insatisfação em relação à situação das calçadas, uma vez que, 92% consideraram os passeios públicos da Folha 32 como inadequados à circulação do pedestre. De acordo com essas respostas, pressupõe que isto decorre da falta de manutenção nesses espaços públicos, onde foram encontradas diferentes obstruções que impedem a livre circulação das pessoas.

No Gráfico 1, observamos a resposta dos pedestres com relação a manutenção das calçadas da Folha 32, onde 81% consideram que estes passeios públicos encontram-se em mau estado de conservação e, apenas 19% afirmaram que nesses passeios há manutenção. As questões relacionadas à manutenção são pautadas nas condições físicas como buracos, fissuras, entre outros. Assim, verificou-se durante os trabalhos de campo que a maioria das calçadas da Folha 32 está em condições inadequadas para a circulação de pedestres, cabendo aos órgãos competentes tomar as providências cabíveis para sanar tal situação.

Gráfico 1: dados referentes a manutenção das calçadas da Folha 32

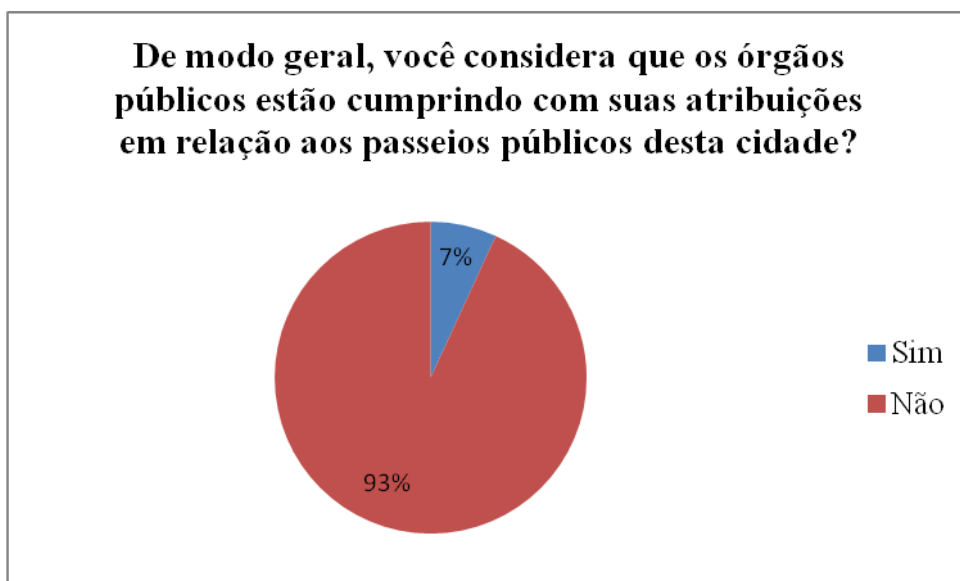


Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

Em relação à limpeza das calçadas, 82% afirmaram que nos passeios públicos da Folha 32, essa prática não é realizada com frequência, sendo possível observar amontoados de lixos pelos passeios e chegam a transbordar para as ruas, bem como lixeiras com grandes quantidades de lixos domésticos em estado de decomposição.

O Gráfico 2, apresenta os resultados referentes a atuação dos órgãos públicos competentes, no que diz respeito ao cumprimento de suas atribuições com relação as calçadas, de modo a manter a ordem nesses espaços, no sentido de melhorar a circulação nesses passeios públicos. De modo que, 93% dos entrevistados demonstraram-se insatisfeitos e apenas 7% manifestaram-se satisfeitos com a atuação dos órgãos públicos competentes. Com base nos resultados obtidos, foi possível observar uma diferença acentuada entre a opinião desses sujeitos que por sua vez revela nitidamente a ausência dos atores reguladores desses passeios.

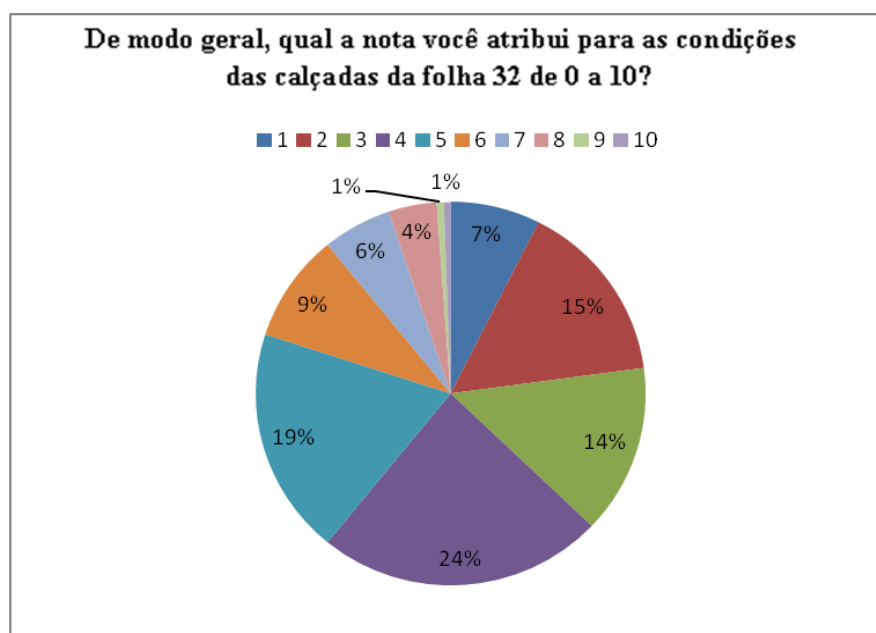
Gráfico 2: dados referentes a atuação do poder público em relação as calçadas da Folha 32



Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

O último questionamento direcionado aos pedestres faz menção à nota atribuída às condições que se encontram as calçadas da Folha 32, para isso foi estabelecida uma sequência numérica equivalendo aos valores de 1 a 10. Quanto menor o valor indicado pelo pedestre menor às condições de uso desses espaços públicos. Essas notas podem ser observadas no Gráfico 3

Gráfico 3: notas atribuídas as condições das calçadas da Folha 32



Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

Ainda no Gráfico 3, verifica-se que 24% dos pedestres atribuíram a nota 4 para as condições das calçadas, revelando uma insatisfação em relação a um ambiente inadequado para a circulação de pedestres. 19% aplicaram a nota 5; 15% a nota 2; 14% a nota 3 e 7% a nota 1. Esses valores remetem a precariedade desses passeios públicos, muito embora 9% dos pedestres tenham atribuído a nota 6; 6% a nota 7; 4% a nota 8; 1% a nota 9 e 1% a nota 10, os primeiros valores relatados mostram como esses espaços estão a margem no que tange aos cuidados do poder público, seja pela ausência da acessibilidade, da limpeza, da manutenção, entre outros cuidados que seriam essenciais para livre locomoção das pessoas.

É importante frisar que os valores de 6 a 10 demonstram que nem todas as calçadas da Folha 32 estão inadequadas para o uso do pedestre, sendo constatadas, principalmente, nos passeios públicos da área residencial.

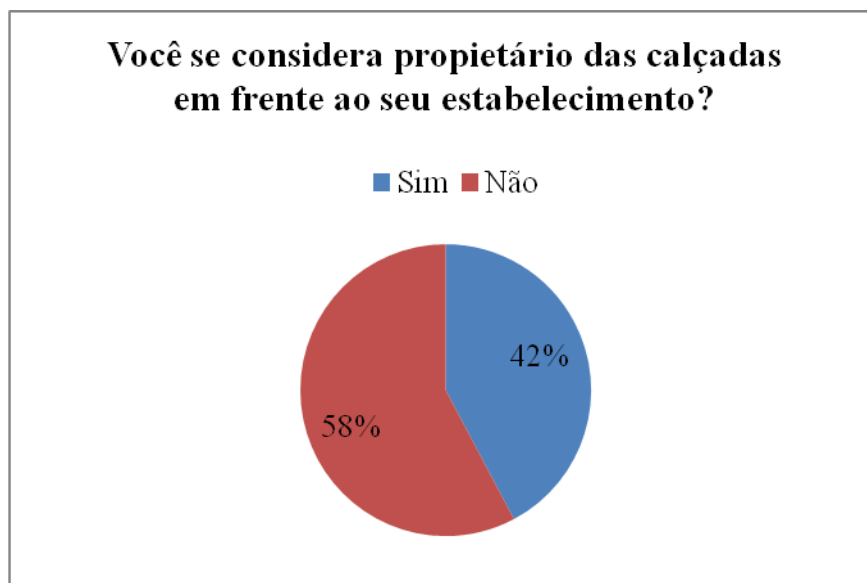
Por meio dos questionários aplicados aos pedestres, ficou evidente a importância dos passeios públicos da Folha 32, especialmente por ser uma área onde há um grande fluxo de bens e serviços que atrai um grande contingente populacional para a utilização de bancos, cartórios, autoescola, correios, entre outros serviços.

