



A PRODUÇÃO DO ESPAÇO CIDADINO EM UMA URBE AMAZÔNIDA: EFEITOS DAS DINÂMICAS SOCIOECONÔMICAS PARA ACESSIBILIDADE

Antonio Carlos Santos do Nascimento¹
Eduarda Guimarães Silva²
Eduardo Ronildo Costa Dias³

Eixo: Acessibilidade e Educação Especial

Comunicação Oral

RESUMO

A concepção do Desenvolvimento Regional deve fomentar um planejamento urbano que propicie a produção de um ambiente construído de acesso equânime, inclusive nas cidades amazônicas que possuem problemáticas oriundas de sua ocupação desordenada e caótica promovida pelo Estado. Esse estudo evidencia que apesar da existência de políticas públicas de acessibilidade a nível federal (como a NBR 9050/2015) e estadual, quando se observa o nível local, ainda não minoraram as dificuldades de mobilidade urbana, como é o caso de Marabá, sudeste do estado do Pará. Fato demonstrado pela metodologia do Mobilize Brasil, utilizada no estudo “Calçadas do Brasil”, nesse levantamento preliminar que encontrou nas principais vias uma série de incongruências com a NBR 9050/2015.

Palavras-chave: acesso; produção do espaço; Marabá.

INTRODUÇÃO

Os Grandes Projetos foram um grupo de projetos agro-minero-metalúrgicos implementados na Amazônia, seguindo a premissa de desenvolvimento “desequilibrado e corrigido” (SUDAM, 1976). Entretanto, essa correção tardou em chegar.

Considerando os fluxos migratórios oriundos desse estímulo a apropriação do espaço amazônico, causaram uma densificação, ou seja, um aumento vertiginoso da população na cidade, sem, contudo, esse aumento ser acompanhado *pari passu*

¹ Professor do IGE/Unifesspa, e-mail: profnascimento@unifesspa.edu.br.

² Discente do curso de Engenharia Civil da Unifesspa, e-mail: eduardatabatasilva@gmail.com

³ Discente do curso de Engenharia Civil da Unifesspa, e-mail: edu.ronildo@gmail.com

pelo planejamento urbano, resultando em um crescimento caótico e desordenado, e na maioria das vezes conflituoso e violento.

Medidas governamentais para melhorar a qualidade de vida na região foram tomadas, no que se pode citar a implementação de um Plano Diretor Participativo, oriundo da histórica luta dos movimentos sociais em nível nacional. Entretanto, percebe-se empiricamente que o Plano Diretor como política federal proposta para estruturação do desenvolvimento local, ainda necessita, após dez anos de sua promulgação, no caso da cidade de Marabá, sudeste do estado do Pará, de maiores esforços para “sair do papel”.

Isso mesmo em núcleos urbanos planejados, como é o caso da Nova Marabá, que fora pensada por volta de 1973 como uma solução para os dilemas da inundação do bairro popularmente conhecido como Cabelo Seco, marco zero da cidade, no intuito de realocar a população para uma área de cota mais alta. Para tal fim, verbas do governo da época por meio de um processo de licitação a nível nacional foram utilizadas, como tentativa para a implementação de modelo arquitetônico vigente em cidades européias. Assim, era esperado que esse novo núcleo ofertasse melhores condições para população, uma vez que, se diferenciaria das outras partes da cidade, por ser um espaço planejado (ALMEIDA, 2008).

Contudo, segundo Almeida (2008) os modelos arquitetônicos europeus não obtiveram o sucesso esperado em Marabá, representando segundo o autor um desrespeito cultural com a população local, isso explicita o que Becker (2013) afirma sobre o fato que o Estado na Amazônia se preocupou mais com o domínio territorial em detrimento de justiça social, principalmente na acessibilidade urbanística e arquitetônica.

No tocante a mobilidade urbana, as “*calçadas*” são um vindouro exemplo para demonstrar que apesar do empenho em nível regional para estimular o desenvolvimento de cidades cidadãs, ou seja, acessíveis, a nível local, ainda necessita de maiores esforços para que se materialize em realidade (Figura 1).

A mobilidade urbana necessita de mais atenção para que as cidades tornem-se paulatinamente “espaços de equidade, inclusão, justiça socioambiental e bem-estar” (BRASIL, 2015), afinal, quando se concebe o desenvolvimento regional, deve-se levar em consideração o fato que a maioria da população mundial já vive em cidades e esse número só tende a crescer (ONU, 2015), e que ele deve-se buscar garantir um meio ambiente (que inclui o meio ambiente urbano)

ecologicamente equilibrado, justo e cidadão. Assim, se deve esperar que a estruturação do espaço construído urbano seja foco das políticas urbanas para o desenvolvimento regional, e a mobilidade seja uma variável prismaz.

