



UFC

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

TATIANA BARROSO CAMELO DIOGO

**ACESSIBILIDADE E CALÇADAS À LUZ DO DIREITO À CIDADE:
UMA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS URBANAS EM FORTALEZA
(2013-2020)**

**FORTALEZA
2021**

TATIANA BARROSO CAMELO DIOGO

**ACESSIBILIDADE E CALÇADAS À LUZ DO DIREITO À CIDADE:
UMA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS URBANAS EM FORTALEZA
(2013-2020)**

Dissertação submetida ao Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre (M.Sc.) em Avaliação de Políticas Públicas. Área de concentração: Avaliação de políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. José Almir Farias Filho.

**FORTALEZA
2021**

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)

D622a Diogo, Tatiana Barroso Camelo.
Acessibilidade e calçadas à luz do direito à cidade: uma avaliação das políticas urbanas em Fortaleza (2013-2020) / Tatiana Barroso Camelo Diogo. – 2021.
250 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências Agrárias, Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas, Fortaleza, 2021.

Orientação: Prof. Dr. José Almir Farias Filho.

1. Acessibilidade. 2. Calçadas. 3. Políticas Públicas. 4. Avaliação. 5. Fortaleza. I. Título.

CDD 320.6

TATIANA BARROSO CAMELO DIOGO

ACESSIBILIDADE E CALÇADAS À LUZ DO DIREITO À CIDADE: UMA
AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS URBANAS EM FORTALEZA
(2013-2020)

Dissertação submetida ao Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre (M.Sc.) em Avaliação de Políticas Públicas. Área de concentração: Avaliação de políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. José Almir Farias Filho.

Aprovada em: 05/11/2021

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Almir Farias Filho (Orientador)
Universidade Federal do Ceará – UFC/MAPP

Profa. Dra. Roselane Gomes Bezerra (Membro Interno)
Universidade Federal do Ceará – UFC/MAPP

Profa. Dra. Zilsa Maria Pinto Santiago (Membro Externo ao Programa)
Universidade Federal do Ceará – DAUD / UFC

Aos meus pais Antônio e Lisnar que sempre foram exemplos de força, dedicação e determinação.

Ao meu filho, Patrick, meu presente, com quem a identificação, a admiração e o amor são sem medida.

E ao meu maridinho, Diogo, meu porto seguro, o melhor encontro que a vida poderia me proporcionar, meu amor pelos próximos quarenta anos.

AGRADECIMENTOS

Um trabalho de dissertação aparenta ser um caminho muito solitário, requer dedicação, tempo, esforços e estudos e requer do pesquisador foco, metas e determinação. Contudo, ao trilhar esse caminho, foi possível perceber que ele não é tão solitário assim. A rede de suporte que está por trás de quem está desenvolvendo qualquer projeto é que torna qualquer construção possível e é a essa rede de apoio que venho agradecer agora.

Agradeço ao maridinho lindão mais maravilhoso da minha vida toda, Diogo, você apareceu em um momento em que eu não acreditava mais nas parcerias sinceras e me ensinou a ressignificar muita coisa em minha vida. Com você aprendo todos os dias e tento ser a minha melhor versão, porque você merece o melhor de mim, me sinto amada e protegida e quero sempre te fazer se sentir assim. Não canso de agradecer por termos nos encontrado, nos reconhecido e nos escolhido, eu o escolheria outras milhares de vezes. Obrigada pela decisão diária de fazer dar certo, pela parceria, companheirismo, cumplicidade, dedicação e por ser assim tão fofinho. Amo tu muitão mesmo de verdade!

Ao meu encantado filho amado, Tick, nosso reconhecimento e identificação parece ter sido para além desse momento e dessa vida, além do amor imenso e incondicional que tenho por você, imensa também é a minha admiração pela pessoa que você se tornou, pelo tamanho do seu coração, pela sua forma de ver a vida e pelo quanto podemos falar das coisas como elas realmente são. Obrigada por compreender minhas razões, assim como tudo que foi necessário para que chegássemos aonde estamos e por me aceitar como sou, pelos abraços de alma e pela música “Nunca deixe de Sonhar” que me acordava todas as manhãs com sua vozinha linda e que me dava forças para seguir, quando tudo parecia pesado demais.

Agradeço aos meus pais, com eles eu aprendi que a vida é o que é, e não o que gostaríamos que ela fosse e aprendi que encarar e me responsabilizar pelos meus problemas é bem melhor do que ser apenas coadjuvante da minha vida. Vi na força do meu papai “quelido”, que tudo é possível com dedicação e esforço. Esse cearense arretado, que muito cedo precisou sair da sua zona de conforto para lutar por seu espaço no mundo e que teve que encontrar forças para encarar desafios enormes, conseguiu mudar a sua realidade, mesmo sem muito estudo e sem suporte, ele conseguiu construir uma trajetória de vida admirável e nenhum dos desafios o fez perder a sua mais nobre característica, o seu caráter. Seu apoio aos meus projetos, seu amor, sua crença em mim e seus incentivos foram determinantes para as minhas conquistas.

Com minha mamãe “quelida” aprendi a importância do cuidado, do amor e da família. Vi seu otimismo, sua dedicação incondicional durante anos a todos nós, sua alegria, seu bom humor e toda sua fé características marcantes e admiráveis da doce Liz. Ela é uma mulher progressista, inspiradora e que sabe o que quer, ela tem uma força tão grande que nem ela consegue reconhecer quão forte e incrível essa força é. Ela sempre esteve ao meu lado e quando eu precisei alçar voos mais altos ela doou todo seu amor ao Tickinho e por saber que ele estava bem e que era muito amado pelos meus pais eu consegui seguir em frente, me formar e mudar a direção do nosso destino.

À minha irmã Luciana, uma grande mãe e mulher. Às minhas sobrinhas, lindinhas da titia, Laninha e Livinha por realizarem o meu sonho de ser tia e por trazerem muito amor para as nossas vidas. À minha enteada Bella, aos seus filhos e aos sobrinhos que ganhei: Lia, Rafael, Mariana, Gustavo e Bianca que vieram para somar em carinho e alegria, assim como aos meus cunhados e cunhadas meu muito obrigado por todo apoio.

Aos meus sogros, em memória, a Dona Socorro cheia de talentos e, como diz meu amado, que em muito se parecia com a doce Liz, com o coração enorme, e ao Sr. Diogo, que nos deixou esse ano. Ele valorizava o conhecimento, admirava cada conquista e incentivava-a sempre, ficará na lembrança o “cadê seu marido”, “quem foi Jericó?”, “sete vezes oito” e tantas situações que o faziam ser único.

À orientação e direcionamentos do professor José Almir, seus ensinamentos e suas reflexões foram decisivos no avanço dessa pesquisa e determinantes para o sucesso dela. Seus conhecimentos e as ponderações necessárias contribuíram para o aprimoramento da minha visão enquanto pesquisadora. Obrigada por sua paciência e por toda a troca durante essa longa trajetória. Aos membros da banca meus sinceros agradecimentos, desde a qualificação até a dissertação muito do que estava em construção foi redirecionado e aprimorado graças as valorosas contribuições de todos os profissionais que cederam seu tempo e seu conhecimento para engrandecer esse estudo.

Aos colegas de turma que compartilharam comigo as angústias e apreensões de enfrentar um desafio como é o mestrado em tempos tão complicados como este de pandemia, e que apesar de tudo mantiveram seus trabalhos e rotinas e conseguiram foco para a conclusão de suas pesquisas. Com muitos deles também divido o difícil ofício da fiscalização no município de Fortaleza, a eles minha admiração e respeito. Que possamos usar todo o conhecimento apreendido para tornar nossa cidade, nossa vida e nosso mundo um lugar melhor, mais inclusivo e mais acolhedor para todos!

“A política trata da convivência entre diferentes. Os homens se organizam politicamente para certas coisas em comum, essenciais num caos absoluto, ou a partir do caos absoluto das diferenças.”

(ARENDETT, 1999, p 21-24)

RESUMO

A democratização dos espaços urbanos e a microacessibilidade garantem às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida direitos basilares que permeiam a dignidade da pessoa humana. Desde as convenções internacionais sobre pessoas com deficiência, muitos países buscaram adaptações que tornassem os espaços urbanos mais inclusivos. No Brasil, não foi diferente, mas apesar dos avanços legislativos, poucos são os espaços realmente acessíveis. Pela importância do tema, esta pesquisa se propôs avaliar, à luz das garantias constitucionais e do direito à cidade, as políticas urbanas adotadas na cidade de Fortaleza, no período 2013-2020 com repercussões na acessibilidade às calçadas. O desenho metodológico desta investigação fez uso das dimensões da avaliação reflexiva e experiencial articuladas a um estudo de caso. A pesquisa foca sua investigação na análise de políticas setoriais urbanas que tenham repercussões na microacessibilidade. A metodologia adotada fez uso de uma avaliação qualitativa, através de pesquisas bibliográfica e documental, considerando-se a legislação nacional e local e o estudo de caso do 'Plano de Ação Novo Centro', uma intervenção na área central de Fortaleza. Constatou-se que a legislação hoje vigente proporciona ao gestor público maior segurança jurídica às ações necessárias para tornar a cidade mais inclusiva. Observou-se ainda uma mudança de postura do poder público e de parte da população frente as suas responsabilidades na consecução desse direito. No entanto, muitos aspectos da complexidade social e das normas técnicas e legais, de observância essencial para se alcançar a acessibilidade universal, ainda são negligenciados no planejamento e na implementação das políticas urbanas de acessibilidade e inclusão. Essa inobservância faz com que a materialização dos avanços seja insuficiente para atender às reais necessidades das pessoas com deficiência.

Palavras-Chave: 1. Acessibilidade. 2. Calçadas. 3. Políticas Públicas. 4. Avaliação. 5. Fortaleza.

ABSTRACT

The democratization of urban spaces, and the microaccessibility, ensures people with disabilities or reduced mobility basic rights that permeate the dignity of the human person. Many countries, following international conventions on people with disabilities, have sought adaptations that would make urban spaces more inclusive, in Brazil, it was no different, however, despite the legislative advancements, there are few truly accessible spaces. Given the importance of the topic, this research proposed to evaluate, considering the constitutional guarantees and the right to the city, urban policies implemented in the city of Fortaleza, during the 2013-2020 period, regarding the accessibility of sidewalks. The methodology design of this investigation relied on the use of reflective and experiential assessment, in articulation with case study assessment. The research focuses on the analysis of urban sectorial policies that have repercussions in the micro-accessibility. The methodology adopted made use of a qualitative assessment, through bibliographic and documental research, considering national and local legislation and the case study of the 'Plano de Ação Novo Centro', an intervention for downtown Fortaleza. It was found that the legislation currently in effect provides the public manager with greater legal security for the actions necessary to make the city more inclusive. It was also observed a change in attitude of the public management and part of the population regarding their responsibilities in achieving this right. However, many aspects of social complexity and of technical and legal norms, essential to achieve universal accessibility, are still neglected in the planning and implementation of urban policies. Such non-observance makes the materialization of advances insufficient to meet the real needs of people with disabilities.

Keywords: 1. Accessibility. 2. Sidewalks. 3. Public Policies. 4. Assessment. 5. Fortaleza.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Calçada Viva, rua Barão do Rio Branco	29
Figura 2 - Símbolo internacional de acesso.....	53
Figura 3 – Apresenta dimensões referenciais para deslocamento a pé	53
Figura 4 – Área para manobra de cadeiras de rodas com deslocamento.....	54
Figura 5 - A diferença entre acessível e universal.....	56
Figura 6 - Corredor Expresso em Fortaleza – Av. Bezerra de Menezes	95
Figura 7 - Projeto Cidade da Gente na rua Almirante Jaceguai, no bairro Praia de Iracema, em Fortaleza	97
Figura 8 – Projeto Esquina Segura em Fortaleza	98
Figura 9 - Apresentação Código da Cidade - Legislação Municipal.....	100
Figura 10 - Situação Geral do Plano Fortaleza 2040.....	109
Figura 11 - Forma Urbana Compactada	111
Figura 12 - Fortalecimento das Centralidades.....	112
Figura 13 – Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS).....	116
Figura 14 - Destaque à ZEDUS - Centro -Trechos 1 e 2.....	117
Figura 15 - ZEDUS - Centro - Trecho 2 modificado	117
Figura 16 - Delimitação das Zonas Especiais.....	119
Figura 17 - Subdivisão da Calçada.....	127
Figura 18 - Acesso de veículo ao lote	128
Figura 19 - Rebaixamento de Calçadas	138
Figura 20 - Piso Tátil.....	138
Figura 21 - Inclinação Longitudinal e Transversal.....	140
Figura 22 - Situações de Estacionamento no Recuo de Frente	140
Figura 23 - Reunião de lançamento Novo Centro	174
Figura 24 - Reunião de lançamento Novo Centro - participação popular.....	174
Figura 25 - Acidentes com Vítimas na Rua Barão do Rio Branco - Centro	182
Figura 26 - Unidades de Gestão Municipal Regionais de Fortaleza. Destaque: Regional 12	186
Figura 27 - Unidades de Gestão Municipal - Territórios de Fortaleza.....	186
Figura 28 - Unidades de Gestão Municipal – Bairros de Fortaleza – Decreto Municipal nº 14.498/2019	186
Figura 29 - Identificação das zonas por macrozonas.....	187

Figura 30 – Índice de Habitação Unifamiliar e Multifamiliar 24,98%	188
Figura 31 – Patrimônio Histórico Tombado e Não Tombado	188
Figura 32 – Escritórios 2,76%; Comércio 16,4% e Estacionamento 4,17%	188
Figura 33 – Proposta: Rede de Estacionamentos Periféricos	188
Gráfico 1 - Resultado das respostas a questão 2 do Formulário	195
Figura 34 - História contada nos quiosques da rua Barão do Rio Branco.....	199
Figura 35 - Trecho 2 - Entre as ruas Pedro Pereira e Liberato Barroso	200
Figura 36 – Quiosque – Maquete do Projeto.....	201
Figura 37 - Quiosque - Cobertura original	201
Figura 38 - Quiosque - Cobertura estendida.....	201
Gráfico 2 - Resultado das respostas a questão 6 do Formulário.....	204
Figura 39 - Trecho 3 - Entre as ruas Liberato Barroso e Guilherme Rocha.....	205
Figura 40 - Faixa elevada para a travessia de pedestre	206
Figura 41 - Travessia Elevada na rua Liberato Barroso	207
Figura 42 - Travessia Elevada na Tv. Severiano Ribeiro	207
Figura 43 – Plataforma e rampa demarcadas - Travessia na rua Guilherme Rocha.....	207
Gráfico 3 - Resultado das respostas a questão 7 do Formulário.....	208
Figura 44 - Rua Barão do Rio Branco antes	209
Figura 45 - Rua Barão do Rio Branco planejada.....	210
Figura 46 - Rua Barão do Rio Branco executada	210
Figura 47 - Ciclista utilizando a Calçada Viva.....	212
Figura 48 - Permissionário com cadeira no espaço para o pedestre.....	212
Gráfico 4 - Resultado das respostas a questão 2 do Formulário.....	212
Figura 49 – Calçada, faixa de serviço e passeio	214
Figura 50 - Buraco na calçada	216
Figura 51 - Ondulações na calçada.....	216

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Quadro 1 - Linha do Tempo dos principais marcos regulatórios de política sobre Direitos das Pessoas com Deficiência no Contexto Internacional e Nacional	89
Quadro 2 - Políticas Públicas Urbanas com impacto na Acessibilidade das Calçadas em Fortaleza – 2013 a 2020.....	100
Tabela 1 - Dimensionamento da faixa livre pela capacidade de pedestres.....	136
Tabela 2 - Análise de Conteúdo - Categoria: Dignidade da Pessoa Humana.....	142
Tabela 3 - Análise de Conteúdo - Categoria: Acessibilidade	151
Tabela 4 - Análise de Conteúdo - Categoria: Caminhabilidade	162
Quadro 3 - Respostas à questão 14 aplicada às PDL e PCD.....	192
Quadro 4 - Respostas à questão 14 aplicada aos CP	193
Quadro 5 - Respostas à questão 14 aplicada aos CSP	194
Quadro 6 - Respostas à questão 14 aplicada às UH e UNH.....	194
Tabela 5 - Compilação das respostas relativas à questão 2 do formulário - Apêndice B.....	196
Quadro 7 - Respostas à questão 13 aplicada a todos.....	196
Quadro 8 - Respostas à questão 12 aplicada a todos.....	201
Quadro 9 - Respostas à questão 15 aplicada aos CSP.....	203
Quadro 10 - Respostas à questão 15 aplicada aos CP.....	204
Tabela 6 - Compilação das respostas relativas à questão 6 do formulário – Apêndice B	204
Tabela 7 - Compilação das respostas relativas à questão 7 do formulário - Apêndice B.....	208
Quadro 11 – Resposta à questão 11 aplicada a todos.....	210
Tabela 8 - Compilação das respostas relativas à questão 2 do formulário - Apêndice B.....	212
Tabela 9 - Medidas Calçada e Calçada Viva	213
Tabela 10 - Compilação das respostas relativas à questão 1 do formulário - Apêndice B....	215
Tabela 11 - Compilação das respostas relativas à questão 3 do formulário - Apêndice B....	215
Tabela 12 - Compilação das respostas relativas à questão 4 do formulário - Apêndice B....	215
Tabela 13 - Análise das Calçadas - Barreiras Urbanísticas	216
Tabela 14 - Análise das Calçadas - Barreiras comunicacionais	217
Tabela 15 - Análise da calçada – Caminhabilidade.....	218
Quadro 12 - Respostas à questão 14 aplicada às UH e UNH.....	219
Quadro 13 - Respostas à questão 14 aplicada às PDL e PCD.....	220
Tabela 16 - Compilação das respostas relativas à questão 8 do formulário - Apêndice B....	220
Tabela 17 - Compilação das respostas relativas à questão 9 do formulário - Apêndice B....	221
Tabela 18 - Compilação das respostas relativas à questão 10 do formulário - Apêndice B..	221

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AGEFIS	Agência de Fiscalização de Fortaleza
AIPD	Ano Internacional da Pessoa Deficiente
AMC	Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
AOP	Análise de Orientação Prévia
ART	Artigo
BRT's	Bus Rapid Transit
CBMCE	Corpo de Bombeiros Militar do Ceará
CDPD	Convenção Internacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência
CIF	Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde
CMF	Câmara Municipal de Fortaleza
CMNC	Comitê Municipal de Acompanhamento do Plano de Ação Novo Centro
CN	Congresso Nacional
COGECT	Coordenadoria de Gestão Corporativa da Tecnologia da Informação e Comunicação
CONADE	Conselho Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COPEDEF	Coordenadoria Especial da Pessoa com Deficiência
CORDE	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Deficiente
CPA	Comissão Permanente de Acessibilidade
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
EC	Emenda Constitucional
ETUFOR	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
GABPREF	Gabinete do Prefeito
GMF	Guarda Municipal de Fortaleza
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IN	Instrução Normativa
IPLANFOR	Instituto de Planejamento de Fortaleza
LC	Lei Complementar
MAPP	Mestrado em Avaliação de Políticas Públicas

MCidades	Ministério das Cidades
NBR	Normas Brasileiras
OGU	Orçamento Geral da União
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAITT	Plano de Ações Imediatas em Transporte e Trânsito de Fortaleza
PASFor	Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza
PCD	Pessoa com Deficiência
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PGM	Procuradoria Geral do Município
PGV's	Polos Geradores de Viagens
PLANMOB	Plano de Mobilidade
PMCFor	Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza
PMF	Prefeitura Municipal de Fortaleza
PMUM	Plano Mestre Urbanístico de Mobilidade
RBF	República Federativa do Brasil
RIST	Relatório de Impacto no Sistema de Trânsito
SCSP	Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos
SDE	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico
SDHDS	Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Desenvolvimento Social
SECEL	Secretaria do Esporte e Lazer
SECULT	Secretaria da Cultura do Estado do Ceará
SECULTFOR	Secretaria Municipal de Cultura
SEINF	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará
SEMOB	Secretaria Nacional de Mobilidade
SEPOG	Secretaria de Planejamento Orçamento e Gestão
SETFOR	Secretaria Municipal de Turismo
SEUMA	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente
SMS	Secretaria Municipal de Saúde
SNAPU	Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos
SSPDS	Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social
TRANSFOR	Programa de Transporte Urbano de Fortaleza

URBFOR	Autarquia Municipal de Urbanismo e Paisagismo
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
ZEDUS	Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social
ZEPH	Zona Especial do Patrimônio Paisagístico, Histórico, Cultural e Arqueológico
ZOP	Zona de Ocupação Preferencial
ZRA	Zona Especial de Recuperação Ambiental

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
1.1	Relevância e justificativa da política pública em estudo	17
1.2	Problematização: delineamentos do objeto de investigação	20
1.3	Objetivos	24
1.4	Metodologia da pesquisa	24
1.5	Estrutura da Dissertação	30
2	MARCO TEÓRICO DE INVESTIGAÇÃO	32
2.1	As grandes cidades na lógica do capital	32
2.2	O direito à cidade e a humanização dos espaços públicos	20
2.3	A dignidade da pessoa humana e a acessibilidade no Estado Democrático de Direito	44
3	CONTEXTO NACIONAL: AVALIAÇÃO DE NORMAS COM IMPACTO NAS POLÍTICAS URBANAS DE MICROACESSIBILIDADE	59
3.1	Breve histórico da compreensão da deficiência	60
3.2	Políticas públicas urbanas de acessibilidade	62
3.3	Avanços e limitações de algumas experiências em cidades brasileiras	91
4	AVALIAÇÃO DA POLÍTICA URBANA E ACESSIBILIDADE DE CALÇADAS EM FORTALEZA	93
4.1	Planos e leis com dispositivos sobre acessibilidade	99
4.2	Análise comparativa do conteúdo de leis e políticas públicas	142
5	AVALIANDO O PLANO DE AÇÃO NOVO CENTRO	170
5.1	Plano de Ação Novo Centro: contexto e desdobramentos	172
5.2	Análise da rua Barão do Rio Branco	185
5.3	Matriz das descobertas: resultados e discussões	222
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	230
	REFERÊNCIAS	235
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA	245
	APÊNDICE B – FORMULÁRIO	246
	APÊNDICE C – PERFIL RESPONDENTES DO FORMULÁRIO	249
	APÊNDICE D – ROTEIRO OBSERVAÇÃO WALKTRHOUGH	250

1 INTRODUÇÃO

A cidade traz em si valores históricos e culturais que impactam diretamente na dinâmica social e econômica de toda sua população. Os gestores públicos precisam se preocupar em garantir os espaços urbanos e democratizar as vias públicas aos cidadãos para que a dinâmica social e econômica tenha fluxo e para que todos sintam-se pertencentes àquele lugar, àquela cidade. Intrigados ainda com a facilidade estrutural de locomoção para pessoas com deficiência física, em alguns centros mundiais, como é o caso de Zurique e de Amsterdã começou-se a delinear a problemática que deu origem ao objeto desta pesquisa.

Nesta pesquisa, buscou-se analisar o contexto nacional das políticas públicas de acessibilidade no Brasil a partir da avaliação de aspectos da legislação que tenham impacto na microacessibilidade. Pretendeu-se ainda, avaliar o contexto local a partir da análise de políticas públicas urbanas, com repercussões na acessibilidade das calçadas na cidade de Fortaleza, adotadas pelas duas gestões do prefeito Roberto Cláudio, entre os anos de 2013 e 2020. E, por fim, buscou-se avaliar um exemplo de implementação dessas ações em uma intervenção pública, de modo a compreender os porquês de não se ter uma cidade de fato acessiva e trazer questões que permeiam a dignidade humana, o direito à cidade e a inclusão.

1.1 Relevância e justificativa da política pública em estudo

Em meados de 2018, ao me ver envolvida na elaboração de um projeto de pesquisa para concorrer a vaga no Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas - MAPP, surgiu a curiosidade em compreender melhor questões acerca da dificuldade de acessibilidade e de mobilidade na cidade contemporânea e as suas implicações na garantia de direitos basilares de todo ser humano e no direito à própria cidade.

No momento da elaboração do projeto de pesquisa, as calçadas estavam sendo foco de fiscalização por parte dos fiscais municipais e muitas peculiaridades estavam sendo levantadas em cada regional. Cito como exemplo, que, em alguns locais, mal era possível se identificar calçadas, quanto mais conferir se estas atendiam a legislação vigente, já em outros a disputa pelo espaço público se dava em ruas estreitas e desestruturadas, entre ambulantes, transeuntes e moradores, estes últimos, por vezes, faziam extensões de suas casas para além dos limites privados e tomavam parte do passeio como seus.

A partir dessas ações de fiscalização e dos relatos que se seguiram, foi possível perceber que se tratava de um tema de ampla variação e que, a depender do local fiscalizado,

uma complexidade de fatores necessitava de análise e atenção. Análises essas que versavam sobre o papel do poder público, tanto na formulação das leis e na eleição das políticas públicas urbanas quanto na eleição de prioridades, pela Agência de Fiscalização de Fortaleza, em suas ações de fiscalização, para que de fato seja possível serem realizadas, em cada contexto social e econômico, uma justa aplicação da lei, como quanto o papel da sociedade na garantia do direito de todos a utilização do espaço público.

Surgiram questões como, até que ponto o poder público considera essa complexidade de fatores ao planejar a elaboração da legislação ou uma ação de fiscalização em calçadas e como se sentem as pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência que desejam trafegar a pé pela cidade. Cobrar a aplicação de uma legislação que é igual para todo o município, em uma cidade com realidades tão díspares como as de Fortaleza traz dúvidas reais sobre a possibilidade destas leis corroborarem de fato com a inclusão, com o respeito a equidade e com a possibilidade de acessibilidade plena.

Esse tema se justifica por ser o direito de locomoção um dos direitos fundamentais de todo ser humano, previsto no inciso XV do art. 5º da nossa Carta Magna de 1988 (BRASIL, 1988), sendo um direito fundamental é também cláusula pétrea e deve ser garantido a todos. Mas para que todos consigam se locomover, a mobilidade deve ser uma preocupação do poder público, pois há pessoas com dificuldades temporárias ou permanentes de mobilidade que dependem de condições específicas para se deslocarem.

Ao longo do tempo o deslocamento humano se deu de variadas formas. O homem exerce o seu direito de ir, vir ou permanecer, utilizando-se de diferentes meios, porém, mesmo fazendo uso de variadas formas de locomoção, em algum momento, todos somos pedestres, com ou sem apoio de equipamentos, a nossa locomoção a pé necessita de vias adequadas que garantam o acesso e a mobilidade.

No entanto, nem todas as pessoas têm o seu direito de ir e vir respeitados, seja por sua dificuldade de locomoção decorrente de alguma razão transitória ou por terem alguma deficiência permanente ou ainda por limitações causadas por vários fatores externos. As limitações externas podem ser as mais variadas e vão desde calçadas inacessíveis em virtude de estruturas que desrespeitam os parâmetros da legislação até ocupações indevidas por mercadorias ou entulhos, estacionamentos irregulares ou ainda privatização de espaços públicos com extensão de garagens ou varandas para além dos limites da propriedade privada ou mesmo por intervenções do poder público que privilegiam estruturas outras que não a acessibilidade universal.

A necessidade de garantir a acessibilidade das calçadas se mostra de suma

importância para a concretização do direito de ir e vir de forma efetiva, mas não se resume a ele, por essa razão nos deteremos a microacessibilidade. A plena acessibilidade também está diretamente relacionada a outros preceitos constitucionais de extrema relevância, como é o caso da dignidade da pessoa humana, prevista no inciso III do artigo 1º da Constituição de 1988 (BRASIL, 1988). O referido artigo eleva o preceito ao patamar de fundamento do Estado Democrático de Direito, entre outros igualmente importantes como cidadania, soberania, a dignidade passa, na Constituição Cidadã, a ser utilizada como vetor interpretativo na ponderação dos direitos.

Além da dignidade da pessoa humana e dos aspectos de autonomia e independência a ela relacionados e do direito a locomoção, permeia as discussões do presente trabalho, relacionando-se a acessibilidade, a necessária democratização do espaço público e a busca por uma cidade inclusiva e voltada para pessoas. A ideia também é versar a discussão acerca do cidadão, pedestre como ator importante nessa complexidade da vida urbana contemporânea, oportunizando a todos o direito à cidade e identificando o papel das políticas urbanas nessa construção.

A acessibilidade analisada como pressuposto do direito à inclusão, envolve mais do que o simples ir e vir ou permanecer do direito de locomoção, permeia antes disso a autonomia que essa decisão traz para o indivíduo, envolve o sentimento de pertencimento, seja de um grupo ou de uma sociedade. A liberdade de decidir, por não ter obstáculos ou limitações que o impeçam de ir e vir, especialmente para a pessoa com deficiência física ou com mobilidade reduzida, já que estas últimas enfrentam inúmeros desafios que a cidade as impõe, concretiza um reflexo na garantia maior da dignidade da pessoa humana.

Quanto maior a cidade, mais impessoal ela se torna, e mais os interesses são voltados para o capital em detrimento da proteção à população. Em muitos contextos, políticas públicas que se propunham a resolver situações complexas da vida urbana, atenderam muito mais a interesses hegemônicos do que ao enfrentamento das questões sociais propugnadas. Torna-se uma preocupação contínua a proteção e o fortalecimento aos direitos fundamentais que formam uma rede de proteção especialmente aos mais vulneráveis.

Além do desafio de haver políticas públicas urbanas voltadas para acessibilidade, ainda há o desafio de que estas sejam eficazes e não apenas figurativas, há muita proposta executada que visualmente parece acessível, mas que tecnicamente não atende aos parâmetros mínimos para que um uma pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida de fato a utilize com segurança. É preciso superar as obras visualmente acessíveis, mas tecnicamente inacessíveis e o monitoramento constante das políticas públicas que se dizem de acessibilidade, em

todas as suas fases, é uma urgência do poder público.

Além de todo o exposto, por ser agente de fiscalização de atividades urbanas e vigilância sanitária do município de Fortaleza, o presente estudo se mostra de grande relevância para o exercício das minhas atribuições institucionais, pois, antes de ser fiscal aplicadora de penalidades preciso ser agente modificadora do meio e criadora de oportunidades para essas mudanças. O direito de todos a um ambiente plural, ameno, acessível e inclusivo, onde as necessidades de uns possam ser atendidas sem que os direitos de outros sejam desrespeitados é premissa para uma convivência harmônica e saudável entre todos os cidadãos e o trabalho da fiscalização deve estar voltado para esse objetivo.

Apesar de haver muita contribuição escrita resultado de estudos sobre acessibilidade, suscitar pesquisas com a delimitação que esse estudo se propõe é de suma importância para o avanço das garantias dos direitos que fundamentam a dignidade humana. O recorte deste estudo será avaliar aspectos da legislação nacional que tenham impacto na microacessibilidade e avaliar políticas públicas urbanas, nas duas últimas gestões administrativas de Fortaleza (2013-2020), gestões Roberto Cláudio, que tenham implicações na acessibilidade às calçadas da capital cearense, sob o olhar do direito pátrio, considerando a acessibilidade como necessidade basilar para a inclusão e a democratização do espaço público como pressuposto do direito amplo à cidade.

Ver a cidade e suas vias como espaços que deveriam ser de todos é uma necessidade urgente. É nela que toda a história de um povo acontece e é em suas ruas, avenidas e bairros, com suas estruturas próprias e com toda a cultura de seu povo que se constitui verdadeiramente os agrupamentos sociais. Sem o protagonismo e a interação de seu povo as cidades seriam meros espaços territoriais geograficamente determinados, mas se virá no decorrer deste trabalho que as cidades se constituem por bem mais elementos que apenas estruturais e que os papéis assumidos pelos diferentes atores sociais têm influência direta na inclusão ou exclusão de quem nela vive.

1.2 Problematização: delineamentos do objeto de investigação

Muitas preocupações surgiram quando da delimitação do que de fato poderia ser o objeto do presente estudo, a maioria delas voltadas para a atuação direta dos fiscais municipais na área urbanística, frente a legislação a ser aplicada em uma cidade tão grande, como é o caso de Fortaleza, com cerca de 2,6 milhões de habitantes (IBGE, 2020). Por se tratar de espaços diversos e permeados por contextos tão específicos, a cidade de Fortaleza traz em si inúmeros

desafios urbanos dentro de uma mesma cidade e muitas inquietações surgiram a partir de tantas possibilidades.

Algumas das inquietações se relacionaram com o papel do poder público enquanto garantidor de direitos e se relacionaram diretamente com a atuação deste, foram elas: que ações já estariam concretizadas ou planejadas para garantir a acessibilidade em Fortaleza, quão longe a capital estaria de se tornar uma cidade acessível, a complexidade social é considerada ao se planejar políticas públicas urbanas para determinada área. O papel dos cidadãos também fez parte dos questionamentos suscitados, a população tem consciência do seu papel como facilitador ou complicador na conquista de uma cidade acessível, há compreensão do que seja público e privado e das responsabilidades quanto a conservação das calçadas.

Para além das questões acerca dos papéis dos atores sociais, outras de arcabouço legal permearam nossas reflexões até a construção do problema de pesquisa desse estudo, foram elas: seriam as legislações nacional e local favoráveis a implementação de intervenções em calçadas pelo poder público, a natureza jurídica das calçadas seria pública ou privada e de quem seria a responsabilidade pela conservação das calçadas e por sua adequação ao desenho universal. As inquietações não se findaram, e ao que concerne as garantias constitucionais que permeiam a dignidade da pessoa humana, estas são consideradas quando do planejamento e execução de ações em calçadas e há uma preocupação com a equidade para que se alcance um tratamento de igualdade material e não apenas formal.

Todas essas dúvidas, levaram-nos a construir uma estratégia de estudo que conseguisse transformar os problemas fáticos em objetos de estudo científico. Com as reflexões trazidas por estudiosos nas disciplinas do Mestrado, foi possível compreender a necessidade de uma análise do tema de forma a possibilitar um conhecimento amplo do objeto, considerando o seu contexto, suas perspectivas e todo o conhecimento por trás das informações levantadas, oportunizando um olhar mais cuidadoso acerca do que se pretende pesquisar.

Nessa construção, o que se pretende é aprofundar o seguinte problema de pesquisa: as normas nacionais e locais que fundamentam as políticas públicas urbanas, assim como as ações da gestão municipal, nos anos entre 2013 e 2020, consideraram a complexidade dos aspectos da dinâmica social característicos da cidade contemporânea e os direitos basilares da dignidade humana das pessoas com deficiência e conseguiram materializar avanços na acessibilidade das calçadas em Fortaleza?

Através dos estudos sobre as políticas setoriais urbanas foi possível verificar as normas, os programas e intervenções no campo da acessibilidade de calçadas em Fortaleza. Foi

possível perceber que algumas ações na área de acessibilidade de calçadas foram realizadas, mas não através de uma política pública diretamente voltada para a acessibilidade, mas como resultado de outras políticas urbanas que tiveram intervenções nas calçadas como ações complementares. Com exceção do Plano Municipal de Caminhabilidade – PMCFFor, do qual esse estudo se referirá mais à frente, e que em dezembro de 2020, trouxe ações mais específicas voltadas para acessibilidade e caminhabilidade.

Apesar de se reconhecer a importância da transdisciplinaridade quando o assunto é acessibilidade e a necessidade de que esse assunto, seus conceitos e seus impactos de fato permeiem de forma ampla todas as políticas e ações governamentais, entende-se também que a alocação de orçamento e a eleição de prioridades no que se refere a microacessibilidade ainda é deixada em segundo plano. E apesar de haver ações indiretas, que resultam em impactos pontuais para tornar a vida das pessoas com deficiência mais acessível, o que é de grande importância, não há priorização desse tema quando da implementação de política urbanas.

Busca-se compreender categorias como: acessibilidade, diferenciando a macroacessibilidade e a microacessibilidade; a relação das pessoas com o espaço; a caminhabilidade, como as pessoas se sentem como pedestres nas calçadas, o prazer da caminhada e a segurança, uma relação de como ele caminha e a dignidade da pessoa humana. Alguns conceitos também são explorados e o contexto em que essas significações se perfazem, são eles: inclusão, cidade contemporânea, direito à cidade, mobilidade. Importante diferenciar quem de fato pode ser considerado pessoa com deficiência ou pessoa com mobilidade reduzida para estabelecermos relações entre o contexto, as normas técnicas, as políticas e seu público-alvo e o que os estudiosos dizem e entendem a respeito de acessibilidade.