Os formulários direcionados aos comerciantes foram organizados no sentido de adquirir informações referentes ao seu ponto de vista com relação à importância das calçadas para a circulação de pedestres, uma vez que, foram observados muitos usos inadequados desses espaços por esses agentes.

Os comerciantes entrevistados afirmaram que a principal forma de uso das calçadas é a circulação de pedestres. Isso mostra que esses sujeitos são conscientes de que os passeios públicos são destinados apenas para o fluxo de pessoas, porém contraditório, tendo em vista que muitas dessas práticas são ilegais perante as normas municipais. Isso acaba favorecendo e de certa forma, promovendo o uso adequado desses espaços considerados públicos.

O gráfico 4 mostra que 58% dos comerciantes não se consideram proprietários das calçadas em frente ao seu estabelecimento, enquanto 42% afirmam serem proprietários das calçadas em frente ao seu estabelecimento. Esses resultados foram justificados pelos próprios entrevistados: os primeiros alegam que as calçadas são espaços públicos para a circulação de pedestres, mas os segundos consideram que as calçadas são espaços privados, uma vez que declararam que construíram esses espaços com recursos próprios e são eles que realizam a manutenção e a limpeza das calçadas em frente ao seu estabelecimento.

Gráfico 4: dados referentes a opinião dos comerciantes com relação a serem ou não os proprietários das calçadas



Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

Em relação à construção e manutenção das calçadas, 73% dos comerciantes afirmaram que é dever do poder público construir e conservar os passeios públicos, enquanto 27% alegaram que os proprietários dos lotes são os responsáveis para organizar os passeios públicos.

No decorrer da catalogação dos resultados observou-se que diante das variáveis sugeridas referentes ao uso adequado das calçadas, 100% dos comerciantes entrevistados afirmaram que o uso considerado adequado às calçadas é a circulação de pedestres. Isso mostra que todos tem o conhecimento da necessidade e importância dos passeios públicos na cidade.

É importante ressaltar que 100% dos comerciantes também afirmaram que os órgãos públicos não estão cumprindo com suas atribuições em relação às calçadas. Dessa forma verifica-se que há falta de manutenção, limpeza, sinalização, e fiscalização quanto às formas de uso inadequados que impossibilitam a circulação dos pedestres, principalmente na área comercial, onde muitos comerciantes constroem desníveis inadequados, fixam placas informativas e expõem suas mercadorias até parte das calçadas dificultando a passagem dos pedestres.

Diante das observações em campo para o registro fotográfico, observou-se que muitos comerciantes utilizam parte das calçadas como extensão de seu estabelecimento, principalmente para a exposição de seus produtos. Essa prática é contrária ao que prevê o Art.

33 do Código de Postura da Prefeitura de Marabá, o qual menciona que é proibido atrapalhar ou impedir o trânsito de pedestres em praças, passeios, parques, entre outros espaços públicos.

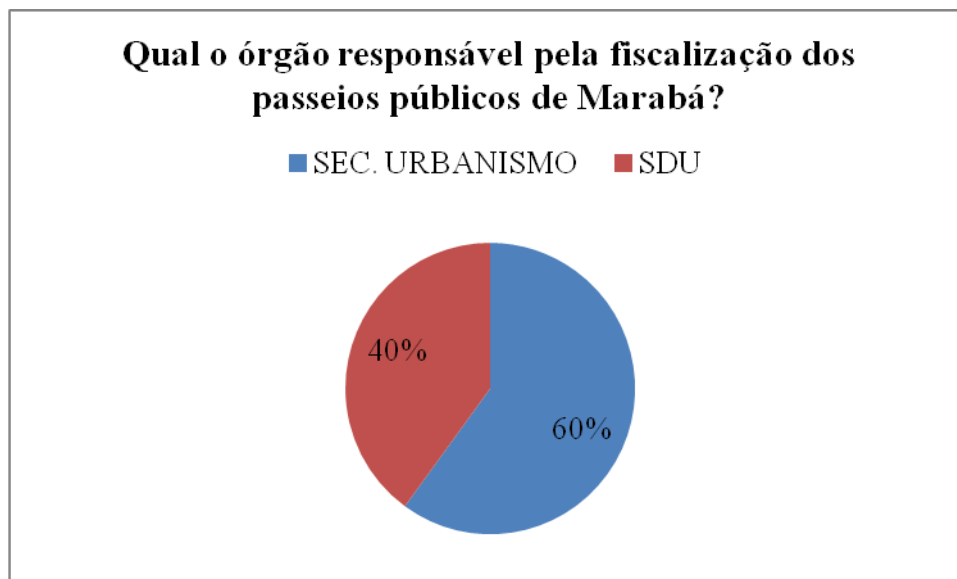
Os formulários aplicados com os representantes dos departamentos públicos responsáveis por manter a ordem, a segurança e o bem estar dos pedestres de acordo com as leis vigentes, foram direcionados no sentido de constatar se esses sujeitos estão cumprindo com suas funções, especialmente as previstas nos documentos oficiais do município quanto ao ordenamento dos passeios públicos.

Na cidade de Marabá existem diferentes órgãos públicos que a sua atenção está direcionada ao espaço urbano, como a Superintendência de Desenvolvimento Urbano (SDU), a Secretaria de Planejamento (Seplan), a Secretaria de Obras, Secretaria de Urbanismo e a Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas (SEVOP). Nesse sentido, a primeira pergunta do formulário destinado a esse grupo de sujeitos foi na perspectiva de reconhecer qual desses órgãos são de fato responsáveis pela construção, manutenção e fiscalização das calçadas no município.

Assim, verificou-se que 60% dos entrevistados afirmaram que é responsabilidade da Secretaria de Planejamento, localizado dentro da SDU, construir e manter os passeios públicos da cidade. E 40% alegaram que é dever da Secretaria de Obras edificar as calçadas do município.

O Gráfico 5 refere-se à fiscalização dos passeios públicos, 60% relataram que a Secretaria de Urbanismo é responsável por organizar os passeios públicos do município, sobretudo o Departamento de Postura, que tem como atribuição zelar pela observância da ordem pública, da segurança, dos costumes locais e funcionamento dos estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços, visando disciplinar o uso e o gozo dos direitos individuais e do bem estar geral (PREFEITURA MUNICIPAL, 2008). E 40% afirmaram que a Superintendência de Desenvolvimento Urbano também tem a função de fiscalizar as ações inadequadas que se desenvolvem nos passeios públicos da cidade.

Gráfico 5: órgão responsável pela fiscalização das calçadas



Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

É importante notar que todos os representantes dos órgãos públicos que foram abordados compreendem a importância das calçadas para a circulação de quem necessita se deslocar a pé, concedendo a estes, maior segurança e livre acesso.

Os entrevistados também foram enfáticos, no que diz respeito às condições que se encontram as calçadas de Marabá, afirmando que grande parte desses passeios não está de acordo com as legislações municipais, contendo desníveis inadequados, largura imprópria, entre outras situações.

No decorrer da pesquisa de campo foram identificados diferentes usos nas calçadas que são impróprios a esses locais, tais como: estacionamento de veículos, depósito de matérias de construção, instalação de placas de anúncios, jardinagem, extensão de bares e restaurantes, bem como a exposição de produtos das lojas de departamentos, além da presença frequente dos vendedores ambulantes, entre outras obstruções. Essas ocorrências foram listadas pelos entrevistados como os principais problemas a serem sanados nas calçadas do município pelas entidades competentes, visto que de acordo com esses agentes ainda é muito tímida a presença efetiva de fiscalização e punição dessas ações no município, uma vez que são vetadas segundo as normas municipais.

