

Calçadas Públicas como Fator de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Cidade de Tefé-AM

Calzadas Públicas como Factor de Accesibilidad y Movilidad Urbana en la Ciudad de Tefé-AM

Public Footwear as a Factor of Accessibility and Urban Mobility in the City of Tefé-AM

Rosilene Batista Nunes

Geografa pelo Centro de Estudos Superiores de Tefé (CEST) – Universidade do Estado do Amazonas (UEA). E-mail: rose.nunesdsm@gmail.com

Eubia Andréa Rodrigues

Professora Mestre do Centro de Estudos Superiores de Tefé (CEST) – Universidade do Estado do Amazonas (UEA). E-mail: eandrea@uea.edu.br

Recebido: 07 de outubro de 2017 Aceito: 10 de março de 2018
Disponível on-line em <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica>

Resumo - O presente artigo trata das questões sobre as calçadas públicas como fator de acessibilidade e mobilidade urbana na cidade de Tefé-AM; especificamente no Centro da cidade, tendo como objetivo compreender os elementos que interferem na mobilidade e acessibilidade humana nas calçadas públicas. A pesquisa configurou-se em uma abordagem qualitativa, que se deu em várias etapas: foram feitas observações do local em análise, elaboração de questionário e entrevistas com os pedestres. Diante das análises ficou claro que as calçadas são usadas para exposição de roupas, estacionamento de motos, como base para o comércio ambulante, além de outras utilidades. Todos esses fatores servem de obstáculos, impedindo o direito de ir e vir de cada cidadão, assegurados pela Constituição Federal. E o poder público se isenta de promover a acessibilidade e mobilidade urbana, não havendo fiscalização e nem projetos que busquem melhorias para esta situação que expressa o caos. Partindo do pressuposto de que a mobilidade urbana está ligada à qualidade de vida, a situação dos passeios públicos da cidade de Tefé não se enquadra nos padrões de acessibilidade e mobilidade urbana satisfatória. Faz-se necessário que o poder público planeje ações que priorizem uma urbanização adequada com a realidade dos cidadãos.

Palavras-chave: Espaço urbano; Acessibilidade; Mobilidade. Calçadas; Pedestres

Resumen – El presente artículo trata de las cuestiones de las calzadas públicas como factor de accesibilidad y movilidad urbana de la ciudad de Tefé-AM; específicamente en el Centro de la ciudad, teniendo como objetivo comprender los elementos que interfieren en la movilidad y accesibilidad de las veredas públicas de Tefé. La investigación se configuró en un abordaje cualitativo, que se dio en varias etapas: se hicieron observaciones del lugar en análisis, elaboración de cuestionario y entrevistas con los peatones. Ante los análisis quedó claro que las aceras son usadas para exhibición de ropa, estacionamiento de motos, como base para el comercio ambulante, además de otros elementos. Todos estos factores sirven con obstáculos, impidiendo el derecho de ir y venir de cada ciudadano, asegurados por la Constitución Federal. Y el poder público se exenta de promover la accesibilidad y movilidad urbana, no habiendo fiscalización ni proyectos que busquen mejoras para esta situación que expresa el caos. Desde el supuesto de que la movilidad urbana está ligada a la calidad de vida, la situación de los paseos públicos de la ciudad de Tefé no se encuadran en los estándares de accesibilidad y movilidad urbana satisfactorias. Es necesario que el poder público planifique acciones que prioricen una urbanización adecuada con la realidad de los municipios.

Palabras-clave: Espacio urbano; Accesibilidad; Movilidad; Calzadas; Pedestres.

Abstract - This article deals with public sidewalks issues as a factor of accessibility and urban mobility in the city of Tefé-AM, specifically in the downtown neighborhood, aiming to understand the elements

that interfere with the mobility and accessibility of public sidewalks in Tefé. The research was based on a qualitative approach, which took several steps: observations were made of the site under analysis, questionnaire elaboration and interviews with the pedestrians. In the face of the analysis, it was clear that the sidewalks are used for clothing, motorcycle parking, as a base for street vending, as well as other elements. All these factors serve with obstacles, preventing the right to come and go of each citizen, guaranteed by the Federal Constitution. And the public power is exempt from promoting accessibility and urban mobility, there is no supervision and no projects that seek improvements to this situation that expresses chaos. Based on the assumption that urban mobility is linked to quality of life, the situation of public tours in the city of Tefé does not meet the standards of satisfactory accessibility and urban mobility. It is necessary that the public power plan actions that prioritize adequate urbanization with the reality of city dwellers.

Keywords: Urban space; Accessibility; Mobility; Sidewalks; Pedestrians.

Introdução

Nos países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, a população urbana cresce de forma mais acelerada. A cidade de Tefé faz parte da Região Amazônica, e o grande fluxo de contingente migratório que se estabeleceu região foi recebendo durante todo seu ciclo de urbanização, em consequência do ciclo da borracha, ou de todos seus recursos naturais, contribuiu para sua expansão. Assim, como a maioria das cidades brasileiras, Tefé foi crescendo sem nenhum tipo de planejamento.

Desta forma, os espaços urbanos são cada vez mais utilizados e disputados por um número crescente de usuários. Sendo cada vez mais necessário que haja políticas públicas voltadas para a qualidade de vida de todos os cidadãos, especificamente às questões relacionadas às calçadas de qualidade, tão necessárias para o deslocamento da população.

A mobilidade urbana está ligada à qualidade de vida, e a falta de acessibilidade é um problema para muitos, principalmente para as pessoas portadoras de necessidades especiais e com mobilidade reduzida. Diante disso, o poder público se isenta de promover a acessibilidade e mobilidade urbana, não há fiscalização e nem projetos que busquem por melhorias. Por esse descaso se expande os agentes que se apropriam das calçadas impedindo ou dificultando o livre acesso do cidadão.

O objetivo deste artigo foi compreender os elementos que interferem na mobilidade e acessibilidade das calçadas públicas da cidade de Tefé-AM, analisando a falta de assistência sob as calçadas como fator limitante para as pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, verificando se há algum tipo de lei que ampare os comerciantes a tomar posse das calçadas da cidade de Tefé.

O fenômeno em análise, as calçadas, encontram-se na cidade de Tefé, especificamente no Centro da cidade, este é um bairro amplo, que possui cerca de 21 (vinte e uma) ruas. Neste bairro o movimento é intenso em função dos serviços oferecidos.