Segundo normatização nacional, pessoa com deficiência física apresenta uma alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, o que compromete a função física. Já a pessoa com mobilidade reduzida, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tem dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação e percepção (BRASIL, 2004). Mobilidade seria o modo a pé de se locomover, facilidade que o indivíduo tem para se deslocar, analisando: a capacidade do indivíduo de locomoção e o desempenho do espaço, o seu nível de acessibilidade. Mobilidade então seria atribuída ao indivíduo e acessibilidade ao espaço (AGUIAR, 2010). Segundo o Plano Diretor do Município de Fortaleza, no inciso I do seu art. 169 mobilidade urbana seria o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele

desenvolvidas (FORTALEZA, 2009).

Para Speck (2016) uma cidade caminhável precisa atender a critérios que vão além da questão da beleza e da segurança, para encorajar as pessoas a caminharem é necessário também tornar os espaços interessantes e agradáveis e dar condições de mobilidade especialmente a pé. O caminhar seria estar no ambiente urbano de forma ativa, percebendo a cidade. Entre os conceitos de mobilidade sustentável o caminhar permite analisar a qualidade dos locais e percursos por onde passamos com sua respectiva caminhabilidade, segundo Ghidini:

O caminho, a ser garantido a crianças, idosos, pessoas com dificuldade de locomoção e a todos, deve oferecer ao pedestre boa acessibilidade a diferentes partes da cidade e induzir a que mais pessoas adotem esta atitude como modo de locomoção [...] A caminhabilidade (walkability), vista como qualidade do lugar, pode ser mensurada (GHIDINI, 2010¹).

Sendo, portanto, a delimitação do nosso objeto de pesquisa: a avaliação de aspectos da política pública urbana local, implementada entre os anos de 2013 e 2020, e da legislação nacional que tenham impacto na acessibilidade das calçadas em Fortaleza, compreendendo os avanços para a efetivação da microacessibilidade sob o olhar da dignidade da pessoa humana e do direito à cidade. Esse objeto de pesquisa foi construído em um processo permanente de infinitas aproximações, com toques e retoques, como um artesão que se deve atribuir paciência e sensibilidade (BOURDIEU, 1989).

Partindo de todo o exposto, o presente objeto começou a se construir e algumas categorias precisaram ser revisitadas, outras reconhecidas com maior propriedade e algumas até ressignificadas para alcançar questões que ladeiam ou definem o próprio objeto. Percebemos que, apesar de haver muitos estudos sobre o tema e muitas iniciativas implementadas, poucos são os locais que conseguiram avançar significativamente na garantia de infraestrutura adequada e realmente acessível aos seus cidadãos.

Dentre as políticas públicas desenvolvidas durante esses anos, merecem destaque o Plano Diretor Participativo de 2009, o plano estratégico Plano Fortaleza 2040, um plano que traz diretrizes e ações a curto, médio e longo prazo, tendo como horizonte o ano 2040 (PMF, 2016), o Plano Municipal de Caminhabilidade – PMCFFor (2020), também a inovação da legislação urbanística municipal e projetos que de alguma forma impactaram na mobilidade urbana.

¹ Disponível em <https://www.mobilize.org.br/estudos/240/a-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.html>

1.3 Objetivos

Objetivo Geral

O objetivo desta pesquisa foi identificar e avaliar aspectos da política pública urbana e da legislação nacional e local que tenham impacto na acessibilidade das calçadas em Fortaleza, no período entre os anos 2013 e 2020, buscando compreender os avanços para a efetivação da microacessibilidade, através de estudo de caso, sob o olhar da dignidade da pessoa humana e do direito à cidade.

Objetivos Específicos

Os objetivos específicos perpassam por:

- I. Buscar na literatura os conceitos que norteiam e embasam o tema objeto do presente estudo, explorar sua evolução histórica e os trabalhos desenvolvidos nessa área;
- II. Identificar e avaliar aspectos da legislação nacional que tenham impacto na microacessibilidade e avaliar a política pública urbana local, nos anos entre 2013 e 2020, com repercussões na acessibilidade das calçadas em Fortaleza, buscando compreender os avanços para a efetivação dessa acessibilidade;
- III. Compreender os papéis dos diferentes atores da complexa dinâmica social na garantia da acessibilidade e identificar como as pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção se sentem frente a situação das calçadas em Fortaleza à luz do direito constitucional da Dignidade da Pessoa Humana e do Direito à Cidade;
- IV. Realizar um estudo de caso sobre o Plano de Ação Novo Centro e a implementação de suas ações na rua Barão do Rio Branco.

1.4 Metodologia da pesquisa

Ao se construir o desenho metodológico de pesquisa, considerou-se as perspectivas avaliativas interconectadas para o esforço comum de avaliar as políticas públicas objeto desse estudo. Por se tratar de uma pesquisa social, teve-se em vista os ensinamentos de Pierre Bourdieu (1989) em uma perspectiva moderna de avaliação. Bourdieu explicita que a

construção do conhecimento advém da Sociologia Reflexiva na qual não se utiliza somente uma vertente metodológica, mas sim uma combinação de vários tipos de métodos de pesquisa, sempre atento ao fato destes métodos não serem fechados, pensando na mesma linha do autor esse estudo seguirá as contribuições complementares de autores das ciências sociais e da avaliação de políticas públicas.

Melucci (2005), também foi guia, pois defende a busca por superar uma lógica linear, baseada em um modelo unidirecional de causa e efeito, que acumula evidências em direção a uma conclusão definitiva e incontestável. Para ele a metodologia não se resume a técnicas, mas está ligada a epistemologias, a capacidade de se colocar boas perguntas. Melucci vê as metodologias dentro de uma prática sociológica e antropológica, com o caráter dialógico no processo de construção do conhecimento.

Estabelecendo também aproximações com Minayo (2016), buscou-se olhar o objeto das Ciências Sociais como sendo essencialmente qualitativo, leciona a autora, que a realidade social é mais rica que qualquer teoria, que qualquer discurso que possamos elaborar sobre ela, por isso “[...] os códigos das ciências que por sua natureza são sempre referidos e recortados são incapazes de conter a totalidade da vida social”. Minayo *et al* (2016, p.14) reconhece que as ciências sociais possuem instrumentos capazes de fazer aproximações da complexidade da existência dos seres humanos, ainda que de forma incompleta e imperfeita.

As contribuições dos autores ajudam a compreender a essencialidade de se fazer um estudo que considere a complexidade que uma pesquisa social envolve. A importância da aproximação entre as políticas e o contexto em que foram elaboradas ou postas em execução, do olhar em diferentes perspectivas, experienciado no trabalho em campo, e a necessidade de desenvolver a pesquisa com um olhar reflexivo e crítico, superando a lógica linear e buscando as análises sem desconsiderar nenhuma das variáveis encontradas e reconhecendo ainda o caráter processual, dinâmico e flexível de todo esse processo de construção.

Fez-se, portanto, uma avaliação qualitativa por entender haver aspectos que apenas através de uma análise aprofundada poderemos compreendê-los e avaliá-los. Partindo dos ensinamentos dos estudiosos em ciências sociais, precisava-se tecer quais técnicas e perspectivas avaliativas de políticas públicas poderiam ainda ser incorporadas nessa construção e recorreremos a Bardin (2016) e Moraes (1999) para a análise descritiva das normas e de políticas públicas e Rheingantz (2009) com sua técnica de observação walkthrough para avaliação em campo das condições de acessibilidade e caminhabilidade.

Passando, a presente pesquisa, por uma base bibliográfica, buscando o entendimento teórico-conceitual em torno da problemática em estudo, das categorias envolvidas e das

metodologias de avaliação em políticas públicas e em ciências sociais. Explorando-se também, instrumentos normativos e legais com uma análise descritiva dos conteúdos, bem como, visitas em campo, buscando compreender questões complexas em torno das garantias e direitos que envolvem a vida em uma cidade contemporânea e suas implicações para a acessibilidade. Esta pesquisa, busca, com os caminhos que trilhou, avaliar os impactos de diferentes políticas públicas na acessibilidade das calçadas desta capital. A metodologia de avaliação adotada na presente investigação é definida em quatro etapas.

A **primeira etapa** denominada de **revisão da literatura**, e nela explora-se o que há sobre o tema nos estudos precedentes, livros, artigos, dissertações e teses que tratem da política pública de acessibilidade assim como as normas técnicas da ABNT, alguns dos autores com os quais se trabalha são: Garcia (2014), sobre a deficiência sendo considerada como política pública; Araújo (2016), em seus estudos sobre garantias constitucionais e acessibilidade. Sobre a acessibilidade a calçadas e as premissas e compreensão do desenho universal consultamos Cambiaghi (2007), Alvarez (2013) sobre o Guia Operacional de Acessibilidade para Projetos de Desenvolvimento Urbano; Bahia (1998) sobre acessibilidade; Montenegro (2009), Santiago (2009) e Sousa (2009), sobre o Guia de Acessibilidade: Espaço Público e Edificações do Estado do Ceará; e Puentes (2013), que trata do Manual de Diseño Universal en el Espacio Público. Esses autores trazem entre outras questões, orientações sobre os conceitos e critérios para definir as condições para o projeto do espaço acessível.

Fechando o referencial teórico, trabalhando ainda na construção do quadro conceitual, importante para a presente pesquisa, autores como Harvey (2014), e Lefebvre, (2001), para discutir o direito a cidade, a humanização destas e a complexidade da cidade contemporânea na lógica do capital. Gehl, (2013) para o debate das cidades construídas para pessoas e na urbanização voltada para pedestres; as contribuições de Frey (2000) sobre as características de democracias não consolidadas e de países em desenvolvimento refletidas nas grandes cidades e na complexidade urbana; Bauman (2007) e a sociedade na pós-modernidade e Sarlet (2015), sobre a Dignidade da Pessoa Humana no Estado Democrático de Direito. O direito a inclusão tratado com apoio em Sasaki (1991) e Santiago (2013), a acessibilidade, o direito a cidade e o próprio direito a ter direitos e Speck (2016) com seu trabalho sobre as cidades caminháveis e as condições que levam o pedestre a querer caminhar.

A **segunda etapa** chama-se de **Análise de Contexto Nacional** e nela examina-se algumas políticas públicas de acessibilidade no Brasil. Sem a intenção de se fazer análise exaustiva da íntegra dos documentos, buscou-se identificar e exaurir aspectos da legislação

selecionada que se relacionam com alguma das categorias escolhidas. As normativas selecionadas foram: o Decreto nº 6.949/2009 que promulga no direito pátrio a Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência - CIDPD, de 2007, pelas mudanças paradigmáticas no que tange à proteção dos direitos das pessoas com deficiência; a Constituição Federal de 1988, que traz o princípio da dignidade da pessoa humana e artigos que garantem direitos fundamentais, as diretrizes das políticas urbanas e outros relacionados aos preceitos fundamentais de inclusão e acessibilidade.

E, na legislação federal: a Lei nº 10.098 de 2000, que estabelece normas gerais para a promoção de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; a Lei nº 10.257/2001, conhecida como o Estatuto da Cidade que regulamenta os artigos 182 e 183 de Constituição Federal de 1988 e institui diretrizes para o desenvolvimento e o planejamento urbano; o Decreto nº 5.296/2004 conhecido como o Decreto da Acessibilidade, que representa um grande marco na busca da produção da cidade acessível; a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão ou Estatuto Brasileiro da Pessoa com Deficiência.

Na **terceira etapa, análise do contexto local**, interessa voltar para o espaço específico do município de Fortaleza, nas duas gestões do prefeito Roberto Cláudio², nos períodos de 2013-2016 e 2017-2020, no qual, a análise recaiu sobre políticas públicas urbanas. Avaliou-se, através de pesquisa a legislação e a dados secundários, planos, programas e projetos, algumas políticas urbanas de Fortaleza com repercussões na acessibilidade das calçadas dessa capital. Sem a intenção de se fazer análise exaustiva da íntegra dos documentos, buscou-se identificar e exaurir apenas aspectos que se relacionam com as categorias selecionadas.

Os documentos selecionados foram: entre as leis municipais, a LC nº 270 de 02 de agosto de 2019, conhecido como Novo Código da Cidade, que disciplina e compila parte da normativa urbana do município de Fortaleza; a LC nº 236 de 11 de agosto de 2017, que é a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS; a LC nº 062 de 02 de fevereiro de 2009, o Plano Diretor de Fortaleza. Entre os planos e programas o Plano estratégico Fortaleza 2040 e o Plano Municipal de Caminhabilidade – PMCFOR.

No processo metodológico da **segunda e terceira etapas** dessa pesquisa se buscou

² Antes de ser prefeito Roberto Cláudio foi eleito duas vezes Deputado Estadual no Ceará, para os pleitos que iniciaram em 2006 e 2010. E foi eleito assumindo a prefeitura de Fortaleza no ano de 2013 e reassumiu-a em 2017 como prefeito. No período em que esteve à frente da prefeitura de Fortaleza, Roberto Cláudio filiou-se a diversos partidos: PSB (2013), PROS (2013–2015), PDT (2015–2021), sucedeu a Luizianne Lins do PT e teve como seu sucessor José Sarto, seu correligionário no PDT.

fazer uma avaliação qualitativa descritiva de conteúdo, com base em Moraes (1999) e Bardin (2016). Os autores falam de análise de documentos e da técnica descritiva. A análise de conteúdo se dá, segundo Bardin (2016) em três fases: pré-análise; exploração do material; e tratamento dos resultados, inferência, quando for o caso, e interpretação. Na etapa da pré-análise, foram realizadas leituras flutuantes, para escolha dos documentos e constituição do *corpus* de análise, por meio da representatividade e pertinência e a preparação do material, formula hipóteses e objetivos.

Na fase da exploração do material, a categorização buscou exclusão mútua, objetividade e pertinência, incluindo as seguintes: dignidade da pessoa humana, acessibilidade e caminhabilidade. A partir dessas categorias, a codificação se deu por unidade de registro delimitados por temas que serviram como norte de busca e resultaram nos indicadores tabulados pela enumeração de presença ou não dos temas nos documentos. A análise temática consiste em descobrir os núcleos de sentido que compõem a comunicação e cuja presença pode significar alguma coisa para o objetivo escolhido (BARDIN, 2010, *apud* URQUIZA *et al.*, 2016, p. 121).

Na etapa de tratamento dos resultados e interpretação comparou-se os achados identificados durante a exploração do conteúdo, que ocorreu nos itens 3.2 e 4.1, comparando-os e interpretando-os, no item 4.2 desta dissertação. Objetivando-se avaliar, se a base oportunizada pela presença ou não dos temas, nesses documentos, evidencia suporte para que gestores públicos implementem e garantam direitos e proteção às PCD, entre os quais, a acessibilidade universal. Os registros se deram em forma de texto analítico descritivo e indicadores tabulados pela enumeração de presença ou não dos temas nos documentos.

Para Moraes (1999), em uma abordagem qualitativa, a descrição se dará com a produção de um texto síntese para cada categoria, expressando significados presentes nas diversas unidades de análise e sugere o autor, para uma compreensão mais avançada dos resultados, que se realize a interpretação dos resultados. Além das normas a que esta pesquisa se debruçou de forma mais detida, receberam atenção também, embora de forma apenas superficial, algumas ações e políticas públicas que auxiliaram no entendimento do contexto em que as normas estudadas se perfazem.

Na **4ª etapa** da investigação, denominada **estudo de caso**, avalia-se o Plano de Ação Novo Centro e a implantação das intervenções realizadas na rua Barão do Rio Branco. Dentre as intervenções inclui: travessias elevadas para pedestres, ampliação do espaço destinado ao pedestre por meio da calçada viva e padronização das bancas dos permissionários de rua, criando quiosques, delimitando o espaço de exposição das suas mercadorias, e representa uma

situação que esclarece como, na prática, a cidade vem implementando políticas urbanas e o olhar dado à acessibilidade.

O Decreto nº 14.326 de 14 de novembro de 2018 institui o Comitê Municipal de acompanhamento do Plano de Ação Novo Centro e dá outras providências. O referido decreto é o único documento normativo oficial que regulamenta aspectos de sua implementação. O plano tem seu fundamento, conforme preceitua o decreto, no Plano Fortaleza 2040, que prevê, dentre seus objetivos, a transformação de Fortaleza em uma cidade mais acessível, justa e acolhedora; o incremento da oferta de oportunidades apoiadas pela boa ordenação da rede de conexões de seus espaços públicos e privados; e a obtenção de controle eficiente do seu crescimento econômico. Baseia-se ainda, no Projeto Viva o Centro, cujo objetivo é articular as ações realizadas no Centro Histórico de Fortaleza para reforçar e qualificar sua atratividade.

Entre as ações desenvolvidas pelo plano estão as intervenções da rua Barão do Rio Branco, que traz entre elas: a implantação da calçada viva, quiosques padronizados e travessias de pedestre elevadas. A calçada viva retratada na figura 1 abaixo:

Figura 1 – Calçada Viva, rua Barão do Rio Branco



Fonte: PMF- Assessoria de Comunicação - Regional 12, Novo Centro, 2021.

A perspectiva avaliativa desta pesquisa considera a adoção de técnicas de avaliação pós-ocupação. A observação por walkthrough³, checklist e aplicação de formulários aos pedestres, incluindo cidadãos com deficiência ou mobilidade reduzida e entrevista a agente públicos que participaram de alguma etapa de implementação do Plano de Ação Novo Centro. A avaliação se consolida em um quadro sinótico denominado ‘matriz das descobertas’, compilando os

³ Segundo Zeisel (1981, apud Rheingantz, 2009), a primeira Walkthrough foi realizada por Kevin Lynch (1960) em Boston, quando convidou os grupos de respondentes voluntários para um passeio-entrevista pela área central da cidade.

principais achados decorrentes das análises desenvolvidas nas etapas de investigação.

A avaliação pós-ocupação se deu através da observação *walkthrough*, segundo Rheingantz (2009), é um método de análise em que são utilizados grupos de técnicas para conferir a qualidade do ambiente e pode ser utilizado tanto na avaliação de edifícios como de lugares urbanos. Inicialmente com a elaboração de instrumentais para utilização em campo. Para a construção desses instrumentais tomou-se como fundamento, no caso do checklist de análise das calçadas, no tema acessibilidade a NBR nº 9050/2015 e alterações de 2020 e a NBR nº 16.537/2016, os estudos de Sasaki (1991), de Montenegro (2009) e Bahia (1998) e no tema caminhabilidade os estudos de Speck (2016) e o PMCFOR. Para o roteiro de observação *walkthrough*, o roteiro de entrevista e o formulário, foram parâmetros os estudos de Rheingantz *et al* (2009).

Os agentes públicos entrevistados foram dois da Regional 12, por ter sido a regional que coordenou o desenvolvimento do Plano de Ação Novo Centro e suas intervenções; um da AMC e SCSP, por estar em suas responsabilidades de forma compartilhada os agentes que atuam no PAITT e uma da Habitafor que conta atualmente com agentes que estavam na Regional Centro quando da ocorrência de grande parte das ações do plano. Os perfis dos cidadãos respondentes do formulário, na rua Barão do Rio Branco, se dividiram em: usuários habituais, usuários não habituais, pessoas com dificuldade de locomoção, pessoas com deficiência, comerciantes informais sem permissão e comerciantes permissionários, buscando assim ter diferentes visões quanto as intervenções que ocorreram na rua.

1.5 Estrutura da dissertação

O presente trabalho está dividido em cinco capítulos, conforme descrição resumida a seguir:

O primeiro descreve as linhas bases da pesquisa, trazendo a definição do tema e do objeto, o que pretendemos alcançar e os percursos metodológicos, assim como os estudiosos que fundamentam os estudos no aspecto metodológico, como Bourdieu (1989), Melucci (2005), Minayo (2016). Recorremos ainda a Bardin (2016) e Moraes (1999) quanto a técnica descritiva de análise de documentos e a Rheingantz (2009) no que concerne as ferramentas de avaliação pós-ocupação.

O segundo capítulo traz os marcos teóricos da pesquisa, explorando questões em torno da complexidade da dinâmica social, buscando compreender a cidade contemporânea e

as disputas por espaços dentro da lógica do capital e do direito à cidade, com base nos trabalhos desenvolvidos pelo autor Harvey (2005 e 2014), Gehl (2006) e Lefebvre (2001), ainda Bauman (2007). O capítulo envereda também pelas garantias constitucionalmente defendidas e premissas basilares da dignidade da pessoa humana, como a autonomia e a independência vistas como condicionantes para uma acessibilidade plena, pelas lições de Araújo (2016) e de Sarlet (2015), Garcia (2014), sobre a deficiência sendo considerada como política pública. Finda-se o capítulo, perpassando pelos estudos de Bahia (1998), Cambiaghi (2007), Montenegro (2009), Santiago (2009) Sousa (2009), Alvarez (2013) e Puentes (2013) em conceitos que envolvem o desenho universal e a acessibilidade. Também explora os conceitos de acessibilidade e caminhabilidade através das lições de Sasaki (1991) e Speck (2016).

No terceiro capítulo, faz-se avaliação descritiva qualitativa de conteúdo de normas jurídicas de âmbito federal, buscando compreender o contexto nacional e explorando os conteúdos das normas a partir de categorias e temas, a fim de criar conteúdo analítico para a comparação dos achados no capítulo 4. Traz-se a compreensão histórica da deficiência e um contexto em que as políticas públicas em torno da acessibilidade se desenvolveram no Brasil. Por fim, exemplos de cidades brasileiras que se destacam em implementação de ações que impactam na microacessibilidade.

No quarto capítulo, adentra-se na avaliação de algumas leis e políticas públicas de Fortaleza, nos anos compreendidos entre 2013 e 2020, com relevância para a compreensão das intervenções urbanas com impacto na microacessibilidade. A avaliação também se dará de forma descritiva qualitativa de conteúdo, explorando os documentos através das categorias e temas. Também se faz, neste capítulo, o tratamento dos resultados e a comparação das análises realizadas nas normas federais e municipais.

No quinto capítulo, através de estudo de caso, a avaliação recairá sobre o Plano de Ação Novo Centro e a observação de um caso específico de implementação de ações de intervenções urbanísticas na rua Barão do Rio Branco, no Centro de Fortaleza. Traz a análise através da avaliação pós-ocupação, observação walkthrought, entrevista a agentes públicos, formulários com a opinião de usuários da rua, checklist de análise das calçadas. Por fim, se consolidará os resultados mais significativos na matriz das descobertas.

2 MARCO TEÓRICO DA INVESTIGAÇÃO

Um dos objetivos da República Federativa do Brasil é promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (BRASIL, 1988). Para alcançar esse objetivo em termos urbanísticos e promover uma cidade democrática e inclusiva, que não discrimine e nem exclua de seus espaços ninguém que nela queira se locomover, as calçadas precisam ser acessíveis e os espaços públicos desembaraçados ao livre trânsito de pedestres.

Desde assuntos mais específicos como o levantamento histórico da mudança de compreensão acerca da deficiência e do que seria hoje aceito como ideal de autonomia e independência para uma pessoa com deficiência ou para alguém com mobilidade reduzida até temas mais abrangentes, como a humanização das cidades, são discussões importantes na tessitura desta pesquisa. A complementariedade das discussões torna possível a análise das políticas públicas nacionais e locais de forma mais eficaz, considerando a complexidade envolta em uma pesquisa social.

Apropriar-se da realidade existente, entendendo a dinâmica das cidades contemporâneas e a lógica do capital e em contraponto compreender a ideia de estudiosos que defendem cidades mais humanizadas e direitos fundamentais como premissa base para uma sociedade mais acessível e inclusiva são algumas das discussões suscitadas nesse capítulo. Aborda-se também a mudança de perspectiva trazida pela Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com deficiência, e com isso as questões técnicas do desenho universal e os ajustes no ambiente a partir dessa nova visão.

2.1. As grandes cidades na lógica do capital

Não bastasse a falta de estrutura das grandes cidades, incluindo Fortaleza, decorrentes de um amplo processo de formação sem grandes planejamentos urbanos, a excludente lógica capitalista contemporânea é agravante nas dificuldades em busca de uma cidade plenamente acessível. Algumas das características centrais do mundo contemporâneo relacionam-se com o processo de globalização, cujo eixo fundamental é o econômico, mas que possui implicações sociais, culturais e políticas.

Nas capitais brasileiras, a precarização do trabalho, assim como a abertura de mercado entre Brasil e países mais desenvolvidos têm levado muitos trabalhadores ao mercado

informal e conseqüentemente a ocupação irregular de espaços públicos, como praças e calçadas. O trabalho informal, agravado pela atual crise econômica e a flexibilização das leis trabalhistas instituída pela Lei Federal nº 13.467 de 13 de junho de 2017 (BRASIL, 2017) aumentou as disputas por espaços no mercado de trabalho e no meio urbano, onde a informalidade já presente tomou proporções ainda maiores e o cenário urbano contou com mais um complicador na busca pela plena acessibilidade.

No terceiro trimestre de 2020, os índices de desemprego, que já vinham elevados, foram agravados pela crise sanitária causada pelo vírus SARS CoV-2⁴ e o desemprego no Brasil alcançou 14,1 milhões de pessoas (IBGE, 2020). Para dar conta de crises econômicas, algumas possibilidades se apresentam, segundo Barbalho (2009): formação de grandes blocos, situação em que fronteiras tradicionais perdem força ou valorização dos espaços locais e regionais, por isso cada vez mais assuntos relacionados aos municípios têm atraído muita atenção.

No entanto, em uma situação atípica como a que atualmente se vive, uma pandemia mundial, em que o distanciamento social é a regra para se minimizar os danos, os complicadores econômicos e políticos são ainda maiores e os reflexos disso no cenário social urbano são sentidos no presente e ainda o serão a longo prazo. Considerando ainda, no cenário brasileiro, que o governo central segue, desde o início da crise sanitária, uma linha negacionista e se afasta da ciência e de tudo que poderia abrir caminho para abreviar a crise de saúde pública, muitas são as variáveis trazidas por esse contexto, as quais esse estudo não se aprofundará por não ser o foco da sua análise. Mas cabe ressaltar que o agravamento do desemprego trazido por esse contexto e o possível crescimento da informalidade, que seria um agravante na disputa por espaços urbanos e um reforço às desigualdades são variáveis importantes a se considerar.

Nos estudos de Harvey (2005) sobre as obras Marxistas, o autor diz preferir tratar as afirmações de Marx como propostas experimentais e ideias inacabadas e que respeita o espírito dialético do que tratar suas afirmações como verdades absolutas. Ressalta a importância dos caminhos abertos pelo trabalho do estudioso para comentários políticos sobre assuntos tão diversos, como a natureza politicamente controversa dos conhecimentos geográficos e da relação entre o conhecimento geográfico e a teoria social e política, e o uso desse conhecimento pelo poder político. Reconhece Harvey a necessidade de definir uma teoria urbana crítica, capaz de desconstruir o modo como conhecimentos são capazes de ser utilizados como meios instrumentais de preservação do poder político.

⁴ No dia 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou o surto causado pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), uma pandemia global (BARROSO, 2020).

Harvey (2005), em seu livro, “A Produção Capitalista do Espaço”, busca elos entre a teoria marxista da acumulação e a teoria pós-marxista do imperialismo e sua relação com o espaço, demonstrando como a lógica do capital é determinante. A expansão geográfica e a concentração geográfica, são para Marx, nas palavras de Harvey, consideradas produtos de um mesmo esforço, de criar novas oportunidades para a concentração do capital. Na tentativa do capitalista de superar barreiras espaciais e anular, o que Marx chama de o espaço pelo tempo, criam estruturas espaciais impossíveis de serem removidas sem serem destruídas. Um exemplo da estrutura mencionada, são as vendas de confecções no centro de Fortaleza, que utilizam espaços que deveriam ser coletivos como privados e vendem suas mercadorias, muitas vezes de forma irregular, ocupando calçadas e pistas de rolamento, embaraçando ou até mesmo impedindo a passagem de pedestres e de veículos em inúmeras ruas do centro desta capital, mas que têm uma rede de apoio e sustentação.

Os vendedores informais de confecções contam com uma estrutura que envolve a participação de galpões, de estacionamentos estruturados nas redondezas para receber ônibus dos compradores provenientes de várias regiões, de grandes empresários e é mantido por uma tradição desse tipo de comércio no local que acaba por fortalecer os comércios formais. Toda essa dinâmica torna a desocupação do espaço público, pelos governantes, uma questão permeada de variáveis sociais e econômicas de difícil resolução.

Deve-se garantir o direito à cidade a toda a sua população, mas a complexidade por trás dessa garantia traz questões como o direito de ir e vir em todos os espaços públicos a todos que nele desejarem transitar até o gerenciamento das estruturas capitalistas, ainda que irregulares, que impactam na economia e na vida de muitas famílias fortalezenses. Essa articulação de interesses requer, dos governantes, políticas públicas que consigam ponderar todas as questões, urbanas e sociais envolvidas e considerar a aplicação da legislação como auxiliar na busca da equidade.

A teoria do imperialismo de Marx, para Harvey (2005), seria uma teoria utilizada para explicar o desenvolvimento histórico das formações sociais capitalistas no cenário mundial, explorando o modo como as forças conflitantes e o interesse de classes se relacionam. É evitada de divergências e escolas e de maior complexidade ainda para os neomarxistas que tentam vincular essa teoria as ideias da teoria geral da acumulação de Marx, questão que ninguém até hoje conseguiu. A lógica da teoria da acumulação de Marx não determina as consequências dessa luta de interesse de classes, e essas consequências precisam ser entendidas para ter algum tipo de equilíbrio, se achatados os salários para maximizar lucros, a grande massa não terá poder

de compra e a mercadoria deixa de seguir o seu fluxo por retração da demanda, o que afetaria a acumulação.

A relativização dos direitos trabalhistas e o desemprego, complicadores para a dinâmica das cidades, produz trabalhadores com direitos precarizados e sem grandes perspectivas de ascensão no emprego. Diante desse cenário, muitos recorrem para a informalidade, ou como complementação de renda ou como única opção, na tentativa de compensar as perdas que impactaram na manutenção de suas condições dignas de vida. Os espaços públicos que já não são estruturalmente acessíveis e que deveriam ser democratizados têm sua ocupação ainda mais sufocadas pela ocupação do comércio irregular proveniente do subemprego, tornando ainda mais inacessíveis as calçadas e as vias urbanas e agravando a dificuldade de locomoção dos pedestres.

O fenômeno urbano, para Lefebvre ([1970] 2001, *apud* COLOSSO, 2016), se apresenta como uma realidade global, mas veio acompanhado por uma divisão social e técnica. O autor acredita que uma reforma urbana influi diretamente na estrutura da sociedade, implica mais do que um redesenho espacial, mas uma reestruturação nas relações sociais. A crítica que Lefebvre faz ao urbanismo moderno é quanto a dissociação das funções que se encontravam tecidas espontaneamente nas cidades históricas, remetendo esse procedimento ao já criticado procedimento cartesiano que fragmenta em partes mais simples objetos complexos para depois tentar recompô-lo.

A segregação é um processo recorrente no modelo de urbanização capitalista da segunda metade do século XX, hierarquiza os grupos e classes sociais e desfaz as formas de sociabilidade espontânea – cafés, pequenos comércios e as próprias ruas (LEFEBVRE [1970] 2001, *apud* COLOSSO, 2016). Ela tira parcela da população da participação nas decisões coletivas e as exclui dos bens socialmente produzidos na cidade, o que gera a instalação de uma vida privada mais reclusa, um lazer mais passivo e o trabalho estranhado, e conseqüentemente a fragmentação dos sujeitos, características da modernidade capitalista industrial, segundo Lefebvre.

Para o autor, o saber, para reverter as tendências a homogeneização e a hierarquização de espaços característicos da tecnocracia, não se desvincula da prática e das experimentações, é o que Lefebvre denomina de racionalidade urbana ou práxis urbana. O autor fala ainda da necessidade de reinversão do mundo invertido, assim como fez Marx na crítica à economia política, inverter meios e fins, causa e efeito dos processos espaciais, para isso é de extrema importância a inclusão da parcela da população segregada socialmente ou espacialmente, o

urbanismo teria um importante papel na reintegração das esferas separadas na vida social e no espaço.

Para Bauman (2007) a pós-modernidade é a própria vontade de liberdade individual que se opõe a segurança projetada em torno de uma vida estável. A passagem da sociedade de produção para a sociedade de consumo, segundo o sociólogo, fez a sociedade passar por um processo de fragmentação da vida humana, a percepção de coletivo dá lugar a um tipo de individualismo acentuado e afirma que a sociedade transforma gradualmente consumidores em mercadorias. A sociedade não é mais protegida pelo Estado ou não se confia mais na proteção que ele pode dar, e considerando que o Estado fica cada vez mais reduzido, dificilmente poderia se conseguir ser protetivo. Soma-se a isso, um mundo saturado de injustiças no qual se negou a dignidade humana a milhares de indivíduos, com as relações interpessoais fluidas e a falta de estabilidade, num planeta globalizado, onde todos os principais problemas dizem respeito a todos, e por isso não admitem soluções isoladas, o medo e as incertezas geram sentimento de impotência individual.

Questões como sustentabilidade, humanização das cidades, mobilidade e inclusão devem permear as decisões urbanísticas em busca da conciliação entre as atribuições contemporâneas do mundo voltado para o capital e a qualidade de vida da população. Tornar os espaços mais acessíveis e caminháveis tem relação direta com a qualidade de vida da população e reflete na economia da cidade e nas interações sociais, contribuindo para a reconfigurando da dinâmica social e fortalecendo o respeito aos direitos e à dignidade de todas as pessoas, tenham elas dificuldades ou não para se locomoverem.

2.2 O direito à cidade e a humanização dos espaços públicos

A Constituição brasileira de 1988 em seu art. 182, traz como objetivo da política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988). Segundo Harvey (2014), a estranha convergência entre a neoliberalização e democratização, na década de 1990, garantiu fortalecimento ao direito à cidade, atribuindo, o autor, importância aos movimentos sociais urbanos para a democratização dos espaços, especialmente no que se refere a moradia.

No Brasil, o direito à cidade está descrito no Estatuto da Cidade, Lei no 10.257/2001, nos incisos I e II do art. 2º, que dispõem sobre o direito a cidades sustentáveis. Esse estatuto regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 – CF/1988,

referentes à política urbana no âmbito federal. O Estatuto da Cidade, traz no inciso I do seu art. 2º o direito a cidades sustentáveis e é compreendido como “o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001).

O direito à cidade é um direito difuso e coletivo de que são titulares todos que moram na cidade. A ideia de direito à cidade, expressa na lei, sintetiza um amplo rol de direitos, direito de habitar, usar e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. A interpretação do direito à cidade acontece à luz da garantia e da promoção dos direitos humanos, compreendendo neles os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente a todos.

Tanto Lefebvre (2001) quanto Harvey (2014), autores referências na temática do direito à cidade, reconhecem a necessidade do protagonismo humano nas cidades e a alteração do espaço urbano pelos meios de produção. Mais do que trabalhar a necessidade de acesso a mobiliários urbanos e espaços públicos o direito à cidade trata da essencialidade de que o espaço urbano atenda às necessidades de seus cidadãos e de que as políticas públicas devem ter como foco a humanização das cidades, para garantir o bem-estar de todos e fortalecer o sentimento de pertencimento.

Lefebvre (2001) explora o conceito de cidade em sua complexidade de dimensões e trabalha para indicar o que ele chama de descontinuidades e cesuras, a partir também da comparação campo e cidade. Para ele, campo seria a escala zero de urbanização, a inexistência da cidade, e o outro extremo seria a cidade industrial, que absorve esse campo, e que seria ao mesmo tempo a cidade política, comercial e urbana como análise dos complexos problemas que uma cidade, para ser humanizada, precisa enfrentar. Harvey (2014) alerta que, para Lefebvre, o direito à cidade era um termo que carregava simultaneidades entre a revolta contra o sofrimento da exploração na vida cotidiana e a demanda por produzir outra vida possível na cidade: menos alienada, mais significativa e lúdica. O direito à cidade surgiu basicamente das ruas, como um grito de socorro das pessoas oprimidas e desesperadas e acrescenta que, como dialético e crítico da vida cotidiana. Lefebvre estaria de acordo:

[...] Lefebvre entendia muito bem, particularmente depois de seu estudo sobre a Comuna de Paris, publicado em 1965 (uma obra inspirada, até certo ponto, pelas teses situacionistas sobre o tema), que os movimentos revolucionários frequentemente, se não sempre, assumem uma dimensão urbana. Isso o colocou imediatamente em conflito com o Partido Comunista, que sustentava que o proletariado fabril era a força de vanguarda para a transformação revolucionária (HARVEY, 2014, p.9).