No tocante a acessibilidade, ficou claro na fala dos indivíduos que responderam aos formulários, que existe sim, porém, alguns pontos dos passeios públicos da cidade quase imperceptível perante as irregularidades, como fora constatado na área em estudo, onde

determinados pontos estão de acordo com as normas municipais, embora como já foi dito antes, quase invisíveis mediante aos problemas identificados.

De acordo com os resultados obtidos a partir dos questionários realizados com os representantes dos órgãos públicos, 60% dos entrevistados relataram que o Departamento de Postura deve ser mais presente em suas fiscalizações para que os problemas que se apresentam nos passeios públicos de Marabá sejam extintos, principalmente nas áreas comerciais, visto que são os locais onde mais se verifica irregularidades com relação às calçadas, dificultando a acessibilidade. E 40% afirmaram que deve haver mais ambientes adequados para a circulação de pedestres na cidade, onde relataram que existem projetos para readequar as calçadas de Marabá conforme os padrões estabelecidos pelas legislações municipais, mas ainda não estão sendo executados.

Por meio dos questionários realizados com os três sujeitos sociais, pedestres, comerciantes e órgãos públicos, foi possível identificar que todos esses grupos são cientes da importância das calçadas para a circulação, segurança e bem estar do pedestre. No entanto, observou-se que, os padrões estabelecidos pelas normas do município ainda são inexistentes em grande parte dos passeios públicos da Folha 32, objeto de estudo desse trabalho.

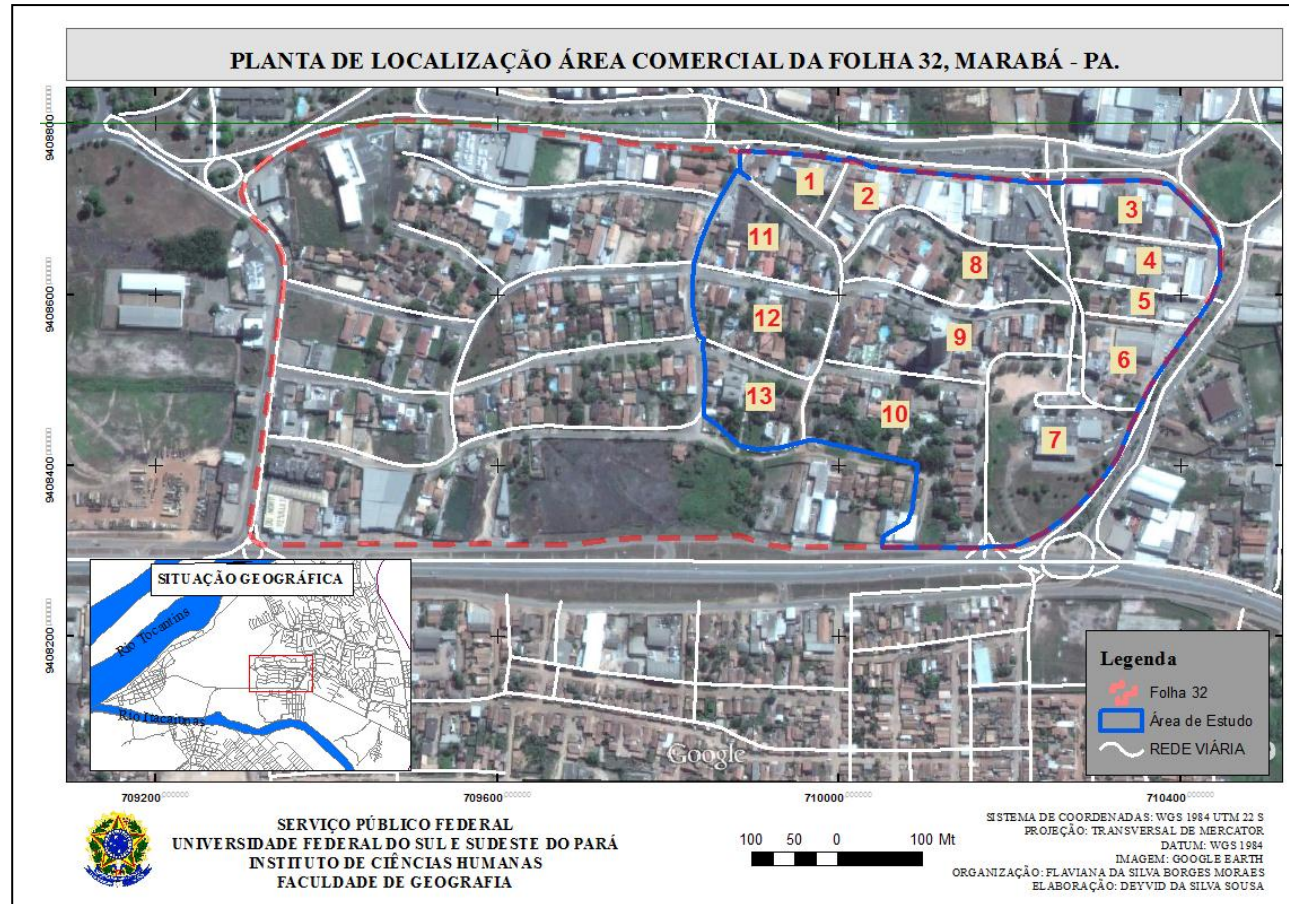
3.1 AS FORMAS DE USO EXISTENTE NAS CALÇADAS NA ÁREA COMERCIAL DA FOLHA 32.

Com o intuito de verificar as diferentes formas de usos estabelecidas nos passeios públicos da Folha 32 pelos sujeitos sociais que utilizam esses espaços, foram desenvolvidos os mapeamentos das calçadas, sobretudo os da área comercial dessa Folha.

Para a realização do mapeamento das calçadas foram consideradas diferentes variáveis, tais como: largura (que de acordo com a Prefeitura Municipal de Marabá, deve ser de no mínimo 1,20 metros), degrau, estacionamento, paisagismo, tipo de piso e outros obstáculos, de modo que permitisse quantificar de forma mais precisa a realidade física desses passeios, isto é, uma maneira encontrada de como evidenciar as barreiras visíveis as quais dificultam a acessibilidade dos pedestres.

Nesse sentido, fora realizado, no espaço de pesquisa, um estudo que possibilitou dividir a área em quarteirões, por conseguinte, foram numerados de 1 a 13, nos quais estão inseridos 265 lotes onde se insere as calçadas mapeadas, tanto as regulares (R), quanto as irregulares (I), como já identificadas na metodologia desse trabalho (Mapa 04).

Mapa 4: Planta de localização da área comercial da Folha 32



Fonte: MORAES, F. S. B, 2015 (organização)
 SOUSA, D. S, 2015 (elaboração)

É importante salientar que, a denominação regular (R) refere-se ao adequamento das calçadas segundo as normas estabelecidas pela NBR 9050/04, e a denominação irregular (I) faz alusão à inadequação dessas variáveis aos parâmetros propostos pela NBR 9050/04.