Estudar o espaço urbano da cidade de Tefé, é de suma importância para se compreender as calçadas sob o enfoque das lentes da Geografia, pois trata-se de uma pesquisa pioneira em Tefé que relata a compreensão contraditória do espaço de vivência que impacta na qualidade de vida.

A cidade de Tefé exerce um papel importante no Médio Solimões, de confluência econômica, sob os municípios adjacentes. No entanto, possui calçadas irregulares, apropriadas indevidamente de diversas formas mas também inexistentes em muitos casos, dificultando ou impossibilitando o pedestre de usá-la. Por se tratar de uma cidade de porte médio, apresenta um número considerável de veículos, sendo primordial a construção de calçadas que minimizem o número de acidentes.

Esta pesquisa configura-se em uma abordagem qualitativa, visto que o que se pretendia era analisar a qualidade das calçadas públicas da cidade de Tefé. Sendo utilizada a técnica da entrevista padronizada, ocorrendo em várias etapas: sendo feitas observações do local em análise, elaboração de questionário e entrevistas com os pedestres. Essa pesquisa possui uma relevância social, visto que direcionará reconhecimento real que irão contribuir para o auxílio de políticas de planejamento urbano que enfatizem melhores condições de transitar em condições seguras pelas ruas da cidade.

Uma Breve Apresentação da Cidade de Tefé – AM

Tefé é uma cidade do interior do Estado do Amazonas, está localizada à margem direita do Médio Solimões, com uma população urbana estimada em 50.072 habitantes de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a uma distância de aproximadamente 540 km em linha reta para a capital do estado (Manaus), conforme a Figura 1.

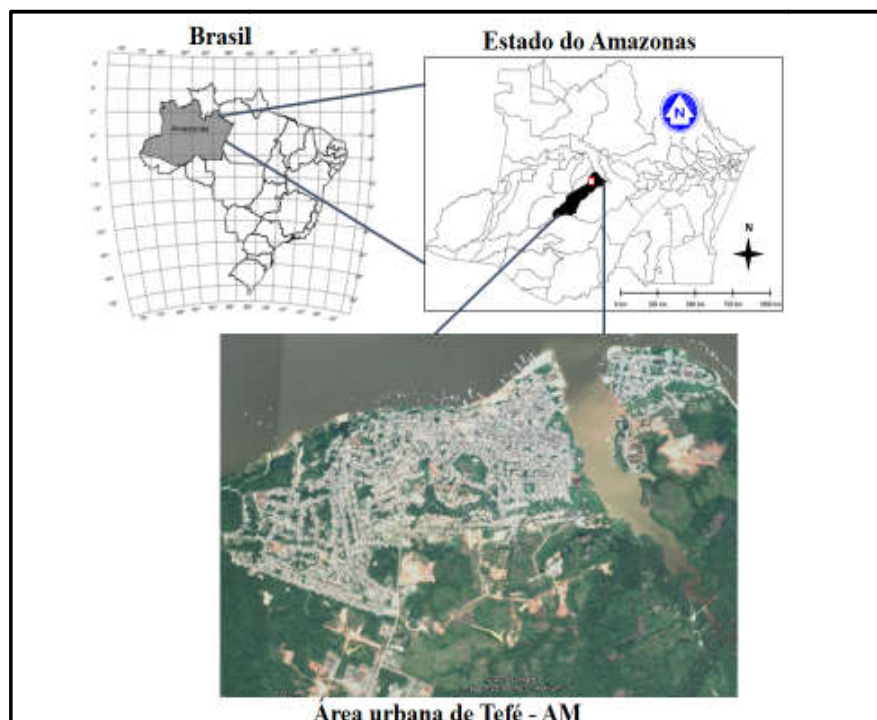


Figura 1: Área urbana da cidade de Tefé-AM.
Org.: Silva Neto & Nunes, 2016.

Tefé é considerada como cidade pólo, por receber pessoas de vários municípios do interior, em busca dos mais variados serviços e atendimentos. Segundo Ribeiro (1996, p. 12):

A sede do município continua sendo uma das cidades mais importantes do Amazonas. Núcleo da sub-região do Médio Solimões, a cidade de Tefé é o centro de abastecimento comercial de vários municípios, como Alvarães, Uarini, Maraã, Fonte Boa, e região do Japurá, Juruá e Jutai. Está bem desenvolvida.

Todos esses municípios adjacentes possuem uma ligação direta com a cidade de Tefé, seja ela por fatores políticos, jurídicos, econômicos e sociais. Segundo Rebouças & Albuquerque (1942, p. 21): "A cidade de Tefé, com quanto não seja das maiores, é uma das mais importantes do interior do Amazonas, e cabe-lhe muito bem o ostentoso título de 'Princesa do Solimões', por ser ela, desde o ano de 1910, a sede de uma Prefeitura Apostólica". Esta é uma cidade que recebe, durante todo o ano, muitos visitantes.

Ribeiro (1996, p. 13) afirma que: “Para chegar a Tefé são utilizados dois tipos de transportes - o marítimo, com embarcações de todo porte, e o aéreo, seu aeroporto é um dos mais movimentados do interior amazonense...”. Muitos viajantes já estiveram nesta cidade para a realização de pesquisas ou por toda sua beleza.

As festas tradicionais e os serviços ocorrem, especificamente, no centro da cidade e atraindo inúmeras pessoas. Para que a população e os visitantes cheguem até o local destes eventos, precisam caminhar pelas calçadas, fato que requer muita atenção, por conta das más condições e obstáculos existentes na maioria das calçadas, portanto, faz-se necessário a construção e manutenção das mesmas, para facilitar a mobilidade e a acessibilidade dos pedestres, não somente nos períodos festivos, mas em todos os dias do ano.

A pesquisa foi realizada no Centro da cidade de Tefé-AM. Este é um bairro amplo e possui uma grande movimentação de pessoas, seja para comprar, passear, trabalhar, estudar, ou outras atividades. Este é um dos bairros mais movimentados da cidade, por disponibilizar serviços de hotelaria, clínicas, restaurantes, comércios, mercado, feira, porto, bares, entre outros.

