

V ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

ROSÂNGELA LUNARDELLI CAVALLAZZI

VALMIR CÉSAR POZZETTI

RUTH CAROLINA RODRIGUES SGRIGNOLLI

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

Comunicação:

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - Paraná

Eventos:

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigner Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

Membro Nato - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

D597

Direito urbanístico, cidade e alteridade [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Rosângela Lunardelli Cavallazzi; Ruth Carolina Rodrigues Sgrignolli; Valmir César Pozzetti

– Florianópolis: CONPEDI, 2022.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-486-0

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Inovação, Direito e Sustentabilidade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito urbanístico. 3. Alteridade V Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2022 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



V ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I

A edição do V Encontro Virtual do CONPEDI, evidencia os avanços científicos no âmbito do Direito Urbanístico como área autônoma na produção acadêmica em diversos Programas de Pós-Graduação do país. Os trabalhos apresentados abordaram uma conjuntura de temas e ideias necessárias à reflexão da comunidade científica sobre os problemas urbanos e as possíveis soluções. Dentro deste contexto, no Grupo de Trabalho - Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I, constatou-se qualificadas contribuições para o campo das Ciências Sociais Aplicadas; além de profícuo debate de todos os presentes na sala virtual.

O tema do V Encontro - INOVAÇÃO, DIREITO E SUSTENTABILIDADE - esteve presente em todos os trabalhos apresentados e em diferentes abordagens. Assim sendo, o presente relatório faz destaque aos trabalhos apresentados no dia 18 de junho de 2022, no GT Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I, coordenado pelas professoras doutoras Rosângela Lunardelli Cavallazzi (UFRJ e PUCRio) e Ruth Carolina Rodrigues Sgrignolli (Mackenzie), bem como pelo Prof. Dr. Valmir César Pozzetti (UFAM). Assim, a obra que ora apresentamos reúne os artigos selecionados, pelo sistema de dupla revisão cega, por avaliadores ad hoc, para apresentação no evento. Os temas apresentados são instigantes e constituem significativas contribuições para as reflexões dos Programas de Pós Graduação em Direito, reunidos no CONPEDI.

Apresentamos, assim, os trabalhos desta edição. Os autores Rafael Alem Mello Ferreira e Fernanda Ribeiro Papandrea, apresentaram o trabalho intitulado “A NECESSIDADE DE EFETIVA PARTICIPAÇÃO POPULAR PARA A CONCRETIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE” e trataram da necessidade de participação popular para concretização do direito à cidade., com o objetivo de propor que apenas a efetiva participação popular é capaz de garantir o direito à moradia, tendo em vista que a população é a destinatária e legitimadora do direito à cidade. Já no trabalho intitulado “A OBRIGAÇÃO DE INSTALAÇÃO DOMÉSTICA DE REDE DE ESGOTO FRENTE AO NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO BÁSICO: ESTUDO SOBRE AS ALTERAÇÕES PROMOVIDAS PELA LEI Nº 14.026/2020”, os autores Patrícia de Freitas Reis Vilela Ribeiro e Elcio Nacur Rezende discorreram sobre os reflexos do Marco Legal do Saneamento na obrigação positiva gerada aos beneficiários da chegada da rede de esgotamento sanitário, analisando as

alterações legais promovidas quanto à conduta de conexão residencial à rede pública de esgoto. Já o trabalho intitulado “A PARTICIPAÇÃO POPULAR NOS PLANOS DIRETORES: ATUAÇÕES DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO GRANDE DO SUL” de autoria de Francisco Saldanha Lauenstein, destacou que a participação popular é uma das características essenciais e elementares do estado democrático de Direito; participação essa, prevista no texto constitucional e na legislação Ordinária, fazendo destaque de que, em tempos de COVID 19 o Ministério Público gaúcho lançou recomendações e vem ajuizando ao longo dos anos inúmeras ações civis públicas e ações declaratórias de inconstitucionalidade, julgadas procedentes em sua maioria. Já os autores Guilherme Augusto Faccenda e Paula Fabíola Cigana, fizeram brilhante exposição do trabalho intitulado “APLICABILIDADE DA USUCAPIÃO EXTRAJUDICIAL E DO DIREITO NOTARIAL NA POLÍTICA PÚBLICA DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA”, onde destacaram o disposto na Lei nº 13.465, analisando as possibilidades de aplicação analógica de parâmetros da usucapião extrajudicial nessa esfera; questionando a atuação do Tabelaionato de Notas, através da nova usucapião extrajudicial introduzida no sistema jurídico através do novo Código de Processo Civil. Com igual brilhantismo, o artigo “ATUALIDADE DO ESTADO DE EXCEÇÃO NAS CIDADES BRASILEIRAS: COMO A EXCEÇÃO AFETA O DIREITO À CIDADE?”, de autoria de Demétrius Amaral Beltrão e Fernanda Ribeiro Papandrea, destacou o estado de exceção como paradigma de governo, no Brasil, e sua influência na estruturação urbana e no direito à cidade, evidenciando, assim, a necessidade de se concretizar o direito à moradia digna. Seguindo a mesma qualidade na produção científica, os autores Edson Ricardo Saleme, Marcelo José Grimone e Silvia Elena Barreto Saborita, no artigo “AVALIAÇÃO DE SERVIÇOS DE ECOSISTEMA E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS EM PROL DA SUSTENTABILIDADE”, analisaram os Serviços ecossistêmicos, destacando que esses são essenciais para o presente e futuro das gerações deste planeta e, sendo assim, qualquer atividade econômica deve incluir, no escopo de suas avaliações estratégicas ou de impacto, possibilidades de inclusão desses serviços com a cadeia produtiva ou mesmo auxiliando em seus processos.

A relevante questão sobre desigualdade foi enfrentada com o trabalho “DESIGUALDADES SOCIAIS NO ÂMBITO URBANO A IMPORTÂNCIA DO PAPEL DA EDUCAÇÃO AMBIENTAL”, pelos autores Carina Deolinda Da Silva Lopes , Franceli Bianquin Grigoletto abordando a função da educação ambiental desde as informações sobre moradia, saneamento básico, coleta de lixo, seus déficits até a sua ligação com a degradação e impacto ambiental nas cidades do Brasil. O trabalho adota metodologia que inclui pesquisa bibliográfica, qualitativa, básica e descritiva. A reflexão abrange as desigualdades urbanas refletidas nos dados censitários e históricos brasileiros a partir da percepção sobre a falta de alcance adequado que transformam e separam regiões e classes sociais. O “DIREITO À