A força dos trabalhadores urbanos, embora desmobilizados e com direitos cada vez mais precarizados, e não apenas da classe operária clássica, operários de fábricas, que, com a diminuição das fábricas, no Brasil, diminuíram consideravelmente, é engrenagem importante para um possível movimento revolucionário em nossa época. Para Harvey (2014), compreender a origem das queixas e exigências dos trabalhadores urbanos, poderia ajudar a alcançar essa auto-organização, a população como protagonista nas transformações das cidades.

Em outra perspectiva, as cidades, pelas lições de Gehl (2013), arquiteto e urbanista dinamarquês, cujos estudos versaram sobre a reorientação do planejamento urbano em favor de pedestres e ciclistas e com isso melhoria da qualidade de vida urbana, até por volta de 1960 se desenvolviam com base em séculos de experiências de vida no espaço da cidade e eram construídas para pessoas. Em meio século houve uma mudança drástica na forma como as cidades são planejadas. Com a expansão urbana, o planejamento das cidades passou para as mãos de profissionais, urbanistas e planejadores de tráfego e por essa razão as teorias e ideologias começaram a substituir a tradição como base para o desenvolvimento. Gehl (2013) admite que, a falta de informações sobre o quanto as estruturas físicas influenciam o comportamento humano, impediu que a humanização das cidades fosse uma pauta importante para esses profissionais. A ideologia urbanística do modernismo, afastou pessoas, e os locais, antes utilizados como fóruns de debates e interação, foram aos poucos desaparecendo, dando espaço ao tráfego intenso de veículos e cidades sem vida.

Gehl (2013) toma por fonte a estudiosa Jacobs (2011), precursora da crítica às cidades modernistas, com segregação de funções em seus espaços, e refere-se a ela como a primeira voz forte a clamar por mudanças na maneira como construíamos cidade. Para o autor, o grande desafio das cidades atualmente, após anos de negligência, é destacar como ponto central dos planejamentos urbanos a vida na cidade e a consideração pelas pessoas no espaço urbano, senão vejamos:

Esse é o plano de fundo para a proeminência da dimensão humana no planejamento urbano (...). As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta (GEHL, 2013, p.6).

Quanto mais pessoas se movimentando a pé pela cidade, mais segura, saudável e cheia de vida a cidade se torna. Outro aspecto tratado pelo autor nesse novo olhar de reconstrução das cidades é a sustentabilidade, a “mobilidade verde” (GEHL, 2013, p. 7), deslocar-se a

pé, de bicicleta ou de transporte público, isso acarreta menos poluentes no ar, menos ruídos e muitos benefícios para a população, mas esses meios de transportes precisam ser atrativos, seguros para que se desconstrua a ideia do veículo automotor individual como melhor opção de mobilidade.

A Mobilidade seria os deslocamentos das pessoas, consideradas as condições pessoais: físicas e econômicas; familiares: a cultura e o ciclo de vida; e externas: a oferta de meios de transporte (VASCONCELLOS, 2012). A decisão de como se locomover também está relacionada ao destino, a sua localização, a hora de seu funcionamento, oferta ou não de transporte público para esse local e relaciona-se ainda ao gênero. Quando a mobilidade se relaciona à cidade, é chamada de mobilidade urbana e é definida no inciso II do art. 4º da Lei Federal nº 12.587 (BRASIL, 2012a) como sendo a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

Ela pode se dar de forma não-motorizada, como a pé ou de bicicleta, ou motorizada, através de veículo particular ou transporte público e está estreitamente relacionada à acessibilidade. É preciso que os espaços urbanos sejam acessíveis e ofereçam condições adequadas, com conforto e segurança para todas as pessoas, incluindo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida, para que se tenha a mobilidade com autonomia e seja garantido a todos o direito aos diversos espaços da cidade.

No Brasil, a maioria da população vive em áreas urbanas, local em que se privilegiam os transportes motorizados, a grande utilização de transportes motorizados particulares tem a ver com questões complexas que envolvem a oferta dos transportes públicos, a falta de ciclovias contínuas, a insegurança quanto a violência e a falta de consciência no trânsito para o respeito de pedestres e ciclistas. Essa escolha ocasiona o aumento do tempo gasto em engarrafamentos, aumento da poluição e conseqüentemente a diminuição da qualidade de vida nas grandes metrópoles.

Apesar de muito se ter evoluído em termos de mobilidade desde a vigência da Lei Federal nº 12.587/2012, a mobilidade a pé ainda não é uma realidade fácil na maioria das grandes cidades, o desenho urbano e o planejamento para a infraestrutura dos transportes precisam considerar e privilegiar aspectos que determinam a estrutura básica para se caminhar. É preciso ainda, para além das intervenções nos principais centros urbanos, que a periferia também receba infraestrutura para os deslocamentos a pé, afinal, é nesses locais que mais se utilizam desse tipo de deslocamento, seja em virtude das tarifas altas dos transportes públicos urbanos ou do seu não fornecimento, entre outras razões.

Segundo Malatesta (2017), dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, apontam que aproximadamente 36% dos deslocamentos nas cidades brasileiras são realizados a pé. Acrescenta ainda que se somarmos esse percentual de deslocamento a pé àqueles realizados por transporte público coletivo, que também envolvem deslocamentos a pé, esse percentual sobe para 65%. Conclui Malatesta que, cerca de dois terços de todas as viagens diárias envolvem deslocamentos a pé.

O convite para caminhar, está entre as estratégias indicadas como úteis para essa mudança de forma de mobilidade nas cidades, entre as quais estão também: arborização, calçadas conservadas e sem barreiras, mobiliário urbano adequado e controle da poluição e dos ruídos. O clima da cidade também influencia, Gehl (2013) fala da necessidade de se criar condições para se fazer atividades essenciais a pé, como ir ao trabalho ou às compras, e ainda de criar condições favoráveis para que atividades opcionais também sejam realizadas com o deslocamento a pé, a ideia é que se convide as pessoas a interagir novamente em comunidade.

Segundo lições trazidas pelo urbanista Speck (2016), a caminhabilidade mostra-se uma abordagem urbanística que provoca inúmeros impactos nas cidades, seja na economia ou nos espaços públicos e privados. A ideia de caminhabilidade permeia uma maior mobilidade, especialmente a pé e para isso se deseja calçadas mais largas, ruas bem pavimentadas e arborizadas, semáforos inteligentes, entre outras intervenções urbanas. A questão não se resume apenas em criar zonas seguras para o pedestre, há mais coisas para encorajar o pedestre a caminhar do que apenas embelezar as cidades e tornar os espaços mais seguros.

Os estudos de Speck (2016) mostraram que criar condições de caminhabilidade requer atenção e critérios, o autor chamou isso de teoria da caminhabilidade e fala que uma caminhada para ser boa precisa atender a quatro condições principais: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Proveitosa diz respeito ao atendimento das necessidades cotidianas do pedestre, o espaço urbano estar organizado para ter por perto diversas funcionalidades; já a segurança tem a ver com a possibilidade de não se envolver em acidentes, precisa ser segura e passar sensação de segurança; conforto estaria mais relacionado a paisagens e edifícios que tornem o espaço aberto acolhedor como uma sala de estar.

A partir dessas quatro condições, o autor elenca dez passos para tornar a cidade mais caminhável. Essas condições perpassam por soluções simples para enfrentar problemas sociais complexos, entre os passos estão: colocar o carro no seu lugar; mesclar o uso; adequar o estacionamento e deixar o sistema de transporte fluir, Speck (2016) considera esses passos relacionados a caminhada proveitosa. Os passos relacionados a uma caminhada segura, segundo

o autor são: proteger os pedestres e acolher as bicicletas; para uma caminhada confortável são: criar bons espaços e plantar árvores; e para se ter uma caminhada interessante: criar faces de ruas agradáveis e singulares e eleger prioridades.

Para tornar a cidade caminhável é preciso antes de tudo que ela seja acessível e que consiga promover a inclusão dos seus potenciais frequentadores. Democratizar os espaços urbanos requer que se considere, no planejamento e na execução de políticas públicas, a diversidade de pessoas que irão transitar pelas ruas e as diferenças em suas habilidades e suas possíveis limitações, sensoriais ou motoras.

Incluir requer uma mudança de perspectiva, diz Sasaki (2005), qual seja, mudar o viés conceitual do modelo médico, em que se considerava que o problema estava na pessoa com deficiência e que esta deveria melhorar, se curar, para poder fazer parte da sociedade, para o modelo social da deficiência. Para esse último, cabe a sociedade modificar-se para se tornar mais adequada às necessidades de todos. A semente do paradigma da inclusão foi plantada pela *Disabled Peoples International*, organização não-governamental, instituída para a defesa das pessoas com deficiência. Ela definiu o conceito de equiparação de oportunidades, falando, entre outras questões, que se deve remover barreiras em todas as áreas, para permitir qualidade de vida a todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência.

A inclusão traz em si a premissa de que é preciso adequar os sistemas sociais para eliminar fatores que excluam pessoas do seu meio, diferente da ideia de integração, que era mais limitativa e defendia a inserção apenas das pessoas preparadas para a vida em sociedade (SASSAKI, 2010). A integração limitava as possibilidades e apontava as pessoas com deficiência como responsável por sua adaptação ao meio, já a inclusão responsabiliza a sociedade para prover as condições para que todos possam conviver e interagir sem barreiras. O autor traz ainda conceitos que ele considera inclusivistas: a autonomia, tanto física como social; a independência, faculdade de decidir sem depender de outras pessoas e o empoderamento, que ele se refere como sendo o processo em que uma pessoa usa seu poder pessoal, advindo de suas características ou condições, para ter controle sobre sua vida e suas decisões.

Ponto importante a destacar nos estudos de Sasaki (2020)⁵, são as sete dimensões da acessibilidade. O autor fala que inicialmente se trabalhava para eliminar barreiras

5 Entrevista concedida à *Egalitê Inclusão & Diversidade*, em abril de 2020, nela Sasaki esclarece seu trabalho inicialmente com a integração social e sua posterior compreensão sobre a inclusão, que o fez mudar de perspectiva e de foco de atuação e de estudos. Nela o autor fala também das 7 dimensões de acessibilidade e da abordagem do seu livro. A entrevista pode ser acessada pelo endereço: <https://www.sociedadeinclusiva.com.br/2020/05/01/aces-sibilidade-a-chave-para-a-inclusao-social/>

basicamente arquitetônicas e para não se falar sempre de forma negativa, eliminar barreiras, converteu-se o negativo para o positivo e passou-se a chamar de acessibilidade e, esta, com o tempo, de conceito virou uma prática. As sete dimensões da acessibilidade são as barreiras que agora são consideradas em suas mais diversas situações: arquitetônicas, atitudinais, comunicacionais, instrumentais, metodológicas, naturais e programáticas.

A dimensão arquitetônica diz respeito a não haver barreiras físicas, como escadas, portas estreitas, iluminação insuficiente, inacessibilidade no transporte, entre outros; a atitudinal seria aquela em que a barreira surge como consequência do estigma, do preconceito, do estereótipo; a comunicacional tem a ver com a dificuldade de se comunicar das pessoas com deficiência auditiva e visual, mas também daquelas pessoas com deficiência motora que precisam de adaptação para mexer em computadores ou ainda com déficit cognitivo. A dimensão instrumental pauta-se na eliminação de barreiras aos instrumentos e ferramentas de trabalho; a metodológica privilegia os métodos em geral, de ensino, laborais, de laser, que privilegiem as múltiplas inteligências. E por fim, a natural e a programática, a primeira refere-se ao enfrentamento das barreiras da natureza, onde trechos são desfrutados por pessoas sem deficiência e inacessíveis a pessoas com deficiência e a segunda vem de programas, leis, regimentos, avisos etc. que implicitamente dificultam a participação plena (SASSAKI, 2020).

Segundo a ONU, existem 191 países que reconhecem direitos das pessoas com deficiência porém, destes, apenas 50 possuem uma legislação avançada nesse assunto, dentre os quais encontra-se o Brasil (MORANO *et al.*, 2019). A legislação brasileira reconhece amplamente os direitos das pessoas com deficiência, e apesar de ainda existirem incoerências em alguns preceitos legais, muito já se avançou nessa proteção. No entanto, precisa-se colocar como prioridade a efetivação desses preceitos normativos, tirá-los do campo do dever ser e implementá-los de fato para se alcançar uma acessibilidade eficaz.

O planejamento urbano é um dos passos para a concretização do que preconiza a legislação brasileira, tanto o planejamento como o direito urbanístico têm papel importante nessa construção de uma cidade mais inclusiva, humana, acolhedora e democrática e no fortalecimento da dignidade e do sentimento de pertencimento. São vários instrumentos legais disponíveis no ordenamento jurídico pátrio, necessário que o poder público faça uso destes, efetivando o direito à cidade. Elaborar um planejamento urbano que contemple medidas que assegurem a acessibilidade e a implementação do desenho universal favorece a função social da cidade e a democratização de seus espaços.

A falta de uma cultura de inclusão, do cumprimento normativo e a pouca

fiscalização geram consequências no cotidiano das pessoas com deficiência, pois apesar da existência de leis protetivas, essas leis não têm operacionalização no ambiente construído (MORANO *et al.*, 2019). Falam ainda, Morano e Santiago (2019) que é possível se observar várias iniciativas pontuais e, apesar de merecerem reconhecimento, não impactam significativamente para que a cidade se torne de fato acessível.

Acerca da fiscalização, cabe ressaltar a situação dos Fiscais de atividades urbanas e vigilância sanitária do município de Fortaleza a quem cabe a fiscalização da acessibilidade nos logradouros públicos e nos espaços privados. Hoje, esses fiscais atuam atendendo todas as demandas de fiscalização urbana de competência do município, a exemplo de: postura e ética, consumidor, vigilância sanitária, ambiente natural e construído, entre outras, excetuando-se apenas trânsito e tributos. Considerando que a população estimada da capital do Ceará, em 2020, segundo o IBGE⁶ (2020), era de 2.686.612 milhões de pessoas e que a área que corresponde ao município de Fortaleza totaliza 312,353km² e que há aproximadamente 300 (trezentos) fiscais, atuando em campo para o atendimento de todas as demandas, nos diferentes turnos e matérias, a quantidade de fiscais é notadamente insuficiente.

Ao todo são 404⁷ (quatrocentos e quatro) Fiscais de atividades urbanas e vigilância sanitária na cidade, porém, destes, nem todos estão na ativa, trabalhando na Agência de Fiscalização de Fortaleza – Agefis ou em uma de suas sete Gerências Regionais de Fiscalização – Gerefis, alguns estão cedidos ou à disposição e outros estão gozando de licença prêmio, para posterior pedido de aposentadoria. Dos que estão na ativa, alguns estão realizando trabalho interno ou nomeados em cargos de chefia, por essas razões, acredita-se que hoje, aproximadamente 300 (trezentos) fiscais estão de fato desenvolvendo o trabalho de fiscalização em campo em toda cidade.

Esses fiscais que estão em campo, além de estarem divididos entre as sete Gerefis e a sede da Agefis, ainda estão divididos por turnos: manhã, tarde e noite/madrugada, diminuindo ainda mais a quantidade de fiscais atuando em cada local e turno. A divisão não é uniforme, segue as necessidades de cada regional, e considera a necessidade de alocação de fiscais fixos em determinadas operações especiais, como é o caso da feira José Avelino, que tem fiscais específicos que só atuam naquela operação.

A forma de atuação específica, como o exemplo citado acima é exceção, a maioria

⁶ <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>> Consultado: 25 maio 2021.

⁷ Disponível em: <https://transparencia.fortaleza.ce.gov.br/index.php/servidores/consultar?nome=&orgao=11204&mes=07&ano=2021&funcao=&btn>. Consultado em 01/09/2021.

dos fiscais de campo atua de forma generalista, atendendo as mais diversas demandas e fiscalizando os mais variados temas. Essa estratégia escolhida como política de atuação da Agefis e inspirada em outras agências de fiscalização do Brasil, vem sendo corriqueiramente questionada pelos fiscais de campo, que lidam, em sua rotina de trabalho, com uma quantidade normativa que os impede de serem especialistas em alguma matéria e que requer dos agentes fiscais diferentes posturas frente a tantas situações. A exemplo disso, há rotas diárias que incluem demandas: de direito do consumidor; posturas incorretas de estabelecimentos comerciais sobre as normas sanitárias para o enfrentamento da Covid-19; embaraço de calçadas; licença de publicidade; criação de animais de forma irregular e obra sem licença.

Para fiscalizar rotas com temas tão diversos, muitas leis, decretos, roteiros e orientações precisam ser consultados na hora do preenchimento dos documentos fiscais. Não obstante a insegurança já criada pela quantidade de detalhes a serem considerados, a subsunção do fato à norma gera outras dúvidas em virtude de o preceito legal trazer, em regra, previsões genéricas e que dão margem para variadas interpretações e o fato concreto exigir do fiscal a ponderação da subsunção ou não. Soma-se a isso a intimidação, algumas vezes, psicológica e outras física, exercida por alguns dos autuado, que tentam fazer o fiscal recuar em sua atuação.

São muitas nuances que permeiam a inclusão e a plena acessibilidade, desde a legislação nacional e local que devem ser protetivas, claras, coerente e não contraditórias entre si; a decisão dos gestores públicos que precisam priorizar a concretização dessas normas na hora de planejar e executar políticas públicas nas mais variadas áreas de sua atuação, até a conscientização da população quanto ao seu papel na proteção dos direitos de todos e a garantia das condições básicas para o monitoramento em todas as etapas. Uma cidade mais humana e inclusiva oportuniza o respeito e a prevalência da dignidade das pessoas, democratizar os espaços e torná-los mais acessíveis é uma tarefa que deve ser um esforço conjunto.

2.3 A dignidade da pessoa humana e a acessibilidade no Estado Democrático de Direito

O sistema de proteção de garantias fundamentais na nossa Constituição é amplo e nele a dignidade da pessoa humana foi alçada, no inciso III do seu art. 1º (BRASIL, 1988) como fundamento da República Federativa Brasileira, e considerada junto com a igualdade como vetores principais de interpretação e aplicação das normas constitucionais. A dignidade da pessoa humana é tida como princípio jurídico e não como norma e é invocado em diversos dispositivos legais e na atividade judiciária, objetivando a garantia da vida digna. Embora não possua um conceito objetivo e apesar de não ter sido expressamente agasalhada no elenco das assim

denominadas “cláusulas pétreas”⁸ da nossa Constituição, art. 60, § 4º, seguramente ostenta a condição de limite implícito ao poder de reforma constitucional.

Para Sarlet (2015) dignidade humana é de difícil definição, tanto pela imprecisão do seu alcance como pela amplitude de seus significados, mas afirma o autor que a dignidade passou a ser habitualmente definida como o valor próprio que identifica o ser humano como ser humano. Por ser um conceito que reclama uma constante construção pela práxis constitucional, pela pluralidade e diversidade de valores manifestados na sociedade contemporânea, o conceito aberto de dignidade ainda é um desafio conceitual jurídico-normativo, no entanto, cumpre reafirmar, a ideia já trazida até mesmo pelo pensamento clássico, de que a dignidade é uma qualidade intrínseca da pessoa humana e sendo assim, é irrenunciável, inalienável e integrante da própria condição humana.

E para além de uma concepção ontológica de uma dignidade humana inerente, Sarlet (2015) traz a lição de Moderne que defende uma concepção de dignidade fundada na participação ativa de todos, a autonomia individual baseada no reconhecimento e na proteção do conjunto de direitos e liberdades indispensáveis ao nosso tempo. Com base nos fundamentos que fazem do Brasil um Estado Democrático de Direito⁹ o direito urbanístico, econômico e as ciências sociais devem dar especial atenção as nuances que envolvem a inclusão. A estrutura física das grandes cidades e a sua dinâmica, para além de ter calçadas formalmente sinalizadas, precisa ter possibilidade de fluxo que oportunize de fato as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida acessarem essas áreas, pois a mudança apenas estrutural não resolve o problema.

A Declaração dos Direitos Humanos se deu através da Declaração Universal dos Direitos do Homem, em 1948, e com base na Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, na França, em 1789, que já trazia a ideia de limitação jurídica do poder estatal, garantindo direitos fundamentais e o princípio da separação de poderes. Estes direitos já tinham sido objeto

⁸ Há um núcleo imodificável da Constituição por via de emenda e esse núcleo está definido no § 4º do art. 60 da Constituição de 1988. Esse artigo fala expressamente entre outras da proibição de abolir direitos e garantias individuais, originalmente previstas no art. 5º da Constituição Federal, porém, segundo Silva (2005 p.67), esse artigo não se restringe apenas ao que expressamente o declara, a vedação atinge a pretensão de modificar qualquer elemento conceitual que diga respeito ao que se veda, por isso a doutrina majoritária entende que a dignidade da pessoa humana, ainda que não prevista no art. 5º, por ser um direito fundamental, também está acobertada pela cláusula pétreia.

⁹ Estado Democrático de Direito, como se percebe, importa que os poderes sejam exercidos por quem de direito. Mas é mais que isso, sobretudo em uma República como a brasileira, caracterizada pela assunção de grandes compromissos em sua Carta [19]. Um compromisso que se caracteriza por uma isonomia rigorosa e relacionada com a igualdade em sentido material SIQUEIRA, Alessandro Marques de. Estado Democrático de Direito. Separação de poderes e súmula vinculante. In **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 13, n. 2009, 31 dez. 2008. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/12155>. Acesso em: 26 jan. 2021.

de outros documentos de âmbito internacional, como destaque a Carta de São Francisco, tratado internacional que criou a Organização das Nações Unidas – ONU, em 1945 e nele reconheceu-se direitos fundamentais de todos os seres humanos.

Como consequência dessas normativas, o Estado de Direito passa de uma concepção meramente formal, que garantia formas e procedimentos, para uma concepção material, em que, além das garantias anteriores, reconhece como limites do poder estatal valores, liberdades e direitos fundamentais (PESSOA, 2012). No Estado Democrático de Direito da República Federativa do Brasil, a dignidade humana como fundamento da República ganha papel central na interpretação das normas e na limitação do poder público.

A dignidade da pessoa humana, se concebida como um atributo automaticamente concedido a todo ser humano, pelo simples fato de serem humanos, independe de condição, seja ela política, social ou jurídica e estará diretamente relacionada ao mínimo existencial, que resguarda direitos que quando violados ferem a própria existência do ser. Apesar de serem usados como sinônimos, direitos fundamentais e direitos humanos diferem-se por se tratar, o primeiro, de direitos do ser humano que se encontram positivados no ordenamento jurídico de um país, e o segundo, por ter caráter de supranacionalidade, representando direitos universais de proteção à igualdade, dignidade e liberdade independente de sua previsão no ordenamento jurídico desta ou daquela pátria.

Na evolução dos direitos fundamentais, esses direitos foram deixando de ser apenas garantias negativas e limitadoras ao exercício do poder público para serem ações concretas e positivas do Estado. A primeira geração dos direitos fundamentais, representavam o Estado Liberal, focava na garantia aos direitos individuais, a exemplo do direito à vida, à liberdade, à propriedade. A segunda geração dos direitos fundamentais representou as liberdades materiais concretas e o Estado Social de Direito, buscando, com a intervenção do Estado, reduzir as desigualdades, são exemplos dessa geração, o direito à saúde, à educação e ao trabalho (PAULO, 2007). Os valores que direcionam a ação positiva do Estado, exigindo dos poderes públicos ações positivas representam a terceira geração dos direitos fundamentais, ou o Estado Democrático de Direitos.

Na Carta magna do Brasil, a base para o direito à acessibilidade está prevista no direito à igualdade e tem repercussão em todo o ordenamento jurídico constitucional e infraconstitucional. O direito moderno impende esforços cada vez mais direcionados na busca por igualdades que superem aquelas meramente legais, e que consigam se materializar no mundo dos fatos e garantir dignidade. Nessa busca incessante por equidade e não apenas por igualdade, organismos

internacionais, juristas e movimentos governamentais e não governamentais nacionais, vêm posicionando a dignidade da pessoa humana e a igualdade como premissas basilares na interpretação de normas legais.

Compreender as diferenças é um passo para incluir pessoas que não se sentem parte da sociedade e tornar a cidade contemporânea mais acessível é pressuposto para alcançar essa inclusão. Além de compreender as diferenças é preciso criar estratégias para diminuir as distâncias e um dos critérios básicos para a promoção da acessibilidade é a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, sendo proibido impedir ou atrapalhar, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres nas calçadas públicas, estacionar veículos e depositar materiais de construção, entulho ou lixo nas calçadas.

O ordenamento jurídico precisa identificar aqueles que se encontram em situação de desigualdade e dar a eles tratamento diferenciado e proporcional às suas desigualdades, essa é a busca pela igualdade material, reconhecer diferenças e eliminar desvantagens é papel do Estado, protegendo o ser humano em toda a sua liberdade para que desenvolva sua vida com o mínimo de inclusão, participação e dignidade. As limitações impostas no dia a dia das grandes cidades às pessoas com limitações de mobilidades ou com deficiências que impliquem em dificuldade de locomoção implicam também em restrições a sua autonomia e têm consequências em sua independência, questões ligadas diretamente a sua dignidade.

Poder ir, vir e permanecer envolve mais do que a possibilidade de deslocamento, estão diretamente relacionadas ao sentimento de pertencimento de empoderamento de se sentir pessoa, digna e respeitada em determinado lugar. Os sentimentos de pertencimento, de cidadania e de inclusão, nascem não apenas com o atendimento aparente da legislação, mas com a preocupação de fato com a garantia de acessibilidade para todos. A regularidade das calçadas, portanto, é de notável valor para a população urbana, influenciando na qualidade de vida de todos, especialmente daqueles com mobilidade reduzida. A exemplo de um idoso com dificuldades de locomoção ou de uma pessoa, utilizando cadeira de rodas, estarão mais propensos a sofrer acidentes, como quedas ou até mesmo sofrer com a impossibilidade de conseguir transitar em calçadas irregulares (BATISTA, 2019).

Araújo, *et al* (2016), estudioso das garantias constitucionais em torno da dignidade da pessoa humana e suas implicações na acessibilidade, traz em um de seus artigos, a discussão sobre a acessibilidade ser parte integrante do meio ambiente urbano constitucional e ser, antes de tudo, pressuposto para a inclusão, interpretação essa que fora ampliada pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência. Questão primordial no que toca os direitos humanos da pessoa com

deficiência ou com mobilidade reduzida reside em poder exercer plenamente sua cidadania com a certeza da garantia de uma vida digna com mais independência e autonomia.

Em 1993, a Resolução da ONU nº 48/96 de 20 de dezembro de 1993, em sua Regra 5, traz a necessidade de que os Estados reconheçam a importância da acessibilidade no processo de realização da igualdade de oportunidades em todas as esferas da sociedade, seja tornando acessível o meio físico como promovendo acesso à informação e a comunicação. A Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Brasil (BRASIL, 2009), foi um marco na proteção aos direitos das pessoas com deficiência, mudando a perspectiva do ajuste da pessoa com deficiência ao ambiente para a necessidade de ajuste do ambiente as necessidades de todas as pessoas. O ambiente deve se adaptar e se tornar acessível a todos, evitando que haja itens específicos para pessoas com deficiência, mas tornando tudo utilizável por todas as pessoas, trazendo implícito princípios como: o respeito pela dignidade inerente a autonomia e a independência; a participação e inclusão plenas e efetivas na sociedade e a acessibilidade, entre outros.

Também com fundamento na dignidade da pessoa humana e na premissa fundamental da inclusão, convencionalmente e constitucionalmente defendidas, a lei federal nº 10.098/2000 no inciso I do seu art. 2º define acessibilidade como sendo, *in verbis*, a:

...possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2000, p.1).

O Conceito Europeu de Acessibilidade - CEA, apresentado em 1996, nasce de estudos iniciados em maio de 1985 sobre a legislação e a prática de acessibilidade nos Estados membros, como resposta a um pedido da Comissão Europeia. A partir desses estudos vários instrumentais foram elaborados, a exemplo do Manual Europeu sobre acessibilidade, lançado em 1987, supervisionado por um grupo de peritos proveniente de vários países e em 1990 a publicação do Manual, teve discordâncias entre países, por trazer, o instrumental, questões muito pormenorizadas (SAGRAMOLA, 2005).

Em 1996, apresenta-se um projeto mais resumido, intitulado Conceito Europeu de Acessibilidade - CEA, que apesar de não ser uma norma, trouxe diretrizes para promoção da acessibilidade e foi traduzido para várias línguas. O CEA considera a acessibilidade como “(...) a pedra de toque que determina se o que o meio edificado tem para oferecer – como parques,

casas, edifícios e os espaços e instalações nele incluídas – pode ser alcançado e utilizado” (1996). Esse documento dividido em dois capítulos traz no primeiro o levantamento de necessidades, os conceitos e os elementos a considerar quando da elaboração das soluções e no segundo a indicação de normas e critérios a seguir (SAGRAMOLA, 2005).

O CEA norteia o design para todos e o acesso universal e serve como base para que arquitetos, projetistas, designers e outros profissionais promovam a acessibilidade e ajudem na construção de uma sociedade inclusiva, também serve como fonte de informação para o desenvolvimento de regulamentos e normativos legais. Em novembro de 2003 ocorreu a atualização e publicação do CEA pela rede do Conceito Europeu de Acessibilidade e houve a mudança de coordenação e promoção desse estudo, que passou do Comitê Coordenador para a promoção da Acessibilidade – CCPA, holandês, para a Organização Info-handicap do Luxemburgo, que promoveu o *marketing* do CEA (SAGRAMOLA, 2005).

Trabalhar com o Conceito Europeu de Acessibilidade trata-se de respeitar os requisitos funcionais de acessibilidade e a identidade de cada país e da cultura do seu povo, para que todos possam desfrutar de uma vida independente e livre de obstáculos, de acordo com a diversidade da população. Segundo os estudos implementados pela rede CEA, para que um meio físico seja acessível ele precisa: respeitar a diversidade dos utilizadores; ser isento de riscos para todos; deve promover a utilização saudável dos espaços; ser funcional; ser compreensível, trazer informações claras e evitar a desorientação; e deve ser esteticamente agradável (SAGRAMOLA, 2005).

A acessibilidade se divide em microacessibilidade e macroacessibilidade (VASCONCELLOS, 2001). A microacessibilidade pode ser positiva ou negativa e se relaciona ao pedestre e ao percurso que ele faz, considerando o que encontra nesse trajeto, já a macroacessibilidade tem relação com a estrutura das vias e dos transportes e diz respeito a facilidade de um indivíduo para chegar até o local desejado. No artigo sobre a mobilidade em São João do Meriti – Rio de Janeiro, os autores, Costa e Alcantara (2020), citando Portugal (2017) mencionam a classificação da acessibilidade, quanto a dimensão do espaço de intervenção, em três: microacessibilidade, mesoacessibilidade e macroacessibilidade. Aquela relaciona-se a caminhada a pé ou ativa, a exemplo da bicicleta, dos patins e outros e as distâncias de até 1km, aproximando a interação com o ambiente construído dos percursos; a segunda abrange distâncias de até 10km e abrange além da caminhada e a bicicleta, meios motorizados de transporte e a macroacessibilidade seria mais complexa e de maior abrangência, atingindo áreas acima de 10km e inclui meios motorizados de transporte público.

Compreender o que de fato é acessibilidade é fundamental para o alcance de uma cidade mais humana, na qual todos possam conquistar sua plena cidadania (BAHIA *et. al.*, 1998). Os autores dividem a acessibilidade em categorias: o acesso como a capacidades de se chegar a outras pessoas; o acesso a atividades chave; o acesso à informação; a autonomia, a liberdade e a individualidade; o acesso ao meio físico.

A calçada ideal, na visão das políticas públicas urbanas a serem implementadas pelo poder público municipal, no que se refere a padronização de calçadas e com base no desenho universal, após a mudança de concepção trazida pela Convenção internacional, precisa ser concebida sem a necessidade de assistência. O ajuste do ambiente deve ser tal a proporcionar a todos, o mesmo acesso, sem que ninguém necessite recorrer a recursos diferentes para utilizar o mesmo equipamento público ou espaço.

Para compreendermos as variáveis que estão por trás da democratização das calçadas, é importante explorarmos a abrangência do que seria acessibilidade numa perspectiva do desenho universal e o entendimento pela legislação e normas técnicas do que seria calçada ideal. Compreender a natureza jurídica das calçadas, os responsáveis por sua construção e conservação, conceitos básicos e as orientações técnicas e doutrinárias sobre acessibilidade.

O Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, traz o conceito normativo de calçada, definindo-a como sendo “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins” (BRASIL, 1997). O referido anexo diferencia ainda, calçada de passeio, definindo este como sendo “parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas”. Assim, parte da via pública deve ser reservada como passeio, sem qualquer interferência física que obste ou dificulte a circulação exclusiva de pedestres (BRASIL, 1997).

Cumpra-se ainda diferenciar o que seria logradouro público e calçada, por questões didáticas e para ampliar as possibilidades de compreensão quanto aos espaços destinados ao trânsito de pedestres. De acordo com o anexo VI do Novo Código da Cidade do Município de Fortaleza, LC nº 270/2019 (FORTALEZA, 2019), logradouro público seria “o espaço de domínio público e de uso comum da população, reconhecido oficialmente e destinado à articulação de veículos e pedestres e ao lazer”, calçada, segundo o mesmo documento legal, seria “parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e que está subdividida em Faixa de Serviço e Faixa Livre ou Passeio”. Os incisos I e II do art. 423 do Novo Código da Cidade trazem a

definição do que seria faixa de serviços e faixa livre ou passeio, indicando largura mínima e função.

Importante observar que nos seis parágrafos do supracitado artigo seguem-se exceções quanto a metragem mínima dessas faixas. O Guia de Acessibilidade: Espaço Público e Edificações do Estado do Ceará (MONTENEGRO *et al.*, 2009, p.35), traz delimitações mínimas para as faixa de serviço, destinada a implantação do mobiliário urbano; a faixa livre, destinada a circulação de pedestres e a faixa de acesso que possibilita o acesso aos imóveis. Determinadas as definições de espaços que envolvem o conceito de calçada, cabe-nos levantar mais uma questão antes de adentrarmos nas especificidades do desenho universal e da calçada ideal. Pelos documentos legais citados nos parágrafos anteriores e pelas lições de Bezerra é possível percebermos que o legislador consagrou a calçada como parte integrante da via pública, realçando a sua independência em relação aos lotes em frente dos quais se instalam, o que nos leva a crer que a calçada seria um bem público por excelência (BEZERRA, 2012).

O entendimento de calçada como bem público influi diretamente na definição dos responsáveis pela sua construção e manutenção, poderíamos concluir serem, portanto, do poder público tais responsabilidades. Porém, apesar de a legislação federal tratar as calçadas como parte da via pública, documentos legais de Fortaleza atribuem ao particular responsável pelo imóvel, com frente para o logradouro público, a construção e conservação das calçadas, inteligência do art. 417 da LC municipal nº 270/2019, conforme se demonstrará mais adiante quando da análise da referida lei.

Cumpri discutir-se preliminarmente se seria esse artigo constitucional, posto que a nossa Carta Maior no inciso I de seu art. 23 preceitua ser de competência comum dos entes federados e dos municípios a conservação do patrimônio público, senão vejamos:

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público; (BRASIL, 1988, p.11).

A discussão quanto a definição dos responsáveis pela construção e conservação das calçadas, além de ter importância constitucional, já que uma aparente contradição legal se apresenta entre a norma federal e local, traz impactos diretos na aplicação prática de regras aceitas universalmente. Definir a natureza jurídica das calçadas determinando se é ou não um bem público é essencial para determinar as responsabilidades sobre esse bem.