Essa mobilidade pode ser efetivada de diversas formas, uma delas é por meio das calçadas. Tendo elas crucial importância na democratização do direito de ir e vir. Sendo locais que, além de deverem possibilitar deslocamentos seguros, são elementos fundamentais de convívio, lazer e prática de esportes (PIZZOL, 2005).

As *calçadas* são um dos meios mais importantes e gratuitos de contemplação da cidade, que propicia um contato com o urbano, desse modo, sendo palco para intensa troca social entre os agentes urbanos, produzindo “a maior interação com a vida da cidade, promovendo com ela uma relação quase orgânica” (MALATESTA, 2007, p. 15).

Vasconcellos (2000) vem a acrescentar que caminhar constitui uma das formas mais humanas e essenciais de transporte, uma forma atemporal de locomoção da humanidade. Sendo o andar a pé, além de um transporte por si só, um modo complementar para praticamente todas as outras modalidades de transporte. E são as calçadas os espaços essencialmente destinados para que isso ocorra. Assim é fundamental que tenha um peso maior na soma ponderada que rege as ações e intervenções dos programas de desenvolvimento. Sendo uma constatação de descaso com esses espaços de forma empírica percebida ao dar-se uma simples volta na cidade (MALATESTA, 2007).



Figura 1 – Passeio com diversas incongruências com a NBR 9050/2015 (documento técnico que normatiza a acessibilidade) essa realidade da cidade de Marabá é uma característica marcante nas demais cidades do sudeste paraense. Fonte: Autores, 2016.

As calçadas construídas de forma adequada servem também como elementos de acessibilidade, já que podem possibilitar o alcance das pessoas com e sem mobilidade reduzida aos espaços urbanos. Atendendo dessa forma a definição de acessibilidade dada pela NBR - Norma Brasileira Regulamentadora - 9050/2015:

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações (...) de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT, 2015, p. 2).

O descaso com esses espaços é um problema que afeta principalmente aqueles que possuem mobilidade reduzida, uma alienação ao direito de ir e vir dessas pessoas. Isso ocorre, muitas das vezes, porque apesar da existência de programas de abrangência nacional e regional, a nível local, eles não conseguem combater a existência daqueles que utilizam as *calçadas* para atender a interesses pessoais, ocupando o passeio que deveria ser público, ou simplesmente, não atendendo às normas por fatores econômicos ou estéticos. Sendo que o não cumprimento, das muitas normas e legislações vigentes, em principal a NBR 9050/2015, popularizada como a norma da acessibilidade, resulta na produção de

espaço desigual (MORAES, 2015), e o pior com investimentos oriundos de políticas públicas.

Apesar da mobilidade urbana ter de ser primordial na concepção de Planos Diretores, ainda são escassos os debates acerca de suas funções em prol dessa acessibilidade, da importância e da qualidade das calçadas nos centros urbanos (BRITO et al., 2015), mesmo que 30% dos deslocamentos citadinos cotidianos sejam feitos a pé (IBGE, 2010) e 38% dos habitantes de centros urbanos, com mais de 60 mil habitantes, optem pelo deslocamento a pé (IPEA, 2011), nos projetos de desenvolvimento em vigor na Amazônia há uma atenção maior ao leito carroçável, em detrimento aos pedestres.

Na cidade de Marabá-PA isso não é diferente, sobretudo no núcleo urbano da Nova Marabá, adotado como objeto de estudo, no qual o crescimento urbano, apesar de inicialmente planejado, não respeitou as necessidades da população local, no tocante a acessibilidade. Esse fato acabou por gerar áreas que apesar de possuírem *calçadas*, não possuem infraestrutura que atendam às necessidades de todos. Mediante isso, esse trabalho foi realizado tendo por objetivo evidenciar os problemas encontrados na mobilidade urbana, no recorte da acessibilidade em *calçadas*, para demonstrar a necessidade que programas de desenvolvimento urbano regional considerem especificidades locais para sua implementação, caso contrário, seus produtos, no caso, Planos Diretores, serão apenas um documento sem resultar em melhorias factíveis para sociedade.