CIDADE E A EXECUÇÃO DA POLÍTICA URBANA NO BRASIL: UMA ANÁLISE DO PRINCÍPIO DA JUSTA DISTRIBUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS E ÔNUS DECORRENTES DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO” constitui o título da pesquisa de Agenor Calazans da Silva Neto. O artigo analisa o princípio da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização estabelecido pelo Estatuto da Cidade. O conceito de Direito à Cidade é nuclear no trabalho que analisa a regulamentação da política urbana no ordenamento jurídico brasileiro a luz do princípio da dignidade. Os autores Antônio Ricardo Paste Ferreira , Antônio Carlos Diniz Murta com o trabalho sobre “ENTIDADES PERTENCENTES AO TERCEIRO SETOR: A LEGITIMAÇÃO PARA REQUERIMENTO E IMPLANTAÇÃO DAS REGULARIZAÇÕES FUNDIÁRIAS”, adotam o método hipotético dedutivo para realizarem o estudo sobre a atuação de cooperativas habitacionais, associações de moradores, fundações, organizações sociais, organizações da sociedade civil de interesse público ou outras associações, que tramitam na área de desenvolvimento urbano ou regularização fundiária urbana. Demonstram a legitimidade de entidades do terceiro setor, para requerimento e implantação das Regularizações Fundiárias, no sentido da garantia do direito a cidade dos moradores de núcleos urbanos informais. O tema sobre “INOVAÇÃO NA CONCRETIZAÇÃO DA DESAPROPRIAÇÃO JUDICIAL PRIVADA INDIRETA (ART. 1.228, §4º, DO CÓDIGO CIVIL): UTILIZAÇÃO DO MODELO ABERTO E FLEXÍVEL NA EFETIVAÇÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL À MORADIA ADEQUADA” é enfrentado por Adriana Sant'Anna Coningham. A autora da pesquisa analisa a implantação do modelo aberto e flexível da efetivação do direito fundamental à moradia adequada a partir de uma postura mais dialógica do juiz, com a participação de órgãos públicos e sociedade civil organizada, por meio do cumprimento flexível e por fases. A proposta estuda o caso referencia do cumprimento da Ação Civil Pública do Carvão. A autora Anamaria Pereira Morais Ventura com o título do trabalho “O PARADIGMA DA CASA PRÓPRIA E A NECESSIDADE DE INTERAÇÃO ENTRE POLÍTICAS URBANÍSTICAS E HABITACIONAIS PARA EFETIVAÇÃO DO DIREITO À MORADIA NO BRASIL”, analisa a financeirização da habitação, por meio de medidas estatais de oferta de crédito, considerados os movimentos de periferização, segregação socioespacial e o endividamento por falta de pagamento do financiamento, no contexto de famílias de baixa renda. A pesquisa vincula o quadro conjuntural a necessidade de quebra do paradigma da casa própria nas políticas habitacionais aplicadas no Brasil?

Sayury Silva De Otoni apresentou seu trabalho acerca das SMART CITIES NO CONTEXTO DO DIREITO À CIDADE INCLUSIVA E PARTICIPATIVA, com uma análise bibliográfica e comparativa, oferecendo um conceito de cidade inteligente mais abrangente, a ser adotado no Brasil e com a proposta de uma releitura do Estatuto da Cidade e princípios democráticos, a partir dos quais deve ser idealizada a construção de políticas

públicas para fazer efetivo o Direito Fundamental à inclusão de todos os habitantes da cidade em prol da melhoria de qualidade de vida. Rafael Henrique Silva Leite, Julio Cesar Franceschet e Aline Ouriques Freire Fernandes trataram do USUCAPIÃO DE BENS PÚBLICOS COMO INSTRUMENTO DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA PARA EFETIVIDADE DO DIREITO SOCIAL À MORADIA, onde buscou-se verificar a viabilidade jurídica e legal do reconhecimento da propriedade, via usucapião (judicial ou extrajudicial) como instrumento de regularização fundiária, em áreas públicas dominicais. Com a aplicação do método hipotético-dedutivo através de análise bibliográfica, constatou-se que, em sendo instrumento legal expressamente previsto na Lei n. 13.465/2017, a usucapião, deve ser considerada como ferramenta de efetividade do direito social à moradia, ainda que sob bens imóveis públicos. Edvania Barbosa Oliveira Rage , Abraão Lucas Ferreira Guimarães e Valmir César Pozzetti apresentaram dois temas para conhecimento sobre as condições de Manaus: A ACESSIBILIDADE DAS CALÇADAS NA CIDADE DE MANAUS, em que abordaram os parâmetros técnicos estabelecidos em normas e previsões em leis acerca da acessibilidade das calçadas, destacando o seu uso na cidade de Manau e a insuficiente fiscalização que acaba por não agir de forma eficaz em ações que viabilizem de forma a propagação do uso devido das calçadas; e a POLUIÇÃO VISUAL NA CIDADE DE MANAUS, que analisou os impactos da poluição visual na cidade de Manaus, destacando sua relação com o meio ambiente equilibrado e seu tratamento penal. Concluíram que a cidade de Manaus, embora esteja situada na maior floresta tropical do planeta, encontra-se em um processo de devastação sem controle, com ausência de vegetação natural urbana, o que acarreta um meio ambiente urbano rodeado de uma selva de uma pedra visualmente desequilibrada.

Todos os trabalhos trouxeram temas atuais que tratam sobre a relação do homem com a cidade, a forma como a relação é construída e o olhar para aqueles que estão de fora desse espaço comum de convívio.

Os temas foram pensados a partir da proposta do Grupo de Trabalhos chamado: Direito, Urbanismo e Alteridade. Alteridade encerra em si alguns significados, como a qualidade daquilo que é diferente, distinto e também a capacidade de perceber o outro.

Essa é a missão do Conpedi: perceber o outro, com a presença de professores e estudantes da pós-graduação nacional, de todos o Brasil, e também autores internacionais, para apresentar realidades distintas e assim, olhar para os problemas comuns, sob a perspectiva do outro, pensando de forma conjunta possíveis soluções jurídicas que atendem sempre o bem maior e a manutenção do Estado Democrático de Direito.

Desta forma, esta obra é um verdadeiro presente para reflexões sobre Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade; o que nos leva a concluir que as reflexões jurídicas, aqui apresentadas, são contribuições importantíssimas no tocante a oferta de proposições que assegurem a melhoria de vida e o acesso à terra no âmbito urbano para o enfrentamento dos agravamentos e dos retrocessos dos direitos sociais, com promoção à dignidade humana, buscando-se a harmonia com o meio ambiente e com os demais seres que habitam esse espaço urbano, promovendo-lhes a alteridade.

Desejamos, pois, a todos, uma excelente leitura.

Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi – UFRJ e PUCRio

Profa Dra Ruth Carolina Rodrigues Sgrignolli - Universidade Presbiteriana Mackenzie

Prof. Dr. Valmir César Pozzetti - Universidade do Estado do Amazonas – UEA e UFAM

A ACESSIBILIDADE DAS CALÇADAS NA CIDADE DE MANAUS
THE ACCESSIBILITY OF SIDEWAYS IN THE CITY OF MANAUS

Edvania Barbosa Oliveira Rage ¹
Abraão Lucas Ferreira Guimarães ²
Valmir César Pozzetti ³

Resumo

O objetivo desta pesquisa foi o de analisar os parâmetros técnicos estabelecidos em normas e previsões em leis acerca da acessibilidade das calçadas, destacando o seu uso na cidade de Manaus. A metodologia utilizada nesta pesquisa foi a do método dedutivo; quanto aos meios a pesquisa foi bibliográfica e quanto aos fins, qualitativa. Concluiu-se que a fiscalização municipal é insipiente e é necessário, a sua atuação eficaz em ações que viabilizem de forma a propagação do uso devido das calçadas, pois, além de prejudicar aqueles que possuem uma locomoção reduzida, o uso destas em desconformidade prejudica todos os pedestres.