Há normas técnicas e questões como padronização dos espaços que implicam na

consecução da calçada ideal que se deve trazer para discussão acadêmica, assim como a mobilidade e o trânsito de veículos influenciam nessa calçada, a exemplo da decisão de se ter um passeio na calçada ou na pista de rolamento, como poderia o particular antever as políticas públicas para adequar as calçadas a malha urbana. A almejada padronização não seria de mais fácil alcance se realizada por um ente público que tem dados e técnicos suficientes para viabilizar uma intervenção urbana com fins de impacto mais macro do que por cada cidadão de forma isolada. Prevê o art. 3º do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 2001, modificado pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência de 2015, ser de competência da União, promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público (BRASIL, 2001).

Para que as calçadas garantam ampla acessibilidade, sua construção deve se pautar em normas técnicas e na concepção do desenho universal, compreendido como aquele que concebe espaços e produtos que possam ser usados por todas as pessoas, na maior abrangência possível, sem a necessidade de adaptações específicas no projeto (ALVAREZ *et al.*, 2013). O propósito do desenho universal é atender as necessidades e viabilizar o acesso aos bens e serviços a maior gama possível de usuários, contribuindo assim para a inclusão das pessoas que estão impedidas de interagir na sociedade e para o seu desenvolvimento.

A ABNT, em sua norma NBR 9050/15, regulamenta a acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos e estabelece, entre outros requisitos, os referentes a calçadas, dimensões mínimas, inclinações transversais e longitudinais, rebaxamentos, faixas de travessia de pedestres e rotas acessíveis (ABNT, 2015). A NBR nº 16537/16 também disciplina questões sobre acessibilidade como a sinalização de piso tátil muito importante na mobilidade da pessoa com deficiência visual (ABNT, 2016).

A Agência Brasileira de Normas Técnicas tem como meta revisar suas normas a cada cinco anos, com a NBR 9050/15¹⁰ essa revisão ocorreu e originou a Emenda 1 à referida norma técnica, que foi publicada em agosto de 2020, mas não trouxe mudanças tão significativas para a íntegra do documento. As mudanças aprimoraram algumas figuras, vários textos

¹⁰ Como exemplo de assuntos que passaram a ser regulados em instrumentais diversos da NBR 9050/15 cita-se o caso da sinalização de vagas reservadas para veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas idosas ou com deficiência que devem observar as resoluções nº 303/08, nº 236/07, nº 304/08 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Os telefones também passam a ser regulados por outro documento, no caso a NBR nº 15599 e a sinalização tátil concentra-se na NBR nº 16537 (ABNT, 2020).

ganharam nova redação e sessões antes disciplinadas na NBR foram suprimidas e nestes casos a norma se deteve a fazer menção a norma a que aquele assunto deve se basear.

A maioria das mudanças são detalhes sutis e pouco expressivos, muitas figuras foram renumeradas, assim como as respectivas menções a elas, também não há mais especificação da fonte tipográfica para placas informativas, a norma apenas determina que não se deve usar serifa. Porém, alguns itens terão maior impacto prático, por essa razão destacamos alguns deles: o disciplinamento acerca dos corrimãos sofreu inúmeras alterações; dimensões de manobra para a cadeira de rodas aumentaram em rotas de circulação; o símbolo internacional de acesso- SIA, que antes trazia dois modelos possíveis, agora traz apenas um, este se aproxima mais dos padrões internacionais, abandonando aquela figura com linhas mais estreitas e que retratava uma pessoa mais cabisbaixa e inova ao trazer a forma de diagramação, buscando maior padronização, conforme figura 2 abaixo:

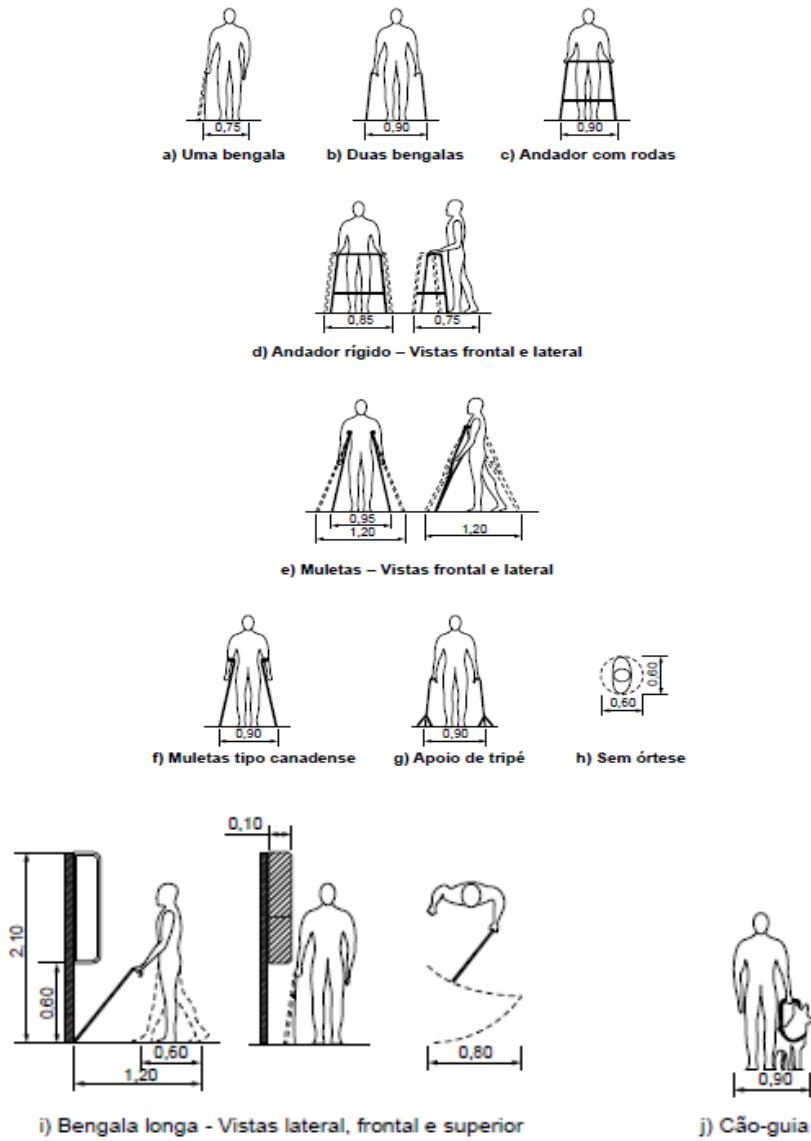
Figura 2 - Símbolo internacional de acesso



Fonte: ABNT NBR 9050:2015/Em1:2020, p.14.

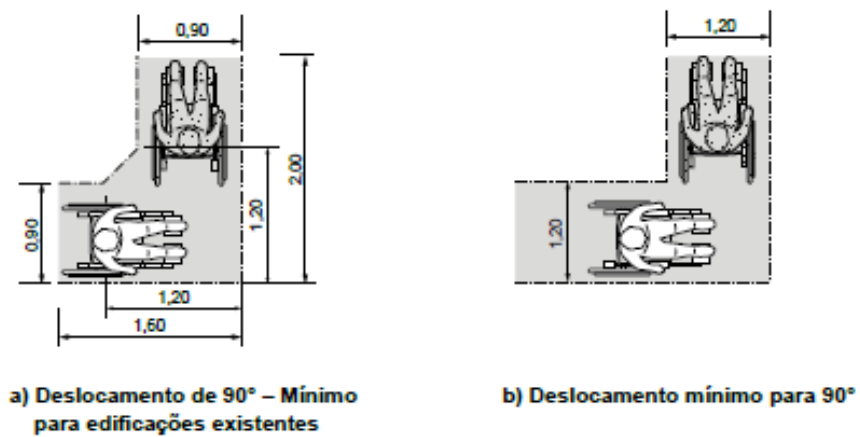
Com impactos direto na regulamentação das calçadas, a NBR nº 9050/15 traz padrões antropométricos importantes a serem observados, conforme figura 3 e 4.

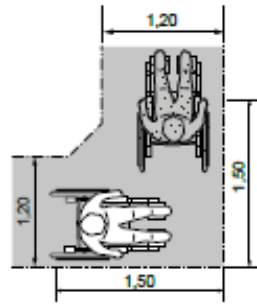
Figura 3 – Apresenta dimensões referenciais para deslocamento a pé



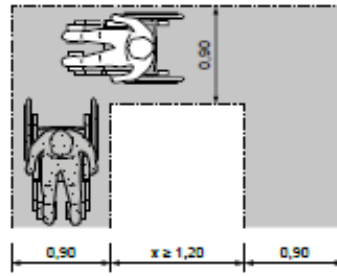
Fonte: ABNT NBR 9050/2015, p. 7 e 8.

Figura 4 – Área para manobra de cadeiras de rodas com deslocamento

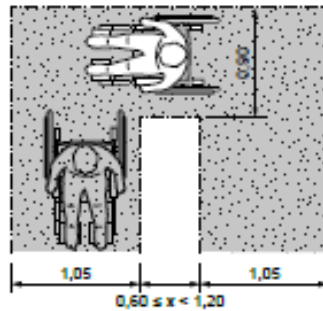




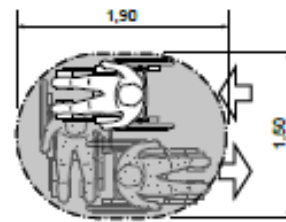
c) Deslocamento recomendável para 90°



d) Deslocamento consecutivo de 90° com percurso intermediário – Caso 1



e) Deslocamento consecutivo de 90° com percurso intermediário – Caso 2



f) Deslocamento de 180°

Fonte: ABNT NBR 9050/2015, p. 11 e 12.

Segundo a norma técnica, as calçadas e vias exclusivas de pedestres devem ter revestimento e acabamento com superfície regular, firme, estável, não trepidante e antiderrapante em qualquer condição, a inclinação transversal deve ser de até 3% para pisos externos e a inclinação longitudinal deve ser inferior a 5%, inclinações maiores que 5% são consideradas rampas e deve atender as regras direcionadas a estas (ABNT, 2015). As calçadas devem garantir uma faixa livre, passeio, para a circulação de pedestres sem degraus.

O Guia Operacional de Acessibilidade para Projetos de Desenvolvimento Urbano ressalta que a partir do “modelo de vida independente” (ALVAREZ *et al.*, 2013, p.8), se reconheceu que pessoas com deficiência, idosas ou com habilidades reduzidas são possuidoras dos mesmos direitos individuais que todas as demais e devem dispor de um meio ambiente que maximize seu nível pessoal de independência. Reforçando a ideia do universal em detrimento do apenas acessível o guia traz a diferença entre acessível e universal, conforme figura 5.

Figura 5 - A diferença entre acessível e universal



Fonte: Guia Operacional de Acessibilidade para Projetos de Desenvolvimento Urbano, 2013, p.6.

O Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta a Lei Federal nº 10.098/2000, deu ao desenho universal força de lei e o definiu, no inciso IX do seu art. 8º como sendo a “concepção de espaços, 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 ou soluções que compõem a acessibilidade” (BRASIL, 2004). Quanto à implementação desta definição, o artigo 10 do decreto disciplina:

Art. 10. A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto (BRASIL, 2004, p.4).

Os sete princípios do Desenho Universal, de acordo com Carletto e Cambiaghi (2007) são: igualitário, uso equiparável para pessoas com diferentes capacidades; adaptável, uso flexível com leque amplo de preferências e habilidades; óbvio, simples e intuitivo, fácil de entender; conhecido, informação perceptível, comunica eficazmente a informação necessária; seguro, tolerante ao erro, que diminui riscos de ações involuntárias; sem esforço, com pouca exigência de esforço físico e abrangente, tamanho e espaço para o acesso e o uso.

O Manual de Diseño Universal en el Espacio Público (PUENTES *et al.*, 2013, p.9 e 10) traz orientações sobre os conceitos e critérios para definir as condições para o projeto do espaço acessível. Através de uma série de desenhos, o manual mostra as dimensões mínimas necessárias para o uso confortável e seguro do espaço, acerca da estrutura das calçadas para que atendam ao desenho universal, considerando dimensões humanas, com alguns equipamentos, como cadeiras de roda, muletas.

Conforme leciona o Plano de acessibilidade da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável de Seropédia, Rio de Janeiro (SMPDS, 2012) calçada

ideal é aquela que garante o caminhar seguro e confortável a todos os cidadãos. A calçada é onde transitam os pedestres, é o caminho que nos conduz onde nos propomos a ir e é através das calçadas que as pessoas chegam a diversos pontos do bairro ou da cidade.

A regularidade das calçadas influi na qualidade de vida de todos, especialmente daqueles com mobilidade reduzida e, portanto, calçadas regulares são de extrema importância para a dinâmica urbana. Um idoso ou um cadeirante, estarão mais suscetíveis a acidentes ou até mesmo impedidos de transitar em calçadas se estas se encontrarem irregulares ou em mau estado de conservação. Uma cidade que se importa com a acessibilidade e com a caminhabilidade aproxima os seus cidadãos e os incentiva a interagir no dia a dia urbano.

Em Fortaleza, sob o paradigma da acessibilidade e mobilidade de urbe sustentável, destacamos uma análise dos planos diretores dessa capital, artigo publicado em 2020¹¹ no estudo os pesquisadores apontam que, apesar de haver indicação de especialistas para que a acessibilidade e a mobilidade funcionem como princípios elementares no planejamento do espaço urbano, nos planos diretores não foi o que se observou. Uma das explicações dadas pelos estudiosos foi de que os próprios conceitos de acessibilidade e mobilidade como elementos constituintes das práticas de planejamento não estão claramente estabelecidos.

Ao analisar o Plano diretor de 2009, o artigo diz que a definição de acessibilidade aparece como um dos conceitos relacionados à mobilidade urbana, como “[...] a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar os destinos desejados com autonomia e segurança” [...] (Fortaleza, 2009), e as outras referências ao conceito, trazidas pelo Plano, fazem alusão, em sua grande maioria, ao desenho universal relacionado à pessoa com deficiência (2020).

Outro estudo interessante em Fortaleza foi uma análise feita da repercussão de políticas públicas inclusivas, segundo análise das pessoas com deficiência. O artigo consta de publicação de 2015 e em suas conclusões aponta que o sentimento, em geral, das pessoas com deficiência referente às políticas públicas criadas para proporcionar a inclusão deles na sociedade ainda é de insatisfação, a razão indicada para essa insatisfação é a não efetivação das políticas propostas ou a efetivação de políticas não relevantes para inclusão deles na sociedade. Participaram do estudo pessoas com deficiência auditiva, visual e com limitação de mobilidade¹².

¹¹ : Cavalcante, C. B., Lopes, A. S., Capasso, M. M., & Loureiro, C. F. G. (2020). Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 12, e20190271. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190271>.

¹² PAGLIUCA, L.M.F., *et al.* (2015). **Repercussão de políticas públicas inclusivas segundo análise das pessoas com deficiência**. Escola Anna Nery Revista de Enfermagem, 14(3) 19(3):498-504, <https://www.scielo.br/pdf/ean/v19n3/1414-8145-ean-19-03-0498.pdf> DOI: 10.5935/1414-8145.20150066.

O Plano Municipal de Caminhabilidade, a que o presente estudo se debruçará mais detidamente no capítulo 4, merece destaque como estudo e política pública municipal recente, que trata de ampliar a atratividade pelo deslocamento de pedestre para a construção de uma cidade mais acessível e para isso tem como princípio contribuir na qualificação das calçadas. Segundo o censo do IBGE (2010), quase 20% dos domicílios localizados na capital cearense estão sem calçada, tornar a caminhabilidade segura perpassa pelo enfrentamento de questões estruturais, sociais e econômicas. O plano pretende fazer de Fortaleza uma das cem cidades mais acessíveis no prazo de 20 anos.

3 CONTEXTO NACIONAL: AVALIAÇÃO DE NORMAS COM IMPACTO NAS POLÍTICAS URBANAS DE MICROACESSIBILIDADE

A avaliação nesse capítulo se perfaz, através da análise de conteúdo, tendo por objeto normas jurídicas de âmbito federal, avaliando se a base oportunizada pela presença ou não dos temas selecionados nos documentos explorados evidenciam suporte para que gestores públicos implementem a acessibilidade universal em suas cidades. Nesse capítulo também buscou-se trazer a compreensão histórica da deficiência e um contexto em que as políticas públicas em torno da acessibilidade se desenvolveram no Brasil. Por fim, exemplos de cidades brasileiras que se destacam em implementação de ações que impactam na microacessibilidade.

Para a realização da avaliação com base na análise de conteúdo, fez-se uma busca na normativa federal, examinando algumas normas importantes que foram marcos da política pública de acessibilidade no Brasil. Sem a intenção de se fazer análise exaustiva da íntegra dos documentos, buscou-se identificar e exaurir aspectos da legislação selecionada que se relacionam com uma das categorias em análise: dignidade da pessoa humana, acessibilidade e caminhabilidade. Para esse fim, utilizou-se uma avaliação qualitativa descritiva de conteúdo, com base em Moraes (1999) e Bardin (2016), em três etapas. Segundo Bardin (2016): pré-análise; exploração do material; e tratamento dos resultados e interpretação.

Na etapa da pré-análise, foram realizadas leituras flutuantes, para a escolha dos documentos e das normativas mais relevantes para o presente estudo, os quais serão objetos de estudos mais aprofundados. Na etapa da exploração do material, a categorização incluiu: dignidade da pessoa humana, acessibilidade e caminhabilidade e a codificação se deu por unidade de registro delimitados por temas que serviram como norte de busca e resultaram nos indicadores tabulados pela enumeração de presença ou não nos documentos. O resultado desse levantamento subsidiará a interpretação dos achados.

A etapa de tratamento dos resultados e interpretação, inicia neste capítulo e se estende aos itens 4.1. e 4.2 desta pesquisa. Esse último, no qual se irá comparar os achados descritos nos itens 3.2, quando da análise da legislação federal, e 4.1, quando da exploração de normativas e políticas públicas municipais, por se tratar de uma avaliação conjunta e comparativa da legislação federal e das normas e políticas públicas municipais. Os registros se perfazem em forma de tabela e de texto analítico descritivo.

3.1 Breve histórico da compreensão da deficiência

A abordagem da deficiência evoluiu no mundo, do modelo médico, que considerava somente a patologia física e o sintoma associado que dava origem a uma incapacidade, para um sistema como a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIF, divulgada pela Organização Mundial da Saúde – OMS em 2001 (IBGE, 2010). Esse sistema entende a incapacidade como um resultado tanto da limitação das funções e estruturas do corpo quanto da influência de fatores sociais e ambientais sobre essa limitação.

Antes, no Brasil, havia uma visão de que profissionais deveriam tentar resolver o problema da pessoa com deficiência para que este se enquadrasse na sociedade da forma como ela é construída e organizada, a pessoa com deficiência é que teria que se adaptar aos padrões, se não o fizesse seria excluído. Esse pensamento era fruto de um sistema assistencialista, paternalista e excludente, voltado somente à correção da deficiência, sem preocupar-se com a autonomia ou dignidade das pessoas com deficiência.

De acordo com a Convenção sobre os direitos das pessoas com Deficiência da ONU, pessoas com deficiência, são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2009). Conforme se observa na conotação trazida pela referida convenção, quando trata do conceito de pessoa com deficiência, verifica-se um foco na problemática externo à pessoa humana, condições alheias e não inerentes a cada um. Como parte de uma humanidade com inúmeras diversidades a convenção trata a problemática da falta de inclusão como uma inadequação da sociedade que não está preparada para acolher todas as pessoas e suas diversidades, com esse olhar não são as pessoas que devem se adaptar aos ambientes, mas sim os espaços que devem estar universalmente prontos para receber toda e qualquer diversidade.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2012), mais de 1 bilhão de pessoas ou 10% da população mundial, tem algum tipo de deficiência. Na maioria dos países, pelo menos uma em cada 10 pessoas tem um impedimento físico, mental ou sensorial, e pelo menos 25% da população geral são adversamente atingidos pela presença das deficiências. Dados do IBGE indicam que 45,6 milhões de pessoas têm, no Brasil, algum tipo de deficiência, o que corresponde a 23,91% da população brasileira (IBGE, 2010).

Pelo censo de 2010, 12.531.178 pessoas têm dificuldade de locomoção pouca ou severa no Brasil, e, no Nordeste é onde se concentra o maior número de pessoas com

deficiência. Observando os números, faz-se necessário, considerando o tamanho da população com dificuldade de locomoção, implementar políticas públicas que garantam a essas pessoas o seu direito de ir e vir.

É preciso lembrar, ao se fazer análises sobre as políticas públicas no Brasil, da realidade político-administrativa de países em desenvolvimento, caracterizados por democracias não consolidadas. Frey (2000) ressalta que as peculiaridades socioeconômicas e políticas das sociedades em desenvolvimento não podem ser tratadas apenas como fatores institucionais e processuais específicos, ele defende que é preciso adaptar o conjunto de instrumentos da análise de políticas públicas às condições peculiares das sociedades em desenvolvimento.

A partir da década de 60, ativistas e organizações de pessoas com deficiência ao redor do mundo, deram maior visibilidade ao tema e vários países criaram medidas antidiscriminatórias para assegurar igualdade de direitos as pessoas com deficiência. Desde essa década há movimentos em prol do ajuste dos espaços para o atendimento das necessidades das pessoas com dificuldade de locomoção e com mobilidade reduzida, mas a institucionalização, em 1981, do Ano Internacional da Pessoa com Deficiência aumentou em vários países as normativas sobre o assunto, como foi o caso do Brasil.

Frey (2000) leciona que, enquanto países como os Estados Unidos estudam ciências políticas desde a década de 50, no Brasil, os estudos sobre políticas públicas são bem recentes. O tema deficiência passou a ser objeto de políticas públicas mais efetivas somente no início da década de 1980, para o professor Garcia (2014):

Isso ocorreu, em grande medida, “pelo impulso inicial e pressão do movimento social, que já vinha se organizando e ganha força a partir da proclamação, pelas Nações Unidas, do “Ano Internacional da Pessoa Deficiente”, em 1981 – que buscava chamar atenção para situação de marginalização em que se encontravam tais pessoas. Assim, ao longo da década de 1980, o movimento social das pessoas com deficiência se articula institucionalmente e vai conquistando espaços de participação. Felizmente, este processo coincide e é estimulado pelo momento de redemocratização vivido pelo País, culminando com a proclamação da Constituição de 1988 (que estabelece uma série de direitos para as “pessoas portadoras de deficiência”, terminologia utilizada na época).

As primeiras investigações de deficiência na população brasileira ocorreram em 1872, 1890, 1900, 1920 e 1940, mas apenas em 1989, com a lei federal nº 7.853, premissa trazida em seu art.17, questões sobre deficiência tornam-se obrigatórias e os censos demográficos de 1991, 2000 e 2010 viriam a indicar a população com deficiência do Brasil. Esta legislação cria também a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Deficiente - CORDE,

vinculada ao então Ministério da Ação Social, a CORDE viria, em 2009, a ser elevada à condição de Subsecretaria Nacional, para alcançar o status de Secretaria Nacional em 2010.

No Brasil, a partir do Ano Internacional de Atenção à Pessoa Portadora de Deficiência, 1981, algumas leis foram promulgadas com o intuito de garantir o acesso e utilização dos espaços construídos. Com a Constituição Federal de 1988, o assunto foi definitivamente inserido no marco legal nacional, de forma abrangente e transversal. A CRFB de 1988 foi também um marco para lutas inclusivas, não à toa foi chamada pela doutrina nacional de Constituição Cidadã, pelo papel relevante especialmente no destaque que trouxe aos direitos fundamentais e à dignidade da pessoa humana. Mas foi só em dezembro de 2004, que um importante pilar foi perpetrado em solo brasileiro. A publicação do Decreto Federal nº 5.296 deu ao desenho universal a força de lei.

O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CONADE, órgão deliberativo colegiado, ligado inicialmente ao Ministério da Justiça, foi instituído em 1999, em âmbito federal, composto por representantes do governo e por entidades da sociedade civil, mas passou a ser vinculado à Presidência da República, em 2003, por meio da Secretaria Especial dos Direitos Humanos (BORGES *et al.*, 2016). A mudança no status institucional deste órgão, hoje ligado à Secretaria Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência no Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos é reveladora do movimento pelo qual passou a temática da deficiência na esfera pública, inicialmente considerada como da área de ação social e hoje tratada pela ótica da cidadania e dos direitos humanos (GARCIA, 2014).

No município de Fortaleza a Coordenadoria de Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência funciona no âmbito da Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Desenvolvimento Social – SDHDS. A secretaria surge a partir da fusão das antigas Secretarias de Trabalho, Desenvolvimento Social e Combate à Fome e de Cidadania e Direitos Humanos. Observa-se que os temas direitos humanos e desenvolvimento social, no município de Fortaleza, são tratados na mesma secretaria.

3.2 Políticas públicas urbanas de acessibilidade

A avaliação descritiva qualitativa de conteúdo, neste item 3.2, traz um levantamento dos principais achados das normativas federais estudadas, identificados na exploração do material. Essa etapa visa dar um panorama geral dos assuntos tratados em cada documento e que importam para o presente estudo e a construir material para subsidiar a análise comparativa que será realizada no item 4.2. Os documentos escolhidos na etapa da pré-análise por se tratar de

normativas relevantes para o presente estudo foram: o Decreto nº 6.949/2009 que promulgou no direito pátrio a Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência - CI-DPD, de 2007 e a Constituição Federal – CRFB, de 1988. E, na legislação federal: a Lei nº 10.098 de 2000; a Lei nº 10.257/2001, o Decreto nº 5.296/2004; a Lei nº 12.587/2012 e a Lei nº 13.146/2015. Tais normas ganham destaque em negrito no curso deste item.

A análise não recairá na íntegra dos documentos, buscou-se identificar e exaurir aspectos da legislação selecionada que se relacionam com as categorias em estudo. As categorias incluem: dignidade da pessoa humana, acessibilidade e caminhabilidade e a codificação se deu por unidade de registro delimitados por temas que serviram como norte de busca e resultaram nos indicadores tabulados pela enumeração de presença ou não nos documentos.

Além das normas a que esta pesquisa se debruçou de forma mais detida, receberam atenção também, embora de forma apenas superficial, algumas ações e políticas públicas de âmbito nacional que auxiliaram no entendimento do contexto em que as normas estudadas se perfazem. Apesar das normativas serem editadas em nível federal e não haver hierarquia de normas entre entes federados e municípios no direito pátrio, tais normas têm repercussão nacional, por atenderem a competência atribuída constitucionalmente de edição de regras gerais para determinados assuntos, o que faz com que seus conteúdos embasem, além de políticas nacionais, políticas locais.

Uma das normas avaliadas de forma mais específica foi a **Constituição da República Federativa do Brasil - CRFB, de 05 de outubro de 1988**. Em 1987, o país vivia um momento de redemocratização, após o fim da ditadura militar, mas ainda com um presidente eleito de forma indireta, já que as eleições diretas só ocorreriam em 1989, foi convocada a Assembleia Nacional Constituinte que promulgou, em 1988, a atual CRFB. Embora atualmente o documento já conte com 112 emendas constitucionais que desfiguraram em parte a CRFB originária, seus preceitos fundamentais mudaram o ordenamento jurídico vigente e ainda impactam de forma decisiva nas proteções fundamentais.

A elaboração da Constituição de 1988 foi um momento de ascensão dos movimentos sociais e estes fizeram grande pressão na Assembleia constituinte, conquistando emendas que receberam enormes críticas da burguesia. O povo foi as ruas, foi aos corredores da constituinte e apesar da retirada de muitas das emendas populares, muitas ficaram. Eram demandas reprimidas por 20 anos, durante o regime milita, e que voltou com força e levou o povo a lutar pelo direito de ter direitos. Conseguiu-se avanços consideráveis para a rede de proteção social e para os direitos humanos, uma tentativa de construir uma sociedade mais democrática.

A Carta Magna de 1988 considerou a dignidade da pessoa humana como fundamento da República e ao erigir a dignidade ao patamar de fundamento do Estado Democrático de Direito, inteligência do inciso III do seu art. 1º dá um grande passo na valorização dos direitos humanos. O legislador originário demonstra o interesse em dar aos direitos basilares e as liberdades individuais proteção maior diante dos interesses do Estado. Tais mudanças proporcionaram inúmeros avanços no campo dos direitos individuais e sociais.

A dignidade da pessoa humana passa a ser considerada como “valor supremo” do ordenamento jurídico pátrio (CUNHA JR *et al*, 2013, p.13), sendo diretriz para a elaboração, interpretação e aplicação de outras normas do ordenamento jurídico, também sendo utilizada como razão de decisão em casos concretos. Além de ser um valor originariamente moral, a dignidade passa a ser reconhecida como valor jurídico e ao mesmo tempo que impõe ao Estado o dever de respeito e proteção a dignidade de todas as pessoas também impõe a ele a promoção dos meios necessários para uma vida digna a todos.

O art. 3º, apesar de ser um rol exemplificativo e não taxativo, traz expressamente, no inciso IV, como um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil - RFB, “promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação” (BRASIL, 1988). Está relacionado à proteção da dignidade da pessoa humana, ao respeito às diferenças e ao pluralismo. A prevalência dos direitos humanos é prevista como princípio que rege as relações internacionais da RFB, art. 4º também da constituição vigente.

A CRFB de 1988 trouxe inúmeras obrigações para o Estado, previsões de prestações positivas, passíveis de serem exigidas pela população, verdadeiros direitos subjetivos que deram a ela o título de “Constituição Cidadã” (PAULO *et al*, 2007). Ampliou os direitos fundamentais e redesenhou a sua própria estrutura, dando especial destaque aos direitos individuais e coletivos (art. 5º) e aos direitos sociais (art. 7º e 8º), trazendo-os antes dos direitos políticos (art. 14 e seguintes) e da organização do Estado (art. 18 e seguintes) este último que, tradicionalmente, precedia os direitos fundamentais nas Constituições anteriores.

As proteções aos direitos fundamentais continuam e o inciso IV do parágrafo 4º do art. 60 da CRFB traz a proibição da abolição, por emenda constitucional, dos direitos e garantias individuais. Essa proibição alcança mais do que aqueles direitos elencados expressamente no art. 5º da CRFB, posto que, a própria Constituição, no parágrafo 2º do art. 5º abre possibilidade para que haja outros direitos e garantias constitucionalmente protegidos, *in verbis* (BRASIL, 1988, p.4):

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

Em virtude dessa extensão constitucionalmente prevista, outros direitos fundamentais, preconizados fora da Constituição são alcançados pela proteção de não reforma a eles reservada. Ainda no art. 5º, merecem destaque para o presente estudo, os incisos: I, que traz o direito a igualdade; o XV, que preceitua o direito de locomoção e o XLI, que prevê que a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais (BRASIL, 1988).

No parágrafo 1º do art. 5º estabelece que as normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata. E no parágrafo 3º do mesmo artigo, fruto da EC 45/2004, o constituinte originário previu que as convenções internacionais que tratem sobre direitos humanos e que sejam aprovadas no Brasil com o mesmo rigor da aprovação das emendas constitucionais¹³ terão o mesmo status destas. Hoje, no direito pátrio, apenas uma convenção e seu protocolo facultativo foram aprovados seguindo os trâmites exigidos por esse parágrafo 3º, foi a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

Nos direitos sociais, também há proibição de discriminação de salário e critérios de admissão do trabalhador com deficiência, XXXI do art. 7º. Deixou ainda, o constituinte originário, em vários arranjos expressos ou implícitos e estruturais da Constituição a sua preocupação com a inclusão e o respeito ao Estado Democrático de Direito. Aos aplicadores e intérpretes da constituição coube buscar interpretá-la na concretização dos fundamentos que balizam o ordenamento jurídico. A exemplo, nesse viés interpretativo, o respeito a função social quando da implementação o direito a propriedade, a democratização quando em discussão os espaços públicos, a proteção dos direitos individuais e coletivos quando da ponderação de valores, entre outros.

Outros artigos também merecem destaque, como é o caso do inciso II, do art. 23, que prevê a competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para tratarem da saúde e assistência pública, da proteção e da garantia dos direitos das pessoas com deficiência. Em outros artigos a constituição trata ainda sobre a competência dos entes federados e dos Municípios em promover a proteção, inclusão e a integração das pessoas com

¹³ A Constituição Federal de 1988, preconiza em seu art. 60, §§ 2º e 3º que para aprovação de Emendas à Constituição, “[...] a proposta deverá ser discutida e votada em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, considerando-se aprovada, se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos respectivos membros” (BRASIL, 1988)” (BRASIL, 1988).

deficiência. O meio ambiente urbanístico impacta na acessibilidade dos indivíduos, e a legislação relativa a ele influencia as políticas públicas que serão criadas e implementadas, o inciso I e XIV do art. 24 falam sobre a competência concorrente¹⁴ da União, do Distrito Federal e dos Estados para legislar sobre direito urbanístico e sobre a proteção e integração social das pessoas com deficiência.

Através de lei complementar os Estados podem instituir regiões metropolitanas, ou microrregiões para integrar o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Quando a CRFB fala da competência dos municípios, importante destacar os incisos I e II do art. 30 que prevê a suplementação da legislação federal e estadual pelos municípios e a sua competência para legislar sobre assuntos de interesse locais, isso tem desdobramento de vários aspectos, especialmente quando do planejamento e organização da dinâmica das cidades. No inciso VIII do supracitado artigo o constituinte especifica a competência dos municípios para adequar o ordenamento territorial, através de planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, dando ao governo local a responsabilidade e a possibilidade de pensar a cidade e a sua ocupação de forma democrática.

A Constituição de 1988 traz a divisão de competências dentro dos órgãos do judiciário. Apesar da competência para julgar causas envolvendo violações aos direitos humanos poderem ocorrer em instâncias estaduais. Há no inciso V-A combinado ao §5º, ambos do art. 109, a previsão do incidente de deslocamento de competência para os Juízes Federais quanto às causas relativas a direitos humanos quando suscitado o incidente pelo Procurador Geral da República ao STJ, na hipótese de grave violação dos direitos humanos. Essa medida é prevista para assegurar o cumprimento de obrigações decorrentes de tratados internacionais de direitos humanos dos quais o Brasil seja parte.

A figura do defensor público ganha relevância na Constituição Cidadã, especialmente com a alteração trazida pela EC nº 80/2014, que prevê a instituição como permanente e essencial para à função jurisdicional do Estado. Em Constituições anteriores o instituto sofreu variações em sua valorização, chegando a ter como previsto a atuação do advogado pró-bono para a defesa das causas dos vulneráveis em detrimento ao defensor institucionalizado. Cabe a Defensoria pública, entre outras funções, a promoção dos direitos humanos e a defesa, em todos os graus, judicial e extrajudicial, dos direitos individuais e coletivos dos vulneráveis e

¹⁴ Nos §§ 1º e 2º do art. 24 da CRFB preceitua respectivamente que em se tratando de legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais e que a competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados, tanto em caso de omissão daquela como apenas para os Estados completarem o que for necessário para atender suas peculiaridades.

gratuitamente aos necessitados.

Como nenhum direito é absoluto, vale lembrar da defesa do Estado e das instituições democráticas do título V da CRFB. Nesse título destacamos a possibilidade de restrições de direitos fundamentais pelo Estado. No Estado de Sítio, por exemplo, a liberdade de locomoção é uma das medidas possíveis de serem implementadas quando da decretação desse instrumento de defesa do Estado, inteligência do inciso I do art. 139. Logo que cessado o Estado de Sítio, as medidas tomadas pelo Presidente devem ser relatadas e justificadas ao Congresso Nacional.

A EC nº 82/2014 inseriu o parágrafo 10 ao art. 144, falando que a segurança viária compreende a educação, engenharia e fiscalização, além de outras atividades previstas na legislação para preservar a ordem pública e a incolumidade das pessoas nas vias públicas além de assegurar ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente. Traz ainda que essa segurança é de competência dos agentes de trânsito dos estados, DF e municípios.

