



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO PROFISSIONAL EM AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

MORGANA COSTA SOARES

**AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSIBILIDADE URBANA EM
FORTALEZA/CE: O ESTUDO DE UM TRECHO DO BAIRRO JARDIM CEARENSE**

FORTALEZA
2022

MORGANA COSTA SOARES

AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSIBILIDADE URBANA EM
FORTALEZA/CE: O ESTUDO DE UM TRECHO DO BAIRRO JARDIM CEARENSE

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em avaliação de Políticas Públicas da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós- Graduação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Márcio de Sousa Porto

FORTALEZA

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- S1a SOARES, Morgana Costa Soares.
Avaliação da Política Pública De Acessibilidade Urbana Em Fortaleza/CE: : o estudo de um trecho do bairro Jardim Cearense / Morgana Costa Soares SOARES. – 2022.
80 f. : il. color.
- Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências Agrárias, Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas, Fortaleza, 2022.
Orientação: Prof. Dr. Márcio de Sousa Porto.
1. Mobilidade urbana. 2. Calçadas. 3. Acessibilidade. I. Título.

CDD 320.6

MORGANA COSTA SOARES

AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSIBILIDADE URBANA EM
FORTALEZA/CE: O ESTUDO DE UM TRECHO DO BAIRRO JARDIM CEARENSE

Dissertação apresentada ao
Mestrado Profissional em avaliação
de Políticas Públicas da Pró-Reitoria
de Pesquisa e Pós- Graduação da
Universidade Federal do Ceará,
como requisito parcial para obtenção
do título de Mestre em Políticas
Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Márcio de Sousa
Porto.

Aprovada em 26/08/2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Márcio de Sousa Porto (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa Dra. Marta Alves Silva
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará (IFCE)

Profa. Dra. Danielle Maia Cruz
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

A Deus, pois até aqui nos ajudou o Senhor!

À Virgem Maria, pois fui forte e corajosa; não temendo, nem me espantando com dificuldade alguma; porque o meu Senhor, Deus de Israel esteve e está comigo, por onde eu andei ou venha a andar.

Ao meu pai (*in memorian*), ao meu esposo Jose Wellington, ao meu filho Marcos Vinicius e a minha cunhada Ana Zélia (*in memorian*).

Ao meu professor-orientador Dr. Marcio Souza Porto e a todos os professores e professoras do Mestrado Profissional em Avaliação Pública (MAPP).

Gratidão a todos meus colegas de Mestrado e profissão, que contribuíram direta ou indiretamente para a concretização deste percurso acadêmico.

Ao meu pai (*in memoriam*).

RESUMO

O estudo tem por objetivo geral investigar a acessibilidade das calçadas para os pedestres e para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em um trecho localizado no bairro Jardim Cearense, Fortaleza/CE. Assim, a pesquisa desdobra-se nos seguintes objetivos específicos, quais sejam: a) discutir o significado da categoria urbanidade e seus múltiplos desdobramentos frente às ciências sociais, a partir do direito à cidade acessível; b) conhecer as singularidades do contexto urbano de Fortaleza no tocante à mobilidade e acessibilidade das calçadas e c) avaliar a política pública concernente ao *Código da Cidade* no trecho investigado. O percurso metodológico ao tentar avaliar uma política pública voltada para a mobilidade urbana, contou com a abordagem qualitativa, sendo esta uma estratégia de investigação acadêmica, utilizada sobretudo nas ciências sociais. Além disso, quanto aos procedimentos técnicos recorreu-se à pesquisa bibliográfica, tendo em vista que conforme Gil (2019), esta constitui-se como o arcabouço teórico ou estudo preliminar. À rigor, adentramos na pesquisa documental, por meio da análise de leis, decretos e notícias que dissessem respeito ao objeto de investigação, inclusive, foi necessária a pesquisa de campo, mediante a técnica do questionário estruturado, contando com 9 perguntas, direcionadas a 10 transeuntes, moradores daquele trecho e duas interpelações a 10 fiscais da Agência de Fiscalização de Fortaleza (AGEFIS). Diante dos levantamentos, detectamos que na análise das calçadas do percurso escolhido, foram verificadas incongruências no estado de conservação, no piso, nas dimensões, nas condições de acessibilidade e nas obstruções encontradas nas calçadas, em consideração às normas técnicas e as leis. Em suma, constatou-se a diferença entre o que está proposto pela legislação para construção ou reconstrução das calçadas e o que é observado na prática, demonstrando a vulnerabilidade da política pública municipal, no tocante à acessibilidade das calçadas daquele recorte espacial.

Palavras-chave: mobilidade urbana; calçadas; acessibilidade.

ABSTRACT

The general objective of this study is to investigate the accessibility of sidewalks for pedestrians and for people with disabilities or reduced mobility, in a stretch located in the Jardim Cearense neighborhood, Fortaleza/CE. Thus, the research unfolds in the following specific objectives, which are: a) to discuss the meaning of the category urbanity and its multiple unfoldings in the social sciences, based on the right to an accessible city; b) to know the singularities of the urban context of Fortaleza regarding the mobility and accessibility of sidewalks and c) to evaluate the public policy concerning the City Code in the investigated stretch. The methodological path, when trying to evaluate a public policy focused on urban mobility, relied on the qualitative approach, being this a strategy of academic investigation, used mainly in the social sciences. Moreover, as for the technical procedures, we resorted to bibliographic research, considering that according to Gil (2019), this constitutes the theoretical framework or preliminary study. Strictly speaking, we entered the documentary research, through the analysis of laws, decrees and news that concerned the object of investigation, including, it was necessary the field research, through the technique of structured questionnaire, with 9 questions, directed to 10 passersby, residents of that stretch and two questions to 10 inspectors of the Agency of Inspection of Fortaleza (AGEFIS). In face of the surveys, we detected that in the analysis of the sidewalks of the chosen route, incongruences were verified in the state of conservation, in the floor, in the dimensions, in the conditions of accessibility and in the obstructions found on the sidewalks, in consideration of the technical norms and laws. In short, the difference between what is proposed by legislation for the construction or reconstruction of sidewalks and what is observed in practice was verified, demonstrating the vulnerability of municipal public policy regarding the accessibility of the sidewalks in that spatial area.

Keywords: urban mobility; sidewalks; acessibility.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
1.1 Desenho do percurso metodológico.....	19
2 URBANIDADE NAS CIÊNCIAS SOCIAIS.....	25
2.1 Direito à cidade.....	27
3 FORTALEZA E SEU CONTEXTO URBANO.....	34
3.1 Iluminação pública.....	40
3.2 Mobilidade urbana.....	41
3.3 Acessibilidade.....	47
3.3.1 Acessibilidade na calçada.....	49
4 POLÍTICA PÚBLICA DO CÓDIGO DA CIDADE.....	54
4.1 Avaliação da acessibilidade nas calçadas do bairro Jardim Cearense.....	67
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	68
REFERÊNCIAS.....	72
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO ESTRUTURADO.....	78

1 INTRODUÇÃO

Todo cidadão, sobretudo as pessoas idosas e com mobilidade reduzida têm direito a condições de livre e prazerosa circulação, seja pela zona urbana ou pela zona rural. Portanto, urge que o Poder Público proporcione acessibilidade para que os transeuntes possam deslocar-se de forma segura, garantindo o direito de ir e vir de forma aprazível.

É incontestável, que contemporaneamente existe uma urgência na efetiva atuação e na responsabilização dos municípios em relação à construção ou à implantação de calçadas acessíveis. Dessa forma, o objetivo geral desta dissertação é investigar a efetividade das políticas de acessibilidade nas calçadas do bairro Jardim Cearense. Assim, a pesquisa tem como objetivos específicos discutir o significado da categoria urbanidade e seus múltiplos desdobramentos frente às ciências sociais, a partir do direito à cidade acessível; conhecer as singularidades do contexto urbano de Fortaleza no tocante à mobilidade e acessibilidade das calçadas e avaliar a política pública do código da cidade no trecho investigado.

A experiência empírica como colaboradora da Agência de Fiscalização de Fortaleza (Agefis), conduziu-me à percepção de que há dificuldades no que concerne aos arranjos das calçadas da avenida Benjamim Brasil, situada no bairro Jardim Cearense, nas ruas Leon Gradwohl e Maria Josefina Pessoa no bairro Jardim Cearense do trecho analisado. Por conseguinte, justifica-se essa investigação, à face de minha constante experiência como usuária daquele espaço público-físico e minhas características com diversidades funcionais (físicas e auditivas). Por esse ângulo, a motivação para a execução desta investigação acadêmico-científica eclodiu pela minha curiosidade e anseio em mostrar a importância da acessibilidade para todos, sobretudo para esse segmento de pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, trazendo discussões sobre as possíveis lacunas na efetivação da política de acessibilidade municipal de Fortaleza/CE.

Solidamente, percebemos que os dezoito bairros que fazem parte da Secretaria Executiva Regional V possuem um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) baixo, sendo que essa realidade faz parte do cotidiano de muitos moradores das periferias que também convivem com a falta de infraestrutura, saneamento básico, de pavimentação de algumas de suas ruas e a falta de acessibilidade nas suas calçadas

ou a inexistência delas.

É firme que, alguns desses bairros tiveram sua origem com áreas de invasão, sendo áreas precárias e distantes do centro da cidade e dos locais mais valorizadas. Isto disto, são bairros com realidades bem distintas, mostrando a desigualdade da cidade, por meio de uma realidade que impacta o ser humano. Contudo, consoante Maricato (2002) as ocupações ilegais ocorridas na zona urbana, além de serem permitidas, constituem parte do modelo de desenvolvimento urbano brasileiro.

A presente pesquisa pretende realizar a avaliação da política pública de acessibilidade urbana, mediante o plano de caminhabilidade de Fortaleza/CE. Nessa óptica, demarcaremos um trecho do bairro Jardim Cearense para investigação e diagnóstico das condições de mobilidade e acessibilidade naquele espaço, realizando questionários com os transeuntes para avaliação da acessibilidade do trecho Jardim Ceará, tendo como delimitação a segurança e o conforto do pedestre.

Um dos elementos decisivos para a boa usabilidade das calçadas está engendrada no planejamento e nas intervenções realizadas nestas. Por esse ângulo, quando se pretende propor espaços públicos democráticos, acessíveis e inclusivos, urge levar em conta as necessidades especiais dos grupos que utilizam determinados territórios, garantindo a caminhabilidade com qualidade e conforto para quaisquer indivíduos que se locomovam, proporcionando um cenário urbano justo e igualitário. Nesses termos, Ghidini (2011) deduz que a caminhabilidade possibilita o caminhar de modo que:

Do ponto de vista conceitual, Caminhabilidade é uma qualidade do lugar; um caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantindo às crianças, aos idosos, pessoas com dificuldade de locomoção e a todos. Assim, a Caminhabilidade deve proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a adotar o caminhar como forma de deslocamento efetiva, estabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e os bairros. E, para tanto, deve comprometer recursos visando a reestruturação da infraestrutura física (passeios adequados e atrativos ao pedestre) e social, tão necessárias à vida humana e à ecologia das comunidades (GHIDINI, 2011, p. 2-3).

À face do exposto, detectamos que trabalhar as categorias de acessibilidade e mobilidade urbana justifica-se, haja vista a premência da construção de cidades que levem em conta a caminhabilidade como fator de qualidade de vida, por meio de estratégias que busquem pensar os espaços urbanos para sujeitos que usufruem do seu cotidiano e do acesso aos diversos outros bens coletivos, constituídos pelas

práticas socioespaciais (SILVA, 2017). Assim, esse autor sustenta que há um arsenal legislativo-legal que teoricamente garante cidades mais acessíveis, pois há uma pluralidade de dispositivos que visam efetivar essa garantia, por exemplo, a contemporânea Constituição Federal (CF) reza em seu artigo 182, *in verbis*, que:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988, p.87).

À face do exposto, sabe-se que o plano diretor é algo compulsório às cidades com mais de 20.000 habitantes, sendo esse plano aprovado pela Câmara Municipal como uma ferramenta básica da política de desenvolvimento e de expansão urbana. Nesse mesmo sentido, o Estatuto das Cidades de 2001 trata dos instrumentos da política pública urbana, listando a existência de planos nacionais, regionais e estaduais sobre a ordenação do território e do desenvolvimento socioeconômico; do planejamento das regiões metropolitanas; aglomerações urbanas; microrregiões e do planejamento municipal, dentre outros (BRASIL, 2001). Nesse prisma, os planos diretores municipais pretendem pelo menos teoricamente desenvolver cidades mais acessíveis, trazendo a necessidade de planejamento urbano, considerando a cidade como um grande espaço coletivo.

De acordo com o Censo Demográfico 2010, 45.606.048 milhões de pessoas autodeclararam-se com alguma deficiência. Portanto, esse número corresponde a 23,9% da população brasileira, sendo que 38.473.702 desses sujeitos, encontravam-se em áreas urbanas e 7.132.347, em áreas rurais. Nessa acepção, é que urge a promulgação do Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que reconfigura as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000 - prioridade de atendimento às pessoas que especifica - e 10.098, de 19 de dezembro de 2000 – que estabelece critérios para efetivação da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Grosso modo, mesmo com arsenais legais como o decreto aludido e das normas brasileiras relativas à acessibilidade - por exemplo a NBR 9.050/2015 e a NBR 16.537/2016, que conduzem para realização de ações públicas e privadas em prol da aplicação de elementos da acessibilidade e do desenho universal -, ainda há necessidade de pesquisas nesta área visando conquistar novas descobertas e novos

dados e vivências, para assim chegar a soluções arquitetônicas práticas, inclusivas, acessíveis e de qualidade.

É firme que o intenso e acelerado crescimento urbano vem ocasionando problemas que atingem todo o mundo, inclusive o Brasil, haja vista a existência de casos ligados à ineficiente melhoria nas condições de mobilidade da população. Assim, foi a Copa do Mundo no Brasil em 2014, que trouxe à baila a relevância desse fenômeno social, enquanto direito da população brasileira.

Carvalho (2016) é contundente quando sustenta que “é obrigação dos dirigentes públicos, buscar um sistema de mobilidade mais igualitário do ponto de vista social [...] e gerar o mínimo de externalidades negativas”. Nesses termos, constata-se que é papel do Poder Público estabelecer medidas que tragam benefícios às pessoas, aliás também em seu direito de ir e vir com segurança, acessibilidade e conforto.

Em verdade que no Brasil há o que chamamos de segregação urbana ou segregação de espaços públicos, referindo-se à periferização ou marginalização de determinados indivíduos ou grupos sociais como expressão das desigualdades econômicas, culturais, históricas e até raciais no espaço das cidades.

Esta pesquisa é relevante, uma vez que a falta de acessibilidade com a dificuldade para se deslocar, acessar e se locomover de forma segura, é um problema antigo na cidade de Fortaleza, desdobrando-se ao longo da história social, atingindo todas as camadas da população, uma vez que se deparam com calçadas mal conservadas; com desníveis; degraus; algumas partes sem pavimentação e com buracos, obstruindo a faixa livre e a circulação do pedestre. Nessa perspectiva, o fenômeno da falta de acessibilidade nos espaços públicos e privados vêm despertando uma maior preocupação por parte dos profissionais responsáveis por colocar à disposição da população a garantia dos direitos sociais e individuais, posto que a Constituição Federal em seu artigo 5º postula que todos os cidadãos estão em pé de igualdade “[...] perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade”. Ou seja, a garantia de acessibilidade é um direito garantido a todos os cidadãos transeuntes, inclusive, idosos, gestantes, deficientes físicos, dentre outras categorias.

Assinalamos que seja extensa à população, a garantia da igualdade e a inclusão social, aqui de forma específica tratamos da acessibilidade nas calçadas, a

fim de viabilizar os espaços urbanos. Por isso, é importante o surgimento de iniciativas que incentivem a criação de políticas públicas que garantam a efetivação desses direitos, oportunizando à comunidade o enfrentamento dos transtornos de viver em um local com infraestrutura inadequada.

Diante do exposto, levantamos a hipótese de um Estado omissivo em seu papel educativo, tendo em vista que a sua atuação deveria ser significativa para implantação de uma política pública de qualidade, contribuindo assim, para a provocação da transformação social, uma vez que a vivência em ambientes que assegurem a autonomia e independência dos sujeitos elevam o bem-estar, solucionando, inclusive, problemas do dia a dia. À vista disso, Teixeira (2002, p.3) profere que:

As políticas públicas visam responder a demandas, principalmente dos setores marginalizados da sociedade, considerados como vulneráveis. Essas demandas são interpretadas por aqueles que ocupam o poder, mas influenciadas por uma agenda que se cria na sociedade civil através da pressão e mobilização social.

Perante ao exposto, vislumbra-se que o Poder Público deva atuar como catalisador e difusor de ações nas comunidades em situação de vulnerabilidade socioeconômica, tentando desenvolver uma prática social e assegurando a participação ativa e crítica do cidadão, à medida que o mesmo tenha acesso à informação, e possa transformar a sua realidade, promovendo a democratização social. É nesse cenário que as políticas públicas são necessárias para garantir a efetivação de direitos, haja vista que:

Essas só são possíveis se iniciadas por pesquisas referentes às situações enfrentadas pelo grupo a quem se destina a política, [...], ao contato direto com o grupo afetado, para assim conhecer as suas demandas, necessidades e opiniões acerca do tema” (MILANEZI, 2017, p. 2).

No tocante à cidade de Fortaleza, constatamos que a urbanidade está sempre sofrendo vicissitudes, observando que nas últimas décadas sobreveio uma crescente demanda em relação à construção de conjuntos habitacionais, tendo em vista a ampliação dos programas habitacionais do governo federal. Contudo, há uma discrepância entre o planejamento urbano de bairros ricos como Aldeota e Meireles, em que há alguma acessibilidade nas ruas planejadas para classe rica, em detrimento da construção de favelas e conjuntos habitacionais que inexistem tal planejamento. Nesse ensejo, Santos (2007, p.11) afirma que:

Condições para se transferir de casa em que mora, isto é, para mudar de bairro, e que pode ver explicada a sua pobreza pelo fato de o bairro de sua residência não contar com serviços públicos [...] obrigando os residentes a importantes despesas de transporte.

Em síntese, as favelas e os conjuntos habitacionais em sua maioria são construídos nas bordas da malha urbana, mediante afastamento gradual de parte da população em relação aos bairros nobres e ao centro da cidade, dificultando o acesso desses sujeitos à cidade.

Esse contexto chama a atenção para a importância da adoção de pesquisas que voltem suas investigações para as calçadas da periferia, no tocante à acessibilidade das mesmas para o pedestre e em especial para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, a fim de identificar a existência de dificuldades enfrentadas no cotidiano, causadas por irregularidades, ou seja, verificando aquelas que não estão de acordo com a Norma ABNT 9050/2015, bem como com as legislações municipais específicas.

A Lei Nº 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. Dessa forma, o planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), caracteriza-se como um instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.

Contemporaneamente, as normas e legislações relacionadas à acessibilidade, frequentemente, são aplicadas de forma errônea, impedindo a inclusão das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Dessa sorte, as barreiras arquitetônicas concretizam-se por intermédio de projetos equivocados, reverberando em execuções inadequadas, falta de conhecimento e escassez de manutenção. Nessa perspectiva, uma cidade inclusiva e acessível pretende garantir o compromisso pessoal e atitudinal, melhorando a vida da sociedade em geral, compartilhando o direito à dignidade plena.