Palavras-chave: Acessibilidade de calçadas, Dignidade humana, Manaus, Parâmetros técnicos, Poluição ambiental

Abstract/Resumen/Résumé

The objective of this research was analyze the technical parameters established in norms and predictions in laws about the accessibility of sidewalks, highlighting their use in the city of Manaus. The methodology used in this research was the deductive method; as for the means, the research was bibliographic and as for the ends, qualitative. It was concluded that municipal supervision is incipient and it is necessary, its effective performance in actions that make possible the propagation of the proper use of sidewalks, because, in addition to harming those who have reduced locomotion, the use in disagreement harms everyone pedestrians.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Accessibility of sidewalks, Human dignity, Municipality of manaus, Technical parameters, Environment pollution

¹ Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito Ambiental – PPGDA, da Universidade do Estado do Amazonas – UEA

² Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito Ambiental – PPGDA, da Universidade do Estado do Amazonas – UEA

³ Pós-Doutor em Direito à Alimentação Sadia pela Univerità degli di Salerno/Itália. Pós-Doutor em Direito Ambiental pela Università de Limoges/França.

1. INTRODUÇÃO

A calçada, nos municípios brasileiros é muito mais que o tráfego de pedestres: ela é o encontro de amigos, o passeio para crianças e recreio de animais domesticados, bem como espaço utilizado para o tráfego de pessoas com deficiência visual. Dessa forma deve estar livre e desimpedida para que todas essas atividades sejam realizadas a contento, a benefício da população que vive nesse espaço geográfico, a bem de todos, permitindo uma autonomia da população.

Nesse sentido as calçadas devem ter um valor intrínseco: o de dar dignidade a esses seres que fazem parte da harmonia da cidade.

E é nesse sentido que a pesquisa será orientada: sobre a acessibilidade das calçadas na cidade de Manaus, Estado do Amazonas.

A calçada é a forma pela qual o pedestre se movimenta dentro da cidade, por isso, devem ser livres e desimpedidas, porém, no município de Manaus, há obstruções sobre as mesmas, como por exemplo, ar condicionados de prédios que pingam sobre os pedestres, calçadas esburacadas, com rachaduras, árvores, construções que ocupam esse espaço, além de não apresentarem condições de tráfego de pedestres.

O objetivo da pesquisa será o de analisar os parâmetros técnicos estabelecidos em normas e previsões em leis acerca da acessibilidade das calçadas, destacando o seu uso na cidade de Manaus.

A problemática da pesquisa é: Quais os parâmetros estabelecidos nas normas técnicas que envolvem a construção das calçadas e de forma o município de Manaus os fiscaliza? Na cidade de Manaus são obedecidos tais dispositivos?.

Assim sendo, a pesquisa torna-se relevante por analisar os parâmetros técnicos acerca da construção das calçadas, pois, muito se discute e questiona-se a falta de efetivação por parte da sociedade e do Estado, apesar de ser à acessibilidade um instrumento que promove o acesso das pessoas com deficiência a efetivação dos seus direitos fundamentais, que são imprescindíveis para torná-los pessoas inteiramente produtivas inseridas no meio social, viabilizando com isso uma qualidade de vida mais digna enaltecendo os seus direitos e garantias fundamentais.

Para abordar este tema, utilizou-se de método dedutivo para análise dos conceitos do uso de calçadas na cidade de Manaus, assim como leis e normas técnicas referente ao assunto. A pesquisa é de natureza bibliográfica e documental, fazendo extenso uso da doutrina e artigos científicos. Quanto ao método, é dedutivo. Quanto aos objetivos da pesquisa, é exploratória, Quanto aos meios, é bibliográfica. Quanto aos fins, é qualitativa.

2. ACESSIBILIDADE

Segundo Dischinger e Bins Ely (2009, p. 83), a acessibilidade não estaria relacionada a apenas a fatores físico-espaciais, mas também a “aspectos sociais, políticos e culturais, tais como o preço do transporte público, a falta de compreensão de uma informação por um turista estrangeiro, o analfabetismo, e outras questões que restringem e até impedem a realização das atividades desejadas”.

A ideia da palavra “acessibilidade” remonta a ideia de usar, entrar ou aproximar algo de forma fácil, e, também equiparado a um ambiente livre de obstáculos, barreiras.

De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão, Lei n. 13. 146/15, em seu artigo 53, dispõe que: “A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social” (BRASIL, 2015).

Essa mesma lei determina que a pessoa com deficiência é aquela que tem algum tipo de limitação de longo prazo que pode gerar obstáculos na sua participação social nas mesmas condições que as outras pessoas. Esses obstáculos, porém, são derivados de barreiras, as quais podem ser físicas, sensoriais, mentais ou intelectuais, que dificultem a inserção das pessoas com deficiência na educação, no trabalho, na saúde, na comunicação, entre outros aspectos da vida. Ainda contempla neste rol, os casos de reabilitação, ou seja, aqueles em que a pessoa sofreu um acidente de trabalho e foi recolocada na empresa (BRASIL, 2015).

Segundo Rabelo (2008, p. 55), acessibilidade pode ser definida como “a possibilidade de qualquer indivíduo/pessoa, de chegar a algum lugar, utilizar informações, espaço urbano, e serviços, com segurança e autonomia, tanto para a saúde, trabalho ou para educação, que são os direitos básicos da cidadania, independentemente da suas condições mentais ou físicas”.

Para Paixão (2014, p. 1) afirma que a acessibilidade, consiste no “direito de garantir a toda e qualquer pessoa com necessidade especial ou mobilidade reduzida, de transitar por espaços públicos e ou privados, sem que seja encontrada barreiras arquitetônicas que impossibilitem o convívio ou trânsito social em áreas de acesso, circulação ou permanência”.

Neste contexto, a inclusão das pessoas com deficiência passa a ser uma responsabilidade social, um dever da coletividade, pois integrar as pessoas com deficiência é possibilitar que esse grupo tenha acesso aos direitos que são garantidos pela Constituição, a lei maior do Estado Democrático.

A acessibilidade deve ser levada a todos os cidadãos Brasileiros, independentemente de sua estatura, idade ou tipo de deficiência, de forma adequada, segura e autônoma. De

acordo com Ferreira (2018, p. 1), “muita coisa tem sido feita pelo Governo Federal para difundir e aplicar a acessibilidade plena em vias, espaços públicos, mobiliário urbano, na construção, ampliação e reforma de edifícios, nos meios de transporte e de comunicação”.