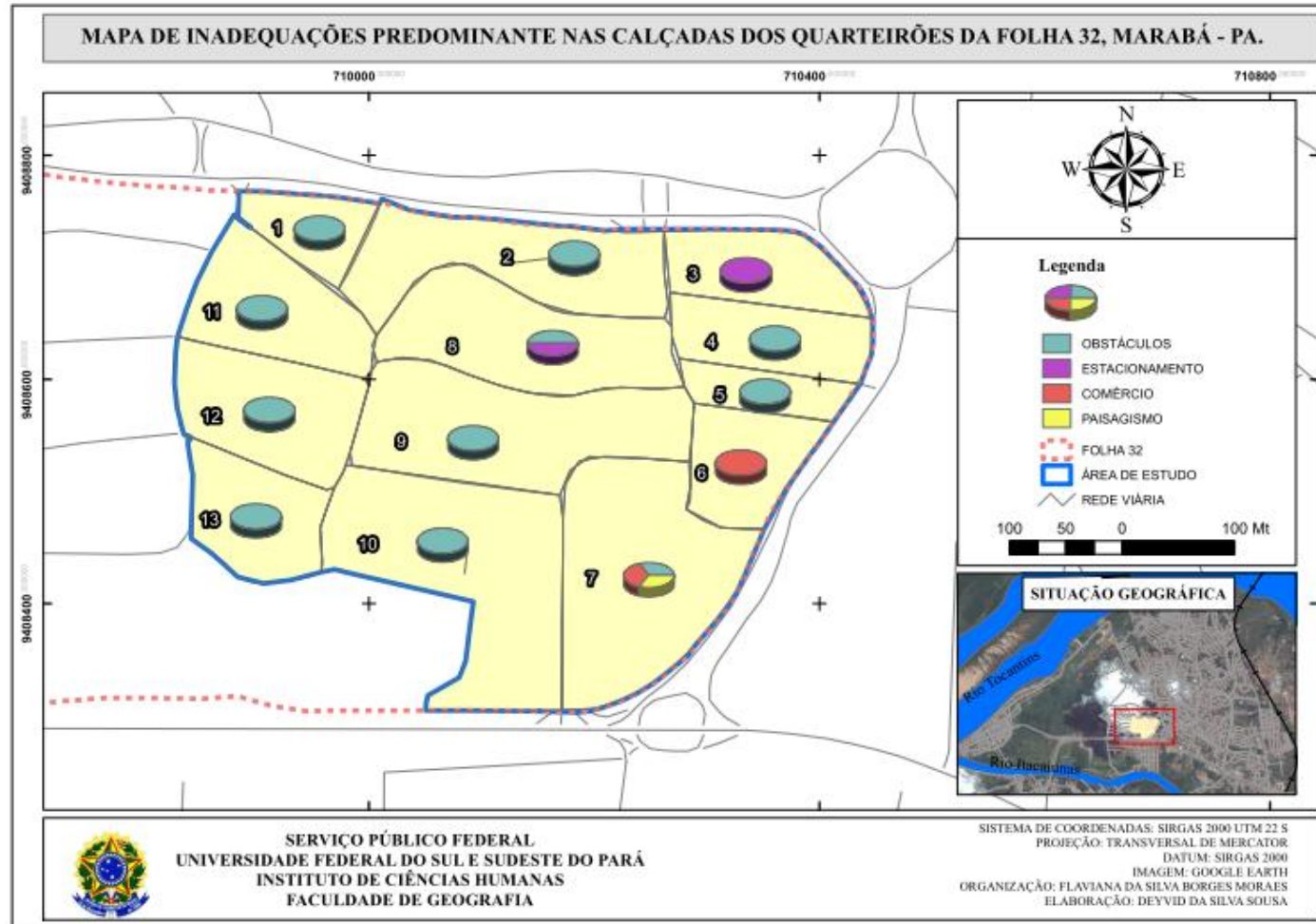
Durante o desenvolvimento dessa pesquisa, além da falta de estrutura física das calçadas da Folha 32, foi possível identificar as contradições existentes nas formas de uso desses passeios, com relação às leis estabelecidas pelos organismos legisladores específicos a esses espaços, uma vez que, a diferença de desníveis entre as calçadas, os pisos escorregadios, os buracos, a largura imprópria, associado à ausência de rampas e a falta sinalização, contribui acentuadamente para as dificuldades de acessibilidade.

Diante deste estudo, foi possível analisar que das 265 calçadas mapeadas na área comercial da Folha 32, 89,81% possuem algum tipo de irregularidade, enquanto que apenas 10,19% são regulares, de acordo com as variáveis estabelecidas pela NBR 9050/04. Dentro dessa perspectiva, verifica-se que as calçadas da área em estudo apresentam, em sua maioria, algum tipo de obstrução que impossibilita a livre circulação do pedestre (ver mapa 05).

O mapeamento das calçadas existentes nos quarteirões que compõe a área comercial da Folha 32, na qual fora feita o mapeamento dos passeios públicos, possibilitou avaliar os usos estabelecidos nesses espaços e identificar as inadequações predominantes nesses espaços. Deste modo, foi possível verificar que as calçadas dos treze quarteirões mapeados apresentam algum tipo de obstrução, tais como: estacionamento, comércios, paisagismo, materiais de construção, lixeiras, contêiner, placas, etc.

É importante notar que dentro da Folha 32, a área mapeada é a que apresenta maior fluxo de pessoas, principalmente pela concentração de comércios e serviços nessa localidade. Nesse sentido, os passeios públicos deveriam estar em conformidade com os padrões estabelecidos pela NBR 9050/04, mas observou-se muitas deficiências na forma e na estrutura física desses passeios.

Mapa 5: Inadequações predominantes nas calçadas da área comercial da Folha 32



Fonte: MORAES, F. S. B, 2015 (organização)
 SOUSA, D. S, 2015 (elaboração)

No mapa 5, percebe-se que em todos os quarteirões mapeados há a predominância de algum tipo de inadequação das calçadas. Nos quarteirões 1, 2, 4, 5, 9, 10, 11, 12 e 13, as calçadas são interrompidas por algum tipo de obstáculo, especialmente por lixeiras, placas, materiais de construções amontoados, entre outros.

O quarteirão 3 apresenta uma diversidade de serviços como o Correios, lojas de eletrodomésticos, clínica especializada (conveniada com o DETRAN-PA), entre outras atividades, e tem como maior impertinência o uso dos passeios como estacionamento, o que torna inviável a passagem de pedestres.

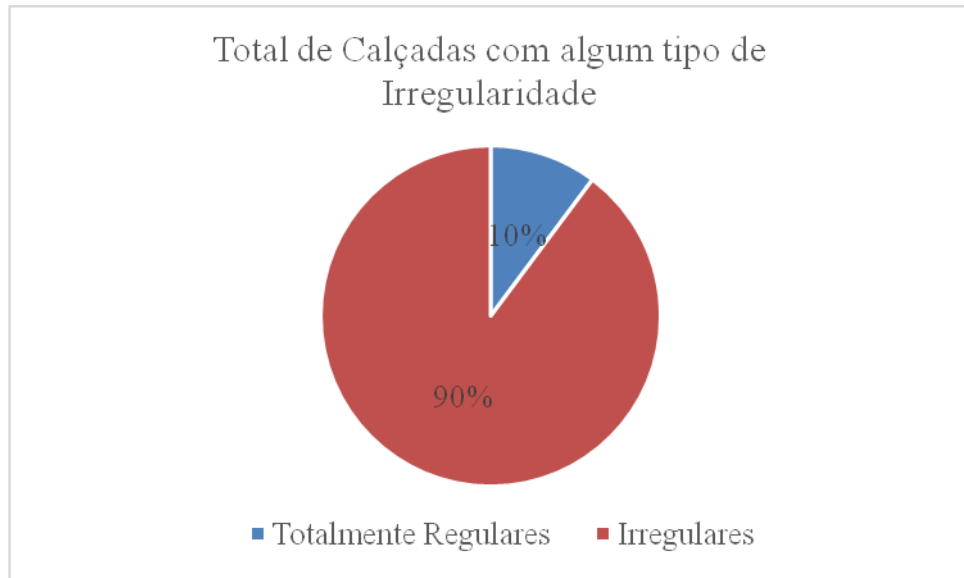
O quarteirão 6 é o local de maior concentração comercial da área mapeada. Nas calçadas desse quarteirão observa-se muitas inadequações estabelecidas, sobretudo, pela estrutura física dos comércios, como construções irregulares, desníveis, pisos escorregadios, entre outros.

O quarteirão 7 apresenta mais de um tipo de inadequação. É um quarteirão bastante frequentado, principalmente por abrigar à rodoviária e outros tipos de comércios. Os passeios são utilizados inadequadamente como estacionamentos, e apresenta obstruções demandadas pelos estabelecimentos comerciais encontrados nessa área e encontrados na própria estrutura física das calçadas, o que inviabiliza a livre circulação de pessoas.

O quarteirão 8 também atrai um grande fluxo de pessoas que residem na Folha 32 e de outros Núcleos da cidade, sobretudo pela concentração de uma agência bancária do Banco do Brasil, Clínica odontológica, salão de beleza, entre outras atividades. Nesse quarteirão a predominância de inadequações nas calçadas são os estacionamentos e os obstáculos que obstruem a passagem dos pedestres.