No capítulo destinado ao sistema tributário nacional, a alínea d do inciso III do art. 146 fala do tratamento diferenciado que deve ser dado por lei complementar às microempresas e às empresas de pequeno porte. Decorrente dessa previsão, a LC Federal nº 123/2006 trouxe tratamento diferenciado e favorecido a essas empresas em aspectos tributários, comerciais e de penalidades, entre outros. A LC Municipal nº 270/2019, Novo Código da Cidade, alterada pela LC Municipal nº 286/2020 previu no §4º do art. 747 que, *in verbis*: (FORTALEZA, 2019, p.223):

§ 4º Os Microempreendedores Individuais, bem como as Micro e Pequenas Empresas, antes de serem autuados, e desde que não haja ocorrência de reincidência, fraude, resistência ou embaraço à fiscalização, deverão ser notificados, quando da constatação de uma infração, e terão um prazo mínimo de 30 (trinta) dias para procederem à correção desta.

Essa previsão tem repercussão nas atividades de fiscalização. Os fiscais municipais precisam, ainda que previsto para aquela irregularidade auto de infração, em caso de ser o fiscalizado microempreendedor individual, micro ou pequenas empresas, considerar a aplicação inicial de apenas notificação e necessitam aguardar o prazo mínimo de 30 dias para proceder a segunda vistoria e só aí, sendo o caso, autuar. Os problemas práticos são vários, apesar de haver um sistema de fiscalização, ele ainda não consegue indicar se aquela ordem de serviço direcionada ao fiscal corresponde a primeira vistoria referente aquela infração e muitas vezes outra equipe de fiscais pega um empreendimento e não sabe se aquela se refere a primeira vistoria e procede a outra notificação. O sistema já conquistou mudanças, e, às vezes, ao procurarmos

manualmente pelo endereço, conseguimos encontrar dados da fiscalização anterior, mas ainda de forma bem mecânica e falha.

Quanto ao direito urbanístico, só a partir da Constituição de 1988 a questão urbana passou a ter forma legal definida, antes disso havia normas esparsas e muita controvérsia em torno do tema, especialmente quanto a competência dos municípios para atuar em matéria urbanística. A partir da CRFB os municípios passaram a ter mais autonomia e maior liberdade para a gestão local. Alguns dos pontos controversos foram dirimidos e se reconheceu a importância de um planejamento urbano.

No título VII, da ordem econômica e financeira, um dos capítulos é voltado para a Política Urbana. Nele o constituinte fala que a política de desenvolvimento urbano tem como objetivo ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, inteligência do caput do art. 182. A política de desenvolvimento urbano é de responsabilidade dos municípios, a partir de normas fixadas em lei federal. A lei nº 10.257/2001 regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição, a qual nos deteremos mais à frente.

A assistência social, que junto com a previdência e a saúde, forma vertentes da seguridade social, é vista pela CRFB a política social que provê o atendimento as necessidades básicas. Através dela se busca garantir o mínimo existencial para uma existência digna e proteger à família, à infância, à velhice e às pessoas com deficiência. A assistência social tem íntima ligação com a dignidade da pessoa humana. Cabe ao Ministério Público zelar pelos direitos estabelecidos na lei orgânica da assistência social, lei nº 8.742/1993. A Carta Maior faculta no parágrafo único do art. 204 que Estados e DF vinculem a programas de apoio a inclusão e a promoção social até cinco décimos por cento de sua receita tributária líquida.

Na seção sobre educação, um dos princípios é a igualdade de condições para acesso e permanência na escola. Há ainda o polêmico inciso III do art. 208 que fala sobre o atendimento especializado as pessoas com deficiência, mas não garante esse atendimento, apenas afirma que será “preferencialmente na rede regular de ensino” (BRASIL, 1988). Esse trecho é apontado por Sasaki como sendo um exemplo de barreira programática, mas não adentraremos na polêmica a fundo por não ser o objeto específico do presente estudo.

A acessibilidade é novamente defendida, no inciso IV do §3º do art. 215, ao trazer o Plano Nacional de Cultura e dentre as ações do poder público elencar a democratização do acesso aos bens de cultura. Quanto ao direito à acessibilidade, além de implícito em muitos preceitos da atual constituição, vem previsto expressamente nos parágrafos 1º e 2º do art. 227

da norma, que determina a garantia de acesso adequado às “pessoas portadoras de deficiência” (BRASIL, 1988) e a eliminação de obstáculos arquitetônicos para facilitar o acesso aos bens e serviços coletivos e de toda forma de discriminação. O caput do referido artigo fala ainda do dever do Estado, da sociedade e da família de assegurar, entre outros direitos, dignidade a criança, adolescente e ao jovem com deficiência.

A Carta Cidadã deixa a critério de lei específica a normatização relativa à construção de edifícios de uso público, a adaptação de logradouros e a fabricação de veículos de transporte coletivo para garantia de acessibilidade, art. 244. A primeira lei a tratar explicitamente do termo “acessibilidade” foi a Lei nº 10.048/2000, a qual garantiu às pessoas com deficiência atendimento prioritário nas repartições públicas e empresas concessionárias de serviço público e reservas de assentos em transportes públicos. Prevê, em seu artigo 4º, que as autoridades competentes baixem normas de construção para os logradouros, a fim de facilitar a acessibilidade das pessoas com deficiência. Traz a igualdade como princípio basilar e essa medida é de grande relevância, entendendo-se o direito de acesso para todos.

A Constituição inova também ao trazer um capítulo todo destinado ao meio ambiente, e afirma, no art. 225, que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial para a sadia qualidade de vida. Impõe ao poder público e a coletividade o dever de preservá-lo de forma intergeracional, direito de terceira dimensão, o meio ambiente equilibrado favorece o uso democrático da cidade, a vontade de caminhar e é fundamental para uma vida saudável.

Apesar de serem previsões acanhadas do direito a acessibilidade na Constituição, as previsões dos artigos 227 e do 244 são importantíssimas no sentido material, pois torna a acessibilidade indispensável para as estruturas do Estado e da sociedade. Tais preceitos são de aplicabilidade imediata, por se tratarem, ainda que não elencados no art. 5º, de direito fundamental. Há que se considerar que, sendo um direito prestacional, ainda que de aplicabilidade imediata, por ser de ação positiva a integração legislativa torna possível a realização pelo Estado de ações concretas, através de políticas públicas voltadas para essa área. Exemplo disso a lei nº 7.853/1989, a lei nº 10.048/2000 e a lei nº 10.098/2000, todas leis federais.

A Lei Federal nº 7.853 de 24 de outubro de 1989, é promulgada a partir da premente necessidade de se ter uma lei para garantir as ações governamentais necessárias para o cumprimento dos preceitos constitucionais e infraconstitucionais. A referida lei traz a premissa da integração social, inclusão, igualdade e o respeito à dignidade humana e o bem-estar e defende o afastamento da discriminação e do preconceito de qualquer espécie. Dispõe sobre o apoio às

pessoas portadoras de deficiência, sua integração social e sobre a então Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde.

Apesar de trazida pela lei em questão e com seu regimento interno aprovado pelo Decreto Regulamentar nº 98.822 em 1990 a Corde só foi instituída de fato em 1993, com atribuições para elaboração de planos, programas e projetos que objetivavam a implantação da Política Nacional para Integração das Pessoas Portadora de Deficiência. Com a Corde as pessoas com deficiência ganharam maior atenção no âmbito federal. Em 2010 passa a ter status de Secretaria Nacional.

O Conselho Nacional dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência - Conade, criado em 1999 no âmbito do Ministério da Justiça, através do Decreto nº 3.076/1999, posteriormente revogado pelo Decreto Federal nº 3.298/1999 que regulamentou a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989 e dispôs sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. A Lei Federal nº 10.683/2003 alterada pela Lei Federal nº 12.314/2010 estabelece, na alínea k, do inciso XXVIII, do art. 29 que, o agora chamado Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, passaria a integrar o Ministério dos Direitos Humanos. Em 2019, com o Decreto nº 10.177/2019 dispôs-se sobre o Conade, afirmando ser ele um órgão superior paritário, consultivo e de deliberação colegiada, hoje vinculado ao Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos.

Já a Lei Federal nº 10.048/2000 estabelece tratamento prioritário a algumas pessoas, entre elas às pessoas com deficiência e prevê no seu art. 4º, que os logradouros e os sanitários públicos, assim como os edifícios de uso público terão normas de construção destinadas a facilitar o acesso e o uso desses locais pelas pessoas com deficiência. É uma lei que aborda a acessibilidade nos meios de transporte e estabelece penalidades em caso de seu descumprimento.

A Lei Federal nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000, merece nossa análise mais detida pois trata de forma mais direta do direito à acessibilidade. Ela estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Para isso, traz algumas definições que ajudam a compreender as barreiras para a inclusão e os desafios da plena acessibilidade. Essa lei sofreu muitas alterações trazidas pela Lei Federal nº 13.146/2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência - EPD, especialmente nos dois primeiros capítulos.

O conceito de acessibilidade busca promover a visão ampla da sua dimensão e fala dela como uma condição, uma possibilidade, para que de forma segura e autônoma se utilize espaços, equipamentos, informações, instalações e tecnologias, públicas e privadas, inteligência

do inciso I do seu art. 2º. Barreiras, para essa lei, seriam entaves, obstáculo, atitude ou comportamento que limitem ou impeçam à comunicação, à participação, à circulação, à acessibilidade, entre outros e classifica-as em quatro tipos: urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes e nas comunicações/ informações.

A norma traz ainda outros conceitos que ajudam a esclarecer a temática da deficiência e da acessibilidade, como: desenho universal, mobiliário urbano e elementos de urbanização, facilitando a leitura de modo a não haver dualidade na interpretação legal. Vale ressaltar que todos os incisos e alíneas que tratam, no art. 2º, dessas definições, sofreram modificações ou foram incluídos pelo EPD. A definição de “pessoa portadora de deficiência e com mobilidade reduzida” era trazida no mesmo inciso, com a alteração proposta pelo estatuto a nomenclatura passa a ser “pessoa com deficiência” e sua conceituação vem em inciso diferente da definição de “pessoa com mobilidade reduzida” (BRASIL, 2000).

A partir do capítulo II, a Lei nº 10.098/2000 traz disposições sobre a acessibilidade física, dando apenas diretrizes gerais para a acessibilidade. Quando se trata de parâmetros mais específicos, a lei remete-se às normas da ABNT e pede sua observância. O capítulo II trata dos elementos da urbanização, trazendo orientações sobre a adequação do meio ambiente urbano para a inclusão. Determina que tanto no planejamento como na execução da urbanização de espaços públicos deve ser voltado para torná-los acessíveis a todos. Os itinerários e as passagens de pedestres, assim como os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros da ABNT.

Quanto a segurança, prevê que os estacionamentos deverão reservar vagas próximas ao acesso de circulação de pedestre para pessoas com deficiência ou com dificuldade de mobilidade e com desenhos indicativos de acordo com normas técnicas e que o passeio público se destina apenas à circulação de pedestres e somente quando possível à implantação de mobiliário urbano ou de vegetação. No art. 9º caput e parágrafo único, no capítulo III, há previsão para que os semáforos para pedestres emitam sinal sonoro que sirva de guia, sempre que a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem, e naqueles locais que deem acesso aos serviços de reabilitação.

A sinalização tátil de alerta de piso é prevista e deve servir de indicação, sempre que a instalação de qualquer mobiliário urbano em área de circulação comum para pedestre ofereça risco de acidente à pessoa com deficiência. Essa previsão foi inserida pela EPD acrescentando o art. 10-A a lei nº 10.098/2000. Nos capítulos IV a VII a lei traz orientações para a acessibilidade em prédios públicos e particulares, em transportes coletivos e nos sistemas de

comunicação e sinalização e institui, no capítulo IX o Programa Nacional de Acessibilidade.

A lei atribui ao poder público o dever de promover campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e o dever de promover a supressão de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação, mediante ajudas técnicas. No capítulo VIII a lei dispõe sobre essas ajudas técnicas por meio de apoio a pesquisa e fomento a programas destinados à especialização de pessoas em acessibilidade, ao desenvolvimento tecnológico voltado a produção de ajuda técnica às pessoas com deficiência e a promoção de pesquisas para o tratamento e prevenção de deficiências.

O decreto que regulamenta a lei nº 10.098/2000 e que possibilita sua efetiva aplicação é o Decreto nº 5.296/2004. Ele traz condições que viabilizam a implementação do disposto na lei e fixa prazos para a adaptação dos transportes coletivos e das edificações. No entanto, todos os prazos já se venceram e poucas são as cidades que avançaram significativamente em tornarem-se acessíveis.

As diretrizes da lei federal em questão devem ser seguidas a partir de um planejamento urbano bem estruturado e definido, e observadas, seja na formulação do Plano Diretor ou na adequação dos espaços e edificações que já foram construídos. Permitindo assim o acesso das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida as vias e espaços públicos e privados e viabilizando a todos o direito à cidade. As atividades de fiscalização devem atuar não apenas na identificação dos locais não acessíveis, mas na monitoração e acompanhamento de políticas públicas que planejam ações na área urbana.

A Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001, conhecida como o Estatuto da Cidade, é uma lei exigida constitucionalmente e veio regulamentar os art. 182 e 183 da Carta Maior, que tratam da política urbana e do seu planejamento. A lei institui diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana e traz regras de acessibilidade aos locais de uso público. Os estudos que originaram o Estatuto foram iniciados aproximadamente vinte anos antes da promulgação da lei e a tramitação do seu projeto durou doze anos no Congresso.

A lei veio trazer normas de ordem pública e de interesse social e traz como princípios a função social da propriedade e da cidade, o desenvolvimento sustentável, a igualdade e a justiça social e a participação popular. Em 2003 foi criado o Ministério das Cidades, para apoiar estados e municípios na consolidação do novo modelo de desenvolvimento urbano e

apoiar a implementação do Estatuto da Cidade. Hoje é o Ministério do Desenvolvimento Regional que atua em substituição ao Ministério das Cidades e ao Ministério da Integração Nacional.

O Estatuto da Cidade traz em seu art. 2º diretrizes para a política urbana, entre elas: gestão democrática; a garantia do direito a cidades sustentáveis; evitar e corrigir distorções do crescimento urbano e prevê oferta de equipamentos urbanos adequados às necessidades da população. O planejamento municipal deve envolver e adequar instrumentos econômicos, financeiros e tributários ao desenvolvimento urbano, deve investir em geradores de bem-estar e de fruição de bens por diferentes segmentos sociais.

O Plano Diretor é promulgado por lei municipal e deve ser revisto pelo menos a cada dez anos, é o principal instrumento instituído pelo estatuto da Cidade e junto aos outros instrumentos de planejamento deve prever o desenvolvimento urbano do município. O § 4º do art. 40 prevê a participação da população e das associações na elaboração e fiscalização do Plano diretor. A Constituição garante a proteção ao meio ambiente natural e urbano e defende a todos o direito a inclusão.

A partir dessa premissa, as cidades devem se organizar para que as pessoas com deficiência possam ser nelas incluídas e possam ter igualdade de oportunidades. O momento do planejamento é determinante para a construção de uma acessibilidade plena e deve considerar a diminuição das diferenças. Nesse viés, a acessibilidade é trazida pelo estatuto como forma de inclusão das pessoas com deficiência e como forma indispensável para o exercício autônomo de seus direitos. Segundo a lei federal, a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências de ordenação da cidade expressas no seu plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

A competência da União para legislar sobre normas gerais de direito urbanístico, normas para cooperação entre os entes federados e os Municípios e instituir diretrizes para mobilidade urbana e acessibilidade aos locais de uso público é ratificada pelo art. 3º. Dentre as competências e atribuições previstas para os entes federados e municípios, destaca-se o previsto no inciso III do art. 3º, *in verbis* (BRASIL, 2001, p.3):

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

[...] III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, **das calçadas, dos passeios públicos**, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; (grifo nosso)

As cidades incluídas na lista de municípios com riscos de deslizamentos, inundações e outros desastres naturais têm o Plano diretor como obrigatório. Essas cidades devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o seu plano diretor e que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público. Esse plano deve garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes.

O preceito legal chama atenção ainda para que os municípios priorizem os locais de maior circulação de pedestres, como as vias com órgãos públicos e os locais de prestação de serviços e, quando possível, integrando com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. Inteligência do §3º do art. 41 do Estatuto da cidade, redação dada pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência. Para a construção de uma cidade democrática e justa as políticas públicas e o planejamento urbano devem estar alinhados.

Em 2004, o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível, surge com o objetivo de estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam acesso para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e à circulação em áreas públicas, com apoio financeiro de outros programas da Secretaria Nacional de Mobilidade (Semob). A ideia do Ministério das Cidades era capacitar pessoal, depois os municípios que aderissem elaborariam um plano diretor de acessibilidade e em uma terceira etapa fariam os projetos executivos com as intervenções propostas, com recursos orçamentários dos municípios e repasses federais.

Programa Bicicleta Brasil, foi instituído em 2004, procura mobilizar a sociedade e dar apoio institucional e técnico aos municípios, estados e ao Distrito Federal na implantação de sua infraestrutura cicloviária. O programa objetivava fomentar o uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil, de forma segura, prática e integrada aos demais modos de transporte e à cidade, financiado por outros programas da Semob.

Em 02 de dezembro de 2004 o Decreto Federal nº 5.296, posteriormente alterado pelos Decretos nº 9.404/2018 e nº 10.014/2019 e conhecido como o decreto da acessibilidade, veio regulamentar as leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 e representa um grande marco na busca da produção da cidade acessível. Fruto de um trabalho conjunto da sociedade civil e do Estado surge a partir de uma oficina de trabalho para as leis federais de acessibilidade, promovida pelo CORDE que produziu uma minuta de documento de regulamentação. A minuta, apresentada aos órgãos federais e posta para consulta pública recebeu contribuições individuais e

propostas por entidades não governamentais (COSTA, 2005).

O decreto reforça as conceituações trazidas pela legislação que o antecedeu sobre barreiras e acessibilidade, sem inová-las e traz três capítulos (IV, V e VI) sobre acessibilidade: urbanística, arquitetônica, à informação e a comunicação e no transporte, mais de 50 artigos tratando de diferentes formas de tornar a cidade mais acessível a todos. No capítulo sobre a implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística, disciplina que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas no próprio decreto. Na seção que trata das condições especiais, o art. 15 determina que, para a construção ou adaptação de calçadas, rebaixamentos com rampas e instalação de piso tátil direcional e de alerta, também deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas da ABNT.

Modificou o cenário nacional, reforçou o atendimento de premissas das normas técnicas brasileiras por força de lei e não apenas de recomendação e por força dele os municípios reconheceram a necessidade de um planejamento inclusivo das cidades. Com as mudanças decorrentes desses documentos e a criação de leis sobre o tema, as organizações não governamentais puderam se posicionar frente aos gestores públicos e pressioná-los a tomarem ações positivas e resultados começaram a surgir nos planos diretores e de mobilidade.

O documento regulamenta o atendimento prioritário, que compreende o tratamento diferenciado e o atendimento imediato às "pessoa portadora de deficiência" e utiliza a compreensão trazida pela lei nº 10.690/2003. Segundo a referida lei, "pessoa portadora de deficiência física" é aquela com alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, com comprometimento da função física: paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.

O decreto acrescenta a lista de pessoa com deficiência a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias: deficiência física, auditiva, visual, mental ou múltipla ou com mobilidade reduzida. Além dessas pessoas, ampara ainda as pessoas com sessenta anos ou mais, gestantes, lactantes e pessoas com crianças de colo.

Trata também do Programa Nacional de Acessibilidade coordenado pela Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por intermédio da Coordenadoria Nacional para Integração da

Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE. O documento legislativo prevê ainda que o programa deverá integrar os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais. Dentre as ações que serão desenvolvidas pela Secretaria Especial dos Direitos Humanos estão: acompanhamento da legislação sobre acessibilidade; apoio e realização de campanhas informativas e educativas sobre acessibilidade; cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de transporte, comunicação.

O Brasil foi eleito, em 2004, como um dos cinco países mais inclusivos das Américas pela organização não governamental *International Disability Rights Monitor* – IDRM. Um dos critérios para análise e classificação era a existência de base legal que protegesse adequadamente as pessoas com deficiência (BRASIL, 2005).

A I Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, que aconteceu no período de 12 a 15 de maio de 2006, em Brasília, e foi promovida pela Secretaria Especial de Direitos Humanos, por meio do Conade, foi um marco para as políticas destinadas às pessoas com deficiência. Essa conferência se realizou em decorrência de, no ano anterior, o então Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ter lançado uma Agenda Social de Inclusão das Pessoas com Deficiência, como um primeiro grande esforço governamental de impulsionar a inclusão da pessoa com deficiência e promover a acessibilidade em nível nacional. Nessa agenda foram discutidos temas centrais a respeito da saúde e reabilitação profissional, educação e trabalho e acessibilidade e o papel do Estado e da sociedade civil (MARIANO *et al.*, 2017).

Sob a premissa da inclusão, a Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência, produzida em 1999 na Guatemala, foi promulgada no Brasil, através do Decreto nº 3.956 de 08 de outubro de 2001. Para essa convenção, deficiência significa: “(...) uma restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social” (BRASIL, 2001).

Quando trata da acepção da palavra discriminação a convenção traz o que considera discriminação e ressalta que as ações afirmativas que dão tratamento diferenciado com o objetivo de diminuir desigualdades ou promover integração social ou desenvolvimento das pessoas com deficiência não se consideram discriminação, desde que deem oportunidade para que as pessoas utilizem ou não desse tratamento diferenciado. Os preceitos da não discriminação têm como fundamento a Declaração Americana dos Direitos e Deveres dos Homens (1948) que fala

que todos os homens são livres e iguais em dignidade e direitos e que devem ser respeitados sem distinção. Segundo Santiago (2013), a restrição da mobilidade é uma forma de discriminação e gera nas pessoas o sentimento de exclusão e de não pertencimento à cidade.

Ainda sob o paradigma da inclusão, destacam-se também três outros documentos, são eles: a Carta para o Terceiro Milênio; a Declaração de Washington; a Declaração de Caracas, em 2002. A Carta para o Terceiro Milênio foi aprovada em Londres, em 1999, pela Assembleia Governativa da *Rehabilitation International* e tem como objetivo buscar igualdade de oportunidades para pessoas com deficiência e que isso seja resultado de leis e políticas que apoiem esse acesso e a plena inclusão. Assinala ainda que essas políticas precisam respeitar a dignidade de todos (SANTIAGO, 2013).

A Declaração de Washington, resultado de um encontro de líderes do Movimento de Vida Independente e dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência, realizado em setembro de 1999. Nela, representantes de 50 países celebram conquistas do Movimento de Vida Independente entre outros compromissos, se comprometem a assegurar a promoção da filosofia da vida independente e seus Centros de Vida Independente – CVI, que surgiu no final dos anos 60 nos Estados Unidos e em 1988 no Brasil. A filosofia da vida independente inclui entre outros os princípios de que: a cidadania não depende do que uma pessoa é capaz de fazer fisicamente, mas sim das decisões que ela pode tomar por si só; e as pessoas com deficiência devem viver com dignidade em suas comunidades (SANTIAGO, 2013).

A Declaração de Caracas incorpora declarações feitas na Declaração de Manágua e manifesta o desejo por uma sociedade baseada na equidade na justiça, na igualdade e na interdependência, que assegure uma melhor qualidade de vida para todos sem discriminação. Constitui a Rede Ibero-Americana de Organizações Não-Governamentais de Pessoas com Deficiência e suas Famílias como uma instância que promove, organiza e coordena ações para a defesa dos direitos humanos e liberdades fundamentais das pessoas com deficiência. Define o ano de 2004 como o ano de cobrança dos compromissos firmados na Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência e segundo Santiago (2013) coincidência ou compromisso, em 2004 foi o ano da promulgação do Decreto Federal nº 5.296 e da Norma Brasileira ABNT/NBR 9050.

Em 2009, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo da ONU, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007, foi aprovado no Brasil, por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, conforme o procedimento do § 3º do art. 5º da Constituição, depositado o instrumento de

ratificação dos referidos atos junto ao Secretário-Geral das Nações Unidas em 1º de agosto de 2008 e promulgado internamente através do Decreto Regulamentar nº 6.949, de 25 de agosto de 2009 (BRASIL, 2009). Com fundamento na Carta das Nações Unidas, na Declaração Universal dos Direitos Humanos e nos Pactos Internacionais sobre Direitos Humanos e de outras Convenções que protegem os direitos econômicos, sociais, culturais, civis e políticos e que lutam contra a discriminação, a tortura e toda forma de tratamento degradante.

Impende destacar, que a referida Convenção foi a única ratificada no Brasil com quórum qualificado exigido para aprovação de Emendas Constitucional, por essa razão, tem, na hierarquia das normas brasileiras, status de norma constitucional. Apesar do importante status e do reconhecimento internacional e pátrio, pouco se avançou de fato no país para tornar as cidades plenamente acessíveis. A partir dessa convenção o Brasil se obrigou a garantir os direitos fundamentais das pessoas com deficiência (BRASIL, 2010). Ela representou um considerável avanço para este segmento da população, pois modifica o paradigma até então adotado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), afirmando que não é a pessoa com deficiência que deve buscar superar suas limitações, e sim a sociedade que deve estar adequada para recebê-la.

A ratificação pelo Brasil, da CDPD, desencadeou internamente uma revisão na legislação pátria para adequá-la os princípios trazidos pela nova convenção. Desde a mudança terminológica e a substituição de termos como “pessoa portadora de deficiência”, “deficiente” e “portador de necessidades especiais” por pessoa com deficiência até a mudança de olhar em relação as barreiras da acessibilidade. A CDPD, adota o modelo social de deficiência. Reconhece que deficiência “é um conceito em evolução e que (...) resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas” (BRASIL, 2009). Reconhece a diversidade, a importância de se trazer as discussões sobre deficiência para o centro das preocupações da sociedade, a necessidade de promover e proteger os direitos humanos, especialmente das pessoas com deficiência.

A importância da acessibilidade aos meios físico, social, econômico e cultural, à saúde, à educação, à informação e comunicação também são preocupações da CDPD para garantir o pleno gozo dos direitos e das liberdades dessas pessoas. Reconhece que a promoção do pleno exercício dos direitos humanos e liberdades fundamentais, pelas pessoas com deficiência, e de sua plena participação na sociedade resultará no fortalecimento de seu senso de pertencimento à sociedade e contribuirá para o avanço do desenvolvimento humano, social e econômico.

Ao conceituar as pessoas com deficiência, a convenção se refere àquela pessoa que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, sensorial e inclui a intelectual, quando no Brasil ainda se fazia a divisão da deficiência, pela legislação, em física, visual, auditiva, mental e múltipla. Traz no art. 2º outras definições importantes como a de desenho universal, adaptação razoável, língua, comunicação e discriminação por motivo de deficiência, que auxiliam na compreensão dos propósitos da convenção.

A referida convenção foi o primeiro tratado de direitos humanos do século XXI, e inovou frente a outros instrumentos normativos internacionais que declaravam direitos as PCD, mas que traziam um tom paternalista ou pejorativo e não garantiam, em sua constituição a participação de pessoas com deficiência para opinarem sobre os referidos instrumentais. Ressalte-se, entre as suas inovações, trazidas pela CDPD, os aspectos que dizem respeito a capacidade legal da pessoa com deficiência, a “igualdade perante a lei” (BRASIL, 2009). A convenção “[...] surge como resposta da comunidade internacional à longa história de discriminação, exclusão e desumanização da pessoa com deficiência” (PIOVESAN, 2013, p.297).

O documento internacional, traz à discussão a importância de se garantir a independência e a autonomia das PCD, para que possam fazer suas próprias escolhas (preâmbulo e art. 3º) e o seu direito de participar de decisões que lhes digam respeito. Reconhece que todas as pessoas têm deveres umas com as outras e com a comunidade e que devem se esforçar para a promoção e a observância dos direitos reconhecidos na Carta Internacional dos Direitos Humanos. Não é apenas o Estado o responsável pela acessibilidade, mas toda a sociedade. Aos Estados partes caberá ainda tomarem medidas para conscientizar a sociedade sobre as condições das PCD e suas capacidades, diante da mudança paradigmática trazida pela convenção, incapacidade e deficiência deverão ser compreendidas como conceitos distintos, em que o segundo não implica o primeiro.

Há críticas atribuídas a redação do art. 12 da CDPD, a igualdade pregada pela convenção negaria as limitações ligadas a debilidades cognitivas, segundo essa crítica, há situações em que a igualdade plena, ou a consideração da vontade do indivíduo, não poderá ser aplicada conforme pregado pela convenção (BRASIL, 2018-A), a exemplo de pessoas em coma. A Lei Federal nº 13.146/2015 acolheu de forma expressa o modelo de tomada de decisão apoiada, no art. 116 que acrescenta a “Tomada de decisão apoiada” ao Código Civil (BRASIL, 2015).

Entre seus princípios estão: a acessibilidade, o respeito pela dignidade inerente, a não-discriminação, a participação plena na sociedade, igualdade de oportunidades e o respeito pelas diferenças e a aceitação das PCD como parte da diversidade humana. Quanto as

responsabilidades, prevê que os Estados Partes devem se comprometer entre outras responsabilidades a garantir o pleno exercício de todos os direitos humanos sem discriminação; considerar em todos os programas e políticas a proteção e a promoção dos direitos humanos das PCD; adotar medidas legislativas e administrativas para a realização dos preceitos da CDPD incentivar a pesquisa e realizar capacitações sobre os direitos protegidos pela convenção.

Sobre a discriminação a CDPD trata em várias passagens do documento, no preâmbulo e nos art. 2º, 3º, 4º e 5º reconhece que a discriminação contra qualquer pessoa, por motivo de deficiência, configura violação da dignidade e do valor inerentes ao ser humano. Conceitua discriminação por motivo de deficiência, incluindo nesse conceito a recusa de adaptação razoável como forma de discriminação. Prevê o princípio da não discriminação e, como obrigações aos Estados Partes, a tomada de medidas apropriadas para eliminar a discriminação baseada em deficiência, por parte de qualquer pessoa, organização ou empresa privada, a tomada de medidas para garantir a adaptação razoável, a proibição de discriminação e medidas para acelerar a efetiva igualdade.

Os estados Partes deverão combater estereótipos e práticas nocivas e adotar medidas para auxiliar pessoas com deficiência em calamidades públicas e de riscos e para combater abuso, violência e exploração. A convenção trouxe ainda, aos Estados que ratificarem o documento, o dever de coletar dados estatísticos que possam embasar a formulação de políticas públicas e a responsabilidade de divulgar esses dados. Prevê também a inclusão das pessoas da sociedade civil, especialmente PCD e suas organizações representativas nos processos de monitoramento das ações que digam respeito aos direitos protegidos pela convenção.

A participação ativa dos Estados e da sociedade civil na construção da CDPD, permitiu amplos debates e culminou em mudanças de paradigmas no que se refere aos direitos das PCD. Os reflexos produzidos pela convenção ao ordenamento jurídico brasileiro representam um avanço na proteção dos direitos das pessoas com deficiência, fornecendo instrumentos legais para que a equidade seja alcançada. Trouxe a especificação de direitos que, já poderiam ser extraídos da própria Constituição Federal, a partir da adoção especialmente dos princípios da dignidade da pessoa humana e da igualdade, mas funcionaram como um reforço importante a garantia material desses preceitos.

O Projeto Cidade Acessível é Direitos Humanos, de 2010, teve como objetivo estabelecer a acessibilidade como bem coletivo que integra o conceito de cidadania no contexto da vida urbana. O Projeto propôs parcerias entre o governo federal e os governos municipais interessados. Os municípios de Campinas (SP), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Joinville (SC),

Rio de Janeiro (RJ) e Uberlândia (MG) foram escolhidos em função das ações de acessibilidade já desenvolvidas. O projeto objetivava fazer os municípios de modelo em áreas como transporte, acessibilidade e eliminação de barreiras, saúde, educação, transporte público urbano e habitação¹⁵. Uberlândia se destacou e se tornou a primeira cidade brasileira com seus transportes coletivos cem por cento acessíveis e muitas de suas ruas atendendo a aspectos importantes da acessibilidade.

A II e a III Conferências Nacionais possibilitaram a consolidação do processo participativo de construção de políticas públicas para a população com deficiência. A II Conferência, ocorreu em 2008 e pautava o seu debate no texto da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência da ONU, o Plano de Ação da Década das Pessoas com Deficiência da OEA, e da Agenda Social de Inclusão da Pessoa com Deficiência.

Um dos planos de maior destaque do Conade é o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência -Viver Sem Limites, lançado em 2011. O plano traz quatro eixos, entre eles, acesso à educação, atenção à saúde, inclusão social e acessibilidade, com políticas em várias áreas destacamos o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2008). Após a II Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, e como parte do Plano Viver sem Limite, foi criada, na estrutura do Ministério das Cidades, a Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos – SNAPU.

A Secretaria objetivava inserir o tema acessibilidade nos projetos governamentais da união, estados, distrito federal e municípios, por meio da instituição de uma política nacional (BORGES *et al.*, 2016). Por meio da SNAPU se desejava apoiar propostas que visassem a implantação e adequação de infraestrutura urbana e projetos para propiciar acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, além de projetos em mobilidade urbana (BRASIL, 2012). A III Conferência, ocorrida em 2012, teve como tema central novas perspectivas e desafios através da convenção da ONU (MARIANO *et al.*, 2017), trabalhou a superação de barreiras, não apenas físicas, mas preconceitos e a importância da plena autonomia e inserção de pessoas com deficiência. Outra política urbana importante foi trazida pela Lei nº 12.587 que trouxe importantes questões de mobilidade urbana.

A Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU atende preceitos constitucionais que determinam que a União institua diretrizes para o desenvolvimento urbano. Se funda nos artigos 21, XX, que traz a

¹⁵ <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2010-07-01/seis-municipios-brasileiros-integram-projeto-cidade-acessivel-e-direitos-humanos>

competência da União para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano e o art. 182 que trata da política de desenvolvimento urbano, que deverá ser executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes fixadas em lei, ambos da Constituição Federal.

Em 2007, inicia o trâmite do PL 1.687 que institui as diretrizes da PNMU, que passou a tramitar junto ao PL 694/1995 que já tramitava no CN e trazia do transporte coletivo urbano. Em 2012, após 17 anos de tramitação do PL 694 (BRASIL, 2012c), é sancionado pela então Presidente da República. Nesse ínterim de tramitação, foi aprovado o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, mas como esta lei não dispôs sobre mobilidade urbana, apenas sobre plano de transporte integrado, o executivo entendeu que mobilidade, por ser mais amplo que transporte urbano, merecia lei específica.

Os principais objetivos dessa lei são: estabelecer instrumentos e diretrizes para a implementação e execução da PNMU pelos municípios; integrar os meios de transporte e contribuir para o acesso universal à cidade, melhorando a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas no município e contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável. Os meios para o alcance desses objetivos são o planejamento e uma gestão democrática do Sistema nacional de Mobilidade Urbana.

Entre as principais diretrizes da lei estão: a garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo, de modo a preservar a continuidade; a universalidade e a modicidade tarifária do serviço e prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. A acessibilidade é conceituada como sendo a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite autonomia nos deslocamentos. Funda-se, entre outros, nos princípios da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, acessibilidade universal e na segurança dos deslocamentos das pessoas. E mobilidade urbana é definida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

A lei traz fundamento para ações federativas compartilhadas, moderniza o marco regulatório dos serviços de transporte públicos e defende os interesses dos usuários de transporte coletivo. Traz atribuições dos entes federado e dos municípios de forma detalhada não se limitando apenas a atribuir a união a instituição de diretrizes. Prevê expressamente ações que o ente deve tomar no sentido de fomentar, apoiar tecnicamente e financeiramente municípios e estados, inclusive prestar serviços de transporte público interestadual urbano. Aos estados e municípios também são atribuídas ações, fomentando a forma colaborativa e o apoio entre os entes para a implantação da política nacional de mobilidade urbana.

Para consecução da PNMU o Poder Executivo da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias, de acordo com suas possibilidades orçamentárias e financeiras, as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços (BRASIL, 2012a).