O interesse pelo presente estado da arte, parte da observação e do interesse em conhecer as calçadas da periferia da Secretaria Executiva Regional (SER) V. Por conseguinte, delimitamos o estudo ao trecho das calçadas da Avenida Benjamim Brasil, do bairro Jardim Cearense, em Fortaleza/CE, relacionado à política de acessibilidade municipal. Por esse viés, emergiu então o interesse em trabalhar o tema

da acessibilidade nas calçadas e a Lei Complementar Nº 270/2019.

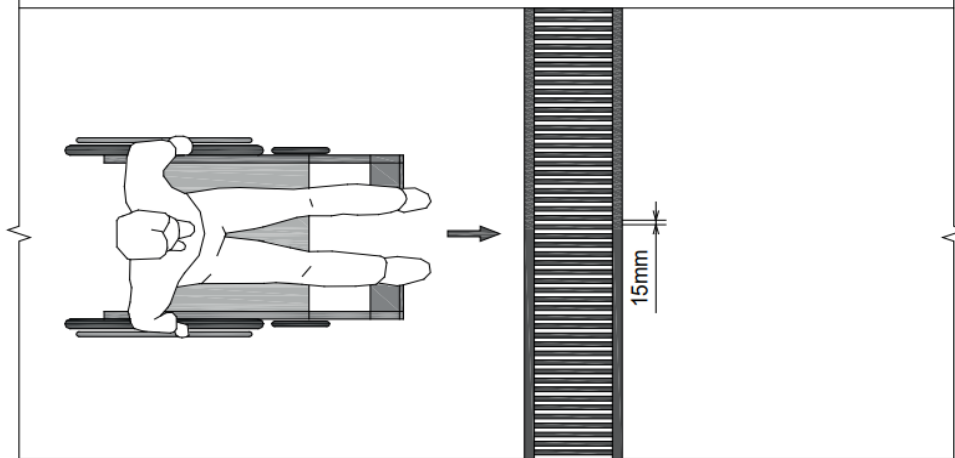
Com intuito de verificar como se efetiva esta política pública e qual o papel da Agefis no controle e prevenção de irregularidades no que se refere a aspectos relacionados à acessibilidade e garantia dos requisitos constantes na Norma ABNT NBR 9050/2015, tendo em vista a instituição do projeto *Operação Calçada Acessível*. Sendo observado sua atuação em problemáticas vinculadas à construção e adaptação de calçadas; obstáculos no passeio e outros.

No tocante à acessibilidade nas calçadas, o *Manual Prático de Acessibilidade* (2019), do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Paraíba (CONFEA) sustenta que deve haver integração entre edificações, equipamentos e mobiliários urbanos, comércio e espaços públicos em geral, compondo rotas de acessibilidade facilmente identificadas, tendo em vista ser contínuas e com dimensões adequadas ao deslocamento fácil e seguro do pedestre. Nesse viés, a acessibilidade em calçadas deverá ser efetivada por meio de:

Os pisos das calçadas, passeios ou vias exclusivas de pedestres devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante, evitando trepidações para pessoas com cadeira de rodas; A inclinação transversal máxima deve ser de 2% para pisos internos e 3% para pisos externos, nas faixas destinadas a circulação de pessoas (inclinações superiores provocam insegurança no deslocamento); A inclinação longitudinal máxima deve ser de 8,33% para que se componha uma rota acessível; Grelhas ou juntas de dilatação no piso, os vãos no sentido transversal ao movimento devem ter dimensão máxima de 15mm; Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem incorporar faixa livre com largura mínima recomendável de 1,50m, sendo o mínimo admissível de 1,20m, e a altura livre mínima de 2,10m (CONFEA, 2019, p.27).

A seguir, a Figura 1 ilustra que em consonância com a norma ABNT NBR 9050/2015, as faixas livres devem ser totalmente desobstruídas com inexistência de interferências, como por exemplo, vegetação ou mobiliário urbano ou equipamentos de infraestrutura urbana aflorados (postes, armários de equipamentos, e outros) ou orlas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,10m (*Ibid.*)

Figura 1 - Grelhas e juntas



Fonte: CONFEA (2019)

A Secretaria Executiva Regional V (SER V), é composta por 18 bairros, a saber: Genibaú, Conjunto Ceará I e II, Granja Portugal, Granja Lisboa, Bom Jardim, Siqueira, Canindezinho, Parque São José, Manoel Sátiro, Maraponga, Jardim Cearense, Mondubim, Conjunto Esperança, Parque Santa Rosa (Apolo XI), Parque Presidente Vargas, Planalto Ayrton Senna e Prefeito José Walter. Nessa lógica, conforme Menezes e Medeiros (2012), essa junção de territórios possui 541.511 habitantes, que correspondem a 22,1% da população de Fortaleza/CE.

Destes 38.554 (7,12%) vivem em situação de extrema pobreza. É importante ressaltar que os critérios políticos-administrativos, gerenciais que levaram o poder público municipal a fazer essas subdivisão da cidade em regionais são: quantidade de habitantes (entre 200 mil e 300 mil por território), a aproximação cultural e o uso de equipamentos públicos.

A Agefis foi criada pela Lei Complementar nº 190 de 22 de dezembro de 2014, que dispõe sobre sua criação. De acordo em seu artigo 1º, esta instituição

É uma autarquia dotada de personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Gabinete do Prefeito, com sede e foro nesta cidade de Fortaleza e que na qualidade de entidade de fiscalização (FORTALEZA, 2014, p.1).

Isto posto, compreende-se que a Agefis é uma entidade responsável por efetivar a política pública de acessibilidade nas calçadas ou passeios da cidade de Fortaleza, mediante a atuação de fiscais em suas respectivas Gerências de Fiscalização (GEREFIS), contando com rotas e demandas elaboradas com base em

denúncias feitas pelos munícipes, por intermédio do *Fala Fortaleza*, da internet e do Ministério Público (por meio de ofício).

Perante às aludidas assertivas, construímos as questões norteadoras, a partir de como estão dispostas as calçadas da avenida Benjamim Brasil, no bairro Jardim Cearense em relação à acessibilidade e à mobilidade reduzida, levando em conta as calçadas da periferia da Secretaria Executiva Regional V (SER V)? Assim, interpela-se especificamente se esses locais estão de acordo com a política de acessibilidade municipal, querendo saber se existe de fato na prática a implantação da política pública, expressa pela Lei Complementar Nº 270/2019 (Código da Cidade de Fortaleza) nas calçadas da daquele lócus.

Ademais, buscaremos conhecer o papel da Agefis frente àquela realidade, promovendo estudos sobre a política de acessibilidade municipal na periferia da SER V, procurando identificar sua importância, eficácia e quais as lacunas e deficiências existentes.

A necessidade de desenvolver um estudo sobre o tema, surgiu por eu ser uma pessoa com dupla deficiência físico-sensorial. Logo, sempre sofro prejuízos diários em minha locomoção em Fortaleza/CE. Outro motivo para a realização desta investigação, também foi por eu ter sofrido quedas e acidentes nas calçadas irregulares que não estão construídas dentro dos padrões legais de adequabilidade e acessibilidades.

Algo que também contribuiu exponencialmente para o interesse nessa pesquisa, foi minha experiência como colaboradora Agefis, exercendo a função de fiscal de campo (atividades urbanas) há dez anos e por ter participado da *Operação Calçada Acessível*.

Durante estes anos de trabalho na área SER V, constatei uma realidade desafiadora enfrentada no cotidiano dos pedestres das calçadas da periferia de Fortaleza/CE. Portanto, detectamos uma série de dificuldades no deslocamento como, por exemplo, para deixar o filho na creche; para pegar o seu transporte e para ir até o posto de saúde mais próximo, dentre outros fenômenos. Por esses fenômenos, são notáveis os constantes obstáculos e irregularidades encontradas nas calçadas da sua rua ou do seu bairro, podendo levar o pedestre a arriscar-se na via entre ciclistas e automóveis.

Com efeito, são marcantes as desigualdades socioeconômicas, entre os bairros da periferia, localizados em áreas distantes do centro da cidade e das chamadas áreas

nobres, próximas da orla e do centro. Essas áreas periféricas, desenvolveram-se com a inexistência de saneamento básico e infraestrutura, haja vista que os locais onde as políticas públicas chegam era muitas vezes em “conta gotas”, revelando uma cidade com bairros de diferentes Índices de Desenvolvimento Humano (IDH), realidades distintas, perspectivas e horizontes, como se fosse várias cidades em uma só.

É indiscutível que, o fenômeno da seca que trouxe grande parte da população do campo e do interior para a capital cearense, acelerou a urbanização. Isto posto, na “bela cidade” pulsava uma orla voltada para o turismo, reverberando em bairros com moradias de luxo e da elite. Distante dali, descortinava-se uma realidade distinta, longe da máscara da beleza e camuflada de uma cidade que precisa corrigir tantas contradições, promovendo justiça social e qualidade de vida para todos.

Neste contexto, é importante salientar que as pesquisas sobre políticas públicas são instrumentos capazes de garantir acesso à cidadania, acentuando assim a capacidade de agir e reagir às dificuldades relacionadas ao descumprimento das leis vigentes por parte dos órgãos competentes, uma vez que tais atividades exigem um conhecimento acentuado, ao lidarem com questões voltadas à igualdade de direitos, mobilidade e acessibilidade, exigindo grande responsabilidade, tendo em vista que não poderão ser divulgados resultados incoerentes, pondo em risco a qualidade de vida da população.

Em verdade, justifica-se a escolha do presente objeto de estudo por configurar-se como uma contribuição relevante para os estudos referente às políticas públicas voltadas à acessibilidade de calçadas, posto que qualidade e conforto são premissas indissociáveis ao exercício de uma cidade inclusiva (CAMBIAGHI, 2012). Sumariamente, as calçadas devem configurar-se como locais indispensáveis ao convívio e ao deslocamento saudável.

O desenvolvimento deste estudo trará contribuições no âmbito pessoal, profissional, acadêmico e social. Destarte, no cunho pessoal, é a oportunidade que eu tenho de desenvolver uma pesquisa em uma temática na qual pretendo aprimorar meus conhecimentos, habilidades, atitudes e competências, a fim de conhecer melhor o assunto em questão.

Quanto ao leque profissional e o acadêmico, estão relacionados à possibilidade de desenvolvimento e publicação de uma pesquisa de qualidade, focando em autores que abordaram este assunto, podendo contribuir para o crescimento da área de políticas públicas.

No setor social, a pesquisa é relevante, devido aos custos que o Estado desembolsa com os cuidados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, além de criações de políticas públicas a nível federal, estadual e municipal no tocante à acessibilidade.

No tocante ao percurso metodológico, para atingir os objetivos delineados decidimos pela abordagem qualitativa, uma vez que Creswell (2021), aduz que este tipo de pesquisa configura-se a partir de uma amálgama de práticas que buscam traduzir o mundo visível através de dados representativos. Nessa concepção, o estudo desdobrou-se quanto aos procedimentos técnicos, por intermédio de uma pesquisa bibliográfica, trazendo elementos para a construção das categorias deste percurso investigativo; através de uma pesquisa documental, analisando um leque de dispositivos legais relacionados ao objeto de estudo. Além disso, também recorreremos ao estudo de campo, pois fomos presencialmente tentar um aprofundamento na realidade daquelas calçadas, mediante a técnica do questionário com roteiro estruturado (vide em apêndice A).

Quanto aos objetivos, foi realizada a pesquisa exploratória-descritiva, tendo como finalidade a observação direta, realizando a formulação de problemas específicos ou hipóteses pesquisáveis para estudos ulteriores.

1.1 Desenho e percurso metodológico

O presente capítulo tem a pretensão de discorrer acerca do percurso metodológico, expondo a perspectiva avaliativa deste empreendimento. Assim, a avaliação da acessibilidade urbana, mediante o plano de caminhabilidade de Fortaleza/CE, concretizou-se através de um estudo de calçadas de um trecho do bairro Jardim Cearense. *Pari passu*, que trabalharemos com inspiração em Minayo, Deslandes e Gomes (2016), buscando em nossos estudos e investigações, conjugar o tripé indissociável entre teoria, método e criatividade.

Quanto aos objetivos, Gil (2019) aponta-se esta pesquisa como exploratória-descritiva, haja vista buscar informações e fenômenos que tragam maior familiaridade com o objeto investigado. Dessa forma, inexistente a obrigatória formulação de hipóteses, visto que no decorrer do próprio estudo, essas possibilidades vão ocorrendo paulatinamente, acompanhando as vicissitudes do estado da arte.

Sumariamente, quando escolhemos este tipo de pesquisa, constatamos a sua flexibilidade, permitindo a análise dos vários fatores oriundos do fenômeno. Outrossim, a pesquisa exploratória-descritiva visa descrever as características do assunto através dos dados coletados, amparando-se em técnicas de análises, para o agrupamento de resultados com o intuito de resumir e apresentar os dados.

Em relação à pesquisa exploratória, Oliveira (2018) a considera como um rascunho para posterior aprofundamento no objeto de investigação. Grosso modo, corroboramos com o autor, ao sustentarmos que este tipo de pesquisa é basilar na formulação de uma análise mais delimitada e criteriosa. Em síntese, a pesquisa exploratória expressa-se por intermédio de uma abordagem qualitativa, geralmente com a ausência de hipóteses, ou pelo menos hipóteses pouco definidas (LEÃO, 2017).

De acordo com Marconi e Lakatos (2017), esse tipo de pesquisa busca aumentar o vínculo entre o objeto investigado e o pesquisador, construindo um diálogo essencial para a compreensão dos fenômenos sociais.

Escolhemos a abordagem qualitativa, pois é aquela que mais consegue traduzir as subjetividades entre os fenômenos sociais e suas variáveis. Dessa forma, consideramos o contexto em que os sujeitos estão inseridos (CRESWELL; CRESWELL, 2021). Portanto, os autores sustentam a pesquisa qualitativa como “um meio para explorar e para entender o significado que os indivíduos ou os grupos atribuem a um problema social ou humano” (*Ibid.*, p.43). Em síntese, a pesquisa qualitativa, tem a pretensão de realizar uma análise subjetiva, isto é, interpretar, compreender e atribuir significado ao objeto em estudo, de acordo com seus valores e crenças.

Segundo os autores supracitados, a pesquisa qualitativa busca aprofundar nos fenômenos e processos sociais, levando em consideração valores, representações sociais, dentre outros pontos. Nesse contexto, destaca-se a pesquisa qualitativa na pesquisa social que vem evidenciando sua importância na comunidade acadêmica. Além disso, indicadores qualitativos são vistos atualmente como um fator importante e necessário para o estudo, haja vista que o paradigma avaliativo faz uso da abordagem qualitativa, característica da pesquisa social, que contempla as interpretações e significados atribuídos pelos atores políticos..

Em síntese, este percurso metodológico configura-se como uma pesquisa compreensiva, consistindo em entender o sentido das ações do homem, sendo de suma relevância captar o conteúdo, no que se refere às ações humanas impressas

pelos sujeitos (SCAFF, 1973). Por conseguinte, uma ação social não pode ser analisada isoladamente, sendo necessário que seja compreendida com base nos seus nexos com outras ações, declarando Jaspers (2005) que:

Weber apanhava o sentido verificável como aquele visado e produzido por homens reais, nas suas derivações e consequências, que sempre e somente são acessíveis ao conhecimento nas suas conexões singulares e de maneira relativa (JASPERS, 2005, p. 105).

À vista disso, percebe-se que a pesquisa qualitativa e a compreensiva ocupam-se de investigar as problemáticas das ciências sociais, por intermédio de um nível de realidade que não pode ser expresso por números. Assim, essa abordagem trabalha com uma pluralidade de significados, costumes, crenças e valores, que correspondem a uma maior profundidade nos espaços em relação aos fenômenos sociais (MINAYO, 2016).

O enriquecimento dos aportes da pesquisa qualitativa para a pesquisa social só se tornou viável, por conta de transformações que atingiram cada uma delas. Ambas passaram bastante tempo debruçadas sobre suas práticas específicas, o que gerou alguns conflitos no sentido de que a pesquisa qualitativa opunha-se à pesquisa quantitativa e à pesquisa social.

Gradativamente a pesquisa qualitativa foi conquistando espaços e configurando-se como um campo de autoridade na esfera da pesquisa fundamental, no trabalho de elaboração teórica ou conceitual e no interacionismo simbólico de tal maneira que essas escolhas teóricas estão, atualmente, assimiladas à pesquisa qualitativa (MINAYO, 2016).

Da mesma forma, sob outro sentido, a pesquisa social foi levada a se (re)apropriar da metodologia quantitativa e do instrumento estatístico de forma imbricada, ao ponto de a pesquisa social utilizar a linguagem dos números e das estatísticas na construção e suas problemáticas. Nesses termos, o que a pesquisa qualitativa possibilita de mais essencial é o diálogo com a pesquisa social, reverberando em um novo olhar dirigido às questões sociais e sobre os gerenciamentos profissionais e institucionais dessas problemáticas.

A pesquisa qualitativa intenta transformar a percepção dos problemas e das avaliações dos programas e serviços efetivados para atender a essas demandas, contribuindo para mudar tanto a prática quanto seus modos de gestão. A pesquisa qualitativa despende um esforço no sentido de produzir uma nova gramática sobre o

social, que seja consonante com o mundo democrático (MINAYO, 2016).

Quanto aos procedimentos técnicos, recorreremos à pesquisa bibliográfica para a fundamentação teórica. Logo, Prodanov e Freitas (2013, 54) enxergam esse tipo de pesquisa como aquela modalidade:

[...] elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de: livros, revistas, publicações em periódicos e artigos científicos, jornais, boletins, monografias, dissertações, teses, material cartográfico, internet, com o objetivo de colocar o pesquisador em contato direto com todo material já escrito sobre o assunto da pesquisa. Na pesquisa bibliográfica, é importante que o pesquisador verifique a veracidade dos dados obtidos, observando as possíveis incoerências ou contradições que as obras possam apresentar.

Ou seja, para a construção desta dissertação, utilizamos fontes com autores clássicos e fontes atuais de livros, revistas, teses, artigos e outros layouts de divulgação de obras.

Foi essencial também o uso da pesquisa documental, haja vista que analisaremos uma série de legislações do ordenamento brasileiro. Portanto, segundo Severino (2018), essa tipologia de pesquisa caracteriza-se como uma pluralidade de fontes documentais em sentido amplo, isto é, documentos impressos, jornais, fotos e documentos legais, dentre outras perspectivas. Assim, há grandes semelhanças entre a pesquisa bibliográfica e a documental. Contudo, o diferencial reside no fato dos conteúdos dos textos ainda não terem recebido nenhum tratamento analítico, sendo matéria-prima, a qual o pesquisador irá realizar sua investigação e análise.

Ainda em relação aos procedimentos técnicos, servimo-nos da pesquisa de campo, posto que é uma das formas de investigação que corresponde à observação direta, coleta, análise e interpretação de dados e fenômenos que se desenvolvem no interior de seus espaços, cenários e locais naturais de vivência. Em síntese, Garcia (2015) conceitua a pesquisa de campo como aquela que proporciona a coleta de fenômenos e fatos que ocorrem in loco na realidade a ser pesquisada.

O ambiente da pesquisa serão as calçadas da avenida Benjamim Brasil e das ruas Leon Gradwohl e Maria Josefina Pessoa, localizadas no bairro Jardim Cearense, município de Fortaleza/CE, trecho esse pertencente à Regional V (SER V), que pela nova distribuição das subprefeituras de Fortaleza, compõe a Regional 10, território 35, e fica instalado entre os bairros da Maraponga e Mondubim, na região sudoeste da capital cearense. Dessa forma, a nova distribuição das Regionais permanece no

papel, o que ainda não se consolidou na prática.