O gráfico 6 apresenta o resultado total das calçadas avaliadas como regulares e os passeios públicos analisados como irregulares, sendo que 90%, ou seja, 238 calçadas apresentam usos que são considerados impróprios a esses passeios e, 10%, o equivalente a 27 calçadas, apenas, são consideradas regulares.

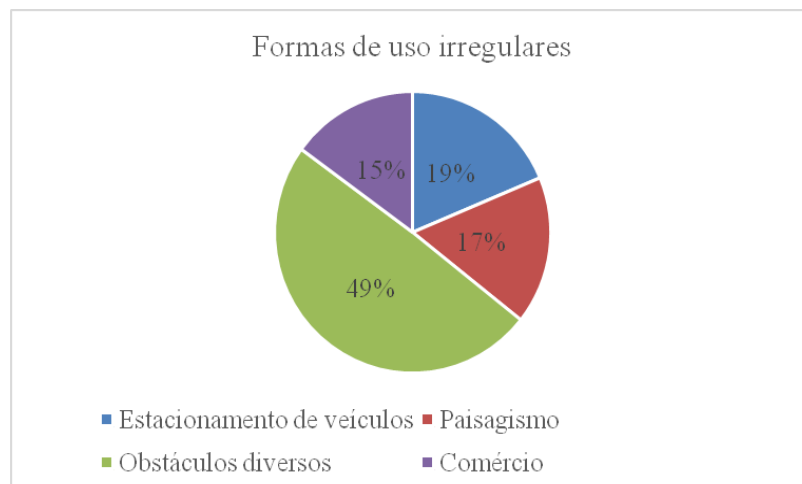
Gráfico 6: dados referentes ao total de calçadas que apresentam algum tipo de irregularidades na área comercial da Folha 32.



Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

No Gráfico 7 mostra os usos que foram observados no mapeamento, bem como as variáveis consideradas na pesquisa. É possível observar que, com relação ao uso das calçadas para o estacionamento de veículos foram constatados 19%, sendo um total de 45 calçadas; em relação ao uso de jardinagem ao longo dos passeios constatou-se 17%, equivalendo a 41 calçadas; observou-se também que 49% dos passeios mapeados apresentaram algum tipo de obstáculo que impossibilita a passagem do pedestre, sendo o equivalente a 119 passeios; em relação a utilização das calçadas para o uso de comércio foram notadas 15%, o que equivale a 36 calçadas.

Gráfico 7: dados referentes aos usos irregulares das calçadas da área comercial da Folha 32



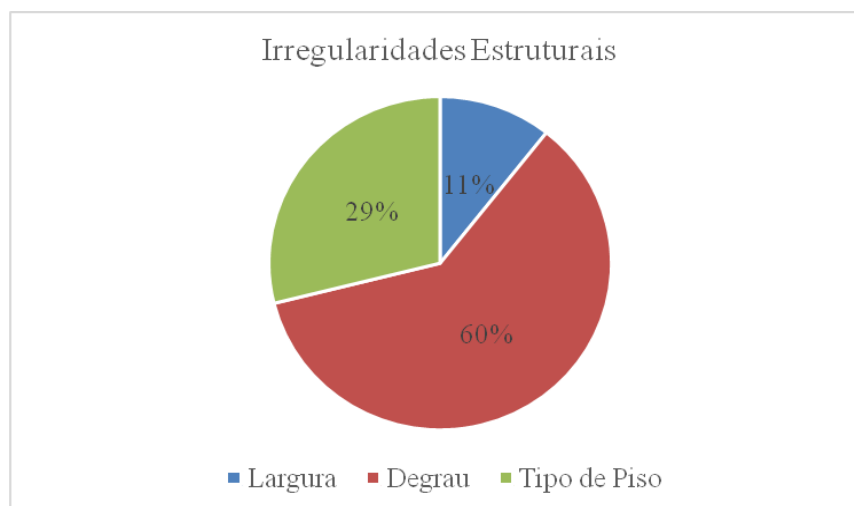
Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

Esses dados também foram analisados separadamente, onde se obteve os seguintes resultados: no que se refere ao estacionamento de veículos 83% das calçadas são utilizadas de forma regular, ou seja, 220 calçadas, enquanto apenas 17% ou 45 calçadas são irregulares; quanto ao paisagismo, 85% ou 224 passeios foram avaliados como regulares e apenas 15% ou 41 passeios irregulares; em se tratando de obstáculos diversos, 55% ou 146 calçadas foram consideradas regulares e 45% ou 119 passeios irregulares; 86% das calçadas utilizadas pelos comerciantes foram avaliadas como regulares, o que equivale a 229 calçadas e apenas 14% irregulares, equivalendo a 36 passeios públicos.

Quanto às calçadas com irregularidades em sua estrutura física, foi constatado que 76,23% encontram-se inadequadas, o equivalente a 202 passeios, e apenas 23,77% ou 63 calçadas foram analisadas como regulares.

Em se tratando da estrutura física, as variáveis consideradas foram as seguintes: largura, degrau e tipo de piso, como mostra o gráfico 8. Sendo importante ressaltar de dentro da variável (tipo de piso) também são considerados os terrenos baldios, uma vez que, nestes espaços, não foram encontradas estrutura física adequada que a definisse como calçada.

Gráfico 8: dados referentes a estrutura física das calçadas da Folha 32.



Fonte: MORAES, F. S. B. Trabalho de campo 2015.

O Gráfico 8 apresenta as irregularidades relacionadas à estrutura física das variáveis em estudo, nesse sentido, observa-se que 60% dessas irregularidades são referentes à construção de degraus, 29% ao tipo de piso e 11% à largura.

No que se refere à largura, 88,30% das calçadas estão de acordo com a NBR 5090/04, sendo estas regulares e, apenas 11,70% são irregulares. Ao observar esses valores, nota-se que a irregularidade quanto à largura é pouco expressiva, embora, seja preciso um cuidado maior

por parte dos órgãos públicos para que essa estimativa não venha avançar, logo, se pressupõe que quanto menor o problema mais fácil este tende a ser solucionado e assim garantir uma boa circulação nos passeios públicos.

No que se refere aos degraus, 66,42% são passeios que apresentam irregularidades quanto a essa variável, enquanto 33,58% são considerados aceitáveis de acordo com a NBR 5090/04. Diante desses números, é possível perceber que na área de estudo do mapeamento as irregularidades relacionadas aos degraus são muito significantes, uma vez que, é um elemento que afeta a circulação dos pedestres com ou sem algum tipo de mobilidade reduzida, dificultando o livre acesso.

Em se tratando do tipo de piso, cerca de 31,70% refere-se às calçadas irregulares, e 68,30% são consideradas regulares, apresentando o material adequado de construção de acordo com a NBR 5090/04, sendo um percentual considerável diante da área total mapeada.

Diante da realização do mapeamento, bem como da análise dos dados obtidos, verificou-se que as calçadas da Folha 32, sobretudo da área comercial, apresentam irregularidades que dificultam a passagem dos pedestres nesses passeios. Na área de estudo foi possível constatar que muitas calçadas não possuem as extensões adequadas para a circulação de pessoas, sendo encontrada nesses passeios largura imprópria, desníveis abruptos, jardins construídos inadequadamente, lixeiras e placas instaladas em locais inconvenientes, entre outros elementos.

Através da aplicação dos formulários e do mapeamento das calçadas da área em estudo, observou-se que esses passeios públicos apresentam grande importância para a circulação na cidade e, necessitam de qualidade para o livre acesso de pessoas, proporcionando melhor qualidade de vida da população residente.

Foi possível perceber que as obstruções são muitas, mas que podem ser sanadas se houver uma contrapartida dos órgãos públicos competentes, bem como dos sujeitos sociais que utilizam esses espaços, ou seja, se houver de fato uma participação de todos os envolvidos nesse processo. Pois só assim, num espaço de tempo talvez não muito distante, teremos um espaço de circulação livre, seguro e digno a todos, no qual se possa quem sabe, desfrutar momentos de lazer como se fazia em tempos remotos.

As calçadas, por lei são exclusivamente para a circulação de pedestres, entretanto o que se observa são ações que não condizem com as leis, por conta disso, a acessibilidade nos passeios, tornam-se constantemente comprometida, principalmente para as pessoas que apresentam mobilidade reduzida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os espaços públicos são locais ou áreas que desempenham diferentes funções no espaço urbano, pautadas no lazer, na mobilidade, na acessibilidade e no acesso livre a todas as áreas que possuem instrumentos jurídicos que os designam como públicos, independente de classe social, raça ou cor, todos podem usufruir com os mesmos direitos e deveres.