A lei determina que os municípios com população acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e os demais obrigados à elaboração do plano diretor, devem apresentar seu Plano de Mobilidade Urbana como condição para receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. O Plano de Mobilidade Urbana deve colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Um plano de mobilidade deve trazer ferramentas efetivas para melhorar a acessibilidade à cidade e observar o desenvolvimento sustentável. O art. 12-B, incluído pela lei federal nº 13.146/2015, o Estatuto da pessoa com deficiência, prevê ainda que na outorga para exploração dos serviços de táxi, 10% das vagas serão reservadas para pessoas com deficiência e disciplina os critérios para concorrer a essas vagas.

O art. 14 da lei, garantiu ao usuário direitos fundamentais, como o de ter um ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana de acordo com o previsto nas leis nº 10.048 e nº 10.098 ambas de 2000 e de ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais. No seu art. 15, a lei prevê a participação da sociedade civil tanto no planejamento, quanto na fiscalização e avaliação das Políticas de Mobilidade Urbana, colocando à disposição instrumentos concretos de contato da sociedade com o poder público, como órgãos colegiados, ouvidorias, audiências e consultas pública.

Em 2015, o Ministério das Cidades publicou um caderno para orientação dos municípios e estados na construção do Plano de Mobilidade Urbana. O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o Plano Diretor Municipal e deverão ser revistos em intervalos máximos de 10 anos. E dentre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, destaque-se a possibilidade de dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados.

Entre os desafios trazidos pela lei nº 12.587/2012, estão os mecanismos permanentes da infraestrutura e a exigência de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana para cidades acima de vinte mil habitantes. Reconhece a existência de desigualdades no uso do espaço

público, abre a participação da sociedade e a possibilidade de se contestar investimentos públicos que contrariem essa lei e dá maior segurança jurídica aos municípios para que possam tomar medidas para garantir a priorização dos meios de transporte coletivos aos individuais.

A Lei Federal nº 13.146 de 06 de julho de 2015, ou Lei Brasileira da Inclusão - LBI ou Estatuto da Pessoa com Deficiência, que entrou em vigor a partir de 3 de janeiro de 2016, trouxe várias normas e modificações na legislação vigente. Esse instrumento normativo também fortaleceu a luta para assegurar direitos às pessoas com deficiência, reforçando a promoção de condições de igualdade e o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visa também a sua inclusão social e cidadania (BRASIL, 2015).

A ideia de estatuto deu a lei um caráter de sistematização, dando uma uniformidade de tratamento ao assunto e tentando fechar lacunas em leis ordinárias que ainda não consideravam a temática de forma expressa. A lei traz expressa menção de seu fundamento na CDPD e seu protocolo facultativo e faz referência ainda ao §3º, art. 5º da Constituição, que deu status de emenda Constitucional aos ditos documentos internacionais.

O Estatuto reproduziu a mudança conceitual, em relação à delimitação dos prováveis fatores que interferem ou contribuem para definição de quem são as pessoas com deficiência, inovada pela Convenção internacional sobre os direitos das pessoas com deficiência, art. 2º do Estatuto, *in verbis* (BRASIL, 2015, p.1):

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

No parágrafo 1º, do art. 2º, a lei elenca critérios de avaliação biopsicossocial de deficiência, que considera fatores ambientais, sociais e médicos. Apesar da aplicação imediata da definição trazida pela convenção, após sua ratificação em território nacional, e da não necessidade de lei infraconstitucional para dar eficácia a norma nela prevista, o legislador ordinário entendeu ser didático reproduzir o conceito de pessoa com deficiência no Estatuto. A lei atribui ao Poder Executivo a criação de instrumentos para avaliação da deficiência.

O legislador cuidou da igualdade e da não-discriminação, elaborando um capítulo inteiro dedicado aos temas (capítulo II, art. 4º ao art. 8º), trazendo entre os seus preceitos, o direito à igualdade de oportunidade; proteção contra discriminação, violência, negligência, entre outros. Esclarece, no § 1º, art. 4º, o que se considera discriminação em razão da deficiência, sendo (BRASIL, 2015):

“(...) toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas”.

O art. 88 da LBI prevê como crime, praticar, induzir ou incitar discriminação de pessoa em razão de sua deficiência, com pena de reclusão, de 1 (um) a 3 (três) anos, e multa (BRASIL, 2015). Trata-se de um crime comum, que pode ser cometido por qualquer pessoa, em seus parágrafos o mencionado artigo prevê variações da figura típica e suas respectivas penalizações. Essa norma busca punir comportamentos violadores dos direitos das pessoas com algum tipo de limitação, que venham a passar por algum tipo de constrangimento em razão da sua deficiência.

Afirma a lei, ser dever de todos, comunicar à autoridade competente qualquer forma de ameaça ou de violação aos direitos da pessoa com deficiência. E prevê ser dever do Estado, da sociedade e da família, assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos, entre outros, à vida, à saúde, à educação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, à informação, à comunicação, à dignidade, ao respeito, à liberdade, ao trabalho, à convivência familiar e comunitária. Não sendo esse um rol taxativo, pois o legislador faz menção a outros decorrentes de outras normas que garantam o bem-estar pessoal, social e econômico da pessoa com deficiência. Afirma ainda o legislador o direito ao acesso às tecnologias, à justiça e a igualdade perante a lei.

Ao tratar da capacidade civil, assegura o seu pleno exercício, inclusive para casar-se; exercer direitos sexuais e reprodutivos e entre outros, exercer o direito a família e a vida em comunidade. Com as mudanças que o estatuto trouxe ao Código Civil de 2002, houve uma verdadeira revolução sobre essa matéria, a incapacidade, que agora é apenas relativa, não decorre da deficiência por si só, mas de a pessoa estar impossibilitada de manifestar a sua vontade. Isso implica no efeito jurídico dos atos praticados por quem, por exemplo, tem comprometimento absoluto do seu discernimento. Antes os atos dessas pessoas, se praticados sem curador, eram nulos de pleno direito e podiam ser declarados *ex officio* pelo juiz ou alegados pelo Ministério Público, hoje esses atos serão anuláveis somente por arguição dos interessados.

O art. 9º esclarece a finalidade do atendimento prioritário e o estende ao acompanhante das pessoas com deficiência. Ainda sobre direitos, o título II é todo voltado a disciplinar direitos fundamentais das pessoas com deficiência, tratando especialmente do direito à vida, à dignidade; a garantia de consentimento com sua participação em maior grau possível; à

habilitação e reabilitação; à saúde entre outros. A LBI criou ainda o cadastro-inclusão, que consiste em um registro público eletrônico com a finalidade de sistematizar informações georreferenciadas que permita a identificação e a caracterização socioeconômica da pessoa com deficiência, assim como as barreiras que impedem a realização dos seus direitos.

Em relação a acessibilidade, há no Estatuto um título todo dedicado a esse tema, demonstrando a preocupação do legislador em dispor acerca de aspectos facilitadores do rompimento das barreiras porventura impostas aos indivíduos com deficiência. Não inova no conceito de acessibilidade do art. 3º, mas completa, no art. 53, dizendo ser a acessibilidade um direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social. Qualquer intervenção nas vias e nos espaços públicos, cabe ao poder público e as concessionárias de serviço público responsável pela obra, garantir, de forma segura, a fluidez do trânsito, a livre circulação e acessibilidade das pessoas, durante e após sua execução.

Sobre o desenho universal, o caput do art. 55 e seus parágrafos, preveem que a concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade. Disciplinam ainda que o desenho universal é regra geral e deve ser considerado desde as etapas de concepção das políticas públicas. Nas hipóteses em que se comprove que o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável. Ao poder público cabe incluir o tema desenho universal nas diretrizes curriculares da educação superior, profissional e em carreiras de estado. O incentivo a pesquisa deve incluir temas voltados ao desenho universal.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, modificou ainda artigos que dizem respeito a matéria em diversas leis brasileiras. Não inovou em seu conteúdo em relação ao que já se tinha no ordenamento pátrio com a Convenção internacional sobre os direitos das pessoas com deficiência, mas fez mudanças nas legislações ordinárias, objetivando efetivar a proteção aos direitos já antes preconizada e sistematizou muitos deles. As mudanças alcançaram inclusive o Estatuto da Cidade, os planos diretores municipais e os Códigos de Obras e de Posturas, para esses últimos, o art. 60 do estatuto, prevê que devem orientar-se pelas regras de acessibilidade previstas em leis e normas técnicas, assim como atividades de fiscalização e emissão de alvarás e habite-se devem seguir critérios de acessibilidade. O Decreto Federal nº 5.296/2004 já previa a atribuição de força de lei às normas técnicas e a lei reforçou essa premissa.

Destacamos algumas alterações trazidas pelo estatuto, de relevância para o presente trabalho. O art. 2º da Lei Federal nº 10.098/2000 que trata das definições de barreira, acessibilidade e outros teve sua redação modificada, excluiu-se o termo “pessoa portadora de deficiência”, e passou a adotar pessoa com deficiência, distinguiu PCD de pessoa com mobilidade reduzida, antes eram tratadas na mesma definição. E modificou ainda artigos da mesma lei que tratavam sobre mobiliário urbano, semáforo para pedestre e do planejamento e urbanização das vias públicas e passeio.

O parágrafo 3º do art. 41 do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, foi incluído, e traz a obrigatoriedade das cidades que devem ter plano diretor de terem também plano de rotas acessíveis que disponham sobre o passeio público com vistas a garantir a acessibilidade. Modifica vários artigos do Código Civil, especialmente no que diz respeito a capacidade. Acrescenta o art. 12-B à Lei Federal nº 12.587/2012, a lei da mobilidade, reservando 10% das vagas das outorgas do serviço de taxi para condutores com deficiência.

Destaque-se também entre as alterações trazidas pelo Estatuto o acréscimo do inciso IX ao art. 11 da Lei 8.429 de 02.06.1992, a partir da referida alteração passou a considerar improbidade administrativa deixar o gestor público de cumprir a exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação. Não houve alteração dos prazos previstos pelas Leis 10.098/2000 e 10.048/2000 e Dec. 5.296/2004 e outras normas correlatas, já extintos, para adaptação e adequação dos prédios públicos e privados de uso coletivo, assim como dos passeios, ruas, praças e calçadas, e até mesmo dos sites eletrônicos na internet (ARAÚJO, 2015). Porém o Estatuto trouxe novas maneiras para exigir, principalmente do poder público, rigor à acessibilidade, condicionando financiamentos, licitações e contratos ao cumprimento dos requisitos do desenho universal.

Acontece em 2016 a IV Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência. Essa conferência traz a ideia de debater as políticas públicas de uma forma mais ampla, de uma maneira em que a pessoa com deficiência deixe de ser vista como “objeto de atuação” e passe a ser tratada como “sujeito de direitos” (MARIANO *et al.*, 2017).

O Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana foi desenvolvido pelo governo federal, em 2017, com o objetivo de melhorar a circulação das pessoas nos ambientes urbanos por intermédio de financiamento de ações de mobilidade urbana. E, também os programas de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano – REFROTA e de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Sobre Trilhos – RETREM tinham como objetivo ampliar a eficiência dos prestadores de serviço de mobilidade urbana e com isso

melhorar a qualidade de vida da população por meio da aquisição respectivamente de ônibus e de transporte público coletivo sobre trilhos. Seu financiamento foi estabelecido pela Instrução Normativa do Ministério das Cidades nº 27/2017.

O Projeto Mobilidade ao Redor, coordenado pela Secretaria Nacional de Mobilidade (Semob/MCidades), teve como objetivo incentivar melhorias no espaço da circulação em ruas de todo o Brasil, priorizando o transporte ativo e o transporte público coletivo por meio de duas frentes de atuação: mobilidade corporativa e intervenção urbana. O projeto teve uma primeira fase implementada em 2017, período em que a Semob, coordenou diversas ações que abrangeram o Ministério e suas redondezas.

Em 2018, foi realizada a segunda fase do projeto, que avançou sobre as bases da primeira fase e se desdobrou em intervenções com ampliação material, espacial e temporal, grupo de Trabalho, instituído pela Portaria do extinto Ministério das Cidades nº 255, de 9 de abril de 2018. A iniciativa Bloomberg para Segurança Viária no Trânsito, desenvolvida também em Fortaleza, faz parte da década de segurança viária, 2011 a 2020, é listada como correlatos do Projeto Mobilidade ao Redor e apoiou atuando em consultoria ao PAITT e com auxílio no financiamento de jardineiras e balizadores de pedestres no Plano de Ação Novo Centro.

É possível citar ainda outras políticas públicas nacionais voltadas para a mobilidade e desenvolvidas nas últimas décadas, como: Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Mobilidade Urbana que procurou investir recursos federais (financiamento e OGU) e locais em grandes empreendimentos de mobilidade e financiamentos da mobilidade através do Pró-Transporte do MCidades. Já o Programa de Aceleração do Crescimento PAC 2 de pavimentação e qualificação de vias urbanas apoiava a execução de obras de pavimentação nova em vias existentes ou recapeamento destas, incluindo a infraestrutura necessária para sua plena funcionalidade, como: sistema de drenagem de águas pluviais, redes de abastecimento de água e coleta de esgoto, passeios com acessibilidade, sistemas cicloviários, medidas de moderação de tráfego, sinalização viária e elementos que promovam a acessibilidade universal.

Atualmente o programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana, que tem o seu financiamento regulamentado pelas Instruções Normativas do Ministério das Cidades nº 16 e nº 31 de 2018, tem o objetivo de melhorar a circulação das pessoas nos ambientes urbanos por intermédio do financiamento de ações de mobilidade urbana voltadas à qualificação viária, ao transporte público coletivo de caráter urbano, ao transporte não motorizado (transporte ativo) e à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos executivos. Os investimentos contemplam cidades da Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul,

Maranhão, Minas Gerais, Pará, Paraná, Pernambuco, Piauí. Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina, São Paulo e Sergipe.

No quadro 1, abaixo, fez-se uma síntese dos principais marcos regulatórios dos direitos das pessoas com deficiência no contexto nacional que podem basilar as políticas públicas de acessibilidade urbana. Nele se tentou compilar normas que ajudaram na mudança do olhar quanto as pessoas com deficiência no Brasil e os seus direitos.

Quadro 1 - Linha do Tempo dos principais marcos regulatórios de política sobre Direitos das Pessoas com Deficiência no Contexto Internacional e Nacional

NORMAS INTERNACIONAIS		
Data	Documento	Assunto
1948	Declaração Universal dos Direitos Humanos	Assembleia Geral da ONU proclamou a Declaração Universal dos Direitos Humanos
1971	Declaração dos Direitos das Pessoas com Retardo Mental	Assembleia Geral da ONU proclamou a Declaração dos Direitos das Pessoas com Retardo Mental
1975	Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes	Assembleia Geral da ONU proclamou a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes
16 de dezembro de 1976	Resolução nº 31/123	Assembleia Geral da ONU em sua 30ª sessão, proclamou 1981 como o ano internacional das pessoas deficientes (AIPD) e estabeleceu seus objetivos principais, tema a “Participação e Plena Igualdade”.
1981		Ano Internacional das Pessoas Deficientes
1982	Programa Mundial de Ação para Pessoas com Deficiência	O maior resultado do Ano Internacional das Pessoas Deficientes foi a criação do Programa Mundial de Ação para pessoas com deficiência, formulado pela Assembleia Geral das Nações Unidas.
1983 a 1993		Década Internacional das Pessoas Deficientes, que ocorreu de 1983 a 1993
20 de dezembro de 1993	Resolução nº 48/96	Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU, adotadas pela Assembleia Geral das Nações Unidas em sua 48ª sessão
1999	Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência	Convenção de Guatemala
30 de março de 2007	Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo	Assinados em Nova York, visam promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo dos direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade.
NORMAS NACIONAIS		
Data	Documento	Assunto
05 de outubro de 1988	Constituição da República Federativa do Brasil	Artigo: Igualdade, dignidade da pessoa humana...
08 de outubro de 2001	Decreto nº 3.956/2001	Convenção de Guatemala - Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência – data da promulgação no Brasil
09 de julho de 2008	Decreto Legislativo nº 186/2008	Aprova o texto da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo
25 de agosto de 2009	Decreto nº 6.949/2009 com status de Emenda Constitucional	Ratifica a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo foram ratificados pelo Brasil.
12 de novembro de 1985	Lei nº 7.405/1985	Torna obrigatória a colocação do símbolo internacional de acesso em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiências e da outras providencias.
24 de outubro de 1989	Lei nº 7.853/1989	Dispondo sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE). Que teve como principal objetivo o apoio às pessoas portadoras de necessidades especiais e sua integração, apontando a tutela jurisdicional de interesses

		coletivos ou difusos, delimitando a atuação do Ministério Público e crimes decorrentes.
08 de janeiro de 1991	Lei nº 8.160	Obriga a colocação do “símbolo internacional de surdez” em todos os locais que possibilitem acesso, circulação e utilização por pessoas portadoras de deficiência auditiva
06 de dezembro de 1993	Decreto Federal nº 914/1993	Regulamenta a Lei 7.853, tendo sido, posteriormente, revogado pelo atual Decreto 3298/99
29 de junho de 1994	Lei nº 8.899/1994	Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.
20 de dezembro de 1999	Decreto Federal nº 3298/1999	Regulamenta a Lei 7.853, instituiu a política nacional para a integração das pessoas portadoras de necessidades especiais e revogou o Decreto 974/1993.
08 de novembro de 2000	Lei nº 10.048/2000	Dá prioridade de atendimento a pessoa com deficiência e com mobilidade reduzida. Regulamentada pelo Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004): dá prioridade de atendimento às pessoas que específica.
19 de dezembro de 2000	Lei nº 10.098/2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
8 de outubro de 2001	Decreto nº 3.956/2001	Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência.
10 de julho de 2001	Lei nº 10.257/2001	Estatuto da Cidade, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal
24 de abril de 2002	Lei nº 10.436/2002	Dispõe sobre a língua brasileira de sinais, libras.
02 de dezembro de 2004	Decreto nº 5.296/2004	Conhecido como a lei de acessibilidade, regulamenta as leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000, representando um grande marco na busca da produção da cidade acessível.
27 de junho de 2005	Lei nº 11.126/2005	Dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
14 de julho de 2005	Lei nº 11.133/2005	Institui o Dia Nacional de Luta da Pessoa Portadora de Deficiência.
22 de dezembro de 2005	Decreto nº 5.626/2005	Regulamenta a lei nº 10.436/2002 que dispõe sobre a língua brasileira de sinais, libras e o art. 18 da lei nº 10.098/2000
21 de setembro de 2006	Decreto nº 5.904/2006	Regulamenta a Lei Nº 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências.
17 de novembro de 2011	Decreto nº 7.612/2011	Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite.
3 de janeiro de 2012	Lei nº 12.587/2012	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências
06 de julho de 2015	Lei nº 13.146/2015	O Estatuto da Pessoa com Deficiência ou a Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência
10 de janeiro de 2017	Decreto nº 8.954/2017	Institui o Comitê do Cadastro Nacional de Inclusão da Pessoa com Deficiência e da Avaliação Unificada da Deficiência e dá outras providências.

Fonte: produzido pela autora, 2021, em consulta a <http://www.planalto.gov.br/>

Dentre as normas indicadas na tabela acima, pretendeu-se fazer uma avaliação não exaustiva de normas específicas, onde se buscou analisar apenas os aspectos mais importantes de cada documento selecionado. Foram eles: a Constituição Federal (1988) e a alteração da proteção dos direitos fundamentais e outros aspectos ligados a inclusão e a dignidade da pessoa humana; Lei Federal nº 10.098 (2000) que estabelece normas gerais para a promoção de acessibilidade; Lei Federal nº 10.257 (2001), o Estatuto da Cidade, que regulamenta os artigos 182 e 183 da CRFB 1988 e institui diretrizes para o desenvolvimento urbano; o Decreto nº 5.296 (2004) conhecido como a lei da acessibilidade, que regulamenta as leis nº 10.048/2000 e nº

10.098/2000, um marco na busca da cidade acessível; a Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência (2007) e a mudança de paradigma trazida pela convenção; a Lei nº 12.587 (2012) que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei 13.146/2015 o Estatuto da pessoa com deficiência.

3.3 Avanços e limitações de algumas experiências em cidades brasileiras

Apesar de uma legislação vasta e avançada no que diz respeito a acessibilidade e a inclusão, o Brasil ainda não alcançou avanços significativos para uma acessibilidade plena. Para que as pessoas se sintam convidadas a caminhar, a cidade precisa ser segura, acessível, convidativa a se adotar padrões de deslocamento mais sustentáveis e isso envolve aspectos estruturais das calçadas, dos logradouros em geral e políticas urbanas que ajudem a mudar os hábitos da cidade para oportunizar a circulação, uso e ressignificação de espaços.

Cohen, em entrevista concedida à Rede Mobilizadores em março de 2015, fala sobre os principais problemas de acessibilidade nas cidades brasileiras, entre eles menciona sérios problemas de pavimentação das calçadas, raras rampas de travessias de ruas bem executadas ou sinalização tátil direcional e de alerta, sinais sonoros e informações em braile para as pessoas cegas e placas ou painéis de informação sem avisos adaptados para pessoas com baixa visão ou surdas. Para Cohen, o primeiro passo para solução da acessibilidade nas cidades brasileiras é o planejamento interdisciplinar aliado com a vontade política “Todos os setores devem estar envolvidos. A acessibilidade não diz respeito apenas aos transportes e vias públicas. É necessária a participação de todas as instâncias decisórias no planejamento de uma cidade”¹⁶.

Dentre as cidades brasileiras com investimento em acessibilidade não há hoje uma cidade modelo em inclusão, mas há experiências exitosas e pontuais que podem ser consideradas como exemplo nessa área. Em dezembro de 2004 foi realizado um encontro em Brasília que apresentou experiências de sete cidades brasileiras: Belo Horizonte, Campinas, Guarulhos, São Paulo, Rio de Janeiro, Uberlândia e Vitória (COHEN, 2006).

Da pesquisa da estudiosa destaque-se São Paulo, lembrando os inúmeros problemas ainda existentes na cidade, a começar por sua extensão, pelas diversas rotas existentes e das características que a tornam uma megalópole, porém há elevador para a estação do metrô na Avenida São Paulo, existe o “Programa de Melhorias da área Central” que tem executado

¹⁶ Disponível em <http://www.mobilizadores.org.br/entrevistas/brasil-ainda-nao-tem-nenhuma-cidade-plena-mente-acessivel/>

rampas para a travessia de ruas em alguns municípios do estado de São Paulo e o “Programa de Melhoria dos Bairros” (COHEN, 2006).

Em Goiânia destaca-se que foi criada uma Comissão de Acessibilidade no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA) de Goiás, para conscientizar os profissionais sobre acessibilidade e desenho universal (COHEN, 2006). A prefeitura de Vitória, no Espírito Santo, prioriza o projeto Calçada Cidadã, que ainda faz parte das políticas em execução da gestão municipal, que, segundo o site¹⁷, considera um grande projeto de acessibilidade para pedestre e visa a mobilidade com segurança pela cidade. Segundo o site, todas as novas edificações construídas na cidade de Vitória precisam cumprir os critérios de acessibilidade, segundo as recomendações da Secretaria de Desenvolvimento da Cidade.

A cidade de Uberlândia, Minas Gerais, foi reconhecida por ter 100% (cem por cento) da sua frota de transporte público adaptada e acessível, ganhando o certificado de Boas Práticas em Transporte da ONU Habitat (da Organização das Nações Unidas), em 2012¹⁸. A cidade tem em média 700 mil habitantes e coloca seu plano de acessibilidade em prática há 20 anos, cuidando das calçadas e implantando piso tátil e rampas de acesso nas esquinas e condiciona a aprovação de projetos de rua, loteamento ou construção a consideração da acessibilidade.

A Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável de Seropédica, no estado do Rio de Janeiro, lançou em agosto de 2012 uma cartilha do projeto Calçada Acessível, e o diferencial dessa cartilha é que o prefeito dá a ela, por decisão política força normativa, publicando-a através com força de decreto e tornando-a regulamentadora do Código de obras Municipal.

Em Fortaleza, o CREA realizou vários seminários para debater a melhoria das calçadas para torná-las mais acessíveis, tendo como público-alvo gestores públicos e da iniciativa privada das áreas de construção, saneamento, profissionais de engenharia e de arquitetura entre outros. Foi criado também o Grupo de Trabalho em Planejamento e Acessibilidade do CREA-CE que realizou atividades de intervenção urbana, como pinturas em vias públicas, objetivando a sinalização necessária para o pedestre.

¹⁷ Disponível em <https://www.vitoria.es.gov.br/cidadao/acessibilidade>.

¹⁸ Disponível em <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/planejamento-urbano/acessibilidade/>

4 AVALIAÇÃO DA POLÍTICA URBANA E ACESSIBILIDADE DE CALÇADAS EM FORTALEZA

Assim como no capítulo anterior, a avaliação neste se dará através da análise descritiva qualitativa de conteúdo, agora, tendo por objeto, leis e políticas públicas de âmbito municipal. Essa análise se somará aos achados do capítulo 3, em que se procedeu a busca, em normativas federais, por premissas ligadas as categorias determinadas. Também a análise dos documentos municipais se norteará pelas categorias: dignidade da pessoa humana, acessibilidade e caminhabilidade, delimitando as buscas pelos mesmos temas que serviram de norte para explorar os documentos federais. O resultado desse levantamento, que se realizará no item 4.1, subsidiará, somando-se aos achados do item 3.2, a interpretação dos dados no item 4.2. desta pesquisa.

Para a realização da referida avaliação, fez-se, na etapa de pré-análise (BARDIN, 2016), uma busca na normativa municipal, selecionando alguns documentos que esta pesquisa considerou importante para compreensão do trabalho que foi desenvolvido sobre microacessibilidade nos governos 2013-2016 e 2017-2020. Esse capítulo buscou trazer, além das normas a que esta pesquisa se debruçou de forma mais detida, uma visão, embora superficial, de algumas políticas públicas de âmbito local que auxiliaram na implementação de ações urbanísticas voltadas para melhoria dos trajetos e do ordenamento da cidade.

Os municípios ganharam com a Constituição Federal de 1988 muitas competências, na contramão do centralismo da ditadura de 20. A Constituição, conhecida como cidadã, trouxe a descentralização de vários temas, conseqüentemente transferiu as correspondentes responsabilidades. O parlamento não estava, com tal posição, seguindo princípios políticos, democráticos e administrativos mais modernos, mas estava numa tentativa de transferir encargos. Essa transferência de responsabilidades não acompanhou proporcional aporte financeiro e fortalecimento dos municípios para assumirem as suas novas competências (PFEIFFER, 2000, p.5).

Além das competências comuns aos entes federados e aos municípios estão previstas no art. 30 da CRFB competências exclusivas dos municípios, e entre elas se destacam: legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação estadual e federal, organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, promover adequado ordenamento territorial. Não adianta ter todo um aparato jurídico a favor, se no dia a dia as pessoas com deficiência ou com dificuldade de mobilidade, encontram uma realidade inadequada para o seu convívio social. Leis bem elaboradas sucedidas de projetos de execução que implementem ações de forma

eficaz, fazendo com que políticas públicas consigam de fato modificar e adequar o meio urbano as diversas necessidades que se apresentem, fazem os espaços da cidade mais democráticos e inclusivos.

Algumas políticas urbanas praticadas em Fortaleza impactaram de alguma forma para a acessibilidade das calçadas do município, seja normatizando o assunto no âmbito local, disciplinando o seu uso e regulamentando sua conservação ou ainda, através da interveniência direta do poder público, fiscalizando a execução das leis, modificando os espaços urbanos e tornando-os mais acessíveis entre outras ações. Na gestão da prefeita Luizianne Lins¹⁹, 2005 a 2008 e 2009 a 2012, a função do controle urbano foi concentrada na antiga SEMAM, hoje SEUMA²⁰, no último ano da gestão da prefeita Luizianne, em abril de 2012, foi criado o IPLANFOR²¹, devolvendo à Fortaleza um órgão específico de planejamento municipal.

O prefeito Roberto Cláudio, manteve parte das políticas urbanas sob a coordenação da SEUMA e parte delas com o IPLANFOR. O Plano Fortaleza 2040, que visa a elaboração de um Plano Mestre Urbanístico, Plano de Mobilidade e Plano de Desenvolvimento Econômico e Social com metas e projetos e curto, médio e longo prazo, até o horizonte do ano de 2040 ficou sob a responsabilidade do IPLANFOR. Já à SEUMA coube a revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS e a elaboração do Novo Código de Obras e Posturas do Município, conhecido como Novo Código da Cidade.

À frente da SEUMA a secretária Águeda Muniz, com um viés de enxugar a burocracia e dar maior celeridade as licenças, acelerando o andamento de obras e a liberação de alvarás, o que lhe rendeu em 2014 o Prêmio de personalidade do ano, concedido pelo sindicato da construção civil. Seguindo essa posição de desburocratização, hoje, em Fortaleza, a maioria das licenças são emitidas pelo Portal Fortaleza on-line na modalidade declaratória, na qual o declarante tem sua licença concedida a partir dos dados que informa no sistema, sem fiscalização prévia e fica apenas sujeito a penalidades legais em caso de fiscalização posterior e constatação de alguma irregularidade.

Dentre as políticas públicas planejadas, executadas ou em execução em Fortaleza, durante a gestão Roberto Cláudio, poucas são diretamente voltadas para a acessibilidade das

¹⁹ Antes de ser prefeita Luizianne foi eleita vereadora de Fortaleza em 1997 e Deputado Estadual no Ceará, para o pleito que iniciou em 2003. Foi eleita assumindo a prefeitura de Fortaleza no ano de 2005 e reassumiu-a em 2010 como prefeita. Filiada ao partido dos Trabalhadores – PT, Luizianne sucedeu a Juraci Magalhães e teve como seu sucessor Roberto Cláudio.

²⁰ Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente – SEUMA.

²¹ Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR.

calçadas, no entanto, algumas, especialmente aquelas voltadas para a mobilidade e caminhabilidade, trouxeram modificações ou impactos para as calçadas. Nesse capítulo a pesquisa passa por algumas políticas urbanas importantes para Fortaleza na área da acessibilidade e mobilidade.

Merece destaque, entre outros, o Programa de Transporte Urbano de Fortaleza – Transfor que já concluiu, desde 2008, quinze obras, dentre elas, a construção do túnel no cruzamento das avenidas Bezerra de Menezes com Humberto Monte, concluída em 2015. Em 2012, o Transfor, financiado pelo Banco Internacional de Desenvolvimento – BID, foi entregue o corredor de transporte exclusivo para ônibus, que interligou os terminais Antônio Bezerra e Papicu (MORANO, 2018).

Entre os resultados almejados pelo plano estão a implantação de corredores exclusivos para ônibus. Alguns desses corredores, como no caso da Bezerra de Menezes, se localiza no centro da avenida, dificultando o acesso dos pedestres com deficiência ou dificuldade de locomoção e os expõem ainda mais a riscos de acidente no trajeto da calçada até o ponto de ônibus. Além dos corredores exclusivos, a exemplo da figura 6 que se segue, o plano prevê a reforma de terminais, implantação de ciclovias, restaurações viárias, drenagens e semáforos inteligentes.

Figura 6 - Corredor Expresso em Fortaleza – Av. Bezerra de Menezes



Fonte: O Povo online, 2015²²

Apesar de as calçadas desse local estarem dotadas de vários recursos que auxiliam o caminhar das pessoas com deficiência e dificuldade de locomoção, como: sinalização sonora; piso tátil; rampas etc., ainda existem algumas situações em que a acessibilidade é falha e, por isso, é capaz de barrar e prejudicar o acesso e circulação das pessoas. Como se pode observar,

²² Disponível em <http://blogdoeliomar.com.br/2015/09/17/corredor-expresso-da-bezerra-de-menezes-disponibiliza-rede-wi-fi-nas-estacoes>. Acessado em, 27 de fevereiro de 2021.

pelo exemplo acima, ter os elementos exigidos pelas normas técnicas não garante que o local ficará acessível se não observados os demais critérios que envolvem o tipo de material, a instalação, a preparação do local e o entorno. A partir dos estudos de Morano e Santiago (2018), em suas análises de trecho da Bezerra de Menezes, através da avaliação pós ocupação, as autoras constataram, ainda haver problemas, apesar de muitos requisitos em conformidade com as normas, mas que, esses problemas, geram desconforto, insegurança e medo às pessoas com deficiência visual.

Criado pela Lei nº 9.701, de 24 de setembro de 2010, o Sistema Cicloviário de Fortaleza, que completou 10 anos em setembro de 2020, só iniciou sua consolidação a partir da criação do Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza (PDCI), em 2015. Dentre as diretrizes previstas no PDCI, destacava-se o incentivo ao uso de bicicletas no transporte da cidade e sua contribuição para o desenvolvimento de mobilidade sustentável.

A missão do PDCI é dividir o espaço viário de maneira mais democrática e justa para os cidadãos, tornando o sistema mais seguro e atrativo para se locomover pela cidade, reduzindo-se o índice de acidentes, tornando mais convidativo o deslocamento por bicicletas e melhorando assim a qualidade de vida da população. O Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) determina as diretrizes que norteiam as políticas e ações cicloviárias de Fortaleza até o ano de 2030 (FORTALEZA, 2020).

O Plano foi dividido em 06 (seis) partes, sendo elas: Diagnóstico; Estudo da Rede; Projeto Funcional; Programa de Implantação; Programa de Gestão. A meta estabelecida pelo PDCI para 2020, para a expansão da malha cicloviária, que era de cerca de 236km (duzentos e trinta e seis quilômetros) já foi ultrapassada. Em dezembro de 2019 chegou a 281,4 km⁸ (duzentos e oitenta e um quilômetros e quatrocentos metros). A intenção é que até 2030 Fortaleza tenha no mínimo 524km de malha cicloviária (FORTALEZA, 2020, p.25).

Em 2013, o governo municipal de Fortaleza apresentou o Plano de Ações Imediatas em Transporte e Trânsito de Fortaleza - PAITT, que busca melhorar o trânsito e o transporte público de Fortaleza. O PAITT começou a atuar em 2014 e integra o módulo de ações a curto prazo da Política de Mobilidade Urbana da cidade e faz parte ainda de uma iniciativa mais ampla de caráter intersetorial, o Plano de Desenvolvimento Urbano.

A ideia inicial do plano foi solucionar problemas pontuais de mobilidade por meio de intervenções simples, utilizando a infraestrutura física viária sem grande impacto orçamentário. Durante o seu primeiro ano de implantação, o PAITT teve como objetivos principais: revisão do cronograma de execução das faixas exclusivas de trânsito para o transporte público;

redesenho da rede em razão da integração temporal propiciada pelo Bilhete Único e construção de um novo modelo para binários no trânsito (FORTALEZA, 2020).

Para o PAITT mobilidade é muito mais do que apenas o flux dos veículos, seria a forma como as pessoas se deslocam na cidade para satisfazer alguma necessidade. Os slides com síntese do plano, disponibilizado por agente do PAITT, informam que houve uma evolução da malha cicloviária de Fortaleza, entre janeiro de 2013 e dezembro de 2020 de 68km para 347km. Outras ações realizadas pelo plano incluem: implantação de paraciclos, de estações biciletar e de faixas exclusivas para ônibus, um trinário e 27 binários, área de trânsito calmo com travessia elevada e velocidade 30km/h, faixa de pedestre em diagonal, projeto esquina segura, esquina 2.0., calçada viva, entre outros.

Destaque-se a Lei Municipal nº 10.668 de 02 de janeiro de 2018, o Estatuto Municipal da Pessoa com Deficiência que fez a compilação de várias legislações sobre o assunto. Conceitua em seu art. 2º a pessoa com deficiência, seguindo a linha do Estatuto federal, mas acrescenta em seu parágrafo único considerando como pessoa com deficiência a pessoa com fissura labiopalatina com deformidade craniofacial em atendimento ou com deformidade irreversível.

Apesar de trazer um título todo dedicado a acessibilidade, o Estatuto municipal deu reduzida atenção a questão das calçadas, apenas mencionando que o debate sobre acessibilidade necessariamente englobará os elementos de urbanização, seu desenho e localização do mobiliário urbano (FORTALEZA, 2018). Quanto aos transportes públicos, a lei é contida e prevê apenas que a cada linha de transporte coletivo do Município de Fortaleza deverá haver pelo menos, um veículo adaptado com plataforma de acesso para pessoas com deficiência física.