Segue a Figura 2, para uma melhor compreensão da extensão territorial da área da pesquisa:



Figura 2: Área de estudo: Centro de Tefé-AM.
Org.: Almeida (2015)

O centro de Tefé abrange uma área bem extensa, contendo assim, inúmeras ruas, tais como: Daniel Servalho, Olavo Bilac, Quintino Bocaiúva, Floriano Peixoto, Benjamin Constant, Otaviano de Melo, Duque de Caxias, Mesquita Braga, Sete de Setembro, Getúlio Vargas, Monteiro de Souza, Hermes Tupinambá, Marechal Hermes, Beira Mar, Beira Rio e Joaquim Nabuco; além das travessas: Santa Teresa, Padre Luiz, Mesquita Braga, Sete de Setembro e Isidoro Praia; toda a malha viária se interligando por duas ruas principais: Olavo Bilac e Benjamin Constant.

Durante o dia há um grande fluxo de pessoas e veículos neste local, sendo necessária a utilização das calçadas em condições no mínimo satisfatórias, para que o pedestre possa se locomover confortavelmente. Em relação à toda cidade de Tefé, o centro

é o bairro que mais possui ruas com calçadas, o grande problema é que em sua maioria, estão em condições precárias, não satisfazendo as necessidades básicas da grande demanda de pedestres no dia-a-dia.

Discutindo Paisagem, Território e Espaço acerca das Calçadas

Ao se apropriar de um conceito, é necessário dar-lhe um significado, pôr informações, elaborando uma nova estrutura, relacionando-o com o objeto da pesquisa.

Inicialmente, é neste foco que se estrutura o artigo, na fundamentação dos conceitos geográficos que nortearam o desenvolvimento do trabalho. O propósito deste trabalho não é discutir a epistemologia separadamente sobre os conceitos que nortearam as investigações, mas compreender a importância e a interligação do objeto de estudo para se entender a produção do espaço urbano.

A compreensão de um conceito ou expressão pode ser factual ou epistemológico, pois a partir de um, pode-se obter o outro, analisando sua relação com outro termo. Ao se analisar o espaço urbano é necessário entender os conceitos como espaço, território e paisagem. Para Moreira (2011, p.109) “Paisagem, território e espaço formam [...] a tríade das categorias da representação e construção da ideia de mundo da Geografia”. De acordo com este autor, essas são as categorias de base do pensamento geográfico, através dessa tríade categorial se esclarece a nossa ideia de mundo geográfico, com base em suas concepções.

A categoria chave desta análise é o espaço, pois é neste que todos os fenômenos acontecem e é onde todas as outras categorias estão inseridas. Douglas Santos (2002, p.15), falando de Espaço afirma ser: “Finito ou infinito, relativo ou absoluto, receptáculo ou, simplesmente, um ‘invólucro’ dos objetos, o uso de tal categoria é, sem dúvida [...] praticamente obrigatório em qualquer tipo de debate acadêmico”. É também por assim dizer que não podemos ignorar esta categoria, pois é nela que estão inseridas todas as relações; inclusive as relações homem-homem e homem-meio.

Moreira (2011, p. 111) salienta que “...a Geografia é o estudo da relação homem-meio, por meio da organização do espaço pelo homem”. Percebe-se que o homem é parte integrante do espaço, e este modifica-o através do trabalho. Moreira (2011, p.116) afirma ainda que: “a relação homem-meio é o eixo epistemológico da Geografia. Todavia, para adquirir uma feição geográfica, a relação deve estruturar-se na forma combinada da paisagem, do território e do espaço”. Nesse sentido, essas três categorias se entrelaçam, servindo como base para o fortalecimento da ciência geográfica, e dando fundamentação ao trabalho em pauta.

Mas a categoria espaço não permanece unicamente só, para formar o seu rol, entra em cena também o Território e a Paisagem. O território é o mediador, e está entre a paisagem e o espaço. Este é essencial para fundamentar os estudos, principalmente os urbanos. Moreira (2011, p.117) argumenta, que: “O recorte de espaço desses objetos na paisagem é o seu território”. Este recorte aparece como delimitação dentro da extensão territorial. E, no caso deste trabalho, o recorte da área de estudo é o Centro da cidade de Tefé.

Almeida & Soares (2009, p.62) afirmam que: “O território não se estende apenas como entorno físico onde se desenrola a vida humana, animal e vegetal e onde estão contidos os recursos materiais, mas compreende também a atividade do homem que modifica esse espaço”. Pelo exposto, percebe-se que o território é um espaço de interações, onde o homem aparece como um agente transformador. Em cada período da história vai havendo modificações que fazem com que o território também se altere, mudando as relações e suas características físicas e sociais.

O território não aparece apenas como um recorte do espaço ou um espaço físico, mas também, como uma relação de poder que se focaliza na espacialidade. Com base nisso, Costa (2004a, p. 79) apud Costa (2010, p.166) argumenta que: "... o território pode ser concebido a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, do poder mais material das relações econômico-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem mais estritamente cultural". Estas relações de poder, ao qual o autor aborda, são visíveis na cidade de Tefé, pois as pessoas que mais se apropriam das calçadas são pessoas que contêm certo poder aquisitivo, e que tenta de qualquer forma, burlar as leis existentes. Os que se apropriam destas pensam somente no individual, deixando de pensar na coletividade.

O território está ligado diretamente com o termo paisagem. É preciso que se saiba reconhecer não apenas o que está presente no território, mas também o que se apresenta e o que está por trás da paisagem. Diante disto, Moreira (2011, p.109) afirma que "A paisagem é o ponto de partida e o ponto de chegada à produção da representação em Geografia". Pelo exposto, a paisagem é uma categoria relevante para os estudos geográficos, pois tudo começa e termina na paisagem.

A paisagem aparece também como formas ou rugosidades presentes no espaço geográfico. A respeito disto Milton Santos (2006, p.67) salienta que: "...esta é o conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área. A rigor, a paisagem é apenas a porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão". A concepção de paisagem vai muito além da percepção do visível, e, através do olhar geográfico, é possível enxergar e compreender o que há por de traz das aparências.

Esta categoria se apresenta de diferentes formas, e ao longo do tempo vai sofrendo alterações. Dessa maneira, Carlos (2009, p.43) argumenta que:

A paisagem é uma forma histórica específica que se explica através da sociedade que a produz, num produto da história das relações materiais dos homens que a cada momento adquire uma nova dimensão; a específica de um determinado estágio do processo de trabalho vinculado à reprodução do capital (e que explica, por exemplo, as mudanças sofridas na cidade).