Nessa perspectiva há uma diversidade de encontros nos espaços públicos, sendo que os indivíduos que utilizam esses espaços apresentam diferentes culturas e são de classes sociais distintas. Neste sentido, as calçadas são também consideradas espaços públicos por excelência, pois nelas circulam diariamente pessoas das mais variadas classes sociais, credos ou raças. Além disto, estes espaços são fundamentais para assegurar a todos os cidadãos, um dos seus direitos mais básicos: a mobilidade. Assim, a calçada é antes de tudo, um espaço público, ou seja, é um direito do público.

Dessa forma, a organização desse trabalho possibilitou reconhecer a relevância dos passeios públicos, na cidade de Marabá, sobretudo na Folha 32. A escolha desta área se deve principalmente ao fato de esta concentrar a oferta de importantes serviços em Marabá, bem como, uma diversidade de estabelecimentos do setor terciário na cidade. Esta peculiaridade da Folha 32 gera, conseqüentemente, fluxos consideráveis de pessoas para a área intensificando o uso das calçadas, principal objeto de análise dessa pesquisa.

Por meio do referencial teórico, dos trabalhos de campo e da realização de formulários foi possível perceber que as calçadas são de uso exclusivo dos pedestres e, para tanto necessitam apresentar as dimensões estabelecidas pelas regulamentações competentes, sobretudo a NBR 9050/04, que constitui os critérios e parâmetros técnicos ao que diz respeito à acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, cujo principal objetivo está em perpetuar as condições de acessibilidade no espaço urbano.

Nesse contexto, verificou-se que os passeios públicos devem ser livres de qualquer tipo de obstruções, sendo de suma importância para a circulação cidadina, uma vez que, possibilita a livre passagem dos pedestres. No entanto, ainda é grande a falta de investimentos por parte dos órgãos públicos competentes locais, para tornar as calçadas espaços adequados à circulação de pessoas com ou sem mobilidade reduzida.

Os passeios públicos são de grande significância para o cotidiano das pessoas, por serem o meio pelo qual se efetiva o seu deslocamento diário para a realização de diversas atividades, assim sendo, devem apresentar-se sem obstáculos, pois, infelizmente alguns cidadãos têm dificuldades de livre acesso justamente pelas barreiras encontradas ao longo dos

passeios, como degraus, placas instaladas incorretamente, entulhos de construções, contêineres entre outros, os quais promove a precariedade nesses espaços causando transtornos principalmente para pessoas com mobilidade reduzida, além de oferecer insegurança para o pedestre.

Ao longo da realização dos trabalhos de campo, para mapeamento das calçadas, registro fotográfico e aplicação de formulários, ficou evidente que a maioria das calçadas da Folha 32 apresenta algum tipo de irregularidade, se comparado com as condições estabelecidas pela NBR 9050/04, especialmente no que diz respeito ao uso das calçadas para estacionamento de veículos, paisagismo, extensão das lojas para a exposição de produtos, instalação de placas informativas e lixeiras, além da falta de manutenção, dos desníveis inadequados, dos degraus e da largura imprópria.

Nesse cenário, o descaso com a normatização e o desrespeito dos próprios cidadãos aliados à falta de gestão local, dificultam a circulação dos pedestres nos passeios públicos e, o que era para ser um espaço de livre acesso, mobilidade e segurança do pedestre, na realidade passa a ser inseguro, com grandes possibilidades de acidentes.

É notória a necessidade de políticas públicas e ações dos órgãos gestores municipais que permitam o uso adequado e a acessibilidade nesses passeios públicos, seja por meio da fiscalização ou medidas punitivas, mas que tragam retorno e possibilidades do uso coletivo por todos os pedestres, sejam idosos, gestantes, crianças ou pessoas com ou sem mobilidade reduzida. Durante a realização deste trabalho, foi constatado que já existem leis que asseguram a todos o direito à livre circulação nas calçadas. Entretanto, faltam medidas que as tornem efetivas.

Contudo, é importante salientar que em relação à construção das calçadas, embora esteja na legislação municipal, que a responsabilidade é do proprietário do lote, tendo em vista a uma melhoria nas condições atuais das calçadas, esta responsabilidade deveria ser repassada para o poder público. Visto que este tem maior conhecimento das normas para a construção das calçadas, assim como maior capacidade de promover uma padronização das mesmas, ainda que esta medida acarrete um aumento dos tributos, mas que esta verba permitisse de fato a melhoria da infraestrutura urbana.

Outra medida que poderia ser adotada seria o aumento da fiscalização no sentido de impedir as formas de uso abusivas, bem como, coibir a construção de calçadas com irregularidades na sua estrutura física. Por fim, é necessário a criação de campanhas socioeducativas que permitam gerar em todos os usuários uma inquietação no sentido de acabar com o conformismo em relação à situação atual dos passeios públicos em Marabá,

fomentando nestes, a consciência de que as calçadas pertencem a todos em que nela circulam. Deste modo, todos devem se sentir responsáveis por estes espaços e atuar junto com o poder público na fiscalização, possibilitando assim uma melhor qualidade de vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

ALMEIDA, José Jonas. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. f. 273. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

ALMEIDA, Marcos Antonio Bettine de; GUTIERREZ, Gustavo Luis; MARQUES, Renato. **Qualidade de vida: definição, conceitos e interfaces com outras áreas, de pesquisa**. São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades– EACH/USP, 2012.

BRASIL, Decreto-Lei n. 10406/2002, de 10 de janeiro em 2002. **Código Civil**. Brasília, 2002. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em novembro de 2014.

BRASIL. Decreto-lei 5296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis n°s 10.048, de 8 de novembro de 2000 e 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Publicado no D.O.U, n° 232, 03 de dezembro de 2004 Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm.

BRASIL, Decreto-Lei n. 9.503/1997, de 23 de setembro em 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm, Acesso em 21 nov. 2014.

CAMISÃO, Verônica. **Manual para acessibilidade aos prédios residenciais da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PMRJ/FUNLAR/CVI/Rio/IBAM, 2003.

DIAS, Catarina Vergolino. Marabá: Centro Comercial da Castanha. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 20, n. 4, out/dez, 1958.

DIAS, Daniella Maria dos Santos. **Democracia Urbana: é possível coadunar desenvolvimento sustentável e práticas democráticas nos espaços urbanos no Brasil?**. Curitiba: Juruá, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico**, 2010. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 10 out, 2013.

MARSCHALL, Luciana. **Correio do Tocantins**. Pedestres e banquinhas de camelôs disputam calçadas Marabá-PA: 2013 (caderno 3, 31 de Janeiro).

MATOS, Fátima Loureiro. Espaços públicos e qualidade de vida nas cidades – o caso da cidade Porto. **Observatorium**: Revista Eletrônica de Geografia, v.2, n.4, p.17-33, jul. 2010.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO GRANDE DO NORTE. **AÇÃO CIVIL PÚBLICA com pedido de antecipação dos efeitos da tutela**, - 06 de setembro de 2012, Natal, 2012.

MOBILIZE. **Calçadas do Brasil**. janeiro 2013. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/estudos/84/calçadas-do-brasil--relatorio-final-2a-ed--janeiro-2013.html>. Acesso em 27 de jan, 2013.

PELAES, Fátima Maria Andrade; GUIMARÃES, Danielle Costa. Macapá: **Acessibilidade como Qualidade de Vida em uma Cidade Média da Amazônia**. In: TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; CARVALHO, Guilherme; MOURA, Aldebran; NETO, João Gomes (Org.). Pequenas e Médias na Amazônia. Belém: Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional/FASE; Instituto de Ciências Sociais Aplicadas/UFGA; Observatório COMOVA, 2009.

PREFEITURA DE MARABÁ. **Código de Obras do Município de Marabá – Lei 17.332**, de 30 de dez, 2007, Marabá, PA.