OBJETIVOS

Esse trabalho foi realizado tendo por objetivo evidenciar os problemas encontrados na mobilidade urbana, no recorte da acessibilidade em *calçadas*, para demonstrar a necessidade que programas de desenvolvimento urbano regional considerem especificidades locais para sua implementação, caso contrário, seus produtos, no caso, Planos Diretores, serão apenas um documento sem resultar em melhorias factíveis para sociedade.

O ESTUDO DE CASO DO NÚCLEO URBANO DA NOVA MARABÁ: PERCURSO METODOLÓGICO

No levantamento dos dados dessa pesquisa foram utilizados os parâmetros da metodologia Levantamento “Calçadas do Brasil” do portal Mobilize Brasil, baseada na experiência nova-iorquina denominada Safári urbano

Foram analisadas ao todo aproximadamente 11144 metros de passeios nas avenidas, sendo 1360 metros da VE3 (Via especial 3) , 4380 metros da VE2, 3700 metros da VP3 (Via principal 3) e 1704 metros da VP7, que são importantes vias públicas da Nova Marabá. Para complementar a análise foram realizadas 35 entrevistas semiestruturadas, pois a demanda observada empiricamente apontou para 35 transeuntes por hora, com pedestres que utilizavam esses passeios, inclusive 4 deles sendo idosos, 2 deficientes visuais, 3 cadeirantes e uma grávida.

Essa entrevista consistia em 10 perguntas (Questionário no Anexo 1), que pretendiam conhecer os passeios da Nova Marabá pela visão dos seus pedestres, saber os acidentes que já sofreram, o estado dos passeios, a frequência de utilização, problemas mais urgentes a serem resolvidos, soluções propostas e conhecer o quanto sabiam do Estatuto Marabaense do Pedestre, dos fiscais de postura e das atuais obras de acessibilidade em alguns pontos importantes da cidade. As entrevistas objetivaram dar notoriedade a quem usa esses passeios, dando oportunidade para que falassem sobre suas experiências, dificuldades, problemas mais encontrados e para que propusessem melhorias. E fizeram-se necessárias tendo em vista que não existem modelos para a análise que atendam as peculiaridades das urbes amazônicas.

Os parâmetros propostos pelo Portal Mobilize Brasil para essa análise são: 1. Irregularidades; 2. Degraus; 3. Largura da calçada; 4. Presença de obstáculos na faixa livre; 5. Existência de rampas de acessibilidade; 6. Iluminação adequada da calçada; 7. Paisagismo e arborização e 8. Sinalização para pedestres. Alguns parâmetros receberam pequenas modificações, haja vista a realidade local. (PORTAL MOBILIZE BRASIL, 2013).

Dessa forma, as entrevistas somadas com a análise do portal Mobilize Brasil, mostraram a realidade vista por duas óticas diferentes, a da população local e a de um levantamento nacional.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os programas de desenvolvimento regional conseguiram influenciar sobremaneira a legislação marabaense, como pode ser observado no Código de Obras da Cidade de Marabá (2007) em seu Art. 49, parágrafo 1º, a forte influência das diretrizes e orientações do Ministério das Cidades:

§1º- Quando os passeios se acharem em mau estado, a Prefeitura intimará os proprietários a consertá-los. Se estes não os consertarem, a Prefeitura realizará o serviço, cobrando do proprietário as despesas totais, acrescido do valor da multa correspondente. (MARABÁ, 2007, p. 30)

O peculiar da referida lei é citar a possibilidade de alguém além do ente público ser proprietário de um passeio. Apesar disso, a previsão de reparo e ônus no caso de ser depredado por algum usuário teria mais sentido.

Todavia, em diversos pontos podem ser encontradas Irregularidades, seja pela presença de fissuras, buracos, mobiliário urbano, vegetação, descontinuidade entre outras irregularidades desses pisos (Figura 2).



Figura 2 - Piso irregular (Praça da Criança). Fonte: Autores, 2016.

Inclusive, 80% dos entrevistados relataram os problemas com a irregularidade do piso como os mais urgentes a serem resolvidos. Ademais 26% relataram que já sofreram algum acidente, como torção do pé, queda e tropeço devido a isso. É válido ressaltar que em termos da NBR 9050/2015 para que seja considerado uma faixa livre, ou seja um passeio, é necessário estar livre de obstruções.

Além desses obstáculos, diversos degraus foram encontrados o que amplifica as dificuldades de circulação (Figura 3).



Figura 3 – Degrau na *calçada* (VP - Via principal - 8). Fonte: Autores, 2016.

Apesar que em termos da norma supracitada estarem em conflito com suas determinações, no tocante a Largura da calçada, a maioria dos passeios públicos analisados possuíam largura maior que os 1,2 m mínimos previstos na NBR 9050/2015.