Com base nesta argumentação pode-se melhor compreender que a paisagem traz diferentes marcas de momentos históricos, e com o passar do tempo estas sofrem modificações, que pode ser perceptível, conforme a Figura 3:

Com base na Figura 3 é possível notar a grande modificação na paisagem em relação à década de 1930 e 2015. Houve neste processo uma urbanização notória, com a presença de casas de todos os tipos e tamanhos, além do aumento do número de ruas.



Figura 3: Centro da cidade de Tefé na década de 1930 à 2015.

Fonte: Acervo de fotos do Seminário São José, e imagem aérea da cidade.

Org.: Mota (2016).

Há uma interação entre o velho e o novo e que está diretamente ligado à produção e reprodução do capital, a cada dia surgem novas tecnologias e as pessoas ficam acompanhando o padrão atual. Sendo assim, há uma nova configuração paisagística, que redefine cada momento da sociedade.

Portanto, paisagem, território e espaçoformam o rol das categorias de base de toda construção e leitura geográfica das sociedades. E para que a pesquisa se efetivasse, foi preciso antes localizar o fenômeno, que no caso são as calçadas; analisá-la em termos de território (estes se encontram no Centro da cidade de Tefé), para então compreendê-lo como parte integrante do espaço. O espaço aparece desta forma, como a grande categoria mestre, onde todas as coisas estão inseridas.

Espaço Urbano

A categoria espaço é tão relevante que transita por diversos ramos do conhecimento científico, e quando se fala em espaço, é necessário esclarecer sobre o tipo de espaço a qual nos referimos, pois esta é uma expressão que ainda se torna uma dificuldade em comum, pela infinidade de expressões. Douglas Santos (2002, p. 16-17) argumenta que:

Acontece, porém, que expressões como espaço urbano, espaço mental, espaço político, espaço social, espaço sideral, só para ficarmos em alguns poucos exemplos, possuem uma dificuldade em comum: apesar de a adjetivação obrigar-nos a inferir diferentes conotações ao adjetivado, fica praticamente impossível afirmarmos que estamos nos referindo a um único e mesmo substantivo.

Como pode ser observado, o espaço é uma categoria que permeia por várias disciplinas, expressando diferentes sentidos, com várias conotações. Esta palavra é tão rica de significados, que fica até difícil saber qual deles estamos nos referindo, mas, para não restar nenhuma dúvida, este estudo refere-se ao espaço urbano. Corrêa (1989, p.7) especificando sobre “O que é o Espaço Urbano?” enfoca que:

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado.

Observa-se que o espaço urbano produz a cidade, onde há uma maior concentração de fluxos, pessoas e serviços. Esse espaço é fragmentado, mas é também articulado. É fragmentado, pois numa cidade há várias divisões de ruas, travessas e bairros, e nesses espaços há uma reprodução dos diversos grupos sociais. E é articulado, pois um local, depende direta ou indiretamente do outro.

A cidade e o urbano são unívocos, e aparecem como um produto social, lugar de produção e reprodução das coisas, pensada na dimensão do humano, sendo um agente transformador do espaço. Pelo exposto, Carlos (2009, p. 90-91) salienta que:

A cidade é uma realização humana, produto e obra, por isso tem a dimensão do movimento da vida humana. Diferencia-se do campo não apenas pelas atividades, mas enquanto construção/realização de um espaço que se distancia da natureza, sem contudo perder sua dimensão natural. A cidade, através do trabalho humano, transforma-se constantemente e, como decorrência, modifica a vida do cidadão, seu cotidiano, suas perspectivas, desejos e necessidades, transforma as

relações com o outro e suas relações com a cidade redefinindo as formas de apropriação e o modo de reprodução do espaço.

Acerca deste discurso, percebe-se que a cidade é fruto do trabalho humano e se diferencia do campo em várias situações: é onde está a aglomeração de pessoas, serviços e mercadorias. Mesmo com todas as modificações, a cidade ainda não perdeu todas as suas características naturais, mas com toda a agitação, decorrentes do processo de urbanização, e a intensidade de inúmeras horas de trabalho, causou modificações nas relações interpessoais, redefinindo a reprodução e a vida no espaço urbano. Oliveira (2000, p. 22) argumenta que:

O espaço urbano que se produz num lugar qualquer da Amazônia não é único, ele está contido e contém uma totalidade que inclui tanto o processo de desenvolvimento recente para a região como a forma de produção da sociedade nacional, refletindo a maneira da espacialização de outras cidades brasileiras, assinalada pela contradição: de um lado, riqueza e bem-estar e, de outro, pobreza e miséria.

Em todos os lugares do país há esta contradição, onde a maioria possui o pouco, que faz imperar a miséria e a pobreza; e a minoria detém a quantidade maior, que reflete na riqueza usufruída por estes. Neste processo, o que impera é o capital, que dita as formas de produção e a maneira com que as riquezas são divididas. Os cidadãos possuem necessidades básicas de infraestruturas, e as calçadas são fenômenos urbanos que fazem parte do sistema infraestrutural. Em Tefé, há uma precarização, ou até mesmo a inexistência de espaços com calçadas, isto se deve a vários fatores, um deles é sobre a falta de planejamento urbano. Camargo *et al.* (2005, p.3) afirmam que:

[...] as cidades necessitam de um planejamento urbano adequado que ofereça o suporte necessário ao seu crescimento, contribuindo com as necessidades básicas de qualidade de vida para a população. Assim, uma proposta eficaz e rápida para o aumento da demanda populacional seria a realização de um planejamento urbano que considere os indicadores de qualidade de vida.

Para atender a grande demanda das necessidades inseridas no espaço urbano, faz-se necessário um planejamento que contemple os anseios da população. As ações de planejamento urbano, voltadas à qualidade das calçadas, e tão necessárias ao deslocamento da população, não tem acompanhado a velocidade da demanda nas cidades, oferecendo projetos e obras para melhoria de infraestruturas neste espaço.