_____. **Código de Posturas Municipais- Lei nº 17.333** de 30 de Dez, 2008, Marabá, PA.

_____. **Fundação Casa da Cultura de Marabá**, 2014.

_____. **Plano Diretor Participativo do Município de Marabá - Lei nº 17.213** de 09 de out, 2006, Marabá, PA.

RESENDE, Ana Paula Crosara de. **Todos na cidade: O direito de Acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia**. Uberlândia: Edufu, 2004.

RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Priscila; ALVES, Lidiane Aparecida. **Mobilidade e Acessibilidade urbana com foco nas pessoas com mobilidade reduzida**. In: RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida. Reflexões geográficas: Diferentes leituras sobre o urbano. Uberlândia: Edibrás, 2012.

SANTOS, Flávia de Oliveira. **Acessibilidade um desafio para as cidades saudáveis**. In: RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida. Reflexões geográficas: Diferentes leituras sobre o urbano. Uberlândia: Edibrás, 2012.

SERPA, Angelo. **O espaço Público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2011.

SOUZA, C. G. N de. **Centralidade intraurbana: uma discussão a partir do Núcleo Marabá Pioneira em Marabá (PA)**. 2014. f. 96. Monografia (Licenciatura e Bacharelado em Geografia). Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA), Marabá (PA).

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2002.

SOUZA, M. V. M. **O projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 2015. f. 297. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG.

VALVERDE, R. R. H. F. **A transformação da noção de espaço público:** a tendência à heterotopia no Largo da Carioca. 2007. f. 255. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós – graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

YÁZIGI, Eduardo. **O Mundo das Calçadas.** São Paulo: Humanitas, 2000.

APÊNDICES

UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
CAMPUS DE MARABÁ
FACULDADE DE GEOGRAFIA

QUESTIONÁRIO DIRECIONADO AO PEDESTRE

I- Você considera importante a existência das calçadas em sua cidade?

() sim () não

II- Qual a principal importância desses espaços públicos na cidade?

II- Em sua opinião, as calçadas da folha 32 estão adequadas para o uso de circulação do pedestre?

() sim () não

III- Você considera adequada a manutenção desse espaço público?

() sim () não

IV - Você considera adequada a limpeza das calçadas na folha 32?

() sim () não

V- De modo geral, você considera que os órgãos públicos estão cumprindo com suas atribuições em relação aos passeios públicos desta cidade?

() sim () não

VI- Qual a nota, de 0 a 10, você atribui para as condições das calçadas da folha 32?

UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
CAMPUS DE MARABÁ
FACULDADE DE GEOGRAFIA

QUESTIONÁRIO DIRECIONADO AOS COMERCIANTES

I- Em sua opinião, qual a importância das calçadas na sua cidade?

II - Você se considera proprietário das calçadas em frente ao seu estabelecimento? Por que?

sim não

III- Você considera as calçadas um espaço público ou privado?

público privado

IV- Quem construiu a calçada localizada em frente ao seu empreendimento?

V- Quem você considera responsável pela construção e manutenção das calçadas?

poder público proprietário dos lotes

VI- Em sua opinião, quais os tipos de usos são considerados adequados às calçadas?

exposição de mercadorias

estacionamento de veículos

depósito de materiais de construção

jardinagem

instalação de placas de anúncios

extensão de bares e restaurantes

circulação de pedestres

VII- De modo geral, você considera que os órgãos públicos estão cumprindo com suas atribuições em relação às calçadas?

sim não

UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
CAMPUS DE MARABÁ
FACULDADE DE GEOGRAFIA

QUESTIONÁRIO DIRECIONADO AO PODER PÚBLICO MUNICIPAL

I - Quem é responsável pela construção e manutenção das calçadas na cidade de Marabá?

II- Qual o órgão responsável pela fiscalização dos passeios públicos de Marabá?

III- Quais as formas de uso dos passeios públicos permitidos pelo poder público municipal?

IX- Quais as medidas adotadas para coibir os usos inadequados?

IV- Qual a nota, de 0 a 10, você atribui para as condições das calçadas da folha 32?

V – De acordo com as condições que se encontram as calçadas em Marabá, você considera que a legislação está sendo respeitada?

VI- Quais os principais problemas identificados pelo poder público municipal acerca das calçadas em Marabá?

VII- Quais são as principais causas desses problemas?

VIII- As calçadas em Marabá garantem a acessibilidade?

() sim () não

IX - Quais medidas estão sendo tomadas para a resolução dos problemas que se apresentam em Marabá a respeito das calçadas?

ANEXOS

ABNT NBR 9050/04: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
(destaque principal as adequações dos passeios públicos)

ABNT NBR 9050:2004



Figura 96 — Vãos de portas de correr e sanfonadas

6.9.2.10 Quando instaladas em locais de prática de esportes, as portas devem ter vão livre mínimo de 1,00 m.

6.9.3 Janelas

6.9.3.1 A altura das janelas deve considerar os limites de alcance visual conforme 4.8, exceto em locais onde deva prevalecer a segurança e a privacidade.

6.9.3.2 Cada folha ou módulo de janela deve poder ser operado com um único movimento, utilizando apenas uma das mãos. Os comandos devem atender ao disposto em 4.6.

6.10 Circulação externa

Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem ter piso conforme 6.1.

6.10.1 Inclinação transversal

A inclinação transversal de calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres não deve ser superior a 3%. Eventuais ajustes de soleira devem ser executados sempre dentro dos lotes.

6.10.2 Inclinação longitudinal

A inclinação longitudinal de calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres deve sempre acompanhar a inclinação das vias lideiras. Recomenda-se que a inclinação longitudinal das áreas de circulação exclusivas de pedestres seja de no máximo 8,33% (1:12).

6.10.3 Inclinação

Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres que tenham inclinação superior a 8,33% (1:12) não podem compor rotas acessíveis.

6.10.4 Dimensões mínimas de faixa livre

Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem incorporar faixa livre com largura mínima recomendável de 1,50 m, sendo o mínimo admissível de 1,20 m e altura livre mínima de 2,10 m.

6.10.5 Interferências na faixa livre

As faixas livres devem ser completamente desobstruídas e isentas de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura urbana afixados (postes, armários de equipamentos, e outros), orlas de árvores e jardineiras, rebaxamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,10 m.

ABNT NBR 9050:2004

6.10.6 Acomodação transversal de circulação

A acomodação transversal do acesso de veículos e seus espaços de circulação e estacionamento deve ser feita exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos nos passeios, conforme exemplo da figura 97.

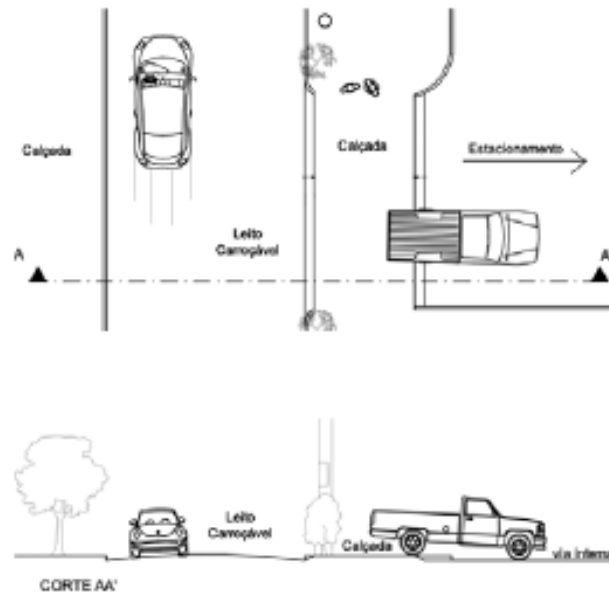


Figura 97— Interferência do veículo no passeio – Exemplo

6.10.7 Obras sobre o passeio

As obras eventualmente existentes sobre o passeio devem ser convenientemente sinalizadas e isoladas, assegurando-se a largura mínima de 1,20 m para circulação. Caso contrário, deve ser feito desvio pelo leito carroçável da via, providenciando-se uma rampa provisória, com largura mínima de 1,00 m e inclinação máxima de 10%, conforme figura 98.