A pertinência deste tema ocorre devido a existência de 10.103 habitantes, distribuídos em 1,11 km² e 0,66 km² de área pública, contando com a influência do Montese e da Maraponga, sendo que esse recorte geográfico foi tardiamente urbanizado e descrito como um lugar dotado de áreas verdes e estradas carroçais na década de 1980. Diante do exposto, surge o interesse em realizar o crescimento daquela região, mediante a criação do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e do Maraponga Mart Moda - um shopping destinado à indústria e ao comércio têxtil fortalezense (COUTINHO, 2013).

A dinâmica de criação da área pertencente ao Jardim Cearense emerge por intermédio do loteamento do Campo dos Ingleses, localizado ao Norte, sendo que mais ao sul houve prevalência de espaços invadidos, constituindo o fenômeno da favelização. Isto posto, esse bairro é localizado também próximo ao Mondubim, com limite a Avenida Godofredo Maciel, um dos principais acessos à Maracanaú e demais cidades ao sul de Fortaleza.

Pretende-se fazer um estudo da política municipal de fiscalização de Fortaleza, levando em consideração a atuação da Agefis, que foi criada em 2014, pela lei complementar nº 0176, de 19 de dezembro, refletindo a nova configuração de gestão pública de Fortaleza. À face do exposto, a implantação desse órgão fiscalizador seguiu os moldes administrativos e jurídicos adotados no Distrito Federal, refletindo também no modelo adotado em Belo Horizonte, com a proposta do Grupo de Trabalho da Fiscalização Integrada. A criação da aludida agência, é considerada como um marco legal e político, isso porque, no seu texto oficial reflete a proposta de implementar, em consonância com a política governamental, a política de fiscalização urbana municipal.

Esta entidade de controle vem realizando rotineiramente a fiscalização em relação à acessibilidade nas calçadas, principalmente, acerca da desobstrução dos passeios. No ano de 2018 foram realizadas um total de 2.908 fiscalizações que resultaram em 1.649 autuações e notificações. No entanto, é importante lembrar que a manutenção da calçada acessível é de responsabilidade do proprietário do imóvel, conforme o Código da Cidade (Lei complementar nº 0270 de 02 de agosto de 2019).

Destaca-se que comumente é possível identificar calçadas com desníveis, buracos, bueiros com tampas desniveladas ou totalmente sem tampas, ou ainda com pisos escorregadios o que dificulta a livre circulação dos pedestres, sobretudo das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. As calçadas sem acessibilidade

ou inacessíveis acabam inibindo a circulação segura das pessoas, induzindo-as de certa forma ao isolamento, privando-as de uma vida social, haja vista que não estão sendo respeitadas as leis e nem cumpridas as condições básicas para sua locomoção segura.

Diante do exposto, consideramos a categoria de acessibilidade como condição que os sujeitos possuem para realizar a transposição dos entraves que poderiam representar barreiras para a efetiva participação de indivíduos nos vários âmbitos da vida social.

De acordo com a Lei Nº 13.146/2015, pessoa com deficiência é aquele indivíduo que tem algum impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, sendo que em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas. Nessa perspectiva, a mesma lei, entende a pessoa com mobilidade reduzida, qualquer sujeito que por algum motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (BRASIL, 2015).

Para obtenção da amostra utilizamos dados produzidos pela Agefis no que se refere às informações constantes em autos e notificações lavradas na operação *Calçada Acessível*, a fim de verificar as mudanças e o resultado desta operação nas calçadas do Bairro Jardim Cearense, no trecho estudado.

Como amostra, 10 moradores-transeuntes responderam ao questionário estruturado com 9 indagações, sobre as calçadas da avenida Benjamim Brasil e nas ruas Leon Gradwohl e Maria Josefina Pessoa, escolhidos aleatoriamente. Também recorreremos às informações do gerente de operações de planejamento da Agefis fiscais de campo, que participaram da *Operação Calçada Acessível*, posto que acreditamos ser importante verificar informações sobre como ocorre o processo de fiscalização; o que norteia o trabalho frente à mobilidade urbana voltada para pessoas com deficiências e mobilidade reduzida bem como a concepção desses profissionais em relação a legislação existente as calçadas e acessibilidade. Os sujeitos da pesquisa, portanto, serão pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência que residam no bairro Jardim Cearense, sendo para isso feita uma pesquisa de campo, com aplicação de questionário com roteiro estruturado.

A política pública avaliada foi a Política Nacional de Mobilidade Urbana, no que

se refere à acessibilidade nas calçadas do trecho aludido, coletando dados como perfil dos pedestres, principais queixas e reivindicações dos mesmos.

O período de desdobramento da pesquisa de campo foi realizada de janeiro a fevereiro de 2021, pois devido à pandemia da covid 19 houve uma prorrogação do tempo necessário para a investigação. Com base nesse entendimento, no caso em estudo, será feita uma avaliação das reais condições da acessibilidade das calçadas do bairro Jardim Cearense, a partir de dados primários, obtidos com o questionário com os pedestres moradores do bairro e dos documentos, leis e dados produzidos pela Agefis.

2 URBANIDADE NAS CIÊNCIAS SOCIAIS

O presente capítulo tem como objetivo socializar o significado da categoria urbanidade e seus múltiplos desdobramentos frente às ciências sociais, a partir do direito à cidade acessível. Isto posto, enfatizamos que no Brasil a mobilidade urbana para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida ainda é uma questão social, posto que uma multiplicidade de barreiras físicas e comportamentais podem prejudicar o ir e o vir, de formas seguras e confortáveis.

O exponencial crescimento da densidade populacional nos centros urbanos tem emergido diversas discussões relacionadas à qualidade e urbanidade (GRISE; BIONDI; ARAKI, 2016). Portanto, é perceptível que o processo de urbanização tem gerado impactos ambientais e sociais nefastos, contudo esses podem ser atenuados ou evitados por meio de um planejamento urbano eficaz (UGEDA JUNIOR, 2014).

É inconteste que na gestão territorial é necessário levar em conta a dimensão social do ordenamento do espaço, isto é, o direito à livre circulação, habitação e vivência nos diversos os espaços que os lugares oferecem. Nessa seara, Rocha (2016) enxerga que a inexistência de acessibilidade nos espaços públicos e serviços disponibilizados pelas cidades dificultam o deslocamento pelo cidadão, sendo essa realidade mais sensível em pessoas em cadeiras de rodas, tendo em vista que as dificuldades desse segmento são mais perceptíveis devido aos desníveis e obstáculos arquitetônicos. Isto posto, o Estado deve implementar espaços públicos que ofereçam acessibilidade às pessoas com ou sem deficiência/mobilidade reduzida, de forma igualitária e inclusiva.

É firme que, a maximização da qualidade de vida, associada à acessibilidade e

à mobilidade urbana reverberam-se como indicadores da inclusão social, evidenciando esses elementos são essenciais a todos os sujeitos que compõem a população urbana em geral (LICHT, 2015). Assim, vislumbramos que uma forma de arborização previamente planejada nas calçadas pesquisadas seria válida, visto que em consonância com Soares, Alves e Targino (2017) é importante que a locomoção dos pedestres não seja interferida pelo uso incorreto do solo. Por essa perspectiva, bem como outras formas da infraestrutura das cidades, as árvores podem fornecer uma variedade de possibilidades e valores às comunidades como a melhoria da qualidade do ar, por meio da produção de oxigênio; recreação para diversas pessoas do bairro; constituição como habitat para aves e outros animais e benefícios para a saúde humana, além dos aspectos estéticos que deixam a cidade bem mais bonita e confortável.

Vale salientar que nos últimos anos, a temperatura de Fortaleza aumentou em 3°C. Dessa forma, a diferença entre a máxima e a mínima também sofreu acréscimo chegando até a 12°C. Nessa perspectiva, os especialistas em clima e geografia sustentam que esse cenário é típico de formações de desertos, potencializando o perigo de processo de desertificação na cidade de Fortaleza (DIÁRIO DO NORDESTE, 2015).

Conforme o meteorologista da Fundação Cearense de Meteorologia e Recursos Hídricos (Funceme), Raul Fritz, em junho e julho de 2015. Logo, a população fortalezense enfrentou dias quentes e noites frias, em uma variação entre 30.9 a 33,0 e de 22.6 a 20.7, sendo a sensação térmica bem maior ainda, incluindo ventos fortes e gelados durante a noite (*Ibid.*)

No tocante à acessibilidade com a presença da arborização nas calçadas são possíveis de serem aplicadas em todas as cidades e regionais, de forma a preservar a vegetação e oferecer condições de acesso a todos os indivíduos (MARIA; BIONDI; ZAMPRONI, 2017).

Diante das questões postas, trazemos o conceito de acessibilidade a partir de um conjunto de medidas urbanístico-sociais, objetivando inserir de maneira igualitária, sujeitos com características limitantes, à sociedade (PEREIRA, BARBOSA E PEREIRA JÚNIOR, 2016).

Quando falamos em acessibilidade em calçadas, logo vem à baila a questão da iluminação pública. Dessa forma, qualquer cidadão fortalezense que constatar incoerência na iluminação pública, poderá solicitar manutenção da iluminação pública

por telefone ou aplicativo de celular, uma vez que as intervenções de iluminação visam reconfigurar os espaços públicos, tornando-os mais seguros e agradáveis acessíveis.

2.2 Direito à cidade

No tocante ao direito à cidade, consoante o Estatuto da Cidade, este consagra-se como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento básico e ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, além do trabalho e do lazer para as presentes e futuras gerações. Entretanto, urge que seja introjetada a ideia de direito à cidade para além do direito. Ou seja, o direito a partir de uma visão filosófica e política, contrapondo àquela visão mercadológica da cidade que é tratada como mera mercadoria. Em suma, busca-se a socialização de um conceito que trate a cidade como uma estratégia produzida para dar acesso a bens e serviços públicos a todos os sujeitos.

Diante do exposto, em uma perspectiva filosófica de cidade, deve-se disputar com essa visão de cidade-mercado, desconstruindo uma ideologia capitalista na produção do espaço urbano, uma vista que temos que assimilar essa ideia de direito à cidade como uma prerrogativa em que todos os habitantes permanentes e temporários possam habitar, usar, ocupar, produzir, governar e desfrutar de forma justa e inclusiva segura e sustentável de espaços urbanos, incluindo as cidades, vilas e assentamentos humanos e suas calçadas. À rigor, defendemos a cidade como um bem coletivo e essencial para uma vida plena de todos os cidadãos.

Conforme Maricato (2016), a realidade enfrentada pelos moradores nas cidades brasileiras está calcada na exclusão, na segregação, na informalidade e na ilegalidade, levando a autora a defender que o Brasil, de “distribuição de cidade”. Ou seja, há discrepantes diferenças entre bairros ricos e pobres acerca do acesso aos bens e serviços públicos.

O crescimento dos centros urbanos, em todo o mundo, coloca em evidência a necessidade de reflexão sobre como as sociedades são compreendidas e analisadas, ao mesmo tempo reforça a percepção do outro enquanto indivíduo que transforma e é transformado, sendo assim, necessário visualizar as demandas por formas de organizações sociais menos desiguais.

O urbanismo está na moda, quase tanto quanto o sistema. Este, vem se tornando ideologia (pensamentos) e prática (estratégias urbanas). “No entanto, as

questões relativas à cidade e à realidade urbana não são plenamente conhecidas e reconhecidas” (LEFEBVRE, 2001, p. 10).

Oliven (2009, p. 4) reforça que existe não somente “uma marginalidade urbana econômica ocasionada pela incapacidade do sistema econômico absorver o contingente formado pelo êxodo rural, mas também psicossocial decorrente da dificuldade de entender a cidade e de assimilar seus valores”.

O mesmo autor reforça ainda a existência de uma dificuldade de perceber e compreender a nova estrutura na qual está se vivendo. Uma vez que a cidade tem um rápido ritmo de auto-transformação, torna-se impossível captá-la. Os antigos padrões de percepção impossibilita o sujeito perceber a nova realidade.

Oliven (2009, p. 3) enfatiza que “visando maiores oportunidades sociais, econômicas ou culturais, as pessoas abandonam o campo e dirigem-se à cidade. Para esta, trazem seus antigos hábitos e padrões que nela persistem [...] a forma de perceber a nova realidade é feita com os antigos padrões”.

O êxodo rural massivo ocorrido durante o século XIX, no caso da Europa e dos Estados Unidos contribuiu para o esplendor dos centros urbanos, sinônimo de modernidade e de individualização das relações sociais. De acordo com Velho (1967, p. 16) “é importante perceber como os indivíduos da sociedade investigada constroem e definem a sua realidade, como articulam e que peso relativo têm os fatos que vivenciam”. Independentemente da classe social e condições econômicas a que pertencem tais indivíduos, têm-se muitas vezes, o estranhamento frente às experiências de mudanças, cada ser com sua particularidade constitui um ambiente, uma sociedade, na qual molda e é moldado.

A cidade tende a substituir os contatos e o relacionamento subjetivo por um padrão baseado na objetividade e no interesse específico. “[...] Por ser grande demais, a cidade não lhe dá a sensação de a ela pertencer. Ele sente-se mais facilmente isolado que integrado neste sistema que ainda não conseguiu compreender” (OLIVEN, 2009, p. 6).

A comunidade que antes era o centro das relações sociais fundadas sobre a antiga inscrição no seio de um território, que simbolizava particularmente a comunidade do vilarejo cede seu lugar à sociedade, ou seja, às relações anônimas e impessoais, fundadas sobre o próprio indivíduo e não mais instauradas a partir de seu grupo de pertença.

Do ponto de vista de Velho (1967, p. 17) “A ideia básica é que a sociedade é

um sistema anterior, [...], as diferenças e divergências que só podem ser entendidas em função da lógica do todo já dado. Assim, mesmo os comportamentos mais contraditórios seriam de alguma maneira complementares”. Com isso, depreende-se que os comportamentos dos sujeitos sejam distintos, mas complementares, pois através da totalidade é que se definem não apenas as diferenças, mas também, as especificidades da experiência de um sistema cultural particular. “É na interpretação do arbitrário que se caracteriza e se distinguem experiências culturais” (VELHO, 1967, p. 18).

A ordem social é colocada em questão no momento do aparecimento e do crescimento da cidade grande, já que a sociedade tradicional se mostrava doravante incapaz de fornecer um quadro estrutural para as ações sociais: o habitat urbano, geralmente insalubre para os recém-chegados, traz para a luz do dia a existência de uma miséria que, por sua vez, era menos visível no seio do mundo rural.

Países e regiões, têm suas estruturas agrárias dissolvidas, camponeses sem posses ou arruinados fluem para as cidades a fim de nelas encontrar trabalho e subsistência. As concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes. Ao mesmo tempo, muitos núcleos urbanos antigos se deterioram ou explodem. As pessoas se deslocam para periferias distantes, residenciais ou produtivas. Escritórios substituem os apartamentos nos centros urbanos. Às vezes esses centros urbanos são abandonados para os “pobres” e tornam-se guetos para os desfavorecidos (Lefebvre, 2001, p. 18).

Nas palavras de Francisco de Oliveira no final do século XX, “o urbano hoje é sobretudo a criação e reprodução do espaço das classes médias no Brasil, em primeiro lugar, e, pela sua negação, evidentemente, da ausência das classes populares enquanto agentes na estrutura política do país no aparelho de Estado” (OLIVEIRA, 1982, p. 52).

Conforme pontua o autor, o urbano pode ter representações diversificadas, a depender do contexto em que o sujeito vive. Assim, sopesar acerca dos problemas referentes à cidade e das políticas públicas faz-se necessário.

As reformas urbanas das cidades brasileiras, nos remete ao final do século XIX, baseado no crescimento europeu. O aumento da população configurou o limiar das transformações de uma infraestrutura tida como desproporcional. Um vestígio de que adversidades no desenvolvimento do espaço urbano foram provocados é a convergência de fenômenos das mais variadas ordens. Não nos estima aqui avaliar

se a cidade é a principal causa desses acontecimentos, e sim, considerar como as atividades econômicas e a forma de viver dos seus habitantes refletiram nos dinamismos que ocorreram no meio urbano.

Detectamos que o ponto de partida dos problemas urbanos está centrado no processo de industrialização, sendo o mesmo o motor das transformações na sociedade. Tem-se como: “indutor a industrialização e como induzido: o crescimento, a planificação, o desenvolvimento da realidade urbana e as questões referentes a cidade”. A industrialização agride a cidade, afronta-a, toma-a, abala-a. Tende a quebrar os antigos núcleos, conquistando estes. O que não impede a extensão do fenômeno urbano, cidades e aglomerações, cidades operárias, subúrbios. “Existe, historicamente, um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial. A industrialização não produz apenas empresas, mas sim estabelecimentos diversos, centros bancários e financeiros, técnicos e políticos” (LEFEBVRE, 2001, p. 16).

Na teoria, o conceito de cidade (da realidade urbana) compõe-se de fatos, de representações, de imagens emprestadas à cidade antiga (pré-industrial, pré-capitalista) mas em curso de transformação e de nova elaboração. Nesse processo, intervêm ativamente, voluntariamente, classes ou frações de classes dirigentes, que possuem o capital e que geram não apenas o emprego econômico do capital e os investimentos produtivos, como também a sociedade inteira, com o emprego de parte das riquezas produzidas na “cultura”, na arte, no conhecimento, na ideologia. (*Ibid.*, 2001, p. 21)

Velho (1967, p. 29) profere que a cidade é encarada como uma potência social capaz de gerar com sua influência os mais variados efeitos na vida social. [...] embora este enfoque tenha sido e ainda seja muito influente, ele é equivocado. Ele confunde a cidade como causa de vários processos sociais, quando ela é muito mais a consequência deles e/ou lugar onde eles ocorrem. A cidade passa a ser o contexto no qual se desenvolvem vários processos e fenômenos sociais. Ela certamente não é a principal causa destes fenômenos, embora possa intervir no seu desenvolvimento.

Caracteriza-se como “suburbanização” a descentralização da cidade, o afastamento do proletariado dos locais de produção, gerando assim, a criação de subúrbios habitacionais e loteamentos. Em redor da cidade, instala-se uma periferia desurbanizada e, no entanto, dependente da cidade. Por assim dizer, o direito à moradia aflora na consciência social. Para a análise crítica, Lefebvre (2001) pode distinguir três períodos, quais sejam: a) o processo de industrialização assalta e

saqueia a realidade urbana destruindo-a;b) a ampliação da urbanização e c) o reencontro e a reinvenção da realidade urbana.

Isto posto, aduzimos que a cidade caracteriza-se simultaneamente por sua tolerância e indiferença em relação à vida de seus habitantes (OLIVEN, 2009). Logo, o que importa é o sucesso pessoal e não o coletivo, criando um clima de indiferença pairando no ar.

A importância de procurar perceber como os indivíduos da sociedade investigada constroem e definem a sua realidade. Dentro da nossa própria sociedade existe, constantemente, esta experiência de estranhamento (VELHO, 1967).

A cidade grande suscita as inquietudes das elites sociais atingidas pela promiscuidade criada pela presença no interior de um menor espaço de meios sociais cujos quadros de vida eram outrora perfeitamente delimitados. Uma das consequências sempre atuais representadas pela cidade consiste, efetivamente, na coexistência de indivíduos e de grupos sociais com características sensivelmente diferentes – jovens e velhos, autóctones e estrangeiros, ricos e pobres – obrigados a viver juntos, ou no mínimo uns ao lado dos outros. O estudo sobre a cidade implica também a se debruçar sobre as ações constituídas pelas autoridades públicas a fim de organizar o espaço urbano, promover a distribuição espacial e social da população, difundindo a presença dos serviços públicos.