De acordo com a Lei nº 13.146/2015, que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, trouxe nova redação de conceitos estabelecidos pela lei 10.098/2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, constantes no artigo 1º:

Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Teve como fundamentação a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência realizada em Nova York em 2007, onde enaltece o reconhecimento ao direito de igualdade das pessoas com deficiência para que elas possam viver em comunidade, conforme demonstra o artigo 19 da referida lei que a vida independente e inclusão na comunidade: Os Estados Partes desta Convenção reconhecem o igual direito de todas as pessoas com deficiência de viver em comunidade, com a mesma liberdade de escolha que as demais pessoas, e tomarão medidas efetivas e apropriadas para facilitar às pessoas com deficiência o pleno gozo desse direito e sua plena inclusão e participação na comunidade.

E a partir da sua vigência, novos conceitos entraram em vigor, a citar o conceito de acessibilidade que segundo o artigo 3º, inciso I da lei mencionada passou ser compreendido como uma possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

Diante deste novo conceito, nota-se que houve uma ampliação, visando envolver todos os tipos de instrumentos para facilitar as condições de vida das pessoas com deficiência como assevera o princípio da isonomia, que visa à igualdade entre as pessoas.

A ampliação do referido conceito de acessibilidade repaginou a interpretação ao envolver as informações e os meios de comunicação, sejam eles por sistemas e tecnologias, tais como celulares, sites, dentre outros, inclusive os serviços de quaisquer espécies, e os ambientes em geral.

Segundo Godim (2001, p. 185), “para possibilitar e estimular a locomoção a pé é necessário prover as cidades de infraestrutura compatível com as necessidades dos pedestres”.

Com isso, tornou-se obrigação de todos obedecer às normas de acessibilidade, essa nova concepção tirou a antiga visão de que acessibilidade se tratava apenas rampas, corrimão em escadas e etc., que figuravam somente na questão física, e determinou que os todos os instrumentos existentes nas diversas áreas da vida devem ter por parâmetros o desenho universal, ou seja, não terem necessidade de adaptações ou projeto específico conforme a interpretação do art. 3º, II da lei abordada.

O Brasil dispõe atualmente de avançada legislação a respeito do tema, possuindo inclusive uma Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - CORDE, responsável pela gestão de políticas voltadas para integração da pessoa portadora de deficiência no país.

De acordo com Vasconcelos (2001, p. 65) o conceito de mobilidade é:

Habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e, mobilidade é econômicas. (...) é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.”

A ideia original sobre a acessibilidade estava relacionado com a condição de mobilidade dos meios de transportes e acessos de edifícios, como forma para eliminar barreiras urbanísticas e arquitetônicas, conforme cita Wagner et al., (2010, p. 32), esse termo começou a ser “discutido na década de quarenta, afim de determinar as condições de acesso das pessoas com deficiência, ligadas aos serviços de reabilitação profissional e física”.

Segundo a ABNT (2015), a NBR 9050 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbano) determina que:

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

Quando as cidades brasileiras começaram a se formar, não havia a preocupação em incluir pessoas que possuíam a redução de mobilidade, as construções eram realizadas de forma que não facilitavam a inclusão, conforme afirma Andrade e Ely (2012, p. 23), “sua arquitetura era feita principalmente com casas de porão alto com escadas, o que dificulta até

hoje o acesso de pessoas com mobilidade reduzida ou necessidades especiais”.

As calçadas em sua maioria das vezes não apresentam condições adequadas para mobilidade das pessoas em geral, principalmente daqueles que possuem algum tipo de deficiência, isso devido as suas construções, como por exemplo, não niveladas ruas e calçadas, possuem buracos, postes ou árvores, não possuem corrimão e nem rampas para facilitar a mobilidade.

Contudo, de acordo com a lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei n. 12.587/2012, prevê que é de responsabilidade da cidade ter um conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas, tanto coletivas como privadas.

Há que se dizer, ainda, que as calçadas, dentro de tudo que representam no espaço do município (cultura, trânsito, espaço de lazer, ...) devem ser construídas e mantidas atendendo a necessidade de todo ser humano, dentro de suas limitações para atender ao princípio da dignidade da pessoa humana. E é dentro desse contexto que Pozzetti (2018, p. 170) destaca que “o Princípio da Dignidade da pessoa humana é um princípio que precede a todos os outros e servem de inspiração aos demais princípios fundamentais. E complementa Pozzetti e Wolff (2019, p. 205) que “A pessoa humana tem uma dignidade essencial, em igualdade natural entre homem e mulher, estando acima de qualquer outra criatura material, razão pela qual não deve ser tratada à revelia, como mero objeto ou mercadoria”.

Assim, todo ser humano e as demais espécies vivas, devem ter livre acesso e acesso digno, às calçadas.

3. AS NORMAS TÉCNICAS QUE DISCIPLINAM A CONSTRUÇÃO DE CALÇADAS

As normas técnicas são normas padronizadas para que não tenham dúvidas e haja uma uniformização na construção ou criação de um determinado bem. Elas estão presentes em todos os campos da vida, indo desde a construção de canos para água até a padronização de normas para a escrita de artigos científicos.

Segundo Cucci Neto (2006, p. 182) “existem dois grupos de parâmetros físicos que são básicos para estudos que visem à mobilidade de pedestres. O primeiro compreende as dimensões do corpo humano (dados antropométricos) e parâmetros de caminhada, como a velocidade. O outro abrange os parâmetros relacionados com o espaço destinado ao pedestre quanto à segurança e ao conforto (performance do espaço medida por níveis de serviço)”.

Sobre os parâmetros físicos dos espaços destinados aos pedestres, Ferreira &

Sanches (2007, p. 54), por exemplo, propuseram “a determinação de um índice de qualidade de calçadas (IQC) a partir de alguns fatores ou critérios físicos que caracterizam o ambiente das calçadas: segurança, manutenção e largura efetiva. Além da seguridade e da atratividade visual”.

Posteriormente, Ferreira & Sanches (2007, p. 55) propuseram ainda “um indicador de avaliação do desempenho da infraestrutura de calçadas baseado nas necessidades de usuários de cadeiras de rodas, a partir de parâmetros de conforto e segurança”.

Os dados de antropometria servem de base para a construção de uma calçada acessível, que analisará antes da construção, qual o espaço adequado ao PNEs para seu deslocamento com órtese, com duas cadeiras uma se encontrando com a outra, qual espaço necessário que uma cadeira ocupa ao realizar uma manobra de rotação dentro de um banheiro por exemplo.

Em Manaus, a Lei Complementar nº 2/2014, que dispõe sobre o Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus, estabelece como um dos seus princípios, a promoção da qualidade de vida e do meio ambiente, em seu artigo 1º, inciso II. Trata também da Mobilidade Urbana em seu art. 18, estabelecendo que: “A estratégia de mobilidade em Manaus tem como objetivo geral qualificar a circulação e a acessibilidade de modo a atender às necessidades da população em todo território municipal”. Sobre as calçadas, em seu artigo 33, § 1º, estabelece que:

Art. 33 As calçadas, praças, áreas de lazer, unidades de conservação que permitam seu uso, orlas dos rios e demais espaços públicos são bens de uso comum do povo, destinados à circulação de pessoas, atendendo a todos os parâmetros de acessibilidade universal e à convivência social, devendo estar de acordo com a norma específica da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), nos quais somente serão permitidos outros usos na forma da legislação própria.