Mesmo estando em maioria com as dimensões maiores do que o previsto em norma, a expressiva presença de obstáculos na faixa livre é percebida, sendo os mais encontrados: árvores parcial ou completamente nos passeios, postes, e durante à noite é comum, principalmente nas praças, o lugar do pedestre ser ocupado por mesas e cadeiras. Com menos expressividade, foram encontrados materiais e entulhos de construção civil nesses passeios (Figura 4).



Figura 4 – Obstáculos no passeio (VE2 e VP3, respectivamente). Fonte: Autores, 2016.

Enquanto que é expressiva a existência de obstáculos, a de rampas de acessibilidade, em plenas condições de uso e adequadas a NBR 9050/2015 é rara. Estando muitas obstruídas, mal planejadas, com lama em sua saída, só se apresentando em um dos lados do passeio e/ou tendo degraus que impossibilitam a sua subida pelos cadeirantes; além do mobiliário urbano que ora impede os cadeirantes de subirem no passeio, ou mesmo os obrigam a seguirem pelo leito carroçável.



Figura 5 – Rampas inacessíveis (VE2 e VP3, respectivamente). Fonte: Autores, 2016.

Iluminação adequada da calçada infelizmente foi um parâmetro que não pode ser analisado pelos pesquisadores com equipamentos técnicos. Mas superficialmente, pode-se notar uma expressiva inexistência de postes para a

iluminação. Sendo que, esse ponto foi apontado por mais de 11% da população como um dos problemas mais urgentes a ser resolvido.

Em relação ao Paisagismo e arborização é grande a quantidade de árvores e canteiros. Existem também pracinhas e campos. Todavia, muitas árvores estavam sem poda tendo galhos adentrando no passeio em menos de 2 m (o que infringe a ABNT NBR 9050/2015), e por vezes encontrando-se fora da faixa de serviço, estando no meio dos passeios (!); muitos dos campos e pracinhas estão em péssimo estado de conservação, levando a acreditar que estão até abandonados. Ainda existindo plantas inadequadas para esses espaços (Figura 6).

Ressaltando também o Artigo 33 do Código de Postura Marabaense (2008):

Art.33 – É proibido embaraçar 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. (MARABÁ, 2008, n.p.)

Por fim, a Sinalização para pedestres é muito esparsa, com poucas faixas de pedestre, estando várias apagadas e/ou mal posicionadas; ausência de piso tátil e placas para pedestres, além da falta de sinalização nas rampas, e mesmo linhas guias e corrimões, representando um descumprimento da NBR 9050/2015 (Figura 7).



Figura 6 – Planta inadequada (VE2). Fonte: Autores, 2016.



Figura 7 – Falta de sinalização (Praça da criança). Fonte: Autores, 2016.

Os resultados das duas metodologias apontam para a necessidade de melhoria desses espaços, já que 100% dos entrevistados apontaram pelo menos um problema nesses passeios. Mesmo que eles sejam uma das principais formas de circulação do núcleo da Nova Marabá, com 60% dos entrevistados relatando utilização diária, e uma vez que estes estejam em boas condições essa frequência poderia chegar a 86%. Assim promovendo mais vitalidade as vias e saúde a população local, já que estariam praticando inclusive atividades físicas, como relatado. Porém, o descaso não é apenas por parte do poder público, mas também de parte da população local que deposita resíduos sólidos nas calçadas e desconhece o órgão que cuida delas (68% dos entrevistados), e até mesmo a legislação local pertinente aos pedestres (83% dos entrevistados).

Pode-se perceber que apesar dos esforços de programas de desenvolvimento regional e federais, como o Calçada Cidadã e o Brasil Acessível, a estruturação deles a nível local ainda é escassa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O descompasso das políticas públicas de desenvolvimento urbano de nível nacional e regional com a realidade local são notórios, não sendo percebidas modificações significativas nas dificuldades dos cidadãos desses rincões do Brasil, o que cria um sentimento de descaso com os passeios públicos. Sendo algo que afeta a forma que o cidadão marabaense, e possivelmente os de outras cidades,

visualizam a cidade, percebendo-a como um espaço hostil, o que afeta a todos, pois invariavelmente serão pedestres e um dado dia, presumivelmente com mobilidade reduzida (quando idosos, por exemplo) e terão desse modo suas dificuldades amplificadas (CAMISÃO, 2003).