A partir dessa afirmação, destaca-se que no período pós-revolução industrial (Europa, fim do século XIX), as pessoas se agregaram no entorno das fábricas e devido ao aumento do êxodo rural, o crescimento da população urbana nas grandes cidades europeias causava uma completa desorganização, haja vista a falta de infraestrutura, saneamento e planejamento (GONÇALVES *et al.*, 1990). Segundo Sposito (1988, p. 4),

A cidade é o território-suporte para a atividade industrial, por se constituir num espaço de concentração e por reunir as condições necessárias a esta forma de produção. Contudo, o desenvolvimento da urbanização não é apenas condição para o desenvolvimento industrial, mas também este mudou o caráter da cidade, ao lhe dar, de forma definitiva, um traço produtivo e transformá-la no "centro" de gestão e controle da economia capitalista, subordinando até mesmo a produção agrícola que se dá no campo.

O urbanismo adquire, ao longo da história, as mais diversas conotações. Sua evolução como ciência está intimamente ligada aos processos de transformação das

civilizações (GONÇALVES *et al.*, 1990).

O aparecimento das cidades consiste, portanto, em um momento particularmente importante da história do Ocidente e ilustra o processo de racionalização das atividades sociais. Assim, a comunidade urbana exige uma organização própria – econômico-administrativa e sobretudo política, calcada em um território.

Fica evidenciado que a cidade é pré-condição do capitalismo e que a Sociologia não possui uma definição de cidade, mas lhe dá algumas características essenciais. Portanto, “para fins sociológicos uma cidade é uma fixação relativamente grande, densa e permanente de indivíduos heterogêneos” (VELHO, 1967, p. 112). É necessário salientar que em um momento posterior, será o desenvolvimento do capitalismo que condicionará o desenvolvimento da cidade.

Sposito (1988, p. 31) ressalta ainda que “a cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial como a partir do capitalismo”. Pois com a revolução industrial, a urbanização evolui de forma célere.

Nessa vertente, Max Weber (1967) expõe que as cidades se distinguem e diferenciam do campo, pois seus habitantes vivem do comércio diversificado e permuta, dos produtos artesanais e não da agricultura.

Uma cidade pode originar-se de duas possibilidades, como pequenas localidades territoriais que desenvolveram e diversificaram suas atividades econômicas, sobretudo, como sede de um principado ou as cidades chamadas cidades principescas; ou com origem mercantilista, onde as localidades teriam que ter um intercâmbio regular e não ocasional de mercadoria no local como elemento essencial da atividade lucrativa, portanto um mercado permanente ou local de mercado, onde os seus habitantes podem prover suas necessidades econômicas cotidianas, ou seja, que os artigos comerciais ou industriais proveniente de um mercado local e permanente, ou com produtos que sejam adquiridos nos arredores para esse mercado.

Para Marx e Engels (2007) a cidade origina-se devido a concentração de pessoas e instrumentos de produção, mediados pelo capital, criando prazeres e necessidades, já o campo coloca em evidência o oposto, através do isolamento e da dispersão. Nesse sentido, o autor chama a atenção para vários elementos que irão compor a formação das cidades.

Contemporaneamente, o direito à cidade não é para todos, uma vez que conforme Harvey (2013) a qualidade da vida urbana tornou-se uma mercadoria. Por conseguinte, a configuração de liberdade de escolha de serviços, lazer e cultura traz à baila a necessidade dos cidadãos ter dinheiro para pagar o serviço ou produto.

3 FORTALEZA E SEU CONTEXTO URBANO

Fortaleza é a capital do estado do Ceará, localizada na Região Nordeste às margens do Oceano Atlântico, na zona de clima tropical, marcado por elevada umidade. A seguir, ilustramos os limites de Fortaleza com as demais capitais, conforme o Mapa 1:

Mapa 1 – Limites entre Fortaleza e demais capitais do Nordeste



Fonte: Elaborada pelos autores

Na verdade, o início do povoamento desta capital relaciona-se ao Forte de Schoonenborch, levantado pelos holandeses, porém tomado pelos portugueses, que efetuaram a posse da região.

Fortaleza teve sua fundação oficial em 13 de abril de 1726, sendo sua população primitiva constituída pelos colonizadores europeus, descendentes de indígenas e africanos, além da intensa migração interna oriunda do território cearense.

Em relação à economia local, essa é sobretudo diversificada, apresentando atividades secundárias e terciárias. Nessa acepção, o território fortalezense também é muito procurado por turistas, em virtude da presença de belas praias e da rica cultura local.

Contemporaneamente, o artesanato e a culinária típica são registros típicos da cidade, haja vista que Fortaleza tem infraestrutura urbana desenvolvida, atuando como um dos principais polos de comércio e logística do litoral nordestino.

De acordo com Machado (2017), até a década de 1950, o território atualmente ocupado pelos cinco bairros chamados Grande Bom Jardim, Bom Jardim, Canindezinho, Granja Lisboa, Granja Portugal e Siqueira, detinham aspectos e características rurais ou periurbanas, por meio de uma composição tipicamente calcada em fazendas, sítios, carnaubais e olarias. Nesse sentido, desde os anos de 1960, a ocupação urbana daquela área está vinculada aos imigrantes oriundos do interior do Ceará, constituídos por famílias trabalhadoras, sem renda ou com baixa renda. Ou seja, indivíduos que não eram proprietárias de terra e/ou capital.

Pari passu que, nesse trecho aludido também há famílias que se empossaram de lotes de terra em centralidades urbanas de Fortaleza, especialmente pessoas advindas do bairro Aldeota, removidas em razão da consolidação e ampliação de dinâmicas do capital de propriedade privada e mercantilização da terra urbana. Pelas vias analíticas de Jucá (2003) na cidade de Fortaleza, o processo de urbanização ocorreu a partir do:

Ponto de partida a identificação do peso das secas e do fluxo migratório na economia regional, verificando até que ponto a crise que afetou o campo repercutiu no processo de aceleração da urbanização de Fortaleza, no período entre 1945 e 1960. Tornou-se necessário caracterizar a implantação dos serviços de infraestrutura urbana, por meio da identificação dos agentes decisivos, de sua expansão e dos beneficiários das melhorias implantadas.

Assim, posteriormente, analisamos o crescimento contínuo das favelas, visualizando-o dentro da noção de espaço diferenciado. Apesar do envolvimento de diferentes setores sociais no processo de urbanização, as diretrizes e principais decisões atinentes à expansão urbana constituem monopólio dos que estão no poder.

A partir desta constatação, que apresenta íntimas relações com a dinâmica da expansão capitalista, observamos que o crescimento urbano de Fortaleza decorreu da problemática vivenciada pela economia regional. Tal situação impossibilita uma total absorção da mão de obra oriunda do campo, em virtude das próprias contradições decorrentes da instabilidade econômica. A implantação das melhorias urbanas em Fortaleza atendia precariamente a um percentual restrito da população. Por outro lado, os segmentos mais pobres, quando atendidos, eram de forma restrita e irregular. A mesma realidade se estende à questão da moradia - mansões x favelas - e às respectivas áreas de lazer (JUCÁ, 2003, p. 23).

Com o declínio do ciclo da pecuária no final do século XVIII, tem início um novo ciclo que transformaria a economia do Ceará, conseqüentemente, a de Fortaleza, o do algodão, também chamado de ouro branco. Com o advento da revolução industrial, na Inglaterra, que impulsionou a fabricação de tecidos, a demanda por algodão cresceu acentuadamente e o Ceará passou a produzi-lo em larga escala.

O ciclo do algodão marcou o início do processo de industrialização em Fortaleza, no final do século XIX, representando aproximadamente metade do valor das exportações no Ceará o que ocorreu durante a guerra civil nos Estados Unidos, que tinha a liderança da produção mundial de algodão, porém, com o término da referida guerra o país recuperou a liderança no mercado mundial e a produção Cearense entrou em declínio.

Presume-se que o contexto urbano em Fortaleza emergiu durante o “século XIX, após a separação da província de Pernambuco e, principalmente, com a inserção do Ceará na divisão internacional do trabalho, como exportador de algodão” (COSTA, 2014, p. 81). Deste modo, a autora explicita argumentos quanto às referidas transações comerciais:

Desde o final do século XVIII, o algodão do Ceará fazia parte da agenda de produtos exportados pelo Brasil. A vila aos poucos foi sendo dotada de infraestrutura e serviços para atender às transações comerciais diretas com Lisboa, iniciadas em 1804 (*Ibid.*).

No entanto, há de se enfatizar que o avanço da indústria têxtil na Europa estimulou o aumento da demanda do produto. Assim, por meio do comércio tem-se a valorização do cotidiano local, atraindo moradores, alavancando investimentos em edificações, infraestruturas e serviços foram sendo implementados em Fortaleza.

Nesse sentido Costa (2014, p. 95) diz que na gestão do Cearense José Martiniano de Alencar ocorreram muitas ações benéficas para o progresso de Fortaleza, a saber:

dotou a capital com iluminação e azeite; fez o reservatório do Pajeú; construiu chafarizes; uma aguada pública para as lavadeiras de roupa; uma ponte de pedra e cal sobre o Riacho do Pajeú, facilitando o acesso ao Bairro Prainha; mandou construir estradas e preocupou-se em encomendar estudos que possibilitaram a melhoria do porto.

Paralelamente tem-se a diversificação do comércio, com a ampliação da cultura do café e da exportação da borracha de mandioca. Deste modo, o Ceará com seu forte crescimento econômico passa a atrair novos moradores e amplia o número de empregos e de serviços urbanos da cidade (COSTA, 2014). Isso refletiu-se na paisagem urbana e na organização do espaço, exigindo um maior controle.

Gohn (2011) profere que as formas urbanas resultam de múltiplas iniciativas individuais, emergindo a partir de uma organização coletiva. Nessa lógica, percebemos na constituição de Fortaleza, uma multiplicidade de espaços que confluem para a ocupação e produção desse espaço urbano, por meio de formação de blocos humanos em comunidades, emergindo loteamentos e mercadologia de terrenos populares, reverberando em dinâmicas de autoconstruções tipicamente de periferias.

Em seu contexto urbano, o vocábulo *periferia* teve origem nos debates econômicos nas décadas de 1950 e 1960 que discutiam a relação dos países da periferia do capitalismo (subdesenvolvidos) com as economias centrais (desenvolvidas). Nessa concepção, diversos estudos analisaram os desdobramentos dessa ordem econômica em relação às cidades latino-americanas que estavam em um processo de explosão demográfica.

No tocante à Fortaleza, o termo periferia passou a denominar um território geográfico constituído preponderantemente pela pobreza, pela precariedade e pela distância em relação ao centro e bairros “nobres”. Entretanto, há distintas e discrepantes posições nesse debate, por exemplo, na década de 1970, o marxismo discutia se a produção da cidade era um reflexo da produção econômica (CAMARGO *et al.*, 1982; KOWARICK, 1993) ou se esta era constituída por uma lógica própria (MARICATO, 1982). Já em 1980, abordagens antropológicas vislumbraram um novo olhar sobre as periferias, considerando-as modos de vida e subjetividades

(ZALUAR, 1985; DURHAM, 1986). Nessa perspectiva, outra instituição social a utilizar o termo foi a Igreja Católica em 1970, uma vez que nela existia uma *Pastoral das Periferias*.

Em suma o conceito de periferia emergiu socialmente, ao longo da segunda metade do século XX, como uma categoria que buscava explicar os fenômenos urbanos na metrópole de São Paulo e depois esse termo foi utilizado no restante das Unidades Federativas (UF). Isto posto, Tanaka (2006, p. 11) expressa que:

A noção de periferia é uma construção social relacionada a práticas e discursos de sujeitos sociais e políticos de um contexto histórico específico, de ascensão dos chamados movimentos sociais urbanos, e de intensas mudanças na sociedade brasileira: a transição de um regime político autoritário e centralizador, para uma abertura democrática; e a passagem de um contexto de intenso crescimento econômico de base urbana-industrial para um período de recessão e agravamento dos problemas urbanos e sociais.

À face do exposto, ao abordar a noção de periferia, procuramos compreender em que condições, este conceito adquire uma centralidade na questão urbana de Fortaleza e como esta categoria permite uma chave de leitura das contradições da sociedade brasileira. Assim, buscamos a construção de um pensamento urbano que almeje a construção de questões relacionadas aos reais problemas das cidades brasileiras.

Percebe-se diante do exposto na citação acima que a construção das formas urbanas surgem pela composição e integração de elementos diversos que se englobam por meio das percepções, entendimentos e atuações coletivas. Em face disso, compreende-se que uma elite distinguida compõem esse meio urbano, e que é ela que definirá a cidade. Neste parâmetro, Gohn (2011) sustenta que a hegemonia das formas urbanas criadas pelo colonizador impõe prescrições às populações. Destarte, este molde admite um maior entendimento da razão pela qual um sistema dominante pode intervir e modificar as configurações no transcorrer das etapas de mudança arraigadas nos contextos urbanos.

Pela óptica de Oliveira (2013), muitos prédios foram erguidos tendo em vista a iniciativa dos setores sociais dominantes, por exemplo, a sede do Fênix Caixeral, inaugurada em 1905. Assim, começa o estabelecimento de medidas disciplinares que intencionavam manter a ordem e a imagem de segurança e conforto a população. O poder público buscava convencer as pessoas a se apropriarem de um novo o estilo de vida, contudo esses modelos seguiam os modelos idealizados pela

elite dirigente. Vale ressaltar a importância do porto do Mucuripe, localizado na cidade de Fortaleza na enseada do Mucuripe desde a década de 1950, sendo um dos principais portos de navegação de cabotagem do Brasil em movimentação de cargas.

Atualmente, o turismo é o principal vetor que impulsiona o desenvolvimento de Fortaleza. Sendo que aproximadamente um terço das riquezas produzidas no município provém do turismo, sendo este um polo muito importante para o desenvolvimento socioeconômico da Capital Cearense. A atividade integra o setor de serviço, que corresponde a 70% do Produto Interno Bruto (PIB) da cidade de Fortaleza.

Para elaboração do Plano Diretor, na gestão do prefeito Roberto Cláudio, formou-se uma equipe interdisciplinar e teve sua elaboração coordenada pelo Instituto de Planejamento de Fortaleza (IPLANFOR), com a execução técnica da Fundação Cearense de Pesquisa Cultura (FCPC/UFC). A equipe trabalhou em todas as 3 fases do plano, juntamente com vários especialistas e consultores, cidadãos, que contribuíram com informação, críticas e proposições, através de diálogos com a sociedade para a conquista dos objetivos que seria proposto a fim de assegurar a visão que os diferentes segmentos têm com os problemas.

Inicialmente para elaborar o passo inicial do plano Fortaleza 2040, foram produzidos nesta fase os seguintes documentos: Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade e o Plano de Desenvolvimento Econômico e Social.

O Plano contém texto e mapas descrevendo o processo de crescimento urbano de Fortaleza, as causas e os impactos da evolução da monocentralidade para a policentralidade, a progressão da dispersão urbana e suas consequências na estruturação atual dos espaços e nas mobilidades.

Também mapas relativos à evolução urbana de Fortaleza, destacando os vários estágios de sua centralidade, dos usos do solo, das mobilidades, das áreas naturais, da herança cultural edificada e dos sistemas de infraestrutura.

O Plano Diretor está disposto em 8 volumes, contendo 32 planos, componentes do conjunto que formam o Plano Fortaleza 2040. Dos oito volumes destacamos três: Volume 1 – Plano Fortaleza 2040; Volume 2- Equidade Social, Territorial e Econômica; Volume 3 – Cidade Conectada, Acessível e Justa.

Trata-se de um plano de longo prazo com uma visão de futuro, que trace estratégias visando uma transformação de Fortaleza em uma cidade mais acessível, justa e acolhedora; oferecendo mais oportunidades e conquista de controle eficiente

do seu crescimento econômico.

O referido Plano teve sua última atualização em 18 de agosto de 2020. Neste plano foram identificadas 39 unidades de planejamento territorial, ou seja, unidades compostas planejadas por bairros com afinidades socioeconômicas e culturais. Promovendo um novo delineamento para a cidade.

3.1 Iluminação pública

De acordo com a Prefeitura de Fortaleza, de janeiro a julho de 2021, 3.874 pontos de iluminação foram religados e outros 2.116 novos pontos foram implantados em uma série de bairros, perfazendo 95,6% de iluminação branca e mais moderna na cidade (CABRAL, 2021). À face do exposto, Fortaleza também realizou projetos de iluminação integrados a intervenções de mobilidade urbana em:

Areninhas da Praça Deputado Paulo Benevides e do Estádio Murilão, em Messejana; na Avenida Mozart Pinheiro de Lucena, no bairro Vila Velha; no viaduto do Makro, bairro Dias Macedo; além das avenidas Desembargador Moreira e Beira-Mar, nos bairros Aldeota e Meireles (*Ibid*, p.1)

Diante do exposto, a Administração Pública Municipal de Fortaleza proferiu que os serviços de iluminação serão constantes, sendo realizados quadriláteros em praças, no entorno de equipamentos públicos, em novas faixas para pedestres, em estações de bicicletas compartilhadas, em pontos de ônibus, em areninhas e em avenidas. Nesse sentido, foram beneficiados no ano de 2021:

Os bairros Aerolândia, Aeroporto, Autran Nunes, Barra do Ceará, Barroso, Bela Vista, Benfica, Bonsucesso, Cajazeiras, Carlito Pamplona, Centro, Cidade dos Funcionários, Dias Macedo, Dom Lustosa, Engenheiro Luciano Cavalcante, Farias Brito, Fátima, Granja Lisboa, Itaperi, Jacarecanga, Jardim das Oliveiras, Jôquei Clube, José de Alencar, José Walter, Meireles, Messejana, Mondubim, Mucuripe, Olavo Oliveira, Papicu, Parque Santa Maria, Planalto Ayrton Senna, Praia de Iracema, Praia do Futuro I, Presidente Kennedy, São João do Tauape, Sapiranga, Varjota, Vila Ellery e Vila Velha.

Em suma, a iluminação dos locais dos locais públicos deveriam ser planejados sobretudo para as pessoas, de forma a proporcionar a acessibilidade e a mobilidade como categorias de extrema relevância para que os sujeitos possam exercer o direito a um deslocamento seguro e confortável, para crianças, jovens, adultos idosos e

peças com deficiência ou mobilidade reduzida, consigam utilizá-las (LAMOUNIER, 2015).

Ribeiro e Varela (2015) sustentam a necessidade do Poder Público reconhecer que a segurança e o conforto na livre circulação de toda a população, inclusive, de pessoas com deficiência ou mobilidade é um direito legal e não mera sensibilização. Por esse ângulo, urge que sejam eliminados os obstáculos nos equipamentos e mobiliários urbanos, tornando-os acessíveis, possibilitando a livre, segura e confortável locomoção das pessoas ao longo das calçadas. Nessa acepção, na promoção da acessibilidade é preciso que as calçadas estejam conforme um padrão de construção compatível com a incorporação dos equipamentos urbanos como árvores, postes, placas de sinalização, entre outros.