§ 1º Em relação às calçadas, deverão estar de acordo com a norma específica da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), quanto às larguras mínimas de circulação, atendendo a todos os parâmetros de acessibilidade universal e de mobilidade inclusiva para todas as pessoas, atendendo, também, à obrigatoriedade de arborização, dentre outras condições.

O art. 34, inciso III, da Lei Complementar Municipal nº. 002/2014 estabelece o Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus (MANAUS, 2014) estabelece: construção de calçadas, ciclovias e passarelas devem ser de acordo com as normas específicas de acessibilidade em todas as vias a serem recuperadas, quando possível.

De acordo com a NBR 9050/04 “para a determinação das dimensões referenciais, foram consideradas as medidas entre 5% a 95% da população brasileira, ou seja, os extremos correspondentes a mulheres de baixa estatura e homens de estatura elevada” (ASSOCIAÇÃO

BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004, p. 5).

A maioria das calçadas não obedecem aos parâmetros estabelecidos em normas, como por exemplo, a presença de buracos ou obstrução por meio de obstáculos. Nesse sentido, cabe destacar que o art. 56, inciso II, do Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus estabelece que “nenhum elemento (...) urbano poderá obstruir a circulação de pedestres ou configurar perigo ou impedimento à locomoção dos mesmos (...)” (MANAUS, 2014).

A NBR 9050/04 exige que a faixa livre de pedestre tenha no mínimo 1.50m, para o melhor conforto no deslocamento de Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais e Pessoas com Restrição de Mobilidade. Esta faixa livre também chamada de dimensionamento transversal da calçada ou do passeio é um item importante na questão da acessibilidade, pois de nada adianta uma faixa bem dimensionada e ao mesmo tempo mal projetada, ou seja, não adianta uma calçada ter um dimensionamento transversal de 1,70m se a posição das árvores estiverem erradas, se o piso não for adequado, se o ângulo não for correto etc.

No art. 49, inciso III, da Lei Complementar 005/2014, que estabelece o Código de Postura do Município de Manaus (MANAUS, 2014) estabelece um limite de 1,50m livre de calçada. Contudo, a referida previsão não obriga o poder público e a sociedade compreendam a relevância e necessidade desta disposição.

A NBR 9050 (2004) recomenda que calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres incorporem faixa livre com largura mínima de 1,50 m . Destaca-se ainda que as faixas livres de pedestres devem ser isentas de interferências, como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura etc.

Recomenda-se ainda, que obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, sejam localizados a uma altura superior a 2,10 m.

As calçadas devem conter rebaixos de guias em suas esquinas, junto às travessias de pedestres e devidamente sinalizadas. A inclinação não deve exceder 8,33% (1:12) A largura dos rebaixamentos deve ser igual à largura das faixas de travessia de pedestres. O rebaixo total da calçada na esquina só será admitido se a faixa de pedestre estiver alinhada com a calçada. A faixa livre deve ter no mínimo 0,80 m, sendo recomendável 1,20 m de largura. Quando houver obstáculos nas superfícies laterais das do rebaixo os mesmos não necessitam de abas, conforme a norma NBR 9050/04 (ABNT, 2004, p. 56-47).

4. UTILIZAÇÃO DO USO DE CALÇADAS NA CIDADE DE MANAUS

Alguns dispositivos legais sobre o estabelecimento de parâmetros sobre as calçadas devem ser mencionadas, como por exemplo, o art. 21, inciso I, alínea “d”, da Lei Complementar Municipal nº. 002/2014 da cidade de Manaus que “garante a acessibilidade universal autônoma e segura aos usuários do espaço urbano sem que sofram riscos pela circulação de carros e caminhões” (MANAUS, 2014).

Porém, segundo informações repassadas pela Gerência de Fiscalização de Postura (GFP), do Instituto Municipal de Planejamento Urbano (Implurb), as obstruções de calçadas na cidade aumentaram 141% em 2021. Os dados foram coletados entre os meses de janeiro a setembro de 2021. Destaca-se que nesse período foram 1.134 notificações sendo que nos mesmos meses de 2020, ocorreram apenas 470 notificações (G1, 2021).

Ressalta-se que para quem ocupa, obstrui, constroi ou usa de forma indevida a calçada, podem ser aplicadas multas que variam de R\$ 114,61 (1 UFM) a R\$ 458,44 (4 UFM), podendo dobrar em caso de reincidência. No ano de 2021, foram aplicados 14 autos de infração contra quatro de 2020 (AMAZONAS ATUAL, 2021).

Dentre as principais irregularidades encontradas nas calçadas da cidade foram a presença de boxes, avanços para a via pública, fechamento de rua, entre outros.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (2008) é necessário que o poder público garanta a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda a população. O que não está caracterizado nas vias e ruas de Manaus.

Destaca-se o art. 33 da Lei Complementar nº. 002/2014 (MANAUS, 2014) em que dispõe que “as calçadas, praças, áreas de lazer, (...) e demais espaços públicos são bens de uso comum do povo destinado à circulação de pessoas atendendo a todos os parâmetros de acessibilidade universal e à convivência social, devendo estar de acordo com a norma específica, nos quais somente serão permitidos outros usos na forma da legislação própria” (MANAUS, 2014).

No art. 49, inciso III, da Lei Complementar Municipal nº. 005/2014 – Código de Postura do Município de Manaus (MANAUS, 2014b) estabelece que seja preservado 1,50m (um metro e cinquenta) livre de calçada.

As calçadas recebem duas definições: a primeira, sob o título Equipamento Urbano – Classificação, a NBR 9284 de 30 de março de 1986 definiu calçada como “Equipamento urbano de utilização pública ou privada destinada à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade” (ABNT, 1986).

A nova NBR 9050, de 31 de maio de 2004, estabeleceu como conceito de calçadas,

em seu item 3.11, o seguinte: “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, sinalização, vegetação e outros fins - Código de Trânsito Brasileiro” (ABNT, 2004, p.2).

Para entender melhor como deve ser construída uma rampa de acesso, vamos usar como referência a Associação brasileira de normas técnicas (ABNT). De acordo com as normas da ABNT NBR 9050:2004. A inclinação das rampas deve ser calculada a partir da seguinte equação:

$$i = \frac{h \times 100}{c}$$

Em que “i” é a inclinação, em porcentagem; “h” é a altura do desnível; “c” é o comprimento da projeção horizontal. Assim sendo, com base nesses parâmetros devem ser realizados os cálculos que serão usados como referência na construção da rampa impedindo que sua inclinação se torne uma barreira e permita o acesso com o menor grau de esforço e dificuldade.

A largura das rampas (L) deve ser estabelecida de acordo com o fluxo de pessoas. A largura livre mínima recomendável para as rampas em rotas acessíveis é de 1,50 m, sendo o mínimo admissível 1,20 m.

Quando não houver paredes laterais as rampas devem incorporar guias de balizamento com altura mínima de 0,05 m, instaladas ou construídas nos limites da largura da rampa e na projeção dos guarda-corpo.