O Projeto Cidade da Gente, transformou a paisagem de alguns locais da cidade. Em 2017, da Avenida Central e do Bairro Cidade 2000 e em 2018, o entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura no bairro Praia de Iracema. Com implantação entre outros, de calçadas vivas e mobiliário urbano, conforme mostra a figura 7:

Figura 7 - Projeto Cidade da Gente na rua Almirante Jaceguai, no bairro Praia de Iracema, em Fortaleza



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza, Plano Fortaleza 2040, 2018.

Porém trata-se de uma intervenção temporária, deixa apenas uma faixa de tráfego disponível na via, alargando a área destinada para o trânsito de pedestre, e transformaram estacionamentos em área exclusiva para pedestres. A alteração urbana se dá com pinturas coloridas no chão que demarcam a área modificada e implantação de mobiliário urbano e vegetação. Objetiva-se com esse projeto a ocupação do espaço através da diversidade de usuários, levantando o debate sobre o novo desenho urbano, o uso ativo e acessível dos espaços pelas pessoas com mais tranquilidade, segurança e estimulando não apenas o trânsito de pessoas, mas a permanência destas no local (FORTALEZA, 2020).

Já o Programa Esquina Segura e Esquina 2.0 é uma iniciativa da Prefeitura de Fortaleza através da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), que está redesenhando o espaço urbano da capital. Com a implementação da visibilidade das travessias para os condutores de veículos, sinalizando e ampliando o espaço destinado ao pedestre para além das calçadas nas vias, inibindo o estacionamento irregular nas esquinas e adotando padrões estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme figura 8:

Figura 8 – Projeto Esquina Segura em Fortaleza



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2019.

Com essas medidas reduz-se a área de travessia, deixando o pedestre menos tempo

na via, já que a calçada é prolongada por meio de pintura contrastante verde e branca na pista de rolamento e a instalação de balizadores e de tachões, (FORTALEZA, 2020). Porém algumas dessas intervenções não consideraram a acessibilidade, e apesar do cuidado com o prolongamento da calçada, o acesso dessa calçada à pista de rolamento, espaço destinado a ampliação de uso do pedestre, continuou sem a rampa adequada.

Instrumentos de planejamento existentes no município como o Plano de Mobilidade – PLANMOB, inserido no âmbito do Plano Fortaleza 2040 e o Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza – PASFOR, assim como, o próprio Plano Diretor da Capital possibilitaram planos maiores como o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Todos envolvendo esforços coordenados, estudos e planejamentos de longo prazo, com a participação mais ou menos intensa da sociedade civil em um ou outro momento do processo de planejamento ou de implementação, estiveram empenhados em estabelecer diretrizes e ações que tornassem a cidade mais inclusiva.

O PASFOR teve seu início em 2018, trata-se de plano de reestruturação operacional do transporte público coletivo da cidade, integrando os modos de transportes e definindo uma nova rede de deslocamento multimodal e sustentável. Os objetivos principais do plano são a redução no tempo de deslocamento, o aumento da eficiência do sistema, melhoria da qualidade do sistema de transportes, promoção de uma rede de transporte multimodal sustentável que priorize o transporte público de massa e torne o sistema instrumento estruturador do território e indutor do desenvolvimento urbano (FORTALEZA, 2020, p.27). Todas as políticas trazidas para discussão nesse capítulo têm impacto no meio ambiente urbano, no entanto, para fins didáticos, passa-se a avaliar no próximo item, de forma mais detida, aspectos de algumas leis e políticas públicas, em vigência entre 2013 e 2020, que tiveram importância para compreensão do trabalho que foi desenvolvido no âmbito da microacessibilidade em Fortaleza no referido intervalo temporal.

4.1 Planos e leis com dispositivos sobre acessibilidade

A avaliação descritiva qualitativa de conteúdo, neste item 4.1, traz um levantamento dos principais achados das normativas municipais estudadas, identificados na exploração do material. Essa etapa visa dar um panorama geral dos assuntos tratados em cada documento e que importam para o presente estudo e a construir material para subsidiar a análise comparativa que será realizada no item 4.2. A análise não recairá na íntegra dos documentos, buscou-se identificar e exaurir aspectos da legislação selecionada que se relacionam com as categorias em

estudo. A codificação se deu por unidade de registro delimitados pelos mesmos temas utilizados para explorar a normativa federal e resultaram nos indicadores tabulados pela enumeração de presença ou não nos documentos.

No quadro 2 encontram-se listados os documentos escolhidos, na etapa da pré-análise, por se tratar de normativas relevantes para o presente estudo. São eles:

Quadro 2 - Políticas Públicas Urbanas com impacto na Acessibilidade das Calçadas em Fortaleza – 2013 a 2020

POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS- FORTALEZA		
02 de fevereiro de 2009	Lei Complementar nº 062/2009	Plano Diretor de Fortaleza
2016 - 2021	Cadernos, Planos, Relatórios e outras publicações	Plano estratégico Fortaleza 2040
11 de agosto de 2017	Lei Complementar nº 236/2017	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS
02 de agosto de 2019	Lei Complementar nº 270/2019	Novo Código da Cidade
Apresentação 2016. Cadernos divulgados em 2020	Portaria Seuma nº 10/2020	Plano Municipal de Caminhabilidade – PMCFOR

Fonte: produzido pela autora, 2021, em consulta a sítios na internet²³.

Nos últimos anos a legislação urbana de Fortaleza passou por uma ampla reforma, o antigo Códigos de Obras e Posturas, Lei Municipal nº 5.530/1981 foi substituído pela LC nº 270/2019 conhecido como Novo Código da Cidade, que teve a intenção de compilar as principais regras da normativa urbana municipal em uma só legislação. A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS, também sofreu reforma e o Plano Fortaleza 2040 traz o plano Mestre Urbanístico de Mobilidade, entre outros, que modifica aspectos importantes do ordenamento da cidade, o que demonstra, por parte do legislador municipal, uma tentativa de adequar as leis aos interesses contemporâneos e a dinâmica atual que a cidade exige.

O Plano Diretor, também se encontrava em processo de revisão, mas foi paralisado pelas razões que aduziremos à frente, por isso este estudo se deterá aos aspectos voltados ao tema no plano diretor vigente. Juntos, essas três leis: Código da Cidade, LPUOS e Plano Diretor formam a base diretiva da Política Urbana de Fortaleza, tendo, essas leis, forte ligação e complementariedade, conforme demonstra a figura 9 abaixo, apresentada pela Seuma:

Figura 9 - Apresentação Código da Cidade - Legislação Municipal

²³ Fontes de consultas: <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/>; <https://diariooficial.fortaleza.ce.gov.br/>; <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/>



Fonte: PMF, SEUMA, 2020.

A inovação normativa trazida pelo Novo Código da Cidade e pela Nova LPUOS mostram-se de suma importância. A análise a elas buscará compreender se a legislação atual favorece as condições necessárias para a acessibilidade às calçadas de Fortaleza e a inclusão das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Através de observação das nuances que se apresentam, dos pontos favoráveis na prática da aplicação da legislação, comparações com a normativa nacional e o que mais for possível compreender das escolhas políticas e de suas implementações a partir do estudo da legislação, dos documentos e planos.

Lei Complementar Municipal nº 62 de 02 de fevereiro de 2009 - Plano Diretor.

Pfeiffer (2000), reforça que os principais documentos municipais voltados para o planejamento da cidade são o Plano Diretor e a sua Lei Orgânica. Revisado pela última vez em 2009. Com 327 artigos, o Plano Diretor tem como objetivo ordenar as funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988: título VII, capítulo III, art. 182). Porém, leciona ainda Pfeiffer (2000), que o Plano diretor é limitado, pois demora anos para ser aprovado e quando o é muito de suas informações estão desatualizadas, o que o torna mais um instrumento político que gerencial e ainda não traz, em sua formulação, orientações concretas sobre o que fazer e como fazer.

No âmbito do planejamento urbano, o Plano Diretor ganha, no Brasil, crescente importância, desde a Constituição de 1988. Na Carta Magna foi constitucionalmente normatizado como o principal instrumento da política de desenvolvimento e expansão urbana, depois, por EC, foi previsto que a elaboração dos planos ocorresse de forma democrática, com a participação de popular e de associações representativas. O Plano Diretor de Fortaleza, nasce em meio a uma revisão disputada entre as gestões Juraci Magalhães²⁴ e Luizianne Lins. O então

²⁴ Filiado ao PL (1985 – 2006) e ao PR (2006 – 2009).

prefeito Juraci Magalhães já havia encaminhado para a Câmara proposta de revisão sem observância da participação propugnada constitucionalmente, Luizianne inicia seu pleito e reinicia a revisão do Plano Diretor com a participação popular e das associações, o que já foi inovador para um documento urbano de Fortaleza.

O Plano Diretor aponta requisitos para a democratização procedimental, o acesso público e irrestrito às informações e análises referentes à política urbana e a capacitação dos atores sociais para a participação no planejamento. Estes aspectos representam, por vezes, restrições enfrentadas por agentes sociais em suas tentativas de participar do planejamento urbano. Encontra-se em andamento as discussões para a nova revisão do Plano Diretor Participativo, que teve seu início em setembro de 2019, pelo projeto de lei nº 311/2019 apresentado pelo Executivo.

O projeto criou o Núcleo Gestor de Revisão do Plano Diretor Participativo de Fortaleza, formado por trinta membros, sendo metade do poder público e metade da sociedade civil²⁵. A previsão inicial era concluir as discussões com a sociedade e apresentar o documento ao legislativo no início do segundo semestre de 2020, porém, diante das peculiaridades do ano, o Ministério Público Estadual, através da Recomendação nº 00005/2020/9ª PmJFOR de 13 de julho de 2020 orientou para a suspensão do processo de revisão do Plano Diretor de Fortaleza enquanto perdurar o estado de emergência declarado e as restrições de aglomerações no município.

Uma das ideias em discussão para a área de mobilidade consiste na promoção de um Plano de Acessibilidade Sustentável. A iniciativa baseia-se numa pesquisa feita em domicílio com mais de 100 mil pessoas e prevê melhorias nos transportes e nos deslocamentos. A ideia é usar as pesquisas e criar um plano alternativo de mobilidade²⁶.

O Plano Diretor vigente, tem fundamento no art. 182 da CRFB, na Lei Federal nº 10.257/2001 e na Lei Orgânica Municipal de Fortaleza e é dividido em cinco títulos. O primeiro deles trata dos princípios da política urbana e dos objetivos do Plano Diretor e no título seguinte sobre as suas diretrizes e ações. O terceiro título, trata do ordenamento territorial, o quarto do sistema municipal integrado de planejamento urbano, gestão e participação democráticas e o desenvolvimento sustentável e o quinto das disposições finais e transitórias.

No primeiro título, o art. 3º indica serem princípios da Política Urbana: as funções

²⁵ Disponível em <https://planodiretor.fortaleza.ce.gov.br/>

²⁶ Disponível em <https://www.opovo.com.br/noticias/politica/2019/12/02/nucleo-gestor-inicia-trabalhos-para-plano-diretor-de-fortaleza.html>.

socioambientais da cidade; função social da propriedade; a gestão democrática da cidade e a equidade. Traz ainda nesse artigo o que se entende pelo direito à cidade, e ressalta ser “(...) o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;” (FORTALEZA, 2009). Prevê que a gestão da cidade será democrática, incorporando a participação dos diferentes segmentos da sociedade em sua formulação, execução e acompanhamento, garantindo: a participação popular; acesso irrestrito a informações sobre políticas públicas; desenvolvimento sustentável e capacitação dos atores sociais.

O documento legal preceitua ainda que, para que o princípio da equidade seja cumprido as disposições legais devem ser interpretadas e aplicadas de forma a reduzir as desigualdades, promover o bem de todos sem discriminação e ter a justa distribuição dos ônus e benefícios do processo de urbanização entre outros objetivos. O legislador distinguiu diferenças individuais e coletivas e desigualdades socioeconômicas, evidenciando concepções multiculturalistas. Cumpre observar que a equidade é também reconhecida como vetor interpretativo dos demais dispositivos da lei municipal.

Tratando dos objetivos do plano, o art. 4º traz, entre eles, a promoção da acessibilidade e a mobilidade universal, garantindo o acesso de todos os cidadãos a qualquer ponto do território, através da rede viária e do sistema de transporte coletivo (FORTALEZA, 2009). A promoção da reabilitação da área central e a construção de um sistema democrático e participativo de gestão da cidade também estão entre os objetivos do plano.

No título II, ao tratar das suas ações e diretrizes, percebe-se que o plano prioriza, dez políticas públicas e traz ações para todas elas, correlacionando-as aos seus princípios e objetivos. Para atender ao escopo da pesquisa em curso, destacaremos apenas as nuances que mais se relacionam com as categorias em análise. No art. 5º, entre as diretrizes da política de habitação e regularização fundiária, impende destacar a importância dada a qualificação dos espaços urbanos; a preocupação com a efetivação de políticas públicas inclusivas, com atenção especial aos grupos sociais vulneráveis e a premissa de respeito as normas e aos princípios de proteção dos direitos humanos e fundamentais.

A política de meio ambiente se propõe a compatibilizar o desenvolvimento econômico, social, étnico e tradicional com a preservação dos sistemas socioambientais, com a promoção de políticas de desenvolvimento sustentável para a cidade. Essa política, prevê a redução dos níveis de poluição sonora, visual, do ar, das águas e dos solos, o que torna as cidades mais agradáveis e a implementação de áreas verdes, assim como o investimento em educação

ambiental. Como estratégia para coibir a disposição inadequada de resíduos sólidos, traz entre as ações estratégicas a educação ambiental e a oferta de instalações para sua disposição. Quanto a fiscalização, uma das estratégias do controle de qualidade ambiental prevê a intensificação das ações fiscalizatórias em horário noturno, finais de semana e feriados, ampliando a capacidade operacional e de pessoal.

Ao disciplinar a política de mobilidade, entre as suas diretrizes, inteligência do art. 35, há previsão de garantia de segurança, conforto e acessibilidade para as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, aos espaços, equipamentos e serviços urbanos. Fluidez na circulação de pessoas e veículos e a priorização no espaço viário à circulação de pedestres, ciclistas e do transporte público de passageiros. Reconhece a mobilidade urbana como indutora e instrumento da política de planejamento e expansão urbana e prevê a elaboração de Plano Diretor de Mobilidade Urbana, em atendimento a exigência da LBI.

Em seu art. 38 a LC nº 062/2009 traz uma seção toda dedicada à acessibilidade e prevê, entre outras premissas, a garantia de acessibilidade universal aos espaços públicos mobiliários urbanos e a implantação de políticas voltadas para o atendimento às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, fiscalizada pela Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA). Quanto as normas técnicas específicas para garantir essa acessibilidade, faz referência ao cumprimento do estabelecido nas Leis Federais nº 10.098 e 10.048 e no Decreto nº 5.296/2004 e a observância das normas técnicas brasileiras. Prevê a criação de manuais para implantação e adequação de passeios e para acessibilidade nos pontos de parada dos diferentes modos de transporte.

E nas ações estratégicas do sistema de circulação e do sistema viário, busca-se, entre outras, assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos, promover a criação de vias para pedestres e ciclistas e investir em estudos e ações que visem à redução de acidentes. A Lei trata ainda das políticas de proteção do patrimônio cultural; do desenvolvimento econômico; do turismo e da integração metropolitana.

No título III o Plano diretor disciplina o ordenamento territorial, tratando a cidade a partir de macrozoneamentos. É um título bastante denso, amplo e compreende as delimitações de zoneamento, a definição dos parâmetros urbanísticos e o repertório de instrumentos do Plano Diretor. Dentre as diretrizes que estabelece para o ordenamento no município está a premissa de que o planejamento e a execução da distribuição espacial devem evitar os conflitos entre usos e atividades incompatíveis, as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente e o uso inadequado do espaço público.

O macrozoneamento subdivide o território na macrozona de ocupação urbana e na macrozona de proteção ambiental, considerando aspectos como: os sistemas ambientais; de mobilidade; de saneamento; infraestrutura urbana; áreas públicas e destinação e características do ambiente, conforme art. 58 da lei. Quanto a macrozona de proteção ambiental e a macrozona de ocupação urbana, a lei municipal estabelece, nos artigos 59, 61 e 78, cada uma (FORTALEZA, 2009). Outra classificação que interessa destacar, é aquela feita no capítulo IV, art. 122 e seguintes, que trata das zonas especiais, como sendo áreas do território que exigem tratamento especial na definição de parâmetros para regular o uso e a ocupação do solo. Diz ainda que as regras diretivas das zonas especiais se sobrepõem ao macrozoneamento (FORTALEZA, 2009).

Ainda no título III, disciplina o sistema de mobilidade urbana, abrangendo os conceitos de mobilidade urbana e de acessibilidade. A mobilidade seria resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. A acessibilidade, a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar os destinos desejados com autonomia e segurança, inclusive no que respeita às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. Leciona no § único do art. 170 que o sistema viário compreende a pista, a calçada, o acostamento e o canteiro central.

Na implantação de todos os tipos de condomínios o plano diretor descreve no art. 202, como obrigatória, a instalação de elementos de infraestrutura urbana, entre eles obras de pavimentação viária com as características geométricas, infraestruturais e paisagísticas das vias adequadas à circulação e acessibilidade. E atribui a responsabilidade exclusiva ao incorporador para execução das obras de infraestrutura referidas no artigo, as quais serão fiscalizadas pelos técnicos municipais. Proíbe a lei, a justaposição de empreendimentos de condomínios que impossibilitem ou comprometam a circulação e segurança dos pedestres e de veículos na malha urbana.

O incentivo as operações urbanas consorciadas, utilizando os instrumentos da política urbana incentivados pela Lei Federal nº 10.257/2001, se dá por um conjunto de intervenções coordenadas pelo Município, com a participação da sociedade civil, com o objetivo de promover a ocupação adequada de áreas específicas. Busca-se com essas operações o cumprimento das funções sociais da cidade e a requalificação do ambiente urbano. No título IV, o plano trata do Sistema Municipal de Desenvolvimento Urbano e Participação Democrática, instituindo estruturas e processos democráticos e participativos. Disciplina os órgãos participantes, os instrumentos financeiros, de planejamento, de gestão e de participação popular.

O Plano Diretor ressalta a importância de se trabalhar a complexidade da cidade de forma a compatibilizar diferentes necessidades e realidades, através de algumas das passagens do seu texto. A exemplo disso, tem-se a proposição, através da política de meio ambiente, de compatibilizar o desenvolvimento econômico, social, étnico e tradicional com a preservação dos sistemas socioambientais, com a promoção de políticas de desenvolvimento sustentável para a cidade.

Dentre as diretrizes que estabelece para o ordenamento no município, está a premissa de que o planejamento e a execução da distribuição espacial devem evitar os conflitos entre usos e atividades incompatíveis, as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente e o uso inadequado do espaço público. Ainda com o olhar da democratização dos usos, prevê que para fins de análise da incomodidade e dos impactos dos empreendimentos geradores de impactos, deverão ser observados alguns fatores, como poluição sonora, atmosférica e hídrica, geração de resíduos sólidos, geração de tráfego intenso, entre outros (art. 198). A aprovação de autorizações para funcionamento de empreendimento geradores de impacto, estariam condicionados ao estudo de impacto de vizinhança – EIV.

É possível verificar a participação de diferentes seguimentos sociais representados na discussão da revisão participativa do plano, observando o teor da especificidade dos artigos que conquistaram no Plano Diretor. Dois requisitos para a democratização procedimental se destacam, evidenciando a importância dada pela lei à participação popular: o “acesso público e irrestrito às informações e análises referentes à política urbana” e a “capacitação dos atores sociais para a participação no planejamento e gestão da cidade” (FORTALEZA, 2009), ambos buscam diminuir as dificuldades normalmente enfrentadas pela sociedade na tentativa de participar das decisões urbanísticas.

O **Plano Fortaleza 2040**²⁷ é um plano estratégico e, em sua trajetória de implantação, foi concebido como um planejamento para a cidade, com estratégias a serem implementadas no curto, médio e longo prazo, tendo o ano de 2040 como horizonte. Sua necessidade se fundou, no fato de não haver em Fortaleza um plano estratégico de desenvolvimento econômico, social e urbanístico. Era necessário empreender estudos mais aprofundados e com a participação da sociedade para encontrar soluções aplicáveis a situações que ações e planos anteriores não conseguiram solucionar.

Planejamento estratégico é um dos instrumentos de gerenciamento utilizado para

²⁷ Disponível em <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/>

tornar uma organização mais eficiente. Pfeiffer (2000, p.9) ao falar sobre a aplicação desse instrumento na administração pública, discorre que planejamento significa iniciar um levantamento de dados:

(...) à base desses dados são realizados diagnósticos, cuja apresentação muitas vezes já é tida como plano. Dessa forma são elaborados inúmeros planos, cuja utilidade é limitada, por um lado, porque muitas informações já se tornaram defasadas até o término do documento e, por outro, porque geralmente não contêm elementos para a operacionalização das ações.

Dentre as principais diferenças entre plano tradicional e plano estratégico apontadas por Falcoski e Bruna (FALCOSKI *et al.*, 2000), no artigo em que debatem os novos paradigmas do planejamento estratégico, da sustentabilidade e dos indicadores de desempenho urbano, estão o fato de terem, os planos estratégicos, função mais sinalizadora para os atores e grupos sociais envolvidos nos processos de decisão de construção das cidades. Os estudiosos encaram o planejamento estratégico como sendo um jogo aberto de conflitos e diversos interesses sociais manifestados durante todo o processo, apontam ainda, os autores, que a relação entre o plano e suas ações intervenientes não são prescritivas, ao contrário do que o planejamento convencional prenuncia, mas são essencialmente condicionais.

Hoje, não há como se fazer planejamento das cidades sem considerar as significativas mudanças ocasionadas pela descentralização administrativa proposta pela Constituição de 1988 e pela globalização da economia. A partir da transferência de responsabilidade propostas pela referida Carta Magna, os municípios passaram a ficar mais competitivos e a busca por tornar suas cidades mais atrativas aos investidores fez o planejamento estratégico exigir maiores cuidados e um novo olhar (PFEIFFER, 2000).

Porém o planejamento estratégico público se diferencia do privado, segundo Pfeiffer (2000), no setor público a missão e a visão são amplas e não específicas, determinadas pela política e muitas vezes não coincidentes com os recursos disponíveis, a organização é mais complexa, a clientela é ampla e diversificada e as relações são mal definidas e geralmente lentas e burocráticas. Mas as funções básicas do planejamento estratégico são as mesmas, facilitar e melhorar a comunicação entre os membros da organização, conciliar os diversos interesses internos e/ou externos e garantir efetividade.

Diferente do plano diretor que é um instrumento normativo, o plano estratégico é “[...] um contrato político e social, cuja execução corresponde àquelas partes que têm a competência ou a capacidade para fazê-lo. No entanto, o plano funciona como meio de pressão pública para promover o cumprimento dos seus objetivos” (BORJA 1995, *apud* PFEIFFER, 2000, p.9).

No âmbito público, a sociedade passa a ter aquele parâmetro para cobrar ações concretas dos seus governantes.

O objetivo do plano, entregue à cidade em 2016, é de “transformar Fortaleza em uma cidade mais acessível, justa e acolhedora; o incremento da oferta de oportunidades apoiadas pela boa ordenação da rede de conexões de seus espaços públicos e privados; e a obtenção de controle eficiente do seu crescimento econômico”. O plano encontra-se estruturado em seis módulos de quatro anos cada, coincidindo com as seis próximas gestões do executivo municipal (FORTALEZA, 2016).

A divisão em etapas oportunizou fazer reflexões sobre a “Fortaleza Hoje”, em sua primeira etapa, envolvendo mais de 4.000 pessoas e 524 instituições representativas dos interesses dos bairros de Fortaleza, mobilizadas por meio das Secretarias Regionais sob coordenação do Iplanfor. Buscou debater e definir “A Fortaleza que Queremos” para 2040 discutida na segunda fase, em que diversos segmentos da sociedade civil e organizada puderam dar sua opinião sobre a realidade da cidade que têm e da cidade que gostariam. A terceira fase, em que foi realizada a “Visão de Futuro e Plano de Ação”, a partir dos Fóruns Temáticos, Setoriais e Territoriais, ocorridos em outubro e novembro de 2015. Depois disso, foi formado um grupo de trabalho para discutir as proposições (FORTALEZA, 2016).

O plano estratégico, tem como objetivo maior transformar Fortaleza em uma cidade de oportunidades para todos, mais justa e acolhedora, por meio da execução concomitante de um conjunto de 32 (trinta e dois) planos específicos, hoje são 34 planos específicos²⁸. Subdivide-se em sete eixos: Equidade territorial, social e econômica; Cidade conectada, acessível e justa; Vida comunitária acolhedora e bem-estar; Desenvolvimento da cultura e do conhecimento; Qualidade do meio ambiente e dos recursos naturais; Dinamização econômica e inclusão produtiva e Governança municipal. Há três grandes planos que se destacam no Plano Fortaleza 2040, são eles, o Plano Mestre Urbanístico; o Plano de Mobilidade e o Plano de Desenvolvimento Econômico e Social. Por ser de longo prazo, suas ações foram divididas em seis blocos de quatro anos cada, tendo fim, em 2020, o seu primeiro período.

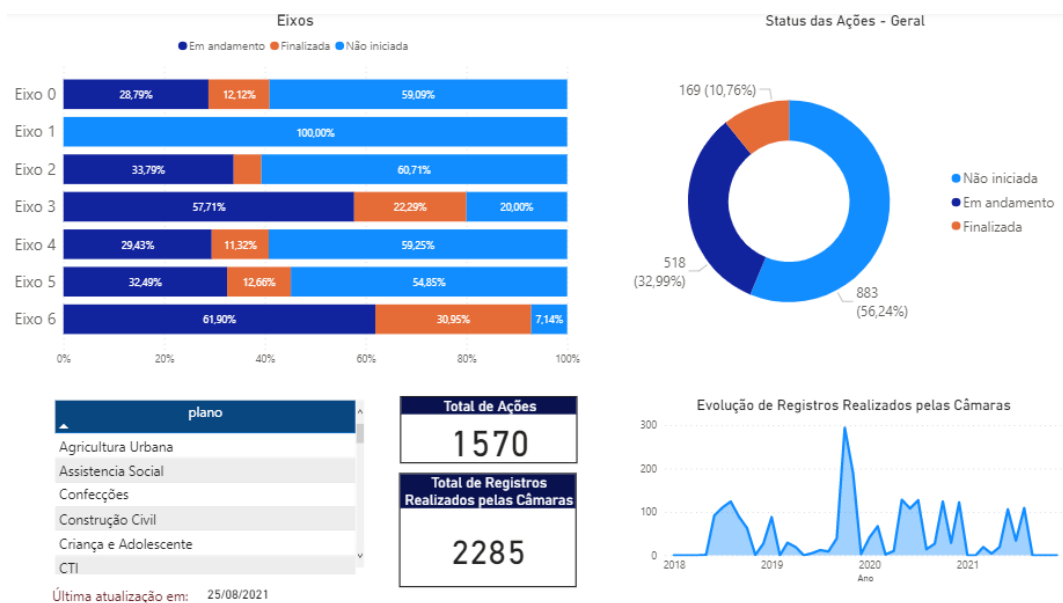
O Observatório de Fortaleza²⁹ tem a função de monitoramento e avaliação dos 32 planos setoriais que compõem o Plano Fortaleza 2040. Tanto os gráficos, como os relatórios, indicam que o eixo 1. Cidade conectada, acessível e justa, têm 100% de suas ações não

²⁸ De acordo com a síntese do escopo do plano apresentado no Observatório de Fortaleza, disponível em <<https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/siga2040/dashboard>>.

²⁹ Disponível em <https://observatoriodefortaleza.fortaleza.ce.gov.br/>.

iniciadas, conforme pode-se observar na figura 10 que se segue.

Figura 10 - Situação Geral do Plano Fortaleza 2040



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza – Fortaleza 2040³⁰

Porém, no Plano específico para Pessoas com Deficiência, no item, “PD.1.2. Instituição e implementação da Política Municipal de Acessibilidade na perspectiva do Desenho Universal de Fortaleza, dando subsídio e formatação para a criação e implantação da Comissão Permanente de Acessibilidade” indica um status de 10% de ações realizadas. Há no plano diversas passagens trazendo a democratização da cidade, entre elas a menção, quanto ao objetivo maior do plano, ser transformar Fortaleza em uma cidade de oportunidades para todos, mais justa e acolhedora, por meio da execução concomitante de um conjunto de 34 planos específicos. O Plano de Participação e Controle Social, prevê, entre suas ações, consolidar a institucionalização para a gestão municipal participativa e fortalecer as instâncias municipais de participação e controle social.

As abordagens do Plano são muitas, e sobre o tema objeto da presente pesquisa se debruça o Volume 3, eixo 1 do Plano Fortaleza 2040, “Cidade conectada, acessível e justa”. As partes I e II são voltadas ao Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Urbana e a parte III tem seu enfoque no Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana.

O objetivo do Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Urbana é apontar meios

³⁰ <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/siga2040/situacao> acesso em, 25/08/2021, às 16h30

sistêmicos para a construção do cenário sustentável para apoiar um padrão de vida de vizinhanças semiautônomas, acessíveis em rede conectadas. Ele e o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana detalham entre as suas propostas: estruturação urbana para o crescimento verde; reabilitação do centro urbano expandido; corredores de urbanização orientada pelo transporte público; mercado informal, cultura e convenções, comércio de rua, Praia de Iracema e oportunidades urbanas futuras; abordagem de usos do solo por áreas de oportunidade; prevenção do crime por projeto ambiental; áreas comerciais; plano de classificação e zoneamento de usos do solo no contexto do Plano Mestre entre outros.

Para lidar com a complexidade que é uma metrópole como Fortaleza, o Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Urbana buscou interpretar a forma urbana e a partir dessa interpretação ponderar as estratégias para atender as necessidades atuais. Traz como medidas importantes para a cidade investimento na prevenção comunitária, no que diz respeito a segurança, prevenção de crime por projeto ambiental, evitar muros "cegos", investindo na vigilância comunitária para dar a rua maior sensação de segurança e torná-la mais caminhável.

O Volume 3, parte III, do Plano Fortaleza 2040 (2016a), traz como propostas para implementar o princípio da acessibilidade universal, objetivos específicos que o Plano de Mobilidade deve buscar. São eles: efetivar a acessibilidade na perspectiva do desenho universal; promover os direitos das pessoas com deficiência; incluir as pessoas com deficiência no mercado de trabalho por meio da acessibilidade e mobilidade; ampliar o acesso das pessoas com deficiência às políticas de desenvolvimento urbano; ampliar o acesso das pessoas com deficiência à moradia adequada, educação, cultura e trabalho. Quanto a ações concretas para garantia da microacessibilidade encontramos “MO.1.12. - Elaborar plano de acessibilidade universal para áreas públicas e privadas; MO.1.3. - Adequar/regulamentar a implantação de calçadas; MO.4.1.1. - Adequar as calçadas nas zonas secundárias”³¹.

O Plano Fortaleza 2040 disciplina que durante a execução, de quaisquer obras ou serviços em vias públicas, deve ser garantida a circulação das pessoas de forma segura, de acordo com o previsto nas normas da ABNT e em legislação específica. Destacam-se as seguintes medidas: a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a readequação de situações inadequadas, buscando garantir segurança da caminhada; rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e sinalização especial para pessoas com deficiência, tais como piso tátil, sinalização sonora em semáforos, placas para pedestres com programação visual específica, incluindo inscrições em braile

³¹ <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/siga2040/relatorio>

(FORTALEZA, 2016a).

Com relação a utilização da calçada, descreve a função das faixas de utilização e suas respectivas larguras mínimas. Prevê a faixa de serviço, largura mínima de 0,50m, espaço destinado à instalação de sinalização, postes, equipamentos públicos e para eventual uso comercial. A faixa de circulação de pessoas ou passeio, largura mínima de 1,20m, destinada à circulação de pedestres e a faixa de transição, facultativa, largura ideal de 0,50m e tem o objetivo de segregar a área de circulação de pessoas com a área privada do lote e garantir paradas (FORTALEZA, 2016a).

Aspectos importantes sobre a revitalização do centro de Fortaleza são trazidos no volume 3, parte I. E destaque-se também que ao falar de mobilidade e acessibilidade o Caderno Fortaleza Hoje - I Mostra Virtual (2016, p.36), trata do tema afirmando que:

Novos paradigmas para o urbanismo contemporâneo implicam que se transfira a preocupação com a mobilidade (quantidade de movimento) para uma reflexão sobre a importância da acessibilidade (possibilidade e qualidade de acesso). O conceito da acessibilidade inclusiva e universal implica esforços para que a cidade permita cada vez mais acesso dos cidadãos não só a espaços físicos, como também a um desenho de cidade que reduza os obstáculos materiais, culturais e jurídicos, potenciando, assim, a fruição da urbanidade.

O plano aborda que a gestão do crescimento urbano deverá apresentar alternativas concretas para combater o declínio parcial da zona central urbana, evitando assim o isolamento dos elementos da sua herança cultural (FORTALEZA, 2016). Entre os objetivos desse eixo estão requalificação do centro urbano; tornar a cidade compacta, acessível e conectada e tornar a vida em vizinhança mais bem estruturada e integrada. A ideia dessa compactação da cidade é demonstrada pela figura 11 abaixo:

Figura 11 - Forma Urbana Compactada

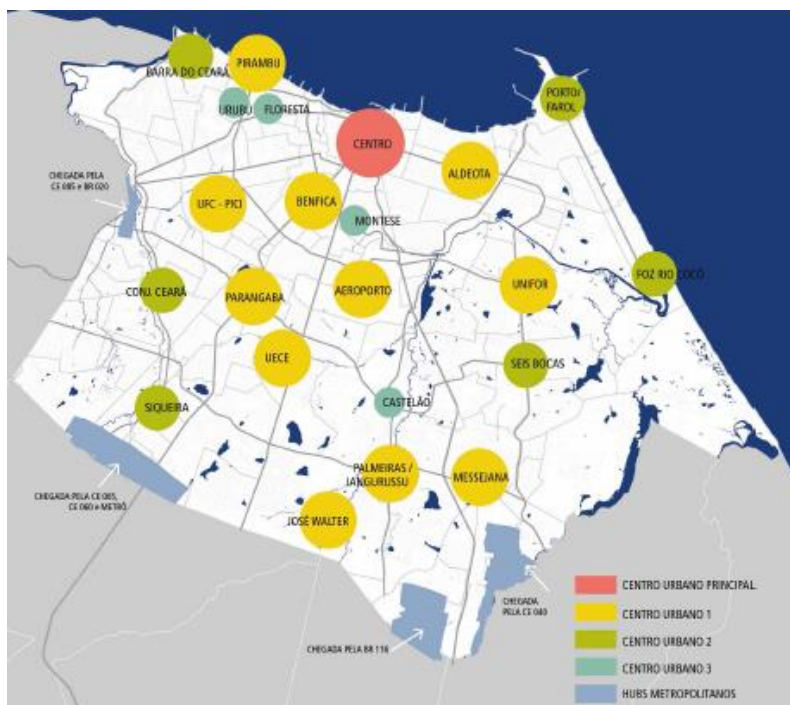


Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza – Apresentação do Fortaleza 2014.

O Plano propõe estimular o desenvolvimento de novas áreas comerciais. Os vendedores de rua são parte integral das economias urbanas em muitas cidades do mundo, oferecendo serviços e bens em via pública, o que permite a pessoas de baixa renda, a criação de seus próprios trabalhos. Esse tipo de comércio pode contribuir com a vitalidade das ruas, mas também podem dificultar o ordenamento da via e o uso democrático dos espaços. O Plano defende a busca por meios e soluções espaciais no novo desenvolvimento urbano que venham a ordenar a boa convivência entre comerciantes de rua e o uso do espaço público pelos demais cidadãos.

Outro ponto importante, trazido dentre as reflexões propostas, é o reconhecimento da necessidade de se desestimular a monocentralidade, posto que os centros urbanos de uma forma geral se formam a partir de uma realidade diferente da atual e do período que antecede o uso de veículos (FORTALEZA, 2016). O desestímulo à monocentralidade inclui a estruturação de centros, nos bairros, que garantam entre outros aspectos a acessibilidade adequada a pessoas com deficiência. A ideia é fortalecer diversas centralidades na cidade, conforme figura 12.