Em contexto brasileiro, segundo o IBGE, não existem rampas de acessibilidade em pelo menos 95,3% das residências urbanas, sendo esse elemento de circulação o menos presente em torno dos domicílios. Contudo, no tocante à iluminação, essa perfaz a 96,3%. De acordo com o censo do IBGE (2010), apenas 1,6% das ruas de Fortaleza possuem rampas de acesso para cadeirantes. Ou seja, muitas políticas públicas já existem no papel, necessitando ser concretizada na prática.

Em verdade, debates e discussões em relação à iluminação pública está constantemente na ordem do dia, seja por motivações inerentes aos avanços tecnológicos dos materiais/equipamentos, pelas alterações nas legislações dos sistemas de iluminação e pelas mudanças do próprios conceitos do que ela é. Isto posto, percebe-se que a iluminação pública é basilar à qualidade de vida das pessoas nos centros urbanos, reverberando como instrumento de cidadania, uma vez que prevê benefícios socioeconômicos para os indivíduos, incluindo a redução de acidentes noturnos; a melhoria das condições de vida, principalmente nas comunidades carentes; o auxílio à proteção policial, com ênfase na segurança dos indivíduos e propriedades; a facilidade do fluxo do tráfego; o destaque a edifícios e obras públicas durante à noite e a eficiência energética (ABNT NBR 5101, 2012).

3. 2 Mobilidade urbana

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu artigo 21, dispõe sobre a competência geral da União. Este artigo aduz temas que envolvem o exercício de poderes soberanos, segurança e eficiência que devem receber atenção

do governo federal. Neste rol de temas que devem receber atenção do governo federal, o constituinte elencou no inciso XX, do artigo 21, com o escopo de garantir eficiência, a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano”.

Em cumprimento ao dispositivo constitucional que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, foi sancionada em 3 de janeiro de 2012, a Lei 12.587 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). A Constituição da República reservou no artigo 182 um capítulo sobre a política urbana:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Em 2001 o Estatuto da Cidade é sancionado para regulamentar a Política Urbana. Ao delegar ao município a competência pela política de desenvolvimento e expansão urbana, conforme diretrizes do texto constitucional, o Estatuto fortaleceu o poder local nas políticas para o desenvolvimento e expansão urbana.

Depreende-se das leituras do art. 182 § 1º da Constituição da República, da Lei 12.587/12 e do Estatuto da Cidade que a concretização da Política Urbana ocorrerá mediante a formulação e implementação de políticas de desenvolvimento e expansão urbana.

É nesse contexto que se verifica que o problema do desenvolvimento e expansão urbana está muito mais ligado à implementação de políticas públicas do que a falta de legislação federal e municipal. O problema é administrativo, ou seja, falta a execução de políticas públicas para a concretização do desenvolvimento urbano.

Antes de analisarmos a pouca efetividade dos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais a respeito do desenvolvimento e expansão urbana na periferia de Fortaleza, conceituaremos o conceito e a classificação de políticas públicas. Política pública, segundo Rua (2013, p. 19), é:

O termo *policy* é utilizado para referir-se à formulação de tomada de decisões e sua implementação por organizações públicas, tendo como foco temas que afetam a coletividade, mobilizando interesses e conflitos. Em outras palavras, *policy* significa a atividade do governo de desenvolver políticas públicas, a partir do processo da política. Avançando um pouco mais, é possível

sustentarmos que as políticas públicas (*policy*) são uma das resultantes da atividade política (*politics*): compreendem o conjunto das decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores envolvendo bens públicos.

Políticas públicas, de acordo com Rua, estão identificadas como atividades do governo com o objetivo de desenvolver ações de interesses coletivos, já que o texto constitucional exigiu uma postura mais ativa na concretização do desenvolvimento e expansão urbana.

As políticas de desenvolvimento e expansão urbana são formuladas e executadas com a finalidade de concretizar os dispositivos do texto constitucional, é nesse sentido que Barcellos (2007, p. 11) afirma ser “fácil perceber que apenas por meio de políticas públicas o Estado poderá, de forma sistemática e abrangente, realizar os fins previstos na Constituição.”

Nesse processo de formulação de políticas de desenvolvimento e expansão urbana é importante enfatizar a distinção entre políticas de Estado e de Governo. As políticas de Estado exigem um processo mais complexo e que envolvem os Poderes Legislativo e Executivo, pois são estabelecidas através de Lei. Já por outro lado, as políticas de Governo são políticas estabelecidas nos objetivos de um plano de governo elaborado na maioria das vezes pelo candidato na fase eleitoral que após o período eleitoral busca a sua implantação.

A Lei nº 12.587/2012 é o dispositivo legal que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, de acordo com o dispositivo no artigo 1º, a Política Nacional de Mobilidade Urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do artigo 21 e o artigo 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transportes e melhoria da acessibilidade das pessoas e cargas no território do Município. No artigo 2º, a referida política tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos seus princípios e objetivos. É por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana que se busca alcançar estes objetivos.

No seu artigo 3º, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é definido como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Conforme o artigo 4º, inciso II, define mobilidade como sendo a condição em

que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Destarte, a referida Lei tem como objetivo facilitar a articulação entre as políticas, de transportes públicos e acessibilidade, visando o acesso amplo aos espaços urbanos de forma segura, possibilitando a todos autônomo nos deslocamentos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está alicerçada nos princípios da acessibilidade universal e segurança nos deslocamentos das pessoas, também tem como objetivos reduzir as desigualdades e promover a inclusão social.

É importante salientar que a Lei nº 12.587/2012 também estipula que todos os municípios que possuem mais de 20.000 (vinte mil) habitantes são obrigados a elaborar seu Plano Diretor, um plano de Mobilidade urbana e, através deste Plano, ocorre a execução da referida política

Para que ocorra uma boa mobilidade é preciso organizar o território, o fluxo de transportes, mercadorias e melhorar o deslocamento das pessoas, promovendo acessibilidade, ampliando os meios de transportes oferecidos à população, preferencialmente os que causem menos danos ao meio ambiente.

Esta Lei estabelece que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transportes urbanos.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade de acordo com o disposto no artigo 24. Inciso IV, da referida Lei.

Apesar de todos os artigos dispostos na Lei 12.587/2012, que estipulam diretrizes para a mobilidade urbana, muito ainda precisa ser feito. Na esfera municipal o número de transportes públicos, principalmente, no horário de pico não supre a demanda de vários municípios populosos do Brasil. Políticas públicas que não atendem as pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, no tocante a acessibilidade, como o ônibus rebaixado, ou calçadas acessíveis; medidas que facilitariam em muito o acesso dos usuários de transportes públicos e pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida em seus deslocamentos do cotidiano.

O transporte rodoviário no Brasil é o meio de transporte mais utilizado e é realizado por veículos automotores, como carro, ônibus, caminhão por meio de autopista e rodovias nacionais, deslocando pessoas e cargas.

No governo Washington Luís, nos anos 20 e 30, diante do crescimento econômico, principalmente no mercado automobilístico e construção de diversas autoestradas no país, ocorreu a substituição em parte das ferrovias e das hidrovias.

Um dos planos de metas do governo Juscelino Kubitschek era voltada para os transportes rodoviários, havendo grandes investimentos para construção de rodovias para que as regiões e as indústrias escoassem sua produção, com muitos incentivos fiscais para as instalações das referidas indústrias automobilísticas (cerca de 30% dos investimentos públicos), foram para área de transportes.

Portanto, a política industrial brasileira de Juscelino Kubitschek a Fernando Henrique Cardoso e nos governos de PT, foi centralizada para a Indústria automobilística, com políticas de créditos, incentivos fiscais dentre outros, fizeram dobrar a produção. Todavia, o mesmo não ocorreu com a infraestrutura e investimentos em transportes públicos, que foram insuficientes e não mantiveram o nível de crescimento.

Segundo Maricato (2002), o automóvel moldou as metrópoles sendo um forte elemento influenciador no modo de vida urbano na era da industrialização e o que antes era inicialmente uma opção para os mais ricos passou a ser uma necessidade para todos com o crescimento das metrópoles. Pois a indústria do automóvel não compreende somente a produção de carros, inclui também a exploração de minérios, e metalurgia, a indústria de autopeças e serviços mecânicos de manutenção dos veículos e as obras de infraestrutura destinada à sua circulação. Ressalta ainda Maricato, a evidência da força eleitoral das obras de asfaltamento foi percebida pela autora quando ocupava a Secretaria Executiva do Ministério da Cidade, em reunião com inúmeros prefeitos. Alguns reconhecem que ganharam eleição com essas obras.

A equipe do Ministério das Cidades entre 2003 e 2005 tentou reorientar as emendas parlamentares que previam obras parceladas de asfaltamentos em numerosos municípios brasileiros sem qualquer orientação urbanística (frequentemente essas obras negavam a orientação do Plano Diretor). Quando isso se revelou impossível, a equipe tentou ao menos garantir a canalização de esgoto e drenagem nas ruas antes do asfaltamento da superfície. Foi tudo em vão. Mais da metade do orçamento do Ministério das Cidades era dirigido a asfaltamento por meio de emendas parlamentares.

O crescente asfaltamento das vias torna o solo cada vez mais impermeável, pois além das avenidas contribuem para essa impermeabilização, túneis, viadutos,

estacionamentos e garagens. Os congestionamentos, enormes e constantes, causam poluição atmosférica, são problemas que afetam a saúde das pessoas nas grandes cidades, a qualidade de vida, a demora nos deslocamentos, o aumento da emissão de gases provocando o aquecimento global.

Com isso a população urbana recorre a novos modais como as bicicletas e o aumento das ciclovias, nas grandes cidades brasileiras, facilitando os deslocamentos das pessoas, seus efeitos nocivos da poluição do ar e sonora, gerando sustentabilidade.

As faixas exclusivas para ônibus (transportes públicos), são corredores tão importantes e necessários para diminuir o tempo de deslocamentos, de casa para o trabalho de grande parte da população nos grandes centros urbanos(metrópoles).São formas de minimizar os efeitos nocivos dos grandes problemas urbanos enfrentados no cotidiano das grandes cidades brasileiras, pois devido ao alto custo do solo causado pela especulação imobiliária, nas áreas centrais ou nobres, destinada a classe dominante e aos seus interesses econômicos, a população moradora das áreas periféricas da cidade e da região metropolitana, por causa dessa distância geográfica sofre com o problema e enfrenta grandes desafios no tocante a mobilidade em relação ao tempo do deslocamento e ao seu custo; em relação ao lugar de moradia, trabalho entre outros pontos.

A mobilidade urbana está elencada nas condições de vida e reprodução social, e estabelece dessa maneira o convívio da população com uma crescente gama de problemas.

Ainda no tocante a mobilidade urbana, o que deve ser analisado neste trabalho é o deslocamento do pedestre nas calçadas. Uma vez que,

A mobilidade refere-se à capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de atividades cotidianas, num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. Para tanto, os indivíduos podem utilizar vários tipos de veículos ou apenas caminhar, dependendo das distâncias que terá de percorrer, do tempo a ser despendido, dos meios de transportes e das vias de acesso disponíveis, e do custo e da qualidade deste deslocamento (VARGAS; SIDOTI, 2008, p. 58).

Fortalecendo Gomide e Galindo (2013) dizem que a mobilidade urbana pode ser entendida como as condições de deslocamento humano e de bens pela cidade, independentemente da forma de transporte empregada: coletiva ou individual, motorizada ou não.

Nessa circunstância, planejar as cidades, sob a visão de tornar os seus deslocamentos mais rápidos, com menos congestionamento nas vias, garantindo a qualidade de vida das pessoas através de políticas públicas que versem sobre a implantação de veículos menos poluentes, ciclovias, bicicletas públicas estimulando o uso do transporte coletivo, para diminuir os impactos causados pelos congestionamentos e a demora nos deslocamentos.

Se compreendermos a mobilidade urbana por essa ótica, concordamos que ela é um mecanismo imprescindível nas metrópoles, uma vez que poderá oferecer à sociedade potencialidades para o deslocamento das pessoas.

3.3 Acessibilidade

Podemos dizer em relação à acessibilidade nas calçadas que seria o direito de ir e vir, de circular com segurança e comodidade do pedestre em geral e, em especial, das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, na cidade em que moram ou em que se deslocam, para escola, trabalho, lazer, saúde e outros. A acessibilidade possui relação direta com a mobilidade, pois juntas constituem elementos estruturais fundamentais de espaço intraurbano, favorecendo a articulação entre rotas e o processo de evolução urbana (SILVEIRA; RIBEIRO, 2006).

Boareto (2007) diz que a acessibilidade é utilizada como parte de uma política de mobilidade urbana, promovendo assim a inclusão social, equiparando as oportunidades e o exercício da cidadania de pessoas com deficiência.

A acessibilidade é um dever do Estado, conforme assegurado na constituição e por outras leis específicas, como a Lei Federal nº 10.098 de 9 de janeiro de 2000, que é regulamentada pelo Decreto Federal nº 5296 de 02 de dezembro de 2004, e esta Lei em seu capítulo I, artigo 2º, inciso I, define acessibilidade como:

Artigo 2º, inciso I: Acessibilidade: 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 privado de uso coletivo, tanto em zona urbana como na rural, por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Portanto, para que ocorra acessibilidade nas calçadas é fundamental que os espaços de circulação do pedestre, sejam de fácil acesso, que possam ser utilizados

com igualdade de condições por todas as pessoas, que demande pouco esforço físico em seu percurso, nos deslocamentos dos pedestres aos seus destinos. É necessário que sejam espaços inclusivos, ou seja, espaços construídos ou reconstruídos para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida. A acessibilidade nos espaços destinados ao pedestre de uma cidade deve ser um alicerce na luta pelo planejamento urbano, construção e ordenamento democrático.

No tocante à acessibilidade urbana vale destacar a importância do desenho universal que tem seu conceito definido no Decreto nº 5.296/2004, capítulo II, artigo 8º, inciso IX:

Desenho universal: Concepção de espaço, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais de forma autônoma, segura e confortável constituindo-se nos elementos que compõem a acessibilidade

Desta forma, o desenho universal, conceituado no decreto torna-se um importante instrumento para conquista da acessibilidade urbana, pois busca eliminar as barreiras que dificultam o acesso nas áreas urbanas; visto que leva em consideração as pessoas com deficiência e, também, as múltiplas diferenças entre as pessoas.

No Brasil, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) lançou, em 1985, a Norma Brasileira NBR 9050, que passou por várias atualizações, entre elas podemos citar as de 1994, 2004, 2015, sendo a mais recente, em agosto de 2020, tendo como seus objetivos:

1.1 Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

[...]

1.2 No estabelecimento desses critérios e parâmetros técnicos foram consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos, como: próteses, aparelhos de apoio, cadeiras de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistivos de audição ou qualquer outro que venha a complementar necessidades individuais.

[...]

1.3 Esta Norma visa proporcionar à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos.

1.3.1 Todos os espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados,

bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao disposto nesta Norma para serem considerados acessíveis.

1.3.2 Edificações e equipamentos urbanos que venham a ser reformados devem ser tornados acessíveis. Em reformas parciais, a parte reformada deve ser tornada acessível.

1.3.3 As edificações residenciais multifamiliares, condomínios e conjuntos habitacionais devem ser acessíveis em suas áreas de uso comum, sendo facultativa a aplicação do disposto nesta Norma em edificações unifamiliares. As unidades autônomas acessíveis devem ser localizadas em rota acessível.

1.3.4 As entradas e áreas de serviço ou de acesso restrito, tais como casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico etc., não necessitam ser acessíveis.

A referida norma busca, por meio de seus objetivos, efetivar as condições de acessibilidade nas calçadas, nos espaços, promovendo a inclusão de pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, pela universalidade deste direito.

3.3.1 Acessibilidade na calçada

Nogueira (2017) enxerga um grande desafio de ser pedestre em Fortaleza, haja vista que somente em limiar de 2016, de acordo com a prefeitura, 126 pedestres morreram vítimas de acidentes de trânsito, inclusive, no ano de 2015, na capital, os pedestres foram os que mais morreram devido a acidentes.

Em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (art. 29, XII, parágrafo 2º), os veículos de maior porte serão responsáveis pela segurança dos de menor porte; os motorizados pelos não motorizados e, todos pela proteção dos pedestres, visto ser os mais vulneráveis do sistema. Entretanto, em Fortaleza, não é o que está acontecendo, tendo em vista que na via Washington Soares (uma das mais movimentadas da cidade), o semáforo permite apenas o tempo de 17 segundos para a travessia de pedestres-transeuntes. Isto posto, percebe-se que a quantidade de tempo é irrisória quando se leva em conta que nem todos os usuários dispõem da locomoção ideal para atravessar a via de modo ágil e seguro. Diante do exposto, o Poder Público deve propor alternativas ao tráfego confortável e seguro de todo e qualquer cidadão, incluindo as pessoas com deficiência física, os idosos, gestantes ou pessoas com dificuldade de locomoção.

É interessante citar que algumas ações têm sido efetivadas em Fortaleza, buscando assegurar a travessia segura dos transeuntes, por exemplo, a implementação da *Área de Trânsito Calmo*, conciliando engenharia de trânsito e

prevenção em saúde pública. Todavia, quando se percebe um fenômeno como o aludido na avenida Washington Soares, com tempo pífio de 17 segundos para a travessia, constatamos a necessidade de avançar para construção de uma urbe inclusiva para todos os sujeitos. Assim, no que tange à conscientização, lembremos que qualquer veículo ou depois que saímos deles, também somos todos e sempre pedestres.