De acordo com NBR 9050/2004, guia de balizamento é elemento edificado ou instalado junto aos limites laterais das superfícies do piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, detectado por pessoas com deficiência visual,

Destacando que a calçada é parte da via pública destinada ao deslocamento de pedestres, e deve garantir a acessibilidade das pessoas ao espaço urbano, conforme Duarte, Libardi e Sánchez (2011, p. 21):

A calçada é o equipamento capaz de proporcionar a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano, permitindo que o mesmo atinja seu destino com conforto e segurança. As calçadas devem acomodar, além do fluxo de pedestres nos dois sentidos de circulação, o mobiliário urbano e a arborização das vias. Para que esses elementos não entrem em conflitos, as calçadas devem ter seu dimensionamento proporcional ao fluxo de pedestres.

Estas elevações, rachaduras, tampas de esgotos tanto os fechados, e os destampados, dificultam a acessibilidade de um deficiente físico que utiliza cadeiras de rodas, por exemplo.

Portanto, as calçadas devem dispor de condições adequadas para que as pessoas circulem com segurança pela cidade, principalmente para os cadeirantes e Pessoas com Restrição de Mobilidade (PMR).

De acordo com a NBR 9050 (2004) da ABNT, uma pessoa utilizando cadeiras de rodas ou utilizando de bengalas, ocupa um espaço de 0,90 m dividindo este espaço com um pedestre a área gira em torno de 1,20 a 1,50 m e se a situação ocorre com dois cadeirantes ao mesmo tempo, o espaço deveria ser de pelo menos 1,80 m, essas medidas são satisfatórias para que sejam feitas manobras de 360° sendo possível o direcionamento da cadeira para todos os sentidos na calçada.

De acordo com a NBR 9050 (2004) da ABNT, uma pessoa utilizando cadeiras de rodas ou utilizando de bengalas, ocupa um espaço de 0,90 m dividindo este espaço com um pedestre a área gira em torno de 1,20 a 1,50 m e se a situação ocorre com dois cadeirantes ao mesmo tempo, o espaço deveria ser de pelo menos 1,80 m, essas medidas são satisfatórias para que sejam feitas manobras de 360° sendo possível o direcionamento da cadeira para todos os sentidos na calçada.

Castro (2010, p. 34) relata que:

Nossos passeios públicos deveriam facilitar a circulação dos pedestres e possibilitar com que as pessoas com deficiência e seus familiares encontrassem menos ou nenhuma dificuldade para chegar até atendimentos de saúde, cinemas, igrejas, estabelecimentos comerciais, parques públicos, shows artísticos, locais comuns e que devem ser frequentados por qualquer pessoa, mesmo aquelas sem condições ou com dificuldades de locomoção. Os passeios sem qualidade e os locais inacessíveis inibem a circulação dessas pessoas, levando-as ao isolamento, forçando-as a se concentrarem em espaços fechados e impedindo-as de sociabilizarem-se.

De acordo com a ABNT NBR 9050 (2004), os rebaixamentos de calçadas podem ser feitos tanto em esquinas como nos meios de calçadas e canteiros divisores de pista, e adaptados de acordo com a largura e comprimento das calçadas. Os rebaixamentos nas calçadas, com 2,00 m devem ter no mínimo 1,20 m de largura na rampa principal e abas laterais de largura mínima de 0,50 m, tendo remanescente uma largura mínima da calçada de 0,80 m livres.

A falta de manutenção na cidade é um agravante das más condições das rampas, algumas estão quebradas ou carcomidas em sua base, desta forma a cadeira tende a travar e não consegue subir. Mas ainda existem outras que de tão deterioradas e/ou totalmente quebradas, nem se parecem mais com uma rampa.

De acordo com Prestes e Pozzetti (2018, p. 117):

A desigualdade de acesso aos serviços de saneamento ambiental em função da renda

do cidadão em seus domicílios pode ser um fator determinante na distribuição destes serviços, pois se observa nas cidades brasileiras que áreas mais centrais e nobres dispõem destes serviços em detrimento de outras áreas mais afastadas e populares onde não há estes serviços.

No município de Manaus é perceptível que existem determinadas áreas em que o trabalho do poder público quanto ao saneamento ambiental é mais efetivo, afim de promover uma melhoria na qualidade de vida do cidadão. Nesse contexto, a construção de calçadas e a promoção de uma maior acessibilidade dos cidadãos, possuem um tratamento diferenciado na cidade, visto nitidamente na qualidade estética das construções das calçadas em determinados bairros.

Contudo, Oliveira, Pozzetti e Silva (2018, p. 8) criticam, fazendo o seguinte destaque: “Ora, a calçada é um bem de todos, de maneira que é responsabilidade também do cidadão em cooperar com a Prefeitura na sua conservação, porém tal situação reclama uma ação efetiva do Município para sensibilizar e conscientizar os munícipes dessa afirmação”.

Assim sendo, cabe ressaltar que o cidadão também possui uma responsabilidade quanto a manutenção das calçadas, por ser um bem público, não basta apenas cobrar, deve também, fazer a sua parte, principalmente fiscalizando a má-utilização e o desvio de sua função.

Nesse sentido, cabe ainda destacar que Crommewel e Pozzetti (2016, p. 158):

O pleno desenvolvimento das cidades, depende do envolvimento de todos os atores sociais, os quais são responsáveis pela implementação da Política Urbana, pelo que se exige que as normas urbanísticas sejam necessariamente seguidas, caso contrário, a cidade se desenvolve sem qualquer planejamento ou controle de ocupação do solo urbano.

Vale destacar que as sinalizações são fundamentais como instrumento de acessibilidade, pois através delas, assim como relata Silva (2014, p. 104): “a pessoa pode se orientar tanto para atravessar uma rua ou para notar a presença de algum mobiliário, principalmente as pessoas com deficiência visual, que sem a visão necessitam da sinalização tátil para se localizar e seguir seu caminho”.

As condições das calçadas influem diretamente no deslocamento das pessoas, especialmente as PcMR, que segundo Silva (2014, p. 85) “terão dificuldades para se locomoverem nestas calçadas e são potenciais candidatos a sofrerem algum tipo de acidente como torcer o pé ou tropeçar ao se depararem com um piso irregular e/ou buracos, ou tampa de inspeção de concessionárias de serviços públicos (água, luz, telefone, dentre outros) mal fixadas”.

As calçadas que deveriam proporcionar as melhores condições de usufruto público do cidadão, para que este exerça seu direito de ir e vir, acabam tornando essa tarefa cotidiana uma tarefa difícil de ser executada em muitas ocasiões. As barreiras na acessibilidade, de acordo com Alves (2013, p. 16) são constatadas quando “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação”.

Quanto as calçadas na cidade de Manaus e suas condições, Oliveira, Pozzetti e Silva (2018, p. 7) citam que:

[...] as calçadas não estão adequadas para o seu uso, na medida em que apresentam entraves na locomoção dos pedestres, tais como, desníveis, pisos quebrados, ausência de rampas, veículos e placas obstruindo as passagens, invasões nas calçadas, calçamentos que são apenas rampas para entrada de carros, mercadorias nas vias públicas, barraca de vendas sobre a via e água de esgoto escorrendo nos passeios.