Quando uma cidade cresce, crescem também as necessidades das pessoas, seja de saúde, educação, saneamento básico, infraestrutura, entre outras. Assim, também crescem as prioridades de ter calçadas em condições satisfatórias para a mobilidade dos transeuntes. Desta maneira, deve-se pensar tanto na acessibilidade quando na mobilidade de todas as pessoas, seja de crianças, adultos, idosos, cadeirantes, deficientes visuais e pessoas com mobilidade reduzida ¹. As calçadas não são feitas para vendas de produtos, ou para satisfazer a necessidade apenas de um pequeno grupo, mas sim, para atender a necessidade de todos, garantindo uma boa locomoção, com total segurança.

Calçadas como Instrumento de Análise

Em uma abordagem geral, as cidades brasileiras, nos últimos anos, têm crescido de forma desenfreada, mas o seu planejamento em relação à infraestrutura não tem conseguido acompanhá-la com a mesma intensidade, e isto reflete diretamente na qualidade de vida das pessoas.

Quando uma cidade cresce é preciso que a sua infraestrutura melhore para atender a demanda da população. Por isso, as calçadas fazem parte dos aparelhos de mobilidade

que asseguram um caminhar confortável. Para se chegar a um determinado lugar é necessário utilizar algum tipo de transporte, o caminhar se torna um desses meios.

Segundo Ferraz (2004, p. 26) apud Malatesta (2007, p. 15) “o deslocamento a pé é um dos mais importantes modos de transporte urbano. É o mais utilizado para percorrer pequenas distâncias, incluindo a complementação das viagens realizadas por outros modos de transporte”. O deslocamento a pé é um dos atos mais antigos de nossa sociedade. É um meio de transporte individual, que requer muito cuidado. Malatesta (2007, p. 43) argumenta que:

Mas condição que permanece a mesma é a fragilidade e a vulnerabilidade do ato em si: andar a pé significa o enfrentamento e a absorção direta de todas as condições naturais do meio ambiente, as favoráveis e as adversas. É o modo de transporte mais humano, e, portanto, o mais desprotegido.

Ao caminhar é preciso ter bastante cautela para enfrentar estas adversidades, uma pequena distração poderá trazer graves consequências. Além das calçadas serem usadas tradicionalmente ao trânsito de pedestres, é um espaço simbólico, que interligam vizinhos, passantes e todos os que as ocupam, sendo também um ponto de encontro das pessoas. Pois devido a correria do cotidiano, muitos não tem tempo de ir até a casa de seus colegas e amigos, e é nas calçadas que acabam se encontrando e trocando algumas palavras. Entretanto, as calçadas possuem significados relevantes na história, sendo sinônimo de convivência e também de conflitos.

De acordo com Oliveira (2000, p. 19) “o caminhar é uma estrada esburacada permitindo um passar que, se não é tão rápido, possibilita o ir e o vir. Uns fazem o caminho de ônibus, outros de caminhão, uns poucos de automóvel e alguns a pé. De qualquer forma, se vai ou se vem”. O autor relaciona este caminhar como uma forma de alcançar um lugar na Amazônia, mas relacionando com o objeto da pesquisa, o caminhar possibilita o ir e vir como uma forma de descobrir, conhecer e fazer parte de uma determinada realidade. Este caminhar impõe novos desafios a cada momento, principalmente quando se caminha por calçadas em condições inadequadas.

Cunha & Helvecio (2013, p. 14) salientam que: “A calçada é, portanto, o espaço por excelência da convivência democrática na cidade e, por essa razão deve merecer não só o respeito absoluto de todos [...], bem como a vigilância permanente, atuante e deficiente do Poder Público municipal”. Diante disto, para se entender como é estar em contato direto com a calçada, basta que se tente caminhar por elas para compreender o sentimento e o drama que sentem aqueles que a utilizam.

Portanto, apesar das calçadas serem pensadas majoritariamente para garantir um ir e vir confortável e seguro para todos os cidadãos, em todas as cidades brasileiras, inclusive na cidade de Tefé, é uma tarefa cada vez mais difícil e perigosa.

Procedimentos Metodológicos

Os procedimentos metodológicos configuram-se em uma abordagem qualitativa, baseado em uma pesquisa de campo, com o objetivo de coletar informações acerca do problema. Para sua consolidação foi realizado levantamento bibliográfico, com base na obra de diversos autores, consultas de artigos, teses e dissertações e outras fontes que abordam sobre a temática.

A pesquisa se deu em três etapas: na primeira etapa, foram realizadas observações do local de estudo para melhor compreensão do problema a ser analisado. Na segunda etapa, com base nos materiais bibliográficos, foram elaborados os questionários padronizados a serem aplicados. Na terceira etapa: foram aplicados os questionários direcionados para 40 pedestres que passavam pelo local no momento da pesquisa.

Foram registradas imagens com o auxílio de uma câmera fotográfica digital, além de uma trena milimétrica para ter noção das medidas das calçadas do centro. Todo este trabalho foi relevante para a consolidação e o resultado final.

As Contradições entre a Lei e a Realidade nas Calçadas de Tefé-AM

O termo *calçada* é definido de diversas maneiras, e há uma grande dúvida para uma conceituação adequada, no entanto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define como 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” (1997, p.81)².

Este conceito vai de encontro com o que a maioria dos entrevistados respondeu sobre a importância das calçadas. As respostas eram as seguintes: “As calçadas são de suma importância para o tráfego dos pedestres”. Outro entrevistado respondeu que “é de fundamental importância, protege o pedestre e sem elas poderia haver acidentes. O pedestre anda no meio da rua, e pista não é lugar de pedestre”. Outros responderam ainda que: “além de permitir a locomoção dos pedestres, também serve para delimitar a via pública”.

Todas estas respostas tem algo em comum, que atribui às calçadas lugar para o pedestre se locomover. E torna-se relevante para qualquer pesquisador que as pessoas estejam conscientes da importância das calçadas. As calçadas fazem parte do sistema de transportes, e estas devem receber uma atenção especial, para garantir acessibilidade, mobilidade, conforto e segurança dos pedestres.

Foi perguntado aos entrevistados sobre a frequência com que os mesmos iam ao centro da cidade, as respostas foram bem diversas, conforme a Figura 4.