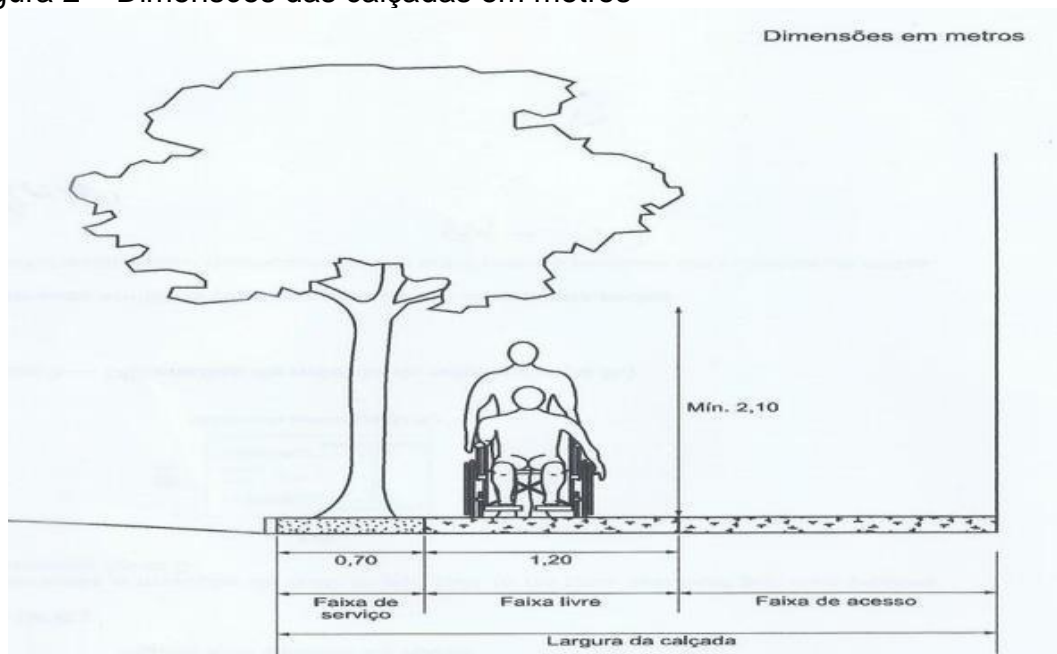
Conforme a ABNT NBR 9050:2015 (2020), a largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir:

3.3.2 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;

3.3.3 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;

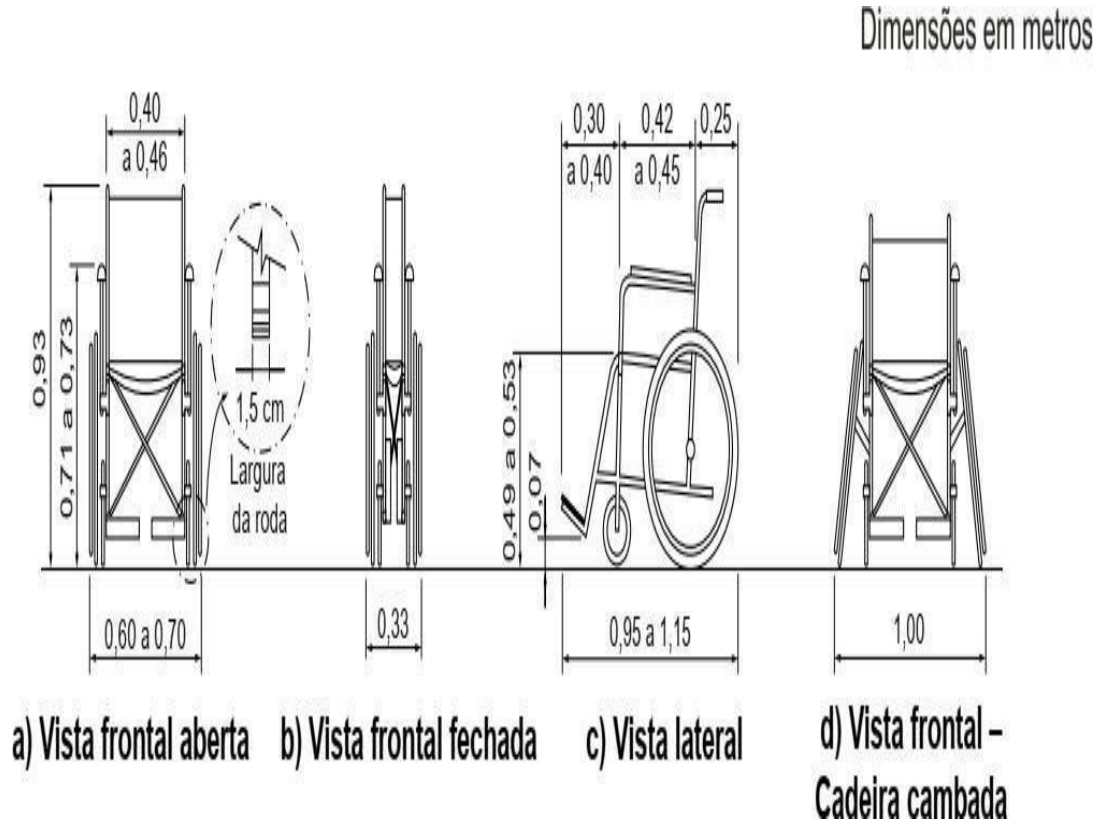
3.3.4 Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.

Figura 2 – Dimensões das calçadas em metros



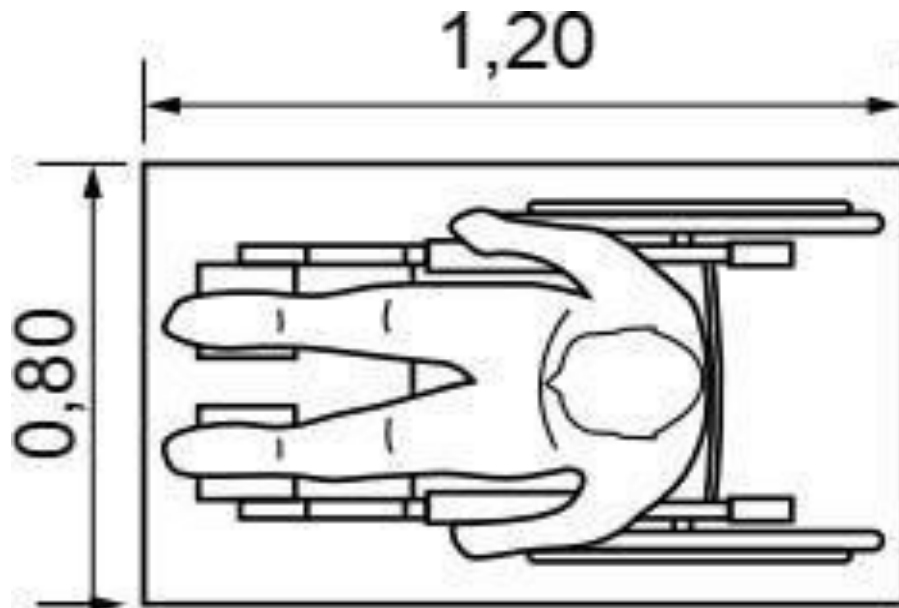
Fonte: ABNT NBR 9050:2015 (2020).

Figura 3 - Cadeiras de rodas



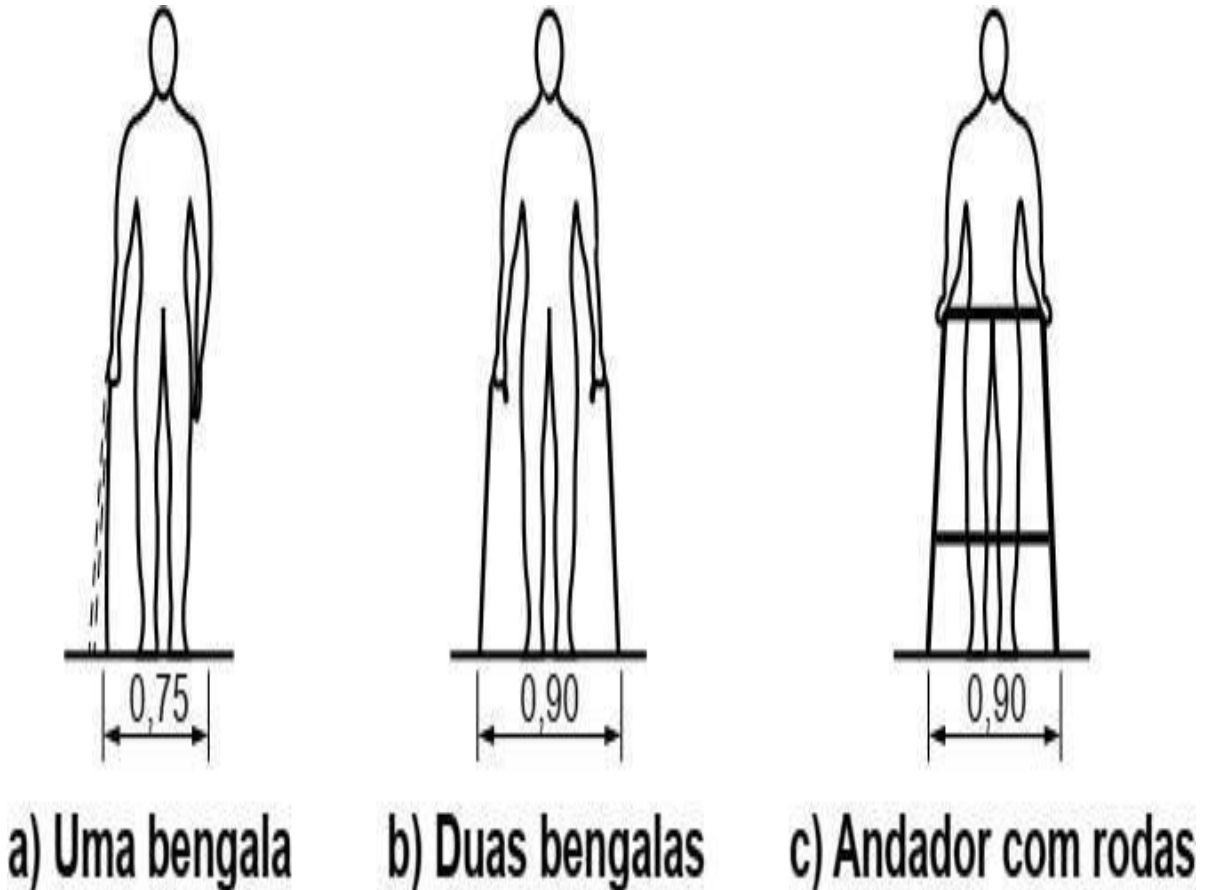
Fonte: ABNT NBR 9050:2015 (2020).

Figura 4 - Tamanho padrão de cadeira de rodas



Fonte: ABNT NBR 9050:2015 (2020).

Figura 5 - Pessoas com Bengalas



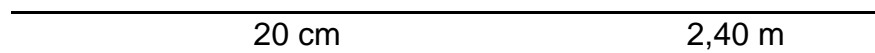
Fonte: ABNT NBR 9050:2015 (2020).

Já a dimensão da rampa nas calçadas, vai de acordo com a altura da mesma, pois a porcentagem de inclinação da rampa é de 6 e 8,33 % da altura da calçada, conforme norma da ABNT NBR 9050:2015.

A cada 100 cm você desce 6 ou 8,33 cm, sendo a altura da calçada ideal 15 cm, quanto maior a altura da calçada maior será a rampa a ser construída, abaixo temos como exemplo o comprimento das rampas em calçada conforme a sua altura. Mais prático ainda a cada 8,33 cm de altura equivale a 100 cm de rampa (NBR 9050:2015, 2020).

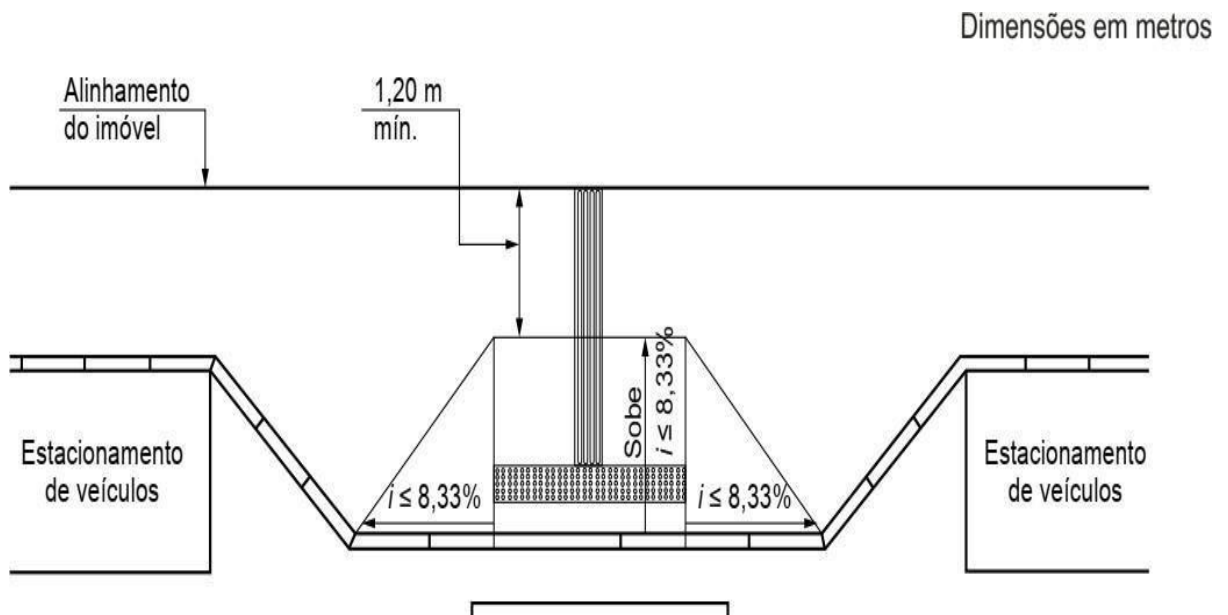
Tabela 01 – Dimensões da rampa

ALTURA DO MEIO FIO	COMPRIMENTO DA RAMPA(M)
15 cm	1,80 m
16 cm	1,92 m
17 cm	2,04 m
18 cm	2,15 m
19 cm	2,28 m



Fonte: NBR 9050:2015 (2020).

Figura 6 – Dimensões da rampa nas calçadas

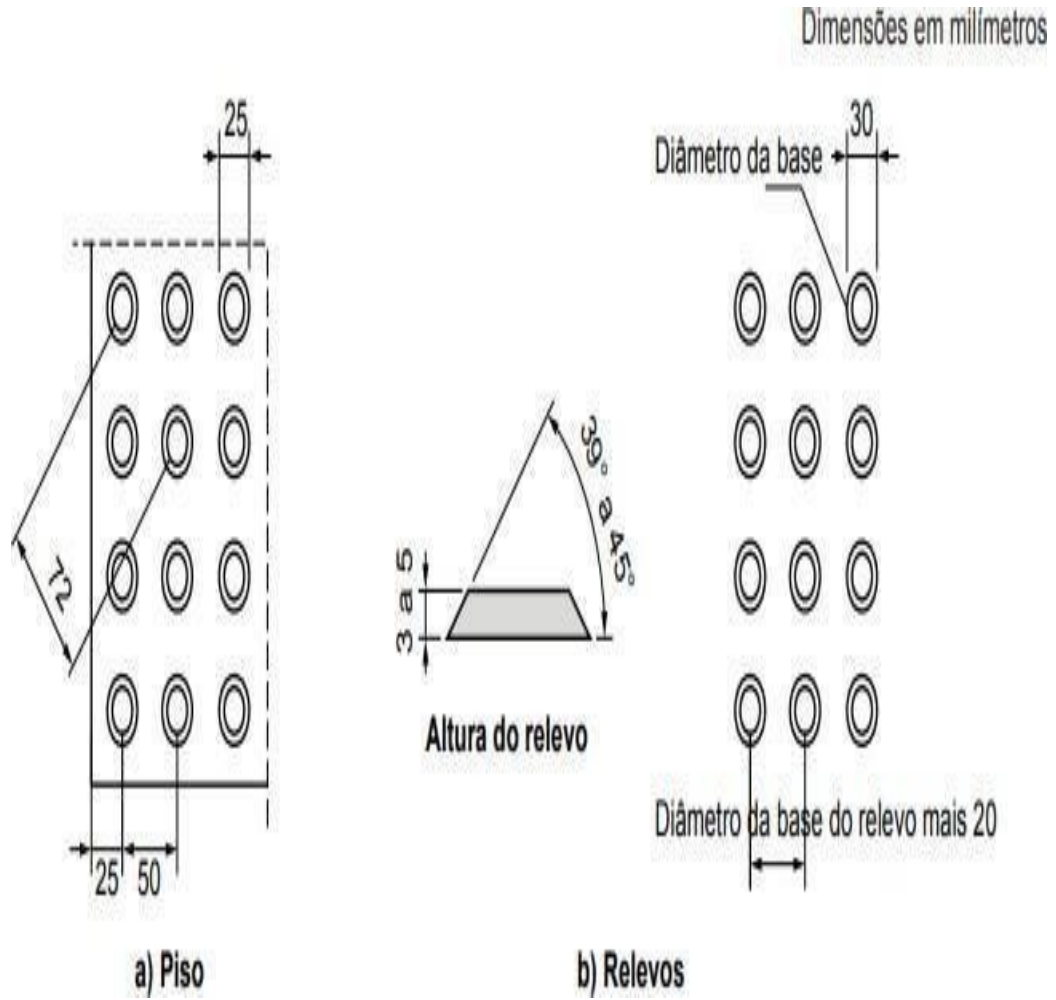


Fonte: NBR 9050:2015 (2020).

Sobre a sinalização tátil ele tem a função importante para:

- a) informar à pessoa com deficiência visual sobre a existência de desníveis ou situações de risco permanente, como objetos suspensos não detectáveis pela bengala longa;
- b) orientar o posicionamento adequado da pessoa com deficiência visual para o uso de equipamentos, como elevadores, equipamentos de autoatendimento ou serviços;
- c) informar as mudanças de direção ou opções de percursos;
- d) indicar o início e o término de degraus, escadas e rampas;
- e) indicar a existência de patamares das escadas e rampas;
- f) indicar as travessias de pedestres. NBR 9050:2015 (2020).

Figura 7 – Sinalização tátil



Fonte: NBR 9050:2015 (2020).

Figura 8 – Exemplo de sinalização tátil



Fonte: elaboradas pelos autore

4 POLÍTICA PÚBLICA DO CÓDIGO DA CIDADE

O presente capítulo terá como objetivo traçar considerações sobre urbanidade e acessibilidade no contexto da cidade de Fortaleza frente à política pública do código da cidade, com fulcro na Lei Complementar Nº 270 de 02 de agosto de 2019.

Nessa perspectiva, conforme a Lei nº 13.146 de 06 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), que dispõe no seu capítulo II, artigo 8º:

É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico.

É papel do Estado impulsionar em suas políticas públicas a proteção à pessoa com deficiência. Na esfera municipal a política pública avaliada é o Código da Cidade, Lei Complementar nº 0270, de 02 de agosto de 2019, no tocante às calçadas e acessibilidade das mesmas.

A referida lei complementar, ou novo Código da Cidade, substituindo o antigo Código de Obras e Postura do Município, Lei nº 5530 de 17 de dezembro de 1981.

No tocante a acessibilidade nas calçadas, o Código da Cidade retrocede, ao estipular em seu título II, capítulo I, artigo 417, § 6º que dispõe:

Artigo 417. Os responsáveis por imóveis edificados ou não, com frente para vias ou logradouros públicos, onde já se encontrem implantados os meios-fios, são obrigados a construir ou reconstruir as respectivas calçadas, na extensão correspondente à sua testada e mantê-las em perfeito estado de conservação e limpeza, independentemente de qualquer notificação ou intimação.

§ 6º No caso dos imóveis localizados nas esquinas, obrigam-se também os responsáveis a construir, no prazo de 3 (três) anos, rampas de acesso às calçadas para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, nas partes contíguas aos cruzamentos das vias que estão situadas, de acordo com este Código e as Normas Técnicas de Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT

O atual Código da Cidade, estipula três anos de prazo para construção de uma rampa, ou rebaixamento de calçada, para que a pessoa com deficiência ou mobilidade

reduzida possa ter acesso à calçada e ao direito de ir e vir. A nova política pública, ainda que traga em seu texto o termo acessibilidade, deixa muito a desejar, quando estende um prazo de três anos, para que o proprietário do imóvel adeque a calçada de seu imóvel, a partir da data que é notificado, prazo este que não acontecia na lei anterior Lei 5530/81, na qual o proprietário tinha trinta dias para suas adequações, incluído fazer sua rampa de acesso ao pedestre, nos imóveis situado na esquina das ruas ou que por outras razões, necessitem das mesmas.

E o que as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida fazem, esperar três anos para ter acesso às calçadas de sua cidade?

E quando essa pessoa com deficiência física ou com mobilidade reduzida mora na periferia, sentirá esse tempo com mais prejuízo ainda, tendo em vista que nos bairros da periferia da nossa cidade, muitas de suas ruas possuem calçadas com alturas irregulares, inadequadas, sem seguir um padrão ideal. Portanto, nos bairros da periferia da cidade em boa parte de suas calçadas haveria necessidade de rampas não apenas nos imóveis de esquina, mas em todos imóveis que não estão adequados em sua altura, ou alinhamento.