Está sendo minimizado um direito básico, principalmente pela falta de cumprimento da norma e legislações vigentes já citadas, de manutenção, fiscalização e adequação desses espaços a todos; e por parte da população que muitas das vezes não procura saber sobre as normas e legislações locais, e ora não entende e/ou respeita que os passeios são espaços públicos destinados a garantir o direito de ir e vir de todos.

É primaz a modificação desse paradigma e que políticas públicas estruturantes e estruturadas fomentem uma melhoria real da qualidade de mobilidade da sociedade. A cidade precisa ser acessível a todos.

O estudo de caso da Nova Marabá mostrou-se eficaz em demonstrar esse descaso por esses dois lados. Podendo esse estudo ser uma porta para se falar mais, não só dos passeios públicos como importante forma de acessibilidade de todos à cidade, mas também de outras modalidades de transporte sustentáveis, como o ciclismo. Além de contribuir para a elaboração de metodologias mais adaptadas às realidades locais.

REFERÊNCIAS

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.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

BECKER, Bertha Koiffman. **A Urbe Amazônica**: a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Sustentabilidade urbana**: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1

mobilidade urbana/Tarcisio Nunes, Júnia Santa Rosa, Rayne Ferreti Moraes. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRITO, Ana Laura Rosas; PEREGRINO, Yasmin Ramos; DA SILVEIRA, José Augusto Ribeiro; DA SILVA, Milena Dutra. **A cidade que liberta, não deixa andar**: o caso dos passeios públicos do Bairro dos Estados-JP-PB, Brasil. Brasil, 2015.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2010: Aglomerados subnormais - Primeiros resultados. Rio de Janeiro. 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010>>. Acesso em: 18 abr. 2016.

IPEA-INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA -. A mobilidade urbana no Brasil. Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro, Nº94. Comunicados do IPEA: 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunicad_oipea94.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2016.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé**: um modo de transporte para a cidade de São Paulo. 2007. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo.
MARABÁ. **Código de Obras do Município de Marabá–Lei 17.332, de 30 de dez, 2007**. Marabá: [s.n.], [s.d.]

MARABÁ. **Código de Posturas Municipais- Lei nº 17.333 de 30 de Dez, 2008**. Marabá: [s.n.], [s.d.]

MORAES, Flaviana da Silva Borges. **Uso e apropriações do espaço público em Marabá (PA)**: análise a partir das calçadas da Folha 32. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)-Faculdade de Geografia, Universidade Federal Do Sul E Sudeste Do Pará, Marabá , 2015.

ONU. Assentamentos humanos nas cidades. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/assentamentos-humanos/>>. Acesso em: 18 de jan. de 2014.

PIZZOL, K.M.S. de A. **Uso e apropriação dos espaços livres públicos e informais de uma área urbana em João Pessoa- PB.** 174 f. Dissertação de Mestrado (Meio Ambiente e espaços livres)- Programa PRODEMA, UFPB/ João Pessoa, 2005.

PORTAL MOBILIZE BRASIL-Mobilidade Urbana Sustentável. **Campanha Calçadas do Brasil:** Relatório final da campanha e estudo realizado pelo Mobilize Brasil. 2ª ed. Mobilize Brasil, 2013. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/levantamento>>. Acesso em: 18 abr. 2015.

SUDAM. Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia. **II Plano Nacional de Desenvolvimento.** Programa de Ação do Governo para a Amazônia, Belém 1976.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** propostas: reflexões e propostas. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2000.

ANEXO 1 - Questionário

- 1) Com que frequência você utiliza os passeios públicos da Nova Marabá?
- 2) Você acha que esses passeios estão em bom estado?
- 3) Se os passeios estivessem em melhores condições, você os usaria mais (para a prática de esportes, por exemplo)?
- 4) Você já sofreu algum acidente utilizando esses passeios?
- 5) Você tem conhecimento do Estatuto marabaense do Pedestre?

6) Você sabe qual órgão comunicar quando notar alguma infração nos passeios?

7) Você já ouviu falar dos fiscais de postura da cidade de Marabá?

Se sabe, já fez alguma denúncia? Ela já foi atendida?

8) Qual o problema mais urgente a resolver nos passeios públicos da Nova Marabá (desnível, irregularidades, falta de sinalização, de piso tátil, de rampas de acessibilidade, etc.)?

9) O que você acha que poderia ser feito para melhorar a sua mobilidade pelos passeios públicos da Nova Marabá?

10) Você foi consultado e/ou está sabendo sobre as obras de acessibilidade na Avenida Antônio Maia?