Para uma circulação com mais comodidade e segurança pelas calçadas, Silva (2014, p. 390) esclarece que “é necessário que o tipo de piso empregado seja seguro e que não ofereça risco de escorregamento principalmente quando estes estiverem molhados”. A condição estrutural dos pisos também é importante, “pois um piso quebrado ou com pedras soltas é capaz de provocar acidentes”.

Nesse mesmo sentido Dorneles e Zampieri (2008, p. 390) destacam que:

A Constituição Federal brasileira de 1988 determinou como direitos fundamentais, dentre outros, a cidadania e a igualdade, Artigo 1º, II e III, pois a acessibilidade espacial significa a permissão para que todas as pessoas participem dos diversos espaços e atividades e, especialmente quanto aos espaços internos e externos, que deverão ser livres de barreiras a exemplo das calçadas e passeios, vias de acesso aos demais espaços públicos e privado.

Calçadas e passeios recebem conceituação formal, atualmente. Segundo a NBR 1338/1990, tendo o passeio como via, este se caracteriza como: “Parte da via pública adjacente e paralela aos imóveis existentes em ambos os lados do leito carroçável, limitada pelo alinhamento destes e pelo meio-fio. Destinado fundamentalmente ao trânsito de pessoas e deve possuir as condições para o deslocamento adequado dos deficientes físicos”.

A locomoção sem impedimentos nas calçadas deveriam ser costume comum nos grandes centros urbanos e na cidade de Manaus, por exemplo. Porém, a tomada indiscriminada dos territórios, o estabelecimento de prédios à revelia vem se tornando cada vez mais aviltante e com aval mórbido do poder público municipal. É o caso do restaurante Caçada Alta, situado na Rua Costa Azevedo, nº 96 – Centro – Manaus/AM, que se apropriou

do espaço público da calçada, obrigando os pedestres a transitarem pelo meio da rua, correndo o risco de ser atropelado e nada é feito pelo poder público para eliminar a irregularidade. E não é só o “Calçada Alta”, há também garagens de veículo no centro histórico que se estendem sobre a calçada até a rua, obrigando o pedestre a contornar a calçada e transitar no meio da rua correndo o risco de ser atropelado. E parece que o Poder Público, por seus órgãos municipais fiscalizadores nada veem ou fingem não ver, pois a irregularidade atravessa décadas. Pela Avenida Eduardo ribeiro, no centro da cidade, são inúmeras as descargas de ar condicionado dos prédios que, sem a canalização necessária, são jogadas sobre a calçada, obrigando o pedestre a se desviar das mesmas para não atingido pela água.

Dessa forma, como garantir a uma pessoa deficiente o direito de ir e vir, dentro da cidade de Manaus? Parece-nos que o Município desrespeita direitos humanos, da população vulnerável que precisa de uma caçada adequada e com condições de acessibilidade adequada.

Um verdadeiro desrespeito ao pedestre e o desrespeito não é somente por parte do cidadão proprietário, mas também do Poder público que tem o dever de fiscalizar, pois conforme destaca o caput do artigo 225 da Constituição Federal, cabe ao Poder Público e ao cidadão a manutenção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e, sendo assim, se o cidadão não cumpre os deveres, cabe ao Poder Público, aplicar-lhe penalidade para que cumpra o ordenamento jurídico, impondo-lhe, inclusive restrição de liberdade no empreendimento, determinando o encerramento das atividades, cassando-lhe o Alvará de funcionamento. Discutir a legislação também se faz necessário, principalmente diante do envelhecimento populacional e das novas leis que garantem emprego a pessoas deficientes no Brasil.

É imprescindível que as construções novas e pontos turísticos, observem as normas de acessibilidade, pois qualquer indivíduo está sujeito a tornar-se deficiente, mesmo que temporariamente.

Portanto, a observação e a intervenção feitas pelos profissionais da engenharia civil devem ter um olhar humano, crítico e reflexivo sobre as possíveis necessidades dos indivíduos e coletividades, garantindo a melhoria da qualidade de vida de todos, além do dever de observar as leis e parâmetros sobre o tema.

De acordo com Silva (2014, p. 110), “nos países em desenvolvimento a circulação de vias e calçadas não é adequada para pedestres, muito menos aos portadores de deficiência permanente ou temporária”. Os mais prejudicados são as pessoas que tem dificuldade em se locomover e os deficientes visuais. Entre as barreiras para estes deficientes, uma das principais são as calçadas com péssimas condições físicas e tipos de pisos inadequados.

CONCLUSÃO

O problema que movimentou essa pesquisa foi o de analisar-se se o Município de Manaus cumpre as normativas de uso e acessibilidade das calçadas no município de Manaus. Os objetivos foram cumpridos à medida em que se analisou a legislação e as Normas Técnicas da ABNT, as posições doutrinárias a respeito do tema.

Dentre as diversas análises, verificou-se que as construções de calçadas devem observar os parâmetros estabelecidos em normas legais, contudo no município de Manaus a ausência de uma fiscalização eficaz, faz com, que o município ofereça um lamentável direito de ir e vir no âmbito das calçadas. O cidadão deve lutar para que os órgãos responsáveis atendam às necessidades de todos os indivíduos, sem qualquer tipo de restrições, e não é isso que se tem visto pela cidade, ao contrário, a falta de respeito com as normas técnicas e legais são inquestionavelmente realizadas, como por exemplo, por meio de buracos, rachaduras, pingos de água de ar condicionado, construções indevidas, utilização de cartazes no meio da passagem, bancas de vendas expostas, além não apresentarem as mínimas condições de tráfego.

Concluiu-se que o município de Manaus está deixando a desejar, pode-se até dizer que está negligenciando o seu dever/poder de fiscalizar a construção/manutenção de calçadas no município, devendo o gestor público, envidar esforços para promover fiscalização efetiva para conceder acessibilidade e dignidade aos pedestres e deficientes. Dentre essas ações, é necessário que o município promova ações que viabilizem efetivamente a propagação do uso devido das calçadas na cidade; pois, além de prejudicar aqueles que possuem uma locomoção mais reduzida, as desconformidades tem atingido de forma negativa toda a população.

REFERÊNCIAS

ALVES, Lidiane Aparecida; RIBEIRO FILHO, Vitor. **A importância da área central na produção e dinâmica do espaço urbano de Uberlândia-MG**. In: RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida (Org's). Reflexões Geográficas: diferentes leituras sobre o urbano. Uberlândia: Edibrás, 2012.

ANDRADE, Isabela Fernandes; Ely, Vera Helena Moro Bins. **Edificações históricas preservadas: intervir para torna-las acessíveis**. In: Ação Ergonômica. Revista da Associação Brasileira de Ergonomia. Volume 7, nº2, 2012. Disponível em: <http://www.abergo.org.br/revista/index.php/ae/issue/view/17>. Acesso em: 10 Abr. 2022.

AMAZONAS ATUAL. **Obstrução de calçadas em Manaus lidera ranking de notificações**

da fiscalização. 2021. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/obstrucao-de-calcadas-em-manaus-lidera-ranking-de-notificacoes-da-fiscalizacao/>. Acesso em: 10 Abr. 2022.