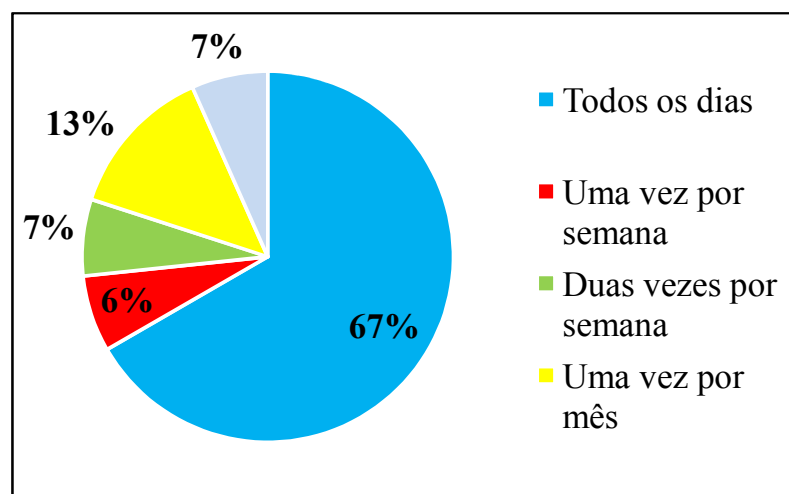


Figura 4: Frequência de ida ao Centro de Tefé – AM.
Org.: Nunes (2016)

Com base na representação do gráfico, pode-se perceber que 6% dos entrevistados vão ao centro da cidade uma vez por semana; 7% vão ao centro duas vezes por semana, outros 7% vão a este lugar duas vezes por mês; 13% vão ao centro uma vez por mês; os outros entrevistados vão com mais frequência ao centro, chegando num total de 67%. Esses frequentadores mais assíduos do centro de Tefé, explicam isto ao fato de irem à feira e ao mercado comprar produtos mais frescos, além de outros produtos e mercadorias que são vendidas nesta área a preços mais baratos.

Questionado se há um padrão no tamanho das calçadas, de todos os entrevistados, apenas duas pessoas falaram que não existe um tamanho padrão; os demais afirmaram que existe sim, mas a maioria destes não sabia ao certo qual é a medida ideal. A Norma Brasileira (NBR) 9050 (2004) apudSilva (2012, p.27) recomenda que:

As calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres incorporem faixa livre com largura mínima de 1,50 m. As faixas livres de pedestres devem ser isentas de interferências, como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestruturas etc. Recomenda-se também 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.

De acordo com a Norma Brasileira, a largura mínima que é recomendada para as calçadas é de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), e a largura admitida é de 1,20 m (um metro e vinte centímetros). Enos passeios (faixa exclusiva para os pedestres) que possuem esta largura mínima de 1,20 m deve-se analisar a possibilidade de sua ampliação para melhoria da mobilidade dos pedestres.

De acordo com a NBR 9050 (2015, p. 74) a largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido e demonstrado na Figura 5:

a) Faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;

b) Faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;

c) Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.

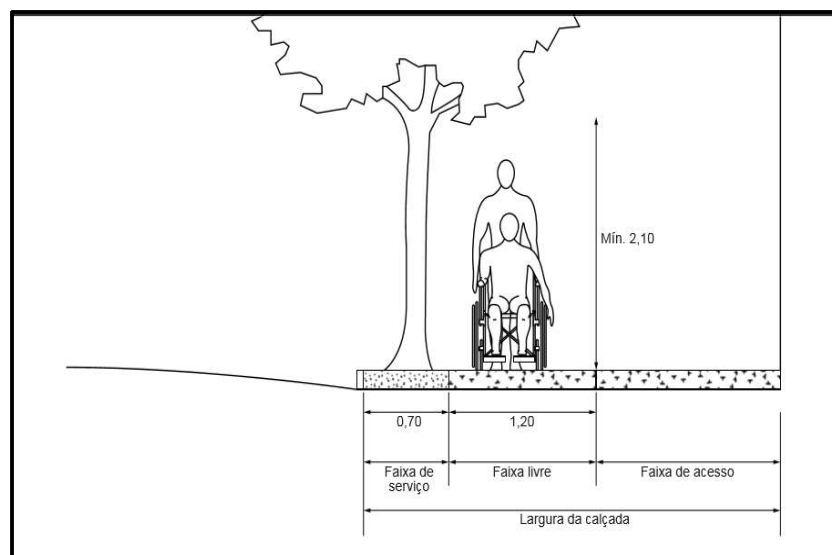


Figura 5: Faixa de uso da calçada.
Fonte: NBR 9050 (2015).

Todas estas faixas que compõe a largura das calçadas são de suma importância, e devem seguir estes padrões para facilitar a mobilidade e acessibilidade dos pedestres. Na cidade de Tefé, é notória a existência da faixa livre para pedestres, já a faixa de serviço e de acesso é quase inexistente, conforme a Figura 5. Se a faixa do passeio apresentassem condições satisfatórias já seria um bom começo para facilitar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas.

Com o auxílio de uma trena milimétrica foi medido a largura das calçadas, e foi constatado que as calçadas do centro da cidade não seguem um padrão. Na Travessa Padre Luiz foi encontrado calçadas medindo 1,0 m (um metro). Na Travessa Santa Teresa existiam calçadas com 1,15 (um metro e quinze centímetros). Na rua Olavo Bilac as calçadas medem 0,90 m (noventa centímetros).

Na rua Mesquita Braga as calçadas medem somente 0,92 m (noventa e dois centímetros). Nesta rua a situação é mais agravante, pois além de ser estreita, as calçadas são totalmente ocupadas por lojas de roupas e outros acessórios, em ambos os lados das ruas. Desta maneira, as pessoas são obrigadas a caminhar pelo meio da rua porque as calçadas são ocupadas. O mais preocupante é que o poder público nada faz para reverter esta situação. A Figura 6 apresenta calçadas estreitas, e além disto são ocupadas de diversas formas, isto reflete diretamente na mobilidade dos transeuntes.



Figura 6: Calçadas estreitas e ocupadas por produtos na Rua Olavo Bilac e Travessa Mesquita Braga. Org. Nunes (2016)

Em relação às alturas, diante dos dados coletados em diversas ruas do centro, foi possível encontrar calçadas medindo 0,70 cm (rua Olavo Bilac); 0,35 cm (rua Olavo Bilac); 0,41 cm (rua Olavo Bilac); 0,44 cm (rua Quintino Bocaiúva); 0,79 cm (rua Quintino Bocaiúva) de altura. Desta forma, é perceptível que em relação à altura também não há um padrão, conforme a Figura 7: Nesta figura é possível ver claramente as alturas exageradas das calçadas do centro de Tefé, além da presença de escadas, e ruas desniveladas que impossibilitam/dificultam a acessibilidade para cadeirantes, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

As calçadas precisam estar livres de qualquer obstáculo que possa dificultar ou impedir a mobilidade dos pedestres e isto está diretamente ligado às questões de mobilidade. De acordo com o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível³ (2004, p.20) a Mobilidade Urbana “é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano”.