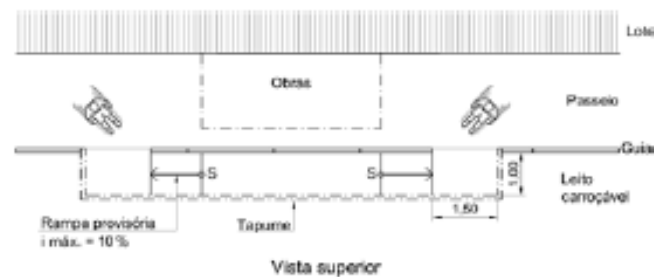


Figura 98 — Rampas de acesso provisórias

6.10.8 Dimensionamento das faixas livres

Admite-se que a faixa livre possa absorver com conforto um fluxo de tráfego de 25 pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura. Para determinação da largura da faixa livre em função do fluxo de pedestres, utiliza-se a seguinte equação:

$$L = \frac{F}{K} + \sum I \geq 1,20$$

onde:

L é a largura da faixa livre;

F é o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico (pedestres por minuto por metro);

$K = 25$ pedestres por minuto;

$\sum I$ é o somatório dos valores adicionais relativos aos fatores de impedância.

Os valores adicionais relativos a fatores de impedância (I) são:

- 0,45 m junto a vitrines ou comércio no alinhamento;
- 0,25 m junto a mobiliário urbano;
- 0,25 m junto à entrada de edificações no alinhamento.

6.10.9 Faixas de travessia de pedestres

6.10.9.1 As faixas devem ser executadas conforme o Código de Tráfego Brasileiro – Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1977, anexo II Item 2.2.2 – Marcas transversais, alínea c.

6.10.9.2 As faixas devem ser aplicadas nas seções de via onde houver demanda de travessia, junto a semáforos, focos de pedestres, no prolongamento das calçadas e passeios.

6.10.9.3 A largura da faixa de travessia de pedestres é determinada pelo fluxo de pedestres no local, segundo a seguinte equação:

$$L = \frac{F}{K} > 4$$

onde:

L é a largura da faixa, em metros;

F é o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico (pedestres por minuto por metro);

$K = 25$ pedestres por minuto.

6.10.10 Faixas elevadas

6.10.10.1 A faixa elevada, quando instalada no leito carroçável, deve ser sinalizada com faixa de travessia de pedestres conforme 6.10.9 e deve ter declividade transversal de no máximo 3%.

ABNT NBR 9050:2004

6.10.10.2 O dimensionamento da faixa elevada é feito da mesma forma que a faixa de travessia de pedestres, acrescida dos espaços necessários para a rampa de transposição para veículos conforme figura 99. A faixa elevada pode estar localizada nas esquinas ou no meio de quadras.

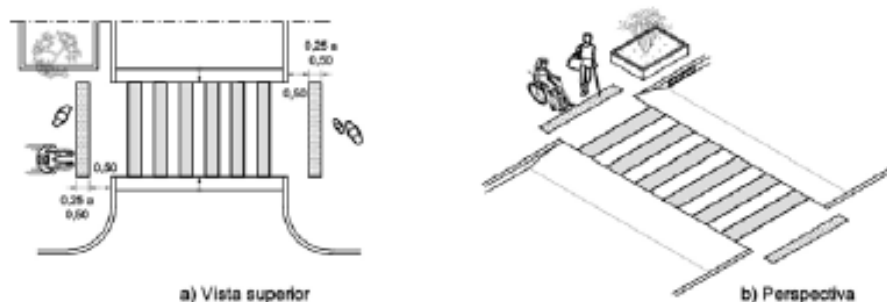


Figura 99 — Faixa elevada — Vista superior e perspectiva

6.10.10.3 A sua utilização é recomendada nas seguintes situações:

- em travessias com fluxo de pedestres superior a 500 pedestres/hora e fluxo de veículos inferior a 100 veículos/hora;
- travessia em vias com largura inferior a 6,00 m.

6.10.11 Rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres

6.10.11.1 As calçadas devem ser rebaixadas junto as travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres.

6.10.11.2 Não deve haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável.

6.10.11.3 Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33% (1:12), conforme exemplos A, B, C e D da figura 100.

6.10.11.4 A largura dos rebaixamentos deve ser igual à largura das faixas de travessia de pedestres, quando o fluxo de pedestres calculado ou estimado for superior a 25 pedestres/min/m.

6.10.11.5 Em locais onde o fluxo de pedestres for igual ou inferior a 25 pedestres/min/m e houver interferência que impeça o rebaixamento da calçada em toda a extensão da faixa de travessia, admite-se rebaixamento da calçada em largura inferior até um limite mínimo de 1,20 m de largura de rampa.

6.10.11.6 Quando a faixa de pedestres estiver alinhada com a calçada da via transversal, admite-se o rebaixamento total da calçada na esquina, conforme figura 100 – rebaixamento C.

6.10.11.7 Onde a largura do passeio não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre (figura 100 – rebaixamentos A e B), deve ser feito o rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 8,33%, conforme figura 100 – rebaixamento D.

6.10.11.8 Os rebaixamentos das calçadas localizados em lados opostos da via devem estar alinhados entre si.

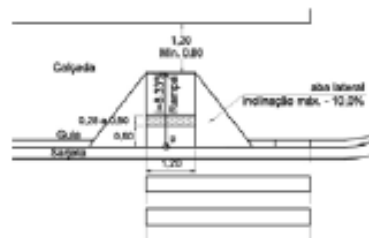
6.10.11.9 Deve ser garantida uma faixa livre no passeio, além do espaço ocupado pelo rebaixamento, de no mínimo 0,80 m, sendo recomendável 1,20 m (ver figura 100 - rebaixamento A).

6.10.11.10 As abas laterais dos rebaixamentos (ver figura 100 - rebaixamento A) devem ter projeção horizontal mínima de 0,50m e compor planos inclinados de acomodação. A inclinação máxima recomendada é de 10%.

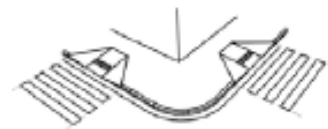
6.10.11.11 Quando a superfície imediatamente ao lado dos rebaixamentos contiver obstáculos, as abas laterais podem ser dispensadas. Neste caso, deve ser garantida faixa livre de no mínimo 1,20 m, sendo o recomendável 1,50 m, conforme figura 100 – rebaixamento B.

6.10.11.12 Os rebaixamentos de calçadas devem ser sinalizados conforme figura 61.

6.10.11.13 Os rebaixamentos de calçadas podem ser executados conforme exemplos A, B, C e D da figura 100.

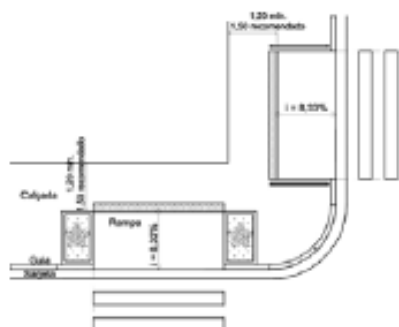


Vista superior

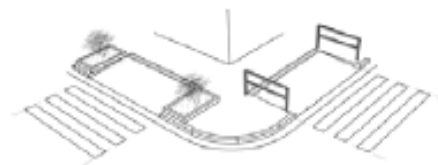


Perspectiva

Rebaixamento A



Vista superior



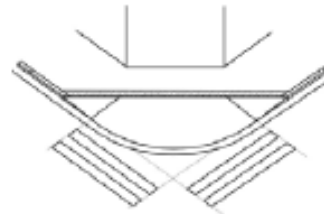
Perspectiva

Rebaixamento B

ABNT NBR 9050:2004

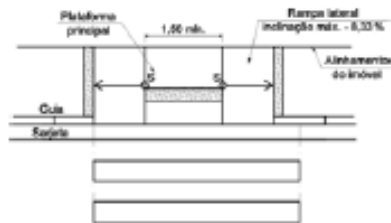


Vista superior



Perspectiva

Rebaxamento C



Vista superior



Perspectiva

Rebaxamento D

Figura 100 — Exemplos de rebaxamentos de calçada

6.10.12 Posicionamento dos rebaxamentos de calçada

Os rebaxamentos de calçada podem estar localizados nas esquinas, nos meios de quadra e nos cantos divisores de pistas.

6.10.12.1 Esquina

As figuras 101 a 103 demonstram alguns exemplos de rebaxamento de calçada nas esquinas.