Como uma política pública pode falhar a esse ponto? Acessibilidade para quem? Aonde? E ainda temos mais três anos de prazo para retirada de degraus, conforme o artigo nº 423, §6º do mesmo capítulo do novo código da cidade:

Artigo.423. A calçada padrão deve ser construída ou reconstruída, de modo a priorizar a circulação de pedestres, garantindo acessibilidade, segurança e conforto, conforme a seguinte subdivisão:
§ 6º As calçadas em desconformidade com o previsto no caput, que apresentem degraus ou batentes deverão ser reconstruídas para eliminação desses obstáculos, por seus proprietários, no prazo de 3 (três) anos, a contar da vigência desta lei.

O retrocesso pode ser ainda maior se levarmos em conta o que já vinha sendo realizado pela Agência de Fiscalização de Fortaleza (AGEFIS), antes das vigências do novo código. Ainda no ano de 2019, foi realizado até início de outubro, a Operação Calçada Acessível com base nos artigos 606, 608 inciso I e artigo 725, da lei municipal 5530/81 e item 6 da NBR 9050 da ABNT. Nas principais avenidas de Fortaleza. Foi elaborada uma cartilha de boas práticas para as calçadas de Fortaleza com o objetivo de orientar a população, tirar as dúvidas de como deveria ser uma calçada acessível, adequada à legislação e ainda um Link para esclarecimento.

A operação buscava orientar, educar o munícipe sobre a necessidade e a

importância de uma calçada acessível, livre de obstáculos, barreiras, buracos, degraus, com rampas de acesso dos imóveis localizados nas esquinas das ruas, obedecendo um alinhamento da altura, adequada e com o piso não escorregadio ou lisa.

Isto dito, os fiscais da Agefis fizeram um trabalho de casa em casa, condomínios e estabelecimentos comerciais, lavrando notificações, estipulando prazo legal de 30 dias para que o proprietário do imóvel notificado regularizasse a sua situação em discrepância com a lei.

A referida operação representou ainda que tardia e restrita, um marco para a acessibilidade nas calçadas da cidade de Fortaleza, pois todos nós um dia sentiremos a necessidade de uma cidade mais acessível. A falta de acessibilidade nas calçadas pode dificultar e criar barreiras urbanas, algumas vezes intransponíveis para que uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida possa sem ajuda de terceiros, alcançar, realizar de forma autônoma, o seu deslocamento.

Fortaleza possui cento e vinte e um bairros. O bairro Jardim Cearense ocupa a 67ª posição no índice que mede o desenvolvimento humano (IDH) 0,318, enquanto o bairro Meireles de melhor IDH de Fortaleza, tem como IDH 0,953.

A população do Jardim Cearense é composta em sua maioria por jovens (22%) e apenas 4,9% de sua população são idosos. De acordo com o Censo 2010, sua população total era de 10.103 habitantes, sendo estes dados do último censo realizado no Brasil.

Vale ressaltar que, numa análise feita com base no mapa antigo de Fortaleza, o bairro Jardim Cearense pertencia ao território da Maraponga. O bairro da Maraponga foi um sítio pertencente ao distrito de Parangaba. O bairro da Parangaba era formado de sítios e chácaras. E, no século XVI, era uma aldeia dos potiguares que era denominada Porangaba.

Um fato bastante curioso a respeito do bairro Jardim Cearense é que muitos de seus moradores e ou pessoas que trabalham no bairro, principalmente os mais jovens, acreditam estar no bairro Maraponga. Mas segundo os moradores mais antigos, do Jardim Cearense, a confusão ocorreu após a construção de um grande shopping center, edificado entre os dois bairros. Vale salientar que alguns estabelecimentos comerciais da avenida Benjamim Brasil, no Jardim Cearense, em suas publicidades, divulgam que estão localizados no bairro Maraponga e não no Jardim Cearense.

A avenida Benjamim Brasil, de acordo com a Lei Complementar nº 236, de 11

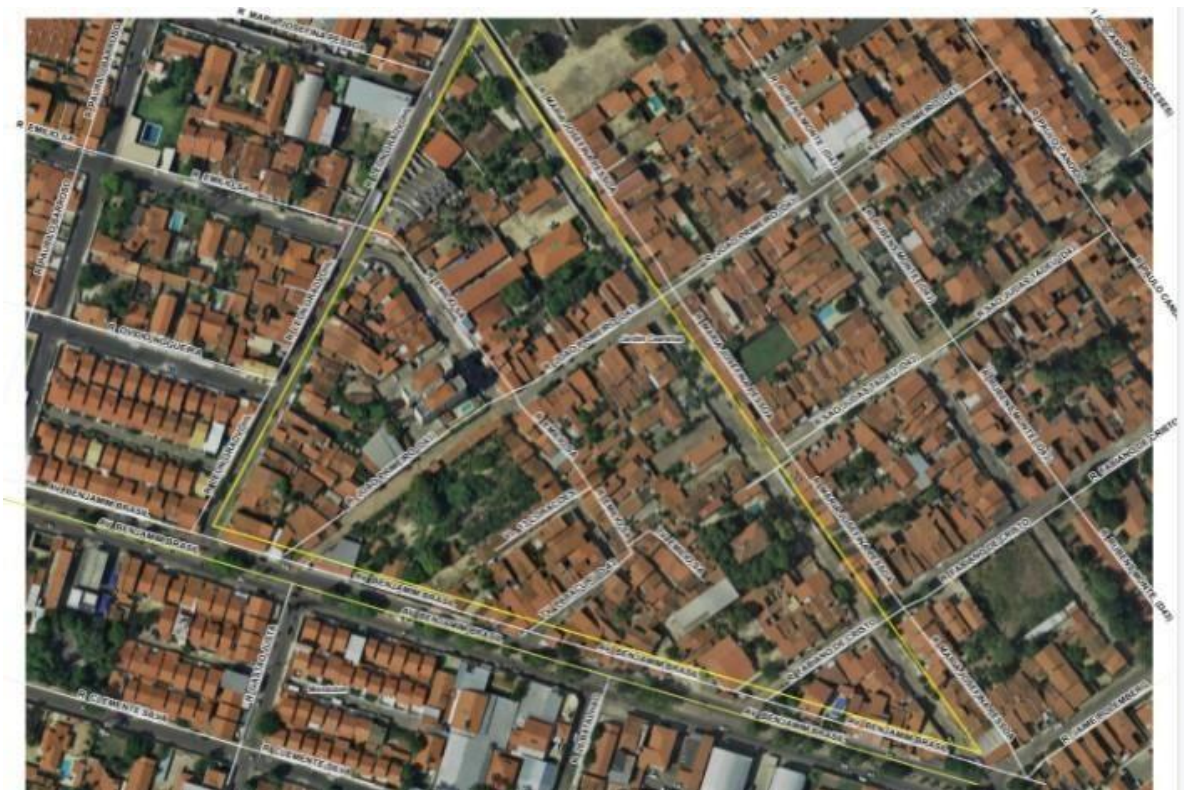
de agosto de 2017, que dispõe sobre o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de Fortaleza classifica como via coletora. Segundo o Código Brasileiro de Trânsito, via coletora são vias destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

A referida avenida inicia-se na avenida Bernardo Manuel, que fica no bairro Mondubim, e termina na avenida Godofredo Maciel, no bairro Maraponga. O trecho a ser avaliado nessa pesquisa fica no bairro Jardim Cearense. Segundo Minayo (2001, p.53):

concebemos campo de pesquisa como o recorte que o pesquisador faz em termos de espaço, representando uma realidade empírica a ser estudada a partir das concepções teóricas que fundamentam o objeto da investigação .

O referido trecho é composto pela avenida Benjamim Brasil e as ruas Leon Gradvohl e Maria Josefina Pessoa. No que se refere à Av Benjamim Brasil, trata-se de uma avenida mista, pois possui imóveis residenciais e comerciais. A avenida representa uma das principais vias do Jardim Cearense, tendo importância também para os bairros Maraponga e Mondubim, já as ruas Leon Gradvohl e Maria Josefina Pessoa são vias locais.

Figura 9 – Mapa do perímetro analisado

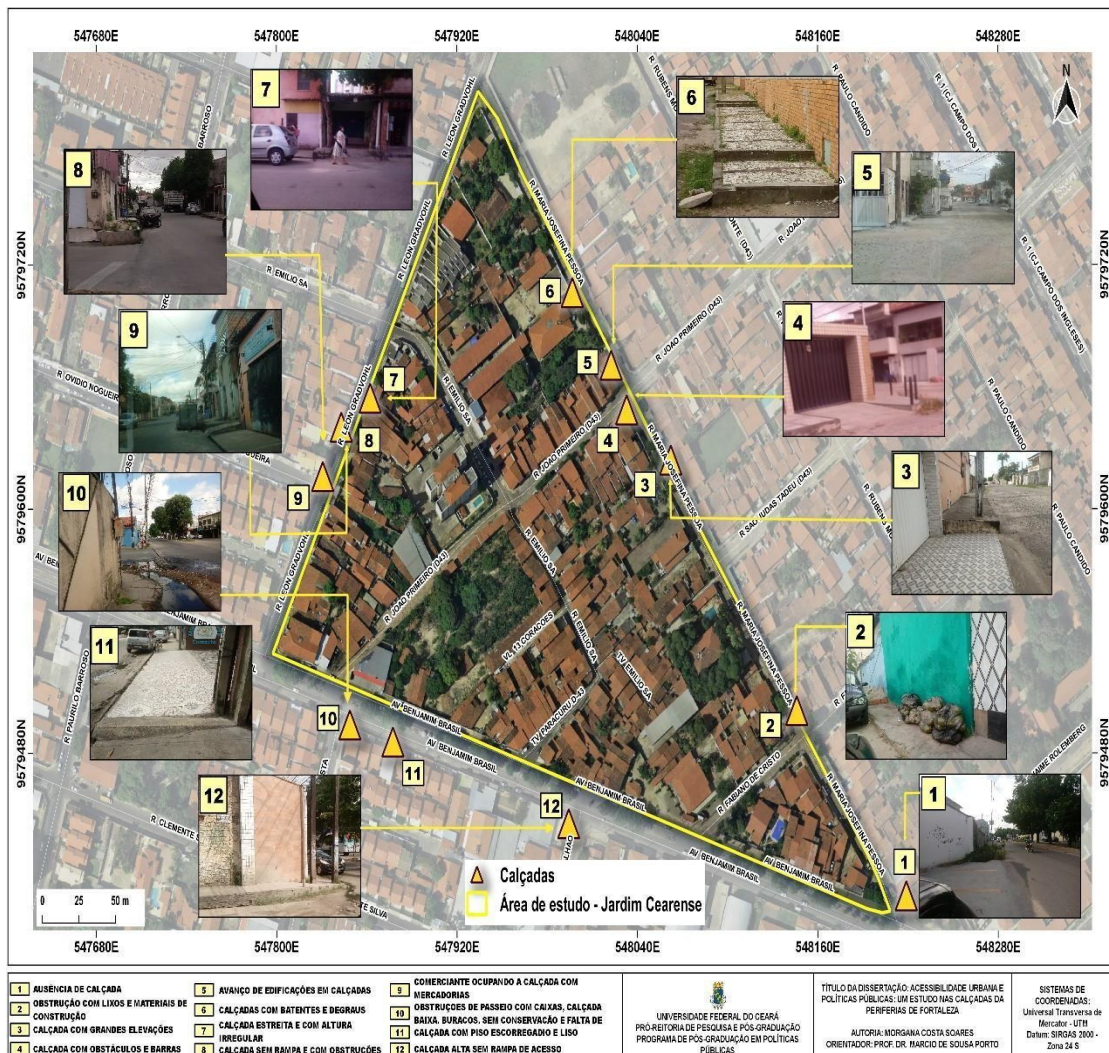


Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Foi encontrado no trecho estudado obstruções como árvores e avanços de edificações nas calçadas, o que as deixa estreita e sem circulação, não foi encontrado piso tátil nas calçadas da avenida. E alturas de algumas calçadas do perímetro é superior a ideal que é de 15 cm conforme disposto na norma ABNT.

Nos imóveis de esquina, poucos são os que possuem rampas e quando as têm, as mesmas não estão com a inclinação adequada. Alguns imóveis comerciais, ainda colocam mesas e cadeiras na calçada, obstruindo completamente a faixa livre e a circulação do pedestre.

Figura 10 – Cartograma do trecho analisado



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 11 – Ausência de calçada e existência de mato



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 12 – Obstrução com lixo e material de construção



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 13 - Calçada alta



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 14 - Trilhos na calçada, ausência de rampa.



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 15 - Avanço de Edificação.



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 16 - Calçada com batentes.



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 17 - Calçada com altura irregular e estreita



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 18 - Canteiro e areia obstruindo a calçada e falta de rampa



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 19 - Comerciante ocupando a calçada com mercadoria



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 20 - Obstrução do passeio com caixa de energia elétrica



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 21 - Calçada com piso liso e escorregadio



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 22 - Calçada alta, sem rampa e estreita.



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 23 - Calçada alta com degraus e inclinada.



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 24 - Calçada sem conservação



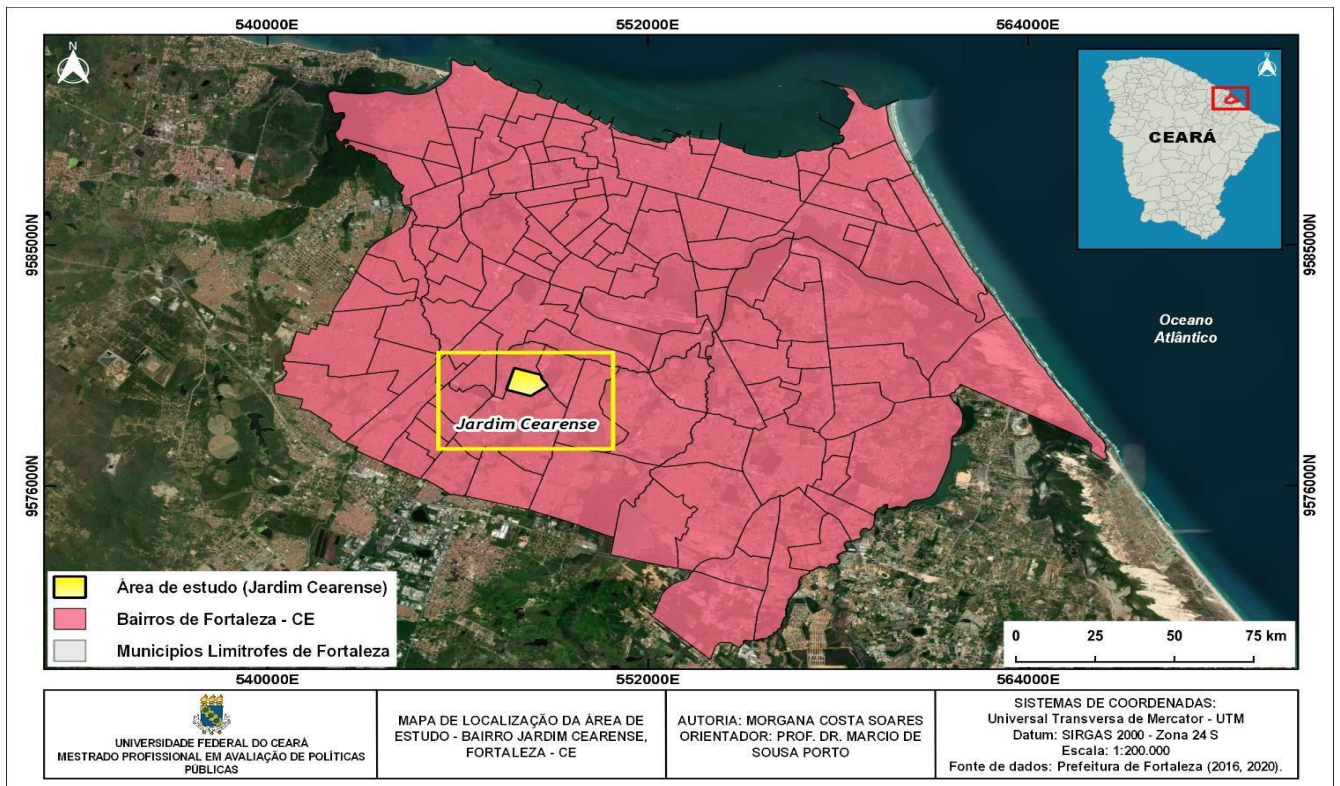
Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 25 - Mercadoria exposta na calçada



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Figura 26 – Área de estudo



Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

No estudo, diante da falta de acessibilidade no arranjo das calçadas constatadas no bairro Jardim Cearense, surge uma inquietação e uma pergunta: Uma cidade para quem?

Quando observamos que na mesma cidade existem contraste e tensões no espaço urbano, pois quando comparamos bairros com IDH diferentes evidenciamos desigualdade na execução das políticas públicas.

4.1 Avaliação da acessibilidade nas calçadas do bairro Jardim Cearense

Em nossa pesquisa os questionários foram feitos com moradores do bairro Jardim Cearense, transeuntes da Av Benjamin Brasil e demais ruas indicadas no perímetro analisado, incluindo também moradores dos diversos bairros que compõem a área da Secretaria Executiva Regional V.

Para os transeuntes, moradores, que participaram da pesquisa a calçada do seu imóvel é boa, é acessível conforme declaram, mas existem problemas nas calçadas da sua rua e do seu bairro, por meio de problemas como diferença de nível, de altura entre as calçadas de um imóvel e o vizinho; há falta de padronização; obstáculos no passeio e barreiras arquitetônicas diversas, que dificultam a caminhabilidade mediante o deslocamento a pé. Nessa perspectiva, aduzimos que para que haja acessibilidade urbana, inclusive, das pessoas atípicas ou com mobilidade reduzida, necessitado eliminar as barreiras, uma vez que a sensação de pertencimento dos indivíduos àquele território trará o desenvolvimento de uma identidade que reverbere em afeto ao lugar. Isto posto, cada experiência urbana pode provocar uma interação positiva ou negativa com o meio em que está inserido. Portanto, é mediante a percepção e a apreensão do espaço que os indivíduos podem tomar consciência da possibilidade de sua atração ou negação do território (DUARTE; COHEN,2013).

Dentre as dificuldades relatadas nos questionários foram citadas pelos próprios moradores a existência do piso inadequado, escorregadio, liso, má conservação e buracos, mato, lixo que reduzem a faixa livre de circulação do pedestre. No caso do pedestre com deficiência, ausência de rampa de acesso ao cadeirante e do piso tátil, além da pouca iluminação pública e que muitas vezes ainda é prejudicada por árvores e pela falta de podas das mesma, ou seja, os moradores percebem as dificuldades

encontradas nas calçadas, em seus deslocamentos a pé, para pegar o transporte público para trabalhar ou para deixar os filhos nas creches, ida ao posto de saúde. Eles identificam os problemas existentes nas calçadas; que comprometem a utilização destes espaços públicos, fazendo buscar as vias, caminhando e arriscando-se entre automóveis e bicicletas por exemplo, pela falta de qualidade das calçadas em que se deslocam. Todavia acreditam que as calçadas do seu imóvel é uma boa calçada.