Figura 7: Calçada com alturas excessivas, escadaria e com desníveis, nas Ruas Olavo Bilac e Benjamin Constant. Org.: Nunes (2016)

Conforme o exposto, a mobilidade refere-se à habilidade e facilidade de movimentar-se em um determinado lugar. E para que esta possa fluir adequadamente é necessário que o caminho esteja livre para facilitar o deslocamento dos usuários, seja pedestre, ciclista, usuários de transportes coletivos ou motoristas, pois todos estes fazem parte da mobilidade urbana. As calçadas são espaços que servem como alternativas para facilitar o deslocamento dos pedestres.

Em relação à mobilidade urbana, foi perguntado aos pedestres quais as maiores dificuldades que eles perceberam ou encontraram em relação às calçadas, as dificuldades apresentadas foram: buracos, lixos, mercadorias expostas nas calçadas, ausência de calçadas, falta de padrão (desníveis), não há acessibilidade para cadeirantes, motos estacionadas, pouco espaço para andar, falta de manutenção, calçadas quebradas e falta de pavimentação.

Além destes citados pelos entrevistados, existem também outros problemas, como: árvores, postes, manequins, mesas, calçadas sem piso ou construídas com material inadequado, calçadas com inclinações excessivas, calçadas utilizadas para expor materiais de construção; todos esses elementos dificultam ou impedem a mobilidade dos pedestres.

De acordo com o CTB (1997), (Capítulo VIII: Art. 95) – “Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via”. Como na cidade de Tefé não há nenhum tipo de fiscalização as pessoas se sentem no direito de se apropriarem das calçadas. A Figura 8 expõe os obstáculos enfrentados pelos pedestres.

A figura 8 demonstra vários obstáculos encontrados pelos pedestres ao passarem pelas calçadas do centro da cidade de Tefé, calçadas danificadas, em péssimas condições, e ocupadas para exposição de roupas e outros fins. Todas estas situações podem comprometer a segurança e o livre acesso dos pedestres.

Outro fator que interfere na mobilidade dos pedestres está relacionado ao fato das calçadas estarem sendo utilizadas para estacionamento de veículos. De acordo com o CTB (Capítulo III, Art. 29, V)–“o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento”. Ao caminhar pelas ruas do Centro é possível ver o descasopor parte dos condutores dos veículos.



Figura 8: Calçadas esburacadas na Rua Floriano Peixoto, e ocupadas por produtos na Rua Olavo Bilac. Org.: Nunes (2016).

De acordo com a Constituição do Município de Tefé (Capítulo V, Art. 194, p.60):

Os sistemas viários e os meios de transportes de qualquer natureza, operados no Município, subordinam-se ao respeito e a preservação da vida humana, a segurança, ao conforto dos cidadãos, à defesa da observância de normas de preceitos ambientais e a proteção do patrimônio coletivo.

Para amenizar esta problemática faz-se necessário que tenha fiscalização por parte dos agentes responsáveis pela segurança da população. Segundo alguns entrevistados, *“calçada é lugar de pedestre e não de coisas, e isto deve ser respeitado”*. No caso de Tefé, as calçadas são vistas como uma disputa entre comerciantes e pedestres. Um dos entrevistados respondeu que: *“nesta disputa de território, o pedestre tem perdido”*.

E quando se trata de Acessibilidade, a situação torna-se mais precária, pois as calçadas do centro da cidade não possuem acessibilidade para as pessoas com necessidades especiais. Diante das análises, foram pouquíssimos os pontos observados que possuem acessibilidade. De acordo com a NBR 9050 (2015, p. 2):

Acessibilidade é 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.

A acessibilidade deve ser garantida por lei à pessoas que possuem mobilidade reduzida, ou algum tipo de deficiência. Não só em Tefé mas também em várias cidades brasileiras, a situação é semelhante, não há acessibilidade, e nem fiscalização para garantir estes serviços. Os locais que possuem rampa de acesso são em frente aos bancos, talvez por ser obrigatório sua implantação, e em frente à algumas (pouquíssimas) lojas.

Conforme cita o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2004, p. 17):

A acessibilidade começa na cabeça de quem projeta – arquitetos e engenheiros –, passa por quem constrói, reforma ou presta serviços ao público – construtores, engenheiros, técnicos, empresas, concessionárias

de água, luz, transportes etc. -, e termina nas mãos de quem autoriza, fiscaliza e certifica obras e serviços – técnicos da prefeitura. Assim, a principal ação por parte dos gestores municipais deve ser a implantação de um amplo programa de informação, orientação, capacitação, obras e fiscalização, que possa estabelecer diretrizes e procedimentos de atuação para os profissionais das áreas de projeto e construção, para a iniciativa privada e para os servidores públicos, a fim de atender as obrigações legais na construção, reforma e prestação de serviços dos sistemas urbanos – edificações, vias públicas, mobiliário urbano e transportes –, e assim promover a inclusão econômica e social das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Para todas estas questões, faz-se necessário a presença atuante do poder público, através de fiscalizações e cobranças por parte da população que reside nestes locais.

Para garantir uma boa acessibilidade e mobilidade, o morador também deve fazer a sua parte. Com base no Código de Posturas de Tefé (Capítulo II, Art. 46º, p.11): “Os moradores são responsáveis pela limpeza e conservação do passeio e sarjeta fronteiriços à sua residência”. É dever do poder público construir as calçadas, mas a manutenção das mesmas é responsabilidade do morador residente do local. A parceria do poder público com a população, é uma das soluções para esta problemática. Conforme já citado anteriormente, as calçadas do centro de Tefé são ocupadas por diversos objetos e diferentes formas. A Figura 9 evidencia os elementos que mais se apropriam indevidamente das calçadas.