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

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT; **NB 9284: Equipamentos urbanos - Classificação.** Rio de Janeiro: ABNT, 1986.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT; **NB 1338: Execução e Utilização de Passeios Públicos.** Rio de Janeiro: ABNT, 1990.

BRASIL. Constituição da República Federativa do. Congresso Nacional, Brasília, 1988.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Inclusão da pessoa com deficiência (Estatuto da pessoa com deficiência).** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm. Acesso em: 10 Abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 10 Abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº 005, de 16 de janeiro de 2014. Dispõe sobre o Código de Posturas do Município de Manaus e dá outras providências.** 2014. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/am/m/manaus/lei-complementar/2014/0/5/lei-complementar-n-5-2014-dispoe-sobre-o-codigo-de-posturas-do-municipio-de-manaus-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 14 Abr. 2022.

CASTRO, C. J. **Arquitetura Inclusiva: Calçadas e Acessibilidade.** 2010. Disponível em: <http://www.bengalalegal.com/calçadas> . Acesso em: 14 Abr. 2022.

CROMMEWEL, Adriana Carla; POZZETTI, Valmir César. **O DIREITO DO HIPOSSUFICIENTE À ASSISTÊNCIA GRATUITA, EM PROJETOS DE CONSTRUÇÃO URBANÍSTICA, COMO INSTRUMENTO DA POLÍTICA URBANA.** Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade| e-ISSN: 2525-989X| Curitiba | v. 2|n. 2| p. 143-163| Jul/Dez. 2016. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/1324/1755>. Acesso em 23 Abr. 2022.

CUCCI Neto, J. **Aplicações da Engenharia de Tráfego na Segurança dos Pedestres.** Dissertação de Mestrado. São Paulo: Escola Politécnica/USP, Departamento de Engenharia de Transportes, 2006.

DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera Helena Moro; PIARDI, Sônia M. D. G. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos: programa de acessibilidade as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas edificações de uso público.**

Florianópolis [s.n] 2009.

DORNELES, Vanessa Goulart; ZAMPIERI, Fábio Lúcio Lopes Zampieri. **Acessibilidade nas calçadas em Criciúma. In: 7º Seminário Internacional, Espaço sustentável: inovações em edifícios e cidades.** Núcleo de Pesquisa em Tecnologia da Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - NUTAU/USP, 2008.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana.** 1a Ed. (2007), 2a Reimpr. Curitiba: Juruá, 2011.

FERREIRA, Dilson Batista. **A importância da acessibilidade para as edificações.** 2018. Disponível em: https://www.aecweb.com.br/cont/a/a-importancia-da-acessibilidade-para-as-edificacoes_159. Acesso em: 10 Abr. 2022.

FERREIRA, M. A. G.; SANCHES, S. P. **Análise de Aplicação de Dois métodos para avaliar as opiniões de um grupo de Cadeirantes sobre a Qualidade da Infra-Estrutura das Calçadas e Espaços Públicos.** II Congresso luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável – PLURIS 2007, Braga, Portugal.

GODIM, M. F. **O Transporte não motorizado na Legislação Urbana no Brasil.** Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro: UFRJ. Departamento de Engenharia de Transportes, 2001.

G1. **Em Manaus, obstruções de calçadas e ruas aumentam 141% em 2021.** 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/10/16/em-manaus-obstrucoes-de-calçadas-e-ruas-aumenta-141percent-em-2021.ghtml>. Acesso em 19 Abr. 2022.

MANAUS, **Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus** – Lei nº. 002 de 16 de janeiro de 2014.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob – Construindo a Cidade Sustentável.** In. Caderno de Referência para Elaboração de plano de Mobilidade Urbana. Secretária Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, 2007.

OLIVEIRA, Rejane de Aragão; POZZETTI, Valmir César; SILVA, Rayson Carvalho da. **MEIO AMBIENTE URBANO: AS CALÇADAS DA CIDADE DE MANAUS E OS DESAFIOS PARA OS PEDESTRES.** 2018, MANAUS/AM. V SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA. MANAUS/AM: SICASA, 2018. Disponível em: www.even3.com.br/Anais/5SICASA/93259-MEIO-AMBIENTE-URBANO--AS-CALÇADAS-DA-CIDADE-DE-MANAUS-E-OS-DESAFIOS-PARA-OS-PEDESTRES. Acesso em 23 Abr. 2022.

PAIXÃO, Luciana. **A importância do projeto de Acessibilidade no Projeto Arquitetônico.** 2014. Disponível em: <https://www.arquiteta.com.br/blog/projetos-de-arquitetura/acessibilidade-importancia/>. Acesso em: 10 Abr. 2022.

POZZETTI, Valmir César. **O Reconhecimento do Nome Social, às travestis, como garantia do Direito da Personalidade.** In Direitos da Personalidade, Reconhecimento, Garantias Perspectivas. Org. por José Eduardo de Miranda; Valéria Silva Galdino Cardin. Porto (Portugal), Ed. Juruá: 2018.

PRESTES, Fernando Figueiredo; POZZETTI, Valmir César. **A primeira norma técnica para cidades sustentáveis: uma reflexão sobre a problemática urbana.** Rev. de Direito Urbanístico, Cidade E Alteridade | e-ISSN: 2525-989X| Porto Alegre | v. 4 | n. 2 | p. 117 – 134 | Jul/Dez. 2018. Disponível em: file:///C:/Users/edvania.oliveira/Downloads/A_PRIMEIRA_NORMA_TECNICA_PARA_CIDADES_SUSTENTAVEIS.pdf. Acesso em 23 Abr. 2022.

POZZETTI, Valmir César e WOLFF, Fernando Leitão. **GARANTIAS DOS DIREITOS INDIVIDUAIS E SOCIAIS DO TRABALHO, NO ÂMBITO DA TERCEIRIZAÇÃO.** 201 Garantias dos Direitos Individuais e Sociais do Trabalho, no Âmbito da Terceirização Revista Themis, Fortaleza, v. 17, n. 1, p.201-242, jan./jun. 2019. Disponível em: <http://revistathemis.tjce.jus.br/index.php/THEMIS/article/viewFile/692/578>, consultada em 22 abr. 2022.

RABELO, Gilmar B. **Avaliação da acessibilidade de pessoas com deficiência física no transporte coletivo urbano.** 2008. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia.

SILVA, Fernanda Francisco da; FIDELIS, Maria Ernestina Alves; CASTRO, Protasio Ferreira. **Arborização e acessibilidade em calçada: comentários sobre o deslocamento entre campi da Universidade Federal Fluminense.** REVSBAU, Piracicaba – SP, v.6, n.3, p.43-63, 2011.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade– Análise das políticas públicas.** São Paulo. Editora Annablume, São Paulo, 2001.

WAGNER, Luciane Carniel; LINDEMAYER, Cristiane Kroll; PACHECO, Artemis; SILVA, Larissa Dall’ Agnol da. **Acessibilidade de pessoas com deficiência: o olhar de uma comunidade da periferia de Porto Alegre.** Porto Alegre: Ciência em Movimento, 2010.