Depreende-se que moradores e pedestres daquela localidade têm noção de seus direitos à mobilidade, ao deslocamento urbano rápido e a transportes eficazes e adequados, além de espaços para convívio social, que proporcione bem-estar e qualidade de vida aos indivíduos. Portanto, é perceptível a necessidade de realização de um planejamento urbanístico que se adeque às demandas e realidade daquela área investigada.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quanto ao objetivo geral de investigar a efetividade das políticas de acessibilidade nas calçadas do bairro Jardim Cearense, constatamos que embora a lei determine ao proprietário a obrigação de construir calçadas adequadas, verificamos em algumas praças a falta de acessibilidade, ausência de rampas de acesso e de pisos táteis. Logo, depreendemos a necessidade de formação de sujeitos pela educação, para que venham a exigir os seus direitos urbanos.

Em nossa pesquisa, propomos ao Poder Público que invista na criação de bairros planejados, haja vista que viver em uma cidade pensada e preparada, significa a realização de direito ao cidadão conforme as suas demandas. Assim, alguns problemas usuais de Fortaleza podem ser sanados tais como trânsito, escassez de área verde, pouco espaço de lazer, iluminação, saneamento e pisos inadequados podem facilmente ser resolvidos com um bom planejamento urbano ou com infraestrutura adequada.

Grosso modo, nas cidades em que as calçadas são desiguais, quem mais são prejudicados pela falta de acessibilidade são as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, principalmente as de baixa renda, moradores da periferia. Então podemos dizer que os espaços urbanos são desiguais, porque as cidades assim o são, visto que quando estes ambientes não são acessíveis, essas pessoas são

excluídas e afetadas, inclusive, no seu psicológico e na sua qualidade de vida. Então ao construir ou reconstruir calçadas tornando-as acessíveis, estamos não só promovendo inclusão, mas também ressignificando vidas.

Em síntese, no trecho analisado, embora a lei determine e atribua ao proprietário a obrigação de construir calçadas adequadas, segundo as normas da ABNT e código municipal, o que dizer de algumas praças sem acessibilidade, sem rampas de acesso, piso inadequado e sem piso tátil? Mudar a forma de pensar, o olhar, é um caminho a ser alcançado por várias cidades brasileiras.

À rigor, o Poder Público, tem que ter políticas de financiamento para construção ou reconstrução de calçadas (espaços públicos), que estão localizados em áreas de vulnerabilidade socioeconômica, adequando-as, tornando estes espaços acessíveis, para idosos, cadeirantes, pessoas com baixa visão, crianças, gestantes, melhorando a qualidade das calçadas dessas áreas onde o morador precisa se locomover para realizar suas atividades do seu cotidiano.

Para que a cidade ofereça boas condições de mobilidade, segura e autônoma, para que todos possam se deslocar, caminhar e circular nas calçadas de forma inclusiva nos espaços públicos. As políticas públicas precisam voltar o olhar para esses espaços, especialmente para pessoas com deficiência, ou para pessoas com mobilidade reduzida, fazendo com que os mesmos, promovam a inclusão de todos os pedestres. Pois esses espaços devem ser utilizados por toda população, respeitando as diferenças existentes entre as pessoas que nele circulam e que podem ocorrer no tocante a sua locomoção, tornando-os mais justos e democráticos, assegurando que as calçadas possam ser utilizadas por toda população em condições de igualdade para todos, garantido o seu direito de ir e vir.

O planejamento urbano de uma cidade precisa ser pensado, elaborado, de forma a garantir acessibilidade nas calçadas, precisa ser instrumento de promoção de inclusão e caminhabilidade em todas as áreas da cidade, nos grandes corredores, avenidas nas ruas secundárias em todos os bairros, nobres ou periféricos. Onde a população precisa se deslocar a pé para casa a noite, na volta do trabalho e em suas necessidades rotineiras, essa população é sem dúvida a mais afetada.

A pesquisa avaliou também a dificuldade dos moradores de áreas em situação de vulnerabilidade socioeconômica em construir ou adequar suas calçadas, quando falta o básico para sua sobrevivência, ou quando o Poder Público é omissos em executar obras de pavimentação das vias, iluminação pública (suficiente) ou a falta de

acessibilidade em muitas de suas praças por exemplo, como exigir calçadas acessíveis dessas áreas.

Verificamos a carência de maiores investimentos em educação para a população dos centros urbanos, visando garantir uma cultura de acessibilidade nas calçadas e de respeito aos espaços públicos, tendo em vista que muitas calçadas que deveriam ser plenamente acessíveis com rampa de acesso ao cadeirante e piso tátil, são obstruídas por veículos estacionados nas calçadas ou em frente ao acesso dessas rampas; jarros são posicionados ao lado do piso tátil, irregularidade esta, que impossibilita e compromete a utilização dos pedestres, interrompendo a continuidade do piso tátil e inviabilizando a sua função.

Acreditamos que o Estado precisa investir em educação ambiental e cidadã, nas escolas públicas da primeira infância, nas universidades como disciplina, formando cidadãos. Como também práticas que estimulem e motivem a população, propaganda educativas nos meios de comunicação e terminais de ônibus, a cuidar de suas calçadas como um bem público a serviço de toda sociedade, pois todos serão beneficiados, melhora a circulação para o comércio, e em tempos de alta dos combustíveis, torna-se uma opção de mobilidade, o deslocamento a pé de muitos moradores que passam a utilizar com mais frequência esses espaços públicos.

Com efeito, medidas de incentivos aos moradores, como redução ou isenção do IPTU e taxas de serviços públicos, para aqueles que cuidam e adequam suas calçadas ao Código da Cidade e Normas Técnicas, como também doação por parte do poder público de material de construção para esta finalidade, são medidas necessárias para que todos sejam beneficiados com a boa calçada e para que toda população possa exercer seu direito de ir e vir nas calçadas, pois as calçadas são feitas para o pedestre e devem ser pensadas para o pedestre.

Aduzimos que essa política não se efetiva em solo fortalezense devido ao processo de legalidade truncada, uma vez que contemporaneamente contamos com uma pluralidade de dispositivos legais, que na maioria das vezes não são assimiladas pela sociedade ou pela ineficácia do Poder Público, posto que algumas políticas públicas sequer passaram pelos orçamentos, não existindo destinação de recursos públicos atinentes às normas.

Sucintamente, constatamos a inexistência de conhecimentos por parte dos moradores acerca das regras para construção das calçadas, havendo sérios transtornos quando os fiscais da Agefis executam a sua tarefa fiscalizatória para o

fortalecimento do planejamento urbano, da convivência pacífica e do desenvolvimento sustentável de Fortaleza.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 5101: Iluminação pública** — Procedimento. 2 ed. Brasil. 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: Abnt, 2015. 148 p. Disponível em: encurtador.com.br/klyST. Acesso em: 02 ago. 2020.

BARCELLOS, Ana Paula de. Neoconstitucionalismo, direitos fundamentais e controle das políticas públicas. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, 240, p. 83-105, 2005. Disponível em: encurtador.com.br/ehmK4. Acesso em: 04 jun. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: encurtador.com.br/dnGX7. Acesso em: 9 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: encurtador.com.br/uMOZ0. Acesso em: 6 set. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000 e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Disponível em: encurtador.com.br/dfDFH. Acesso em: 10 nov. 2021.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário oficial da União**: Seção 1, Brasília, DF, ano 12, p. 1-7, 4 nov. 1998. PL 4767/1998.

CABRAL, A. C. A população pode solicitar manutenção da iluminação pública por telefone ou aplicativo de celular. **Câmara Municipal de Fortaleza**. 10 ago. 2021. Disponível em: encurtador.com.br/ezUX5. Acesso em: 18 nov. 2021.

Camargo, Cândido P. Ferreira de *et al.* **São Paulo 1975. Crescimento e pobreza**. São Paulo: Edições Loyola, 1982.

CAMBIAGHI, S. **Desenho universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. 3. Ed. São Paulo: Editora SEAN São Paulo, 2012.

CARVALHO, C. H. R. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Disponível em: encurtador.com.br/oDIK4. Acesso em: 04 jun. 2021.

CONSELHO Regional de Engenharia e Agronomia da Paraíba (CONFEA). **Manual Prático de Acessibilidade**, 2019. Disponível em: encurtador.com.br/jJTU9. Acessível em: 10 nov. 2021.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. **Fortaleza, Capital do Ceará**: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. Revista do Instituto do Ceará, 2014. Disponível em: encurtador.com.br/sJZ78. Acesso em: 10 jun. 2021.

COSTA, Leão; ARAÚJO, Nelma Miriam Chagas de (org.). **Acessibilidade no ambiente construído**: questões contemporâneas. João Pessoa: IFPB, 2014.

CRESWELL, J. W. ; CRESWELL, J. D. **Penso, projeto de pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. 5. Ed. Rio Grande do Sul: Penso, 2021.

COHEN, R; DUARTE, C. R. O Projeto Rio-Cidade e a questão da acessibilidade para as pessoas com dificuldade de locomoção. Rio de Janeiro:[s.n], 2013.

COUTINHO, F. **Maraponga**. Fortaleza: [s.n.],: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2013. 68 p. (Coleção Pajeú).

DURHAM, Eunice. “A sociedade vista da periferia”. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, n. 1, v.1, São Paulo: Anpocs, 1986.

FORTALEZA tem risco de desertificação, 9 ago. 2015. Diário do Nordeste. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/fortaleza-tem-risco-de-desertificacao-1.1358485>. Acesso em: 26 nov. 2021.

GHIDINI, Roberto. A Caminhabilidade: Medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Público ANTP** – Ano 33 – 2011. Disponível em: encurtador.com.br/pqPRX. Acesso em: 26 nov. 2021.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2019.

GONÇALVES JÚNIOR, Antônio José *et al.* **O que é urbanismo?** São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

GOHN, Maria da Glória. **Revista Brasileira de Educação**, v. 16, n. 47, p. 333-513, maio-ago. 2011. Disponível em: encurtador.com.br/yBDOV. Acesso em: 10 jun. 2021.

GRISE; M. M.; BIONDI, D.; ARAKI, H. Distribuição Espacial e Cobertura de Vegetação das Tipologias de Áreas Verdes de Curitiba, PR. **Floresta e Ambiente, Seropédica**, v. 23, n. 4, p. 498-510, 2016.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Folha de São Paulo**. Edição. 82, Jul. 2013. Disponível em: encurtador.com.br/qwyT8. Acesso em: 18 nov. 2021.

HOLANDA, Virgínia Célia Cavalcante de. Modernizações e espaços seletivos no Nordeste brasileiro. Sobral: conexão lugar/mundo. Tese (Doutorado em

Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

JASPERS, Karl. Método e visão do mundo em Weber. *In*: COHN, Gabriel (org.). **Sociologia: para ler os clássicos**. Rio de Janeiro: Azougue, 2005.

JUCÁ, G. N. M **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. São Paulo: Editora ANNABLUME, 2003.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

LAMOUNIER, L. P. **Acessibilidade em calçadas**. Consultoria Legislativa, Brasília, 2015.

LEÃO, L.M. **Metodologia do estudo e pesquisa: facilitando a vida de estudantes, professores e pesquisadores**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2017.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MACHADO, Eduardo Gomes. Desigualdades e segregações socio-espaciais em Fortaleza, Brasil: uma análise a partir da Praia do Futuro. **O Público e o Privado**, v. 30, p. 179-208, 2017.

MAPA Regional V. Disponível em: <https://www.google.com/maps/@-3.7426372,-38.5165132,15z>. Acesso em: 10 ago. 2020.

LAKATOS, E.; MARCONI, A.A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 8.ed. São Paulo: Atlas, 2017.

LICHT, C. B. Turismo e Inclusão Social: um estudo de caso sobre a estrutura da cidade de Porto Alegre para receber turistas com deficiência ou mobilidade reduzida. **Fólio-Revista Científica Digital-Jornalismo, Publicidade e Turismo**, Porto Alegre, v. 1, n. 1, p. 112-131, 2015.

MARIA, T. R. B C.; BIONDI, D.; ZAMPRONI, K. Proposta de calçadas acessíveis em consonância com a arborização viária estabelecida em Itanhaém – SP. **REVSBAU**, Piracicaba – SP, v.12, n.4, p. 87-101, 2017. Disponível em: encurtador.com.br/cGH29. Acesso em: 18 nov. 2021.

MARICATO, Ermínia (org). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora o lugar e o lugar fora das idéias. *In*: Arantes, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A Cidade do pensamento Único: desmanchando consensos**. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

MARICATO, E. **The recent urban protests in Brazil**. 2016. Disponível em: . Acesso em: 18 jul. 2016.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feurbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846). São Paulo: BoiTempo, 2007.

MENEZES, Adriano Sarquis Bezerra de; MEDEIROS, Cleyber Nascimento de (org.). **Perfil socioeconômico de Fortaleza**. Fortaleza, CE: IPECE, 2012. Disponível em: <file:///C:/Users/denyse.AGROSERV/Downloads/Perfil%20Socioeconomico%20Fortaleza%20final%20-%20IPECE%202012.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2021.

MINAYO, M.C.S.; DESLANDES, S.F.; GOMES, R. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. Petrópolis, RJ: Vozes, 2016.

MILANEZI, Larissa. **Acessibilidade e o direito das pessoas com deficiência**. 2017. Disponível em: <https://www.politize.com.br/acessibilidade-e-o-direito-das-pessoas-com-deficiencia/>. Acesso em: 26 set. 2020.

MILANEZI, Larissa. **Acessibilidade, deficiência e o papel das políticas públicas**. 2020. Disponível em: <https://guiadoestudante.abril.com.br/blog/atualidades-vestibular/acessibilidade-deficiencia-e-o-papel-das-politicas-publicas/>. Acesso em: 18 set. 2020.

NOGUEIRA, A. Editorial: "Mobilidade urbana: o desafio de ser pedestre em Fortaleza. **O Povo**. 16 jun. 2017. Disponível em: encurtador.com.br/osEO8. Acesso em: 26 nov. 2021.

OLIVEIRA, C.C. **Como fazer pesquisa qualitativa**. 7.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2018.

OLIVEIRA, R.N.N. **O processo de modernização de Fortaleza**. 2013. Disponível em: encurtador.com.br/oBL12. Acesso em: 10 jun. 2021.

OLIVEN, Ruben George. **Metabolismo social da cidade e outros ensaios**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009. Disponível em: encurtador.com.br/oqtK6. Acesso em: 28 de maio de 2021.

PALACIOS, Maria. Weber a cidade. **Revista de Teoria da História**, v. 16, n. 2, p. 133- 153. Dez. 2016.

PEREIRA, F. C.; BARBOSA, A. C. L.; PEREIRA JÚNIOR, C. Dos velhos aos novos desafios à acessibilidade em consonância com desenho urbano. **Revista Includere**, Mossoró, v. 2, n. 1, p. 63-66, 2016.

PERILO, Bruna. **Mobilidade Urbana**: o que é, problemas, desafios e qualidade de vida. 2020. Disponível em: encurtador.com.br/bkqrE. Acesso em: 19 out. 2020.

POLIT, Denise F.; BECK, Cheryl Tatano; HUNGLER, B. P.

Fundamentos de pesquisa em enfermagem. 5. ed. Porto Alegre, RS: Artmed, 2004.

POPULAÇÃO Jardim Cearense: Fortaleza. Fortaleza. 2020. Disponível em: http://populacao.net.br/populacao-jardim-cearense_fortaleza_ce.html. Acesso em: 04 ago. 2020.

PRIETO, Immaculada; MENEZES, Murilo; CALEGARI, Diego.

Planejamento urbano no Brasil: um breve histórico. 2020. Disponível em: www.politize.com.br/planejamento-urbano-brasil. Acesso em: 10 de out 2020.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico:** métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Novo Hamburgo, RS: Feevale, 2013

RIBEIRO, V. C.; VARELA, S. Acessibilidade nas calçadas urbanas de uma cidade da Serra Catarinense. **Revista GepesVida**, Lages, v. 1, n. 2, 2015.

ROCHA, E. C. O. **Análise da acessibilidade ao espaço urbano por pessoa em cadeira de rodas empregando tecnologias da geoinformação.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Programa de Pós-graduação em Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação, 2016.

RUA, Maria das Graças. **Políticas públicas.** Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES: UAB, 2013.

SANTIAGO, Zilsa Maria Pinto. **Acessibilidade física no ambiente construído:** o caso das escolas municipais de ensino fundamental de fortaleza/ce (1190-2003). 2005. 1 f. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Usp, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SARMENTO, B.R. **Acessibilidade em sistema de circulação de pedestre:** Avaliação do campos I da UFPB. 2012.153f. Dissertação (Mestrado)- Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa,2012.

SCAFF, Lawrence A . Max Weber"s politics and political education. **The American Political Science**, (67): 128-141, 1973.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico.** ed. 24. São Paulo: Cortez, 2018.

SILVA, C. O *et al.* **Calçadas acessíveis:** o caminho para a democratização dos espaços urbanos. Fortaleza, CE: Editora Assaré, 2012.

SILVA, D. A. **Do acesso à calçada ao acesso à cidade** : acessibilidade na mobilidade urbana em Ituiutaba-MG, 2017. 210 f. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal, 2017.

SOARES, A. M. J.; ALVES, R. L.; TARGINO, E. N. M. A. Acessibilidade na arborização urbana: percepção de deficientes visuais sobre a mobilidade em espaços públicos arborizados. **Revista da Sociedade Brasileira de Arborização Urbana**, Piracicaba, v. 12, n. 3, p. 51-65, 2017.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Editora Contexto, 1988. Disponível em: encurtador.com.br/IMNSX. Acesso em: 10 de março de 2021.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. **O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade**. 2002. Disponível em: http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf. Acesso em: 10 jun. 2021.

UGEDA JUNIOR, J. C. Planejamento da paisagem e planejamento urbano: reflexões sobre a urbanização brasileira. **Revista Mato-Grossense de Geografia**, Cuiabá, v. 17, n. 1, p. 101- 116, 2014

UMA definição de urbanismo. 2018. Disponível em: <https://arquitecturaportuguesa.com/uma-definicao-de-urbanismo/>. Acesso em: 15 set. 2020.

VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

WEBER, Max. Conceito e Categorias de Cidades. In: Velho, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 88.

ZALUAR, Alba. **A máquina e a revolta**: as organizações populares e o significado da pobreza. São Paulo: Brasiliense, 1985.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO ESTRUTURADO

- 1- Você consegue caminhar com segurança, facilidade, nas calçadas do seu bairro?
Sim--- 20% Não---80%
- 2- Quais os obstáculos que você costuma encontrar nas calçadas do seu bairro?
Desnível---40% Entulho---30%
Má conservação---20% Mesas nas calçadas—10%
- 3- Como está o seu acesso na calçada de sua casa?
Bom---100% Ruim---0%
Médio---0%
- 4- Você já sofreu algum acidente caminhando nas calçadas da região onde mora?
Não---60%
Sim---40%
- 5- A iluminação pública para caminhar a noite é suficiente?
Boa---33,33% Ruim---33,33%
Mediana---33,33%
- 6- Na sua avaliação as calçadas na região em que você mora em relação ao seu deslocamento estão: boas, medianas ou ruins?
Boa---10% Ruim---30%
Mediana---60%
- 7- Existe desnível, batentes, ausência de rampas de acesso as calçadas na sua rua?
Sim---100% Não---0%
- 8- Existem obstáculos, como veículos estacionados, vegetação mal implantadas, material de construção, lixos, nas calçadas do seu bairro?
Veículos—10% Lixo---20%
Desnível---60% Cerâmica lisa----10%
- 9- Você já caminhou pela rua junto a veículos, por causa de obstáculos nas calçadas?

Sim---90% Não---10%

Sexo- 50% mulher

50% homem

Idade: 37 a 95 anos

Deficiente Físico: 20%

Idosos: 40%

50---59 anos: 30%

37---49 anos: 10%