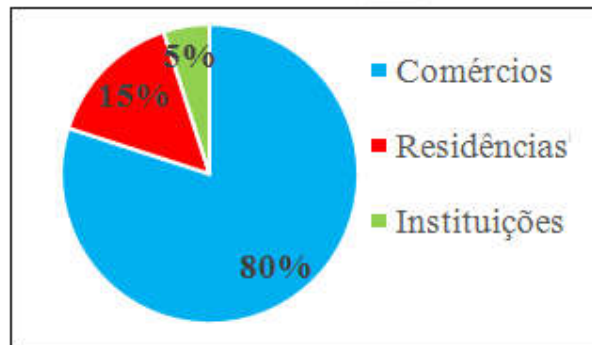


Figura 9: Elementos que mais se apropriam das calçadas do Centro de Tefé –AM.

Fonte: Levantamento de dados em campo.Org.: NUNES, 2016.

A análise da Figura 9 foi feita, de uma forma geral, em todo as ruas do centro da cidade de Tefé. Com base neste, são vários os elementos que se apropriam indevidamente das calçadas do centro da cidade. Entre eles o que mais se destacam são: as instituições com 15%, residências 5%, e o comércio é o que mais se apropria das calçadas do centro da cidade, com 80%.

Infelizmente o Poder Público não se posicionou de forma satisfatória diante dos questionamentos sobre a temática para enriquecer os resultados da pesquisa. O que se pretendia era ouvir o lado do poder público, para tentar entender o grande descaso.

Considerações Finais

De modo geral, as calçadas devem garantir a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos, independentemente de suas condições físicas, motoras e sensoriais. A falta de segurança e conforto advém da combinação de todos os problemas já citados anteriormente, como: falta de políticas públicas voltadas para as calçadas, falta de conscientização por parte dos comerciantes que expõem seus produtos, e dos moradores que também se apropriam indevidamente das calçadas. Com a ausência das calçadas, as

pessoas passam a andar pelas ruas, disputando espaço com automóveis e motocicletas, pondo suas vidas em risco.

Estes problemas são decorrentes da falta de calçadas, de sua precariedade e pela falta de fiscalização por parte do poder público municipal. A comunidade exerce um papel relevante na cobrança das autoridades sobre os benefícios de saneamento básico. Mas, acontece que há certo conformismo da população com a situação da falta de controle urbano predominante nas cidades brasileiras, principalmente no que diz respeito ao lastimável estado das calçadas da cidade de Tefé.

A população não só da cidade de Tefé, assim com todas as cidades brasileiras, possuem necessidades básicas que devem ser prioritárias para suas vivências. Para que estas necessidades sejam sanadas faz-se necessário a implantação de leis que promovam a satisfação, conforto, segurança e qualidade de vida para todas as pessoas. E para que tudo isto se concretize é indispensável que haja a participação ativa do Estado, dos governantes municipais, e de todos os cidadãos, que tanto almejam melhorias. O poder público tem o dever de construir calçadas de qualidade, e a população pode contribuir fazendo a manutenção das mesmas para que seja usufruída por tempo indeterminado.

Ainda há muito a ser feito para garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos tefeenses, talvez com a parceria entre o público e o privado essa conjuntura possa ser amenizada.

Portanto, é necessário implantar projetos que possam trazer melhorias para a população como um todo, e planejar ações que possam trazer conforto e segurança para o deslocamento das pessoas em seu dia a dia. Este trabalho torna-se relevante porque é imprescindível haver políticas públicas voltadas para a solução desta problemática que afeta inúmeras pessoas. Deve ser cumprido com o objetivo principal das calçadas, que é garantir seu uso prioritário para a circulação dos pedestres, feito isso, garantirá, no mínimo, a integridade física da população. O direito de ir e vir, previsto por lei deve ser respeitado, com garantia de segurança ao caminhar e se deslocar em qualquer espaço. Com calçadas bem construídas e planejadas todos ganharão.

Notas de Referência

1- Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros.

2 - Anexo I dos conceitos e definições do Código de Trânsito Brasileiro, 1997.

3 - Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana (Ministério das Cidades, 2. ed. 2005).

Referências

ALMEIDA, Flávio Gomes de. & SOARES, Luiz Antônio Alves (organizadores). **Ordenamento territorial:** coletânea de textos com diferentes abordagens no contexto brasileiro. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

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

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro.** Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade.** 8.ed. 2ª reimpressão – São Paulo: Contexto, 2009.

CAMARGO, C.E.S.; AMORIM, M.C de C.T. Qualidade ambiental e adensamento urbano na cidade de Presidente Prudente/SP. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona, vol. IX, nº 194 (46), Agosto de 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3.ed.- São Paulo:Editora Ática, 1989.

COSTA, Rogério Haesbaert da. **Regional – Global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CUNHA, Francisco Carneiro & HELVECIO, Luiz. **Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana**. – Recife: INTG, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidades>. < Acesso em: 08/11/2016 às 17:48>.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. 2007. 254 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007

MOREIRA, Ruy. **Pensar e ser em geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico**. 2. Ed. –São Paulo: Contexto, 2011.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Cidades na Selva**.– Manaus: Editora Valer, 2000.

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA – Brasil Acessível. **Implementação de Política Municipal de Acessibilidade**. Caderno 4. Prefeitura de São Paulo, 2004.

REBOUÇAS, Padre Manuel & ALBUQUERQUE, C.S. **Sp.Tefé e os Missionários do Espírito Santo**. Tipografia da Prefeitura Apostólica, 1942.

RIBEIRO, Raimundo Colares. **Viagens à “Corte do Solimões”**. Manaus: Gráfica Rex, 1996.

SANTOS, Douglas. **A reinvenção do espaço: diálogos em torno da construção do significado de uma categoria**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed.– São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2006 (Coleção Milton Santos; 1)

SILVA, Leandro da. **Análise de acessibilidade em calçadas, comércio e órgão públicos na cidade de Janiópolis – PR**. Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnologia em Materiais para Construção Civil) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Campo Mourão, 2012.

TEFÉ. **Código de Posturas**. Lei nº 112/85, de 14 de Agosto de 1985.

TEFÉ. **Constituição do Município**.Tefé: Câmara Municipal. 1990.

OBRA CONSULTADA

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: Explicitação das Normas da ABNT**. – 17. ed. – Porto Alegre: Dáctilo Plus, 2015.