Figura 12 - Fortalecimento das Centralidades



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza – Fortaleza 2014³²

Ainda trata da requalificação do Centro, o eixo fala em integrar esses espaços com as comunidades através de transportes públicos, moradia, trabalho, comércio, escolas, entre outros. Conservando os espaços públicos e os prédios históricos, diminuindo a violência, ampliando a arborização e humanização. Analisa-se ainda o centro quanto a sua configuração:

A configuração do tecido urbano da zona central, notadamente em seu core urbano, realizou-se com base em um traçado viário do tipo tabuleiro, implantado originariamente com vias de pequenas dimensões transversais. A exceção ocorreu no traçado orientado por Adolpho Herbster para os três bulevares, que hoje correspondem às avenidas Imperador, Duque de Caxias e Dom Manuel. Esse sistema de vias estreitas tinha o objetivo de apoiar a movimentação pedestre, de animais e de carroças movidas por tração animal. Hoje, a mesma malha está a suportar o excesso de motorização na movimentação de pessoas e bens com crescente e enorme restrição espacial ao tráfego pedestre (FORTALEZA, 2016b, p.69).

A mobilidade na zona central, conforme delimita o plano, traz dificuldades em torno do caráter pouco adaptativo das vias e sua relação com o uso de automóveis, em virtude das reduzidas dimensões e das novas formas predominantes de tráfego motorizado. A ideia central é formar bacias de captação de pedestres de alta conectividade interna e com o sistema de transporte público desempenhado por dois “laços” de bondes elétricos, em circuito conveniente com os usos do solo” (FORTALEZA, 2016b).

³² Revista Síntese das Proposições Estratégicas – Fortaleza 2014.

Dentre as estratégias apresentadas, e considerando que os serviços de transporte e os padrões de uso do solo são componentes básicos do desenho urbano, o Plano traz a redução da motorização como solução para aumentar a largura dos passeios, reconhece a inevitável necessidade de rever as larguras dos espaços dedicados aos pedestres, e associa essa proposta de mudança a oferta de passeios em áreas de pátios, hoje correspondente aos quintais em trechos onde esta reforma se torna cabível (FORTALEZA, 2016b). O redesenho dos cruzamentos também é estratégia apontada no referido documento para oferecer passagens de pedestres niveladas com as calçadas, visando um melhor índice de conforto e segurança para pessoas com mobilidade reduzida, e ao mesmo tempo, funcionando como moderador de velocidade em áreas com prioridade para pedestres.

Há também previsão de um conjunto de circuitos de bondes elétricos a serem instalados, conectando os bairros Meireles, Mucuripe, Aldeota, Varjota, Centro e Praia de Iracema, de maneira a reduzir o uso de veículos particulares nessa região. Tornar acessível o sistema de conectividades de uma metrópole de origem radial monocêntrica como é Fortaleza requer ajustes no formato e na distribuição de corredores urbanos. É uma maneira de tornar acessível e reduzir os bloqueios ocasionados por esse traçado e conseguir abrigar a movimentação de pessoas (FORTALEZA, 2016b).

No Plano de Desenvolvimento Econômico e Social se destaca para a análise deste trabalho o Plano dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Neste último, são previstas 4 linhas de ação para proteção dos direitos das PCD: Fortalecimento Institucional; Saúde; Educação e Controle Social. Dentre as ações gerais previstas, o plano se propõe a instituir a Secretaria Municipal de Promoção dos Direitos da PCD e com Mobilidade Reduzida e Instalar Centro de Referência de Tecnologias Inclusivas. Quanto a ações específicas voltadas para a microacessibilidade, estão previstas no relatório de acompanhamento³³:

PD.1.2. - Instituição e implementação da Política Municipal de Acessibilidade na perspectiva do Desenho Universal de Fortaleza, dando subsídio e formatação para a criação e implantação da Comissão Permanente de Acessibilidade; PD.3.3. - Remoção das barreiras arquitetônicas de acordo com a legislação vigente e as normas técnicas da ABNT, garantindo a acessibilidade da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida aos ambientes das unidades educacionais e de seu entorno Ações Relacionadas – ED.1.16; ED.3.17;

Na linha da saúde, prevê, entre outras medidas, a implementação de Centros Especializados em Reabilitação para PCD e oficina ortopédica de órtese e prótese e a redução do tempo de espera para uma prótese ou órtese para 90 dias; promover cursos de Capacitação para

³³ Disponível em <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/siga2040/relatorio>.

humanização no atendimento das pessoas com deficiência e garantir a presença de intérpretes de libras para o atendimento de surdos nos hospitais de referência de urgência e emergência. Na área da educação, prevê a remoção das barreiras arquitetônicas de acordo com a legislação vigente e as normas técnicas da ABNT, garantindo a acessibilidade da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida aos ambientes das unidades educacionais.

Tanto o eixo 2 que trata da “Vida comunitária, acolhedora e bem-estar” e traz um plano específicos para as pessoas com deficiência, como o eixo 1, “Cidade conectada, acessível e justa” não aprofundam a questão da microacessibilidade. No Plano Pessoa com Deficiência, uma das ações se refere a remoção das barreiras arquitetônicas, porém essas se limitam aquelas relacionadas a instituições de educação e seu entorno e traz a instituição da Política Municipal de Acessibilidade, mas nada fala sobre ela. Ainda no eixo 2, impende destacar, que apenas no Plano Direitos das Pessoas Idosas se faz previsão de cidade 100% acessível, mas especifica que seria para os idosos.

Já o eixo 1 trata de algumas regras específicas para as calçadas, reforça a necessidade de a cidade ter mobilidade e acessibilidade, mas ao definir acessibilidade se refere a ela a relacionando mais a mobilidade do que a microacessibilidade. Considerando que a consulta ao Siga 2040 traz o status do “Plano Mobilidade e Acessibilidade Urbana” como 100% não iniciada, o que deve se tratar de uma incoerência, posto que o plano prevê a elaboração do Plano de Caminhabilidade e esse já foi elaborado e, ao contrário de outros assuntos tratados de forma exaustiva, o Plano Fortaleza 2040 não deu a microacessibilidade uma detida atenção.

A Lei Complementar Municipal nº 236 de 11 de agosto de 2017 - Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS, Depois do Plano Diretor é a lei de maior impacto para o direcionamento do uso e ocupação do solo em Fortaleza. A nova LPUOS fora prevista no Plano Diretor de Fortaleza de 2009 que estabeleceu prazo de 2 anos para sua elaboração, porém apesar de iniciados os trabalhos de revisão em 2014, apenas em 2017 ela foi concretizada. A nova lei tenta considerar realidades existentes e adequá-las, buscando aproximar a cidade existente da cidade prevista.

Esteve à frente desse processo de revisão a SEUMA, o governo municipal não contratou nenhuma consultoria específica para esse processo, apenas realizou uma seleção pública para complementar o quadro técnico da secretaria. A nova LPUOS é constituída por sete títulos, subdivididos em 18 capítulos que tratam do ordenamento territorial; do zoneamento urbano; do parcelamento do solo; do uso e ocupação do solo; do sistema viário e estacionamento e do exercício do poder de polícia. O Plano Mestre Urbanístico de Mobilidade – PMUM, vê na

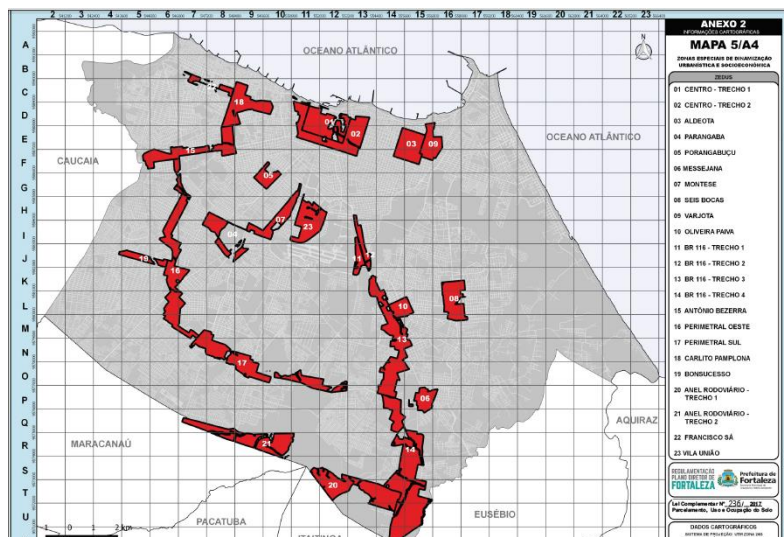
conectividade do tecido urbano por corredores de urbanização a solução para os problemas de mobilidade em Fortaleza, com transporte público interligando diversos pontos da cidade.

No primeiro título destaque-se as diretrizes do ordenamento territorial do município, entre as quais: incentivo à multiplicidade e interação entre diferentes grupos sociais, bem como entre os usos nas diversas localidades e bairros do território municipal e planejamento da distribuição espacial da população e das atividades para evitar: distorções de crescimento urbano; conflitos entre usos e atividades; uso inadequado dos imóveis e dos espaços urbanos; o abandono de bens. O segundo título trata do zoneamento urbano, repete a classificação previstas no Plano Diretor, e já traz nos mapas, em seus anexos, as modificando realizadas, por leis complementares, no Plano Diretor.

Percebe-se que a LPUOS procura justificar o aumento das antigas apenas 3 (três) Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica - ZEDUS³⁴, um zoneamento especial que permite maior intensidade construtiva, para 19 (dezenove) e hoje 23 (vinte e três), na tentativa de correção de uma incompatibilidade gerada na transição entre as normatizações provenientes da LPUOS N° 5.122 – A do Plano Diretor Físico de Fortaleza de 1979 e das Áreas de Urbanização Prioritária da LPUOS de 1996 (GOIS, 2018). Os interesses dos grupos do setor privado ligados ao ramo imobiliário e da construção civil no estabelecimento na formulação da LPUOS, e sobretudo das ZEDUS, explicitam a atenção voltada à construção civil do novo instrumento de ordenamento urbano da cidade. Destaque às ZEDUS na figura 13 e 14 abaixo:

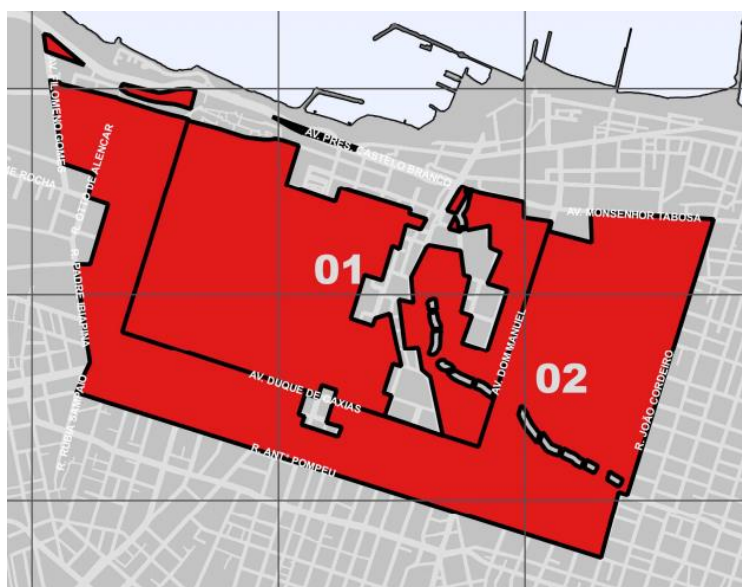
Figura 13 – Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS).

³⁴ Concentravam-se duas no centro tradicional e uma no antigo distrito industrial nas adjacências da Av. Francisco Sá (GOIS, 2018).



Fonte: Fortaleza, LPUOS, 2017.

Figura 14 - Destaque à ZEDUS - Centro - Trechos 1 e 2



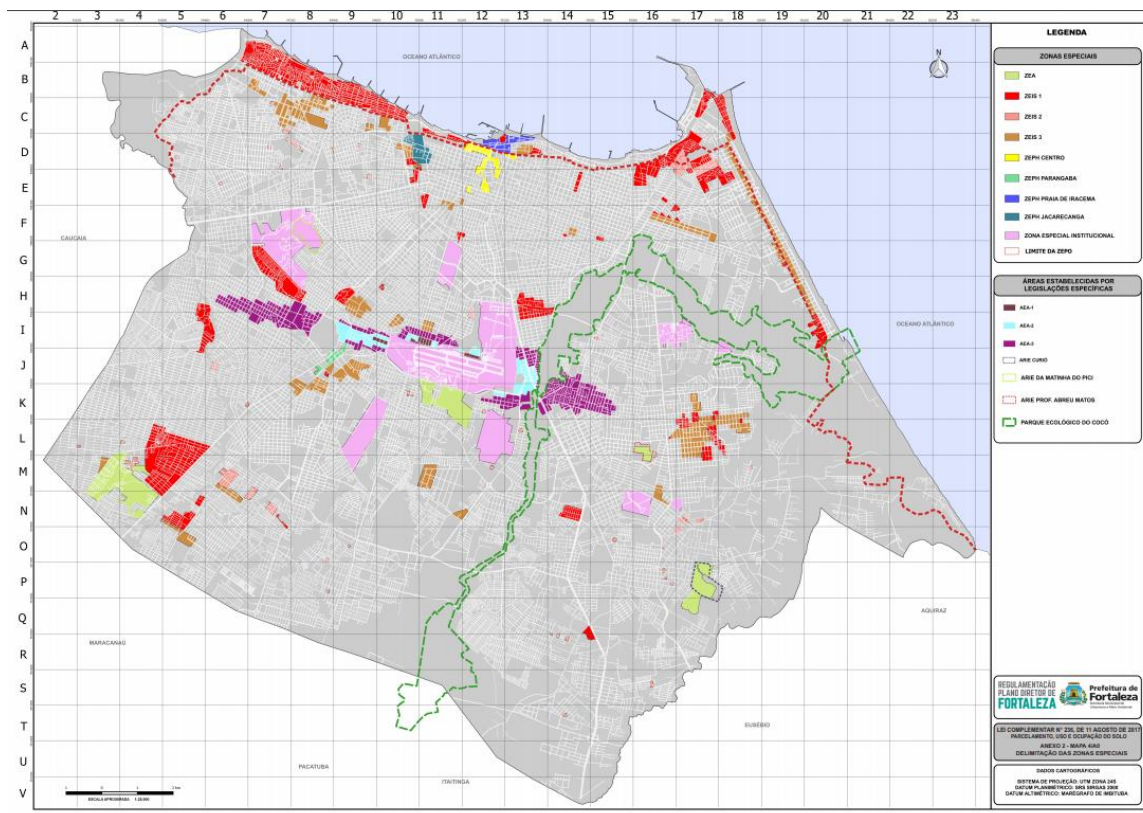
Fonte: Fortaleza, LPUOS, 2017.

O trecho 1 da ZEDUS Centro permaneceu sem alterações, porém a Lei Complementar Municipal nº 282 de 23 de dezembro de 2019, modifica o perímetro do trecho 2 da ZEDUS Centro. Essa alteração encontra-se disposta no anexo 2, Mapa 5 da LPUOS, que passa a vigorar conforme a figura 15 seguinte:

Figura 15 - ZEDUS - Centro - Trecho 2 modificado

intervenção e flexibilização de parâmetros superpostos ao zoneamento atual Plano Diretor de Fortaleza (GOIS, 2018), assim como suprimem áreas definidas como Zonas Especiais de Interesse Social, desde 2009, mas que ainda não passaram por processos de regulamentação. A delimitação atual das zonas especiais pode ser percebida na figura 16:

Figura 16 - Delimitação das Zonas Especiais



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2021³⁷

Acerca da acessibilidade nas calçadas a LPUOS traz algumas orientações específicas. Destaque-se as principais: sobre loteamento, a lei prevê ser obrigatória a arborização de calçadas e a execução dos projetos paisagísticos, garantindo a implantação de mobiliário urbano e pavimentação adequada às condições de permeabilidade do solo das áreas verdes, de acordo com as diretrizes da SEUMA. Ainda nesse título, a lei disciplina que para se ter infraestrutura básica, o lote deve compreender, também, acessibilidade para as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida e pavimentação e nivelamento das calçadas.

O parágrafo terceiro do art. 151 da referida lei, que trata das zonas, disciplina que os passeios deverão observar o disposto na Legislação de Obras e Posturas do Município de

³⁷ Disponível em https://urbanismoemioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/legislacao-municipal/mapa/mapa_04_-_delimitacao_das_zonas_pespeciais.pdf.

Fortaleza e atender aos princípios do Desenho Universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, as regras contidas no Decreto nº 5.296/2004 e demais normas regulamentadoras. O tamanho mínimo dos passeios varia dependendo da especificação da zona a que esteja localizado. No caso da ZEDUS Centro, trecho 1, as edificações situadas nela estão sujeitas às seguintes restrições (FORTALEZA, 2017, p.27):

Art. 155 (...)

I - para os lotes lindeiros às ruas e avenidas de sentido norte-sul, o pavimento térreo deverá ser recuado até liberar um passeio mínimo de 4,00m (quatro metros) e sem qualquer fechamento, inclusive na lateral;

II - para os lotes lindeiros às ruas de sentido leste-oeste, o pavimento térreo deverá ser recuado até liberar um passeio mínimo de 3,00m (três metros) e sem qualquer fechamento, inclusive na lateral;

III - para os lotes lindeiros às avenidas de sentido leste-oeste, o pavimento térreo deverá ser recuado até liberar um passeio mínimo de 4,00m (quatro metros) e sem qualquer fechamento, inclusive na lateral.

Sobre a implementação de sistema viário, o título V, traz que as calçadas devem ter as larguras mínimas e direciona aos anexos da lei, ainda que para atendê-las seja necessário realizar desapropriações. Determina ainda, que no caso das galerias, os pisos deverão manter a continuidade entre eles, bem como entre eles e as calçadas, garantindo a acessibilidade universal.

Impende destacar que o anexo 1 da lei municipal, traz definições importantes para a compreensão das regras de uso e ocupação do solo, sendo de relevante importância, entender a diferença entre passeio e calçada. Segundo a lei, passeio, é definido como parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas. Já a calçada seria a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. E por fim, logradouro público, seria o espaço livre, de domínio público, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos. Neste último incluem-se os conceitos anteriores.

Ao tratar do uso e ocupação diferenciados, a LPUOS prevê, para os projetos que se enquadrarem como Pólo Gerador de Viagem – PGV, além dos documentos exigidos para Análise de Orientação Prévia – AOP, um Relatório de Impacto no Sistema de Trânsito - RIST. Nesse RIST deve conter, entre outros: análise e recomendações técnicas de implantação do empreendimento, trazendo os reflexos na acessibilidade à área, capacidade de saturação da via, segurança do trânsito de pedestre e de veículos e medidas mitigadoras dos impactos advindos

da implantação do projeto. Ainda com o foco na circulação na cidade, a lei permite a construção de passarelas sobre vias já implantadas, desde que tenham caixa mínima de 30,00m de largura. Para essa implantação deverá atender cumulativamente às condições do art. 248, a exemplo destas, a interligação de áreas públicas, resguardando as calçadas existentes ou propostas para a via e acesso para pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

No capítulo destinado aos estacionamentos, prevê que deverão ser reservadas vagas de estacionamento para idosos e pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade. Essas vagas deverão estar identificadas para esse fim, deverão ser próximas da entrada da edificação nos edifícios de uso público, com condições de acessibilidade e segurança entre a vaga e a edificação, atendendo o disposto nas resoluções 303 e 304 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Sobre as dimensões de vagas, rampas, acessos, circulações, e demais exigências para locais destinados a estacionamentos a LPUOS indica a Legislação de Obras e Posturas em vigor como normativa reguladora.

O penúltimo título traz o exercício do poder de polícia e disciplina quem são os infratores, as sanções e prevê ainda a possibilidade de se firmar convênios, acordos de cooperação técnica e outros instrumentos similares com órgãos e entidades do Poder Público, desde que respeitado o art. 241 da CRFB. A revisão da LPUOS e o Plano Fortaleza 2040 estiveram em alinhamento durante a sua formulação. Segundo Góis (2018), a secretária da Seuma, Águeda, em audiência pública promovida pelo Ministério Público do Estado do Ceará – MPEC, em 02 de agosto de 2011, em resposta sobre as ZEDUS, sinalizou que o instrumento normativo seria um meio de preparar a cidade para o plano estratégico (GÓIS, 2018). Por tanto, os corredores de transporte: metrô, VLT, BRT, propostos pelo Fortaleza 2040, estão diretamente relacionados às ZEDUS.

O Novo Código da Cidade – a Lei Complementar Municipal nº 270 de 02 de agosto de 2019, foi publicado com *vacatio legis* de 90 dias, entrando em vigor apenas em 31 de outubro de 2019. Foi estruturado em quatro livros: do ambiente natural, do ambiente construído, das posturas municipais, da ética na relação entre poder público e a sociedade. Cada livro representa respectivamente: o Código Ambiental; o Código de Obras; o Código de Posturas e o último, uma relação entre o poder público e a sociedade.

A instituição do código da cidade se deu para o compartilhamento de responsabilidades entre o Poder Público e os cidadãos, previstos na LOM, Plano Diretor Participativo, LC nº 062/ 2009 e demais instrumentos aplicados no disciplinamento e produção do espaço urbano em harmonia com o meio ambiente, inteligência do art. 1º. É uma espécie de manual de boas

práticas que busca tornar a cidade mais organizada e harmônica. E para lidar com a complexidade urbana, o Código prevê variados regramentos para lidar com a diversidade de convivência, uso dos espaços; para o combate as poluições urbanas e ambientais (sonora, visual, do solo, hídrica, atmosférica, dentre outras); para controlar impactos de ações privadas sobre a coletividade ou o meio ambiente e para preservação da segurança nos logradouros e a proteção de vulneráveis em situações específicas, como é o caso de incentivos para a habitação de interesse social.

A lei municipal inova regulamentando o ambiente natural em um livro específico para esse fim, o Livro I. Nele regulamenta as normas, critérios, parâmetros e padrões de qualidade ambiental, trata das licenças ambientais de atividades, obras ou empreendimentos; da poluição do solo, do ar, da água, a visual e a sonora; do controle de atividades perigosas e da proteção à fauna e à flora. A lei inova ainda ao instituir a certificação ambiental, o Programa de Certificação em Sustentabilidade Ambiental tem por finalidade estimular a prática de processo mais sustentáveis.

Quanto a poluição do solo, destaque-se a previsão, nos artigos 44 e 45, da responsabilidade dos executores de obras ou serviços em logradouros públicos de manterem os locais de trabalho permanentemente limpos. Todo material remanescente de obras ou serviços em logradouros públicos deverá ser removido imediatamente após a conclusão deles, devendo também ser providenciada a limpeza e varrição do local. Com essas exigências o código pretende garantir a via desembaraçado de entulhos e materiais.

Ainda preocupado com o bem-estar ambiental e a caminhada confortável o código traz regras para a afixação de anúncios, indicativos ou publicitários. Proíbe, no art. 121, XI, a utilização de anúncios de qualquer natureza quando obstruam as faixas de pedestres e traz inúmeras regras para a utilização de anúncios nas fachadas ou vias públicas. Em se tratando da manutenção da qualidade do ar, a lei complementar disciplina que para a medição dos parâmetros ambientais deverão ser utilizadas as normas da ABNT ou regras previstas em legislação municipal. Trata das chaminés, da proibição de queimadas de resíduos ao ar livre e de outras situações que possam comprometer a qualidade do ar.

A Política Municipal de Proteção à Biodiversidade, Florestas e Fauna do Município de Fortaleza, também está entre os assuntos abordados nesse título. Determina, entre as suas diretrizes gerais, o fortalecimento da política de arborização urbana e a recuperação da cobertura vegetal do Município de Fortaleza e tem por objetivo, entre outros, promover o desenvolvimento sustentável e promover e disseminar o conhecimento como garantia da qualidade

ambiental.

O Livro II se dedica ao ambiente construído, institui os regramentos urbanísticos e edílios para o município e os demais instrumentos aplicados na produção do espaço urbano. Vincula as normas legais às normas técnicas, uma novidade que possibilita a atualização mais dinâmica das práticas, também se refere às exigências aplicáveis às obras, reformas, demolições, privadas e públicas e serviços. Entre os objetivos desse livro está proporcionar mobilidade e acessibilidade apropriada a todos os espaços públicos e privados da cidade.

No art. 186 a LC inova trazendo os parâmetros urbanísticos relevantes e considera a calçada na via pública e o acesso de pedestres e acessibilidade como dois desses parâmetros. Ao tratar da execução e segurança das obras, o art. 223 indica que durante a execução das obras será obrigatória a manutenção da calçada desobstruída e proíbe a sua utilização, ainda que temporária, como apoio para manutenção do material da obra.

Ainda nesse título, os artigos 232 e 233, disciplinam a instalação de tapumes excepcionalmente admitida no logradouro público, podendo ocupar parte da calçada, desde que mantida a largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) livres para a circulação de pedestres. Em caso de obras na própria calçada, elas devem manter um espaço para a passagem do pedestre, respeitada a largura mínima supramencionada e ser sinalizada e isolada, ou, se inviável a manutenção do espaço na própria calçada, desvio pela faixa de rolamento da via, providenciando rampa provisória e com tapume (FORTALEZA, 2019). Quaisquer danos ao logradouro público deverão ser reparados, quando da retirada dos andaimes, tapumes, canteiros de obras, stand de vendas e unidade modelo, para que recebam o certificado de conclusão de edificação, o habite-se.

Em se tratando de ações, visando a modernização, requalificação e a revitalização de edificação existente com mais de dez anos de construção, o chamado *retrofit*, o art. 208 disciplina o aumento de área para acessibilidade e segurança da edificação existente. Esse artigo leciona que, de acordo com a NBR 9050 e a Norma Técnica de Saídas de Emergência do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Ceará - CBMCE, esse aumento não será considerado para efeito do Índice de Aproveitamento e da Taxa de Ocupação dispostos na LPUOS. O *retrofit* foi implementado pelo novo Código da Cidade, no antigo Código de Obras ele não era regulamentado.

Dentre as inovações trazidas por esse livro, está o estabelecimento de parâmetros e critérios para a adequação das edificações e requalificações urbanas na cidade, previstos no art. 317, de modo a garantir às pessoas com deficiência, condições adequadas e seguras de

locomoção e acessibilidade. No art. 284 § 1º prevê que nas unidades residenciais, passíveis de adaptação, os vãos de pelo menos um quarto e um banheiro deverão reservar margem para futuras alterações, de modo a permitir eventual utilização por pessoa com deficiência. Esse parágrafo teve sua redação alterada pela LC 286/2020.

Ao regulamentar os materiais, instalações e elementos construtivos, Título V, orienta a lei, no caso das marquises, que nas zonas onde forem permitidas edificações no alinhamento, as marquises deverão obedecer às normas técnicas oficiais nos critérios de segurança e acessibilidade. Quanto as águas pluviais em edificações implantadas no alinhamento dos logradouros, estas deverão ser captadas em calhas e condutores para despejo na sarjeta do logradouro, sendo embutidas na edificação e passando sob as calçadas. Também os canos que levem água servida até a sarjeta do logradouro, devem ser instaladas passando sob a calçada.

Esse livro traz ainda um título todo dedicado a circulação, segurança e acessibilidade, tratando sobre acessibilidade para pessoas com deficiência, no capítulo I e regramentos a serem aplicados nos estacionamentos no capítulo seguinte. Ratifica que a instalação de equipamentos e às disposições construtivas das edificações consideradas essenciais, visam a garantir a circulação e a segurança de seus ocupantes, inclusive permitindo a evacuação em tempo hábil e que devem ser observadas a NBR 9050.

No capítulo destinado a acessibilidade das PCD, especifica situações de acessibilidade em edificações e no art. 325 fala que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos públicos e privados deverão seguir, no que couber, a norma técnica voltada para a acessibilidade e a Lei Federal nº 13.146/2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência e a legislação municipal específica em vigor, o que é reforçado pelo art. 333.

No que diz respeito as posturas municipais, no Livro III, a inovação se dá na organização dos procedimentos e licenciamentos, definindo condições para o bem-estar e a qualidade de vida e buscando simplificar os processos. Disciplina a construção e manutenção das calçadas e do logradouro público, o seu uso, manutenção da ordem e convivência urbana, sempre com base nas normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que dispõem sobre o tema.

Esse livro regula ainda, construções quando afetem o espaço público, uso do subsolo e do espaço aéreo. Nas áreas de logradouros públicos que se situem no raio de 100m dos limites dos órgãos, equipamentos e escolas públicas municipais, prevê a lei que o Poder Público Municipal deverá intensificar algumas ações, entre elas a implantação e manutenção de passagens elevadas para pedestres, quando de suas possibilidades. Prevê a lei que o uso dos

logradouros é facultado a todos e que o acesso a ele é livre, respeitadas as regras do código da cidade, sendo proibido embarçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nos logradouros públicos.

A segurança dos logradouros, segundo o código, será também de responsabilidade específica de alguns órgãos, como por exemplo, da AMC, impondo controle rigoroso quanto ao limite de velocidade, à sinalização adequada e a faixa de travessia de pedestres entre outros, da Agefis, estabelecendo controle rigoroso da poluição urbana e ambiental, dentre outras, através de fiscalizações rotineiras. E prevê, ainda no art. 414, parcerias entre órgãos e entidades, AMC com Secretaria de Educação para fomentar projetos e campanhas de educação e segurança no trânsito, Secretarias Municipais envolvidas, em parceria com a GMF e sociedade civil para promover ações educativas e segurança preventiva que contribuam com a prevenção à violência e criminalidade local. Prevê ainda parcerias com órgãos de Segurança Pública Estaduais e Federais.

São diretrizes das Posturas do Município de Fortaleza, entre outros, a promoção e defesa da dignidade de toda pessoa, no uso dos espaços públicos e o bem-estar da população relacionado à saúde, à higiene, à segurança, à acessibilidade, ao conforto, à estética e à tranquilidade do logradouro público. A responsabilidade de todos com a segurança, com a preservação do espaço também é uma das diretrizes desse título, assim como a prevalência do interesse coletivo sobre o individual (FORTALEZA, 2019). Não se pode obstruir total ou parcialmente o logradouro público, por essa razão o código veta a colocação de qualquer elemento que o obstrua, faz exceção apenas, no art. 416, para mobiliário urbano e os casos de utilização do espaço público que atendam às disposições do código.

No capítulo I do Título II, o novo código da cidade se dedica a tratar sobre as calçadas, acessibilidade e reponsabilidades com maior detalhamento. Sobre a responsabilidade destaque-se, *in verbis* (FORTALEZA, 2019, p.131):

Art. 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.

§1º Consideram-se responsáveis pelos imóveis o proprietário, o condomínio, o possuidor do imóvel, o titular do domínio útil ou ocupante a qualquer título.

(...)

§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 em que estão situadas, de acordo com este Código e

as Normas Técnicas de Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

O Código da Cidade reafirma a responsabilidade já prevista no art. 605 do revogado Código de Obras e Posturas do Município de Fortaleza, Lei nº 5.530/7981, do particular, proprietário de imóvel construir e manter conservados os seus passeios (FORTALEZA, 1981). A inovação trazida pela LC nº 270/2019, acerca desse tema, veio com a cobrança, no parágrafo 6º do artigo 417, da construção de rampas de acesso à calçada, que atendam as normas técnicas da ABNT, nas partes contíguas aos cruzamentos das vias em que estão, no caso de imóveis localizados em esquinas. E em seu art. 418, como mais uma inovação trazida pelo código, prevê a possibilidade de o poder público executar os serviços de construção, reconstrução ou conserto da calçada, que se mostrem urgentes, podendo cobrar dos responsáveis o custo que teve para realização dos serviços, *in verbis* (FORTALEZA, 2019, p.131):

Art. 418. O Município poderá executar os serviços de construção, reconstrução ou conserto da calçada, conforme o caso, cobrando dos responsáveis o custo dos serviços respectivos, quando do interesse público reclamar, urgentemente, a construção ou reconstrução:

Parágrafo único. O custo dos serviços será calculado de acordo com tabela de preços de serviços em vigor no órgão competente do Município.

Ainda sobre a responsabilidade pela integridade e acessibilidade das calçadas, o art. 421 da LC nº 270/2019 disciplina ser, no caso de dano à calçada por execução de serviços de entidades públicas ou empresas concessionárias de serviços públicos, dever do responsável pela execução da obra ou serviço, a imediata reconstrução ou conserto da referida calçada, sujeito a multa em caso de descumprimento. O código indica como responsabilidade do município, identificar rotas preferencialmente utilizadas por pedestres, priorizando, nas referidas rotas, o tratamento de calçadas e travessias das vias, buscando com essas intervenções garantir a acessibilidade. Se houver alteração do nivelamento da rua ou modificação do alinhamento das vias, também é de responsabilidade do município a adequação das calçadas. Se a necessidade de correção do alinhamento se der por invasão do particular a calçada os custos da adequação correrão por conta do proprietário.

As calçadas são consideradas inexistentes se construídas, reconstruídas ou realizados os devidos consertos, em desacordo com as determinações do código, nesses casos deverão obrigatoriamente ser reconstruídas de modo a garantir a acessibilidade. Os critérios de construção, reconstrução ou reparação de calçadas, incluem: “(...) materiais resistentes, capazes de garantir a formação de uma superfície firme, estável, contínua, sem ressalto ou depressão, com

pavimentação não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante sob qualquer condição (...)” de acordo com o código da cidade e as normas técnicas da ABNT (FORTALEZA, 2019).

A lei prevê a possibilidade de o município determinar o tipo das calçadas e as especificações que devem ser obedecidas na sua construção ou reconstrução e pode adotar medidas para fomentar a adaptação das calçadas ao padrão estabelecido. Qualquer construção nas calçadas deve priorizar a circulação de pedestres, garantindo acessibilidade, segurança e conforto, deve ter avisos por meio de tabuletas e de lanternas vermelhas, durante a noite e deve observar a separação entre faixa de serviço e faixa livre ou passeio. Segundo o art. 423 do código da cidade (2019, p.132):

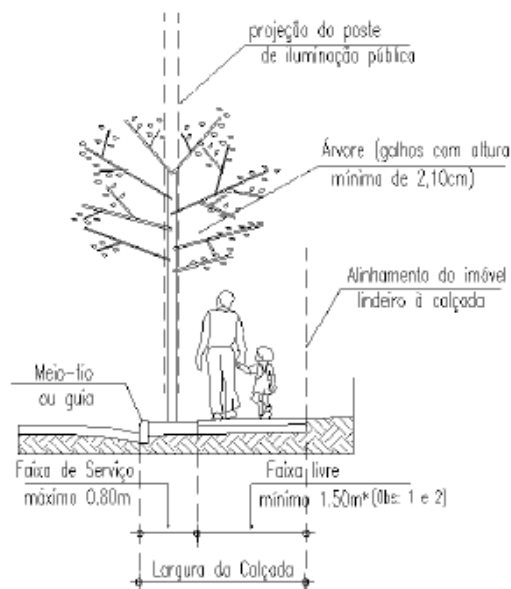
- I – faixa de serviço, que se localiza adjacente à sarjeta, é destinada à instalação de mobiliário urbano, à vegetação e aos rebaixos das guias para acesso de veículos e travessia de pedestres e deve respeitar o mínimo de 0,80m (oitenta centímetros), contados a partir da borda externa do meio-fio (...);
- II – faixa livre ou passeio, que se localiza adjacente à faixa de serviço, é reservada a trânsito de pedestres, deve ser contínua, desimpedida de qualquer obstáculo ou interferência e ter largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) (...).

O anexo VIII do Novo Código da Cidade traz a subdivisão obrigatória da calçada, conforme figura 17 que se segue.

FIGURA 01
SUBDIVISÃO DA CALÇADA

Obs:

1. Admite-se o mínimo de 1,20m, quando a calçada tiver largura menor ou igual a 2,00m;
2. Nas calçadas com largura entre 2,00m e 2,30m, respeitada a faixa de serviço máxima de 0,80m, a faixa de serviço livre, ficará entre 1,20m e 1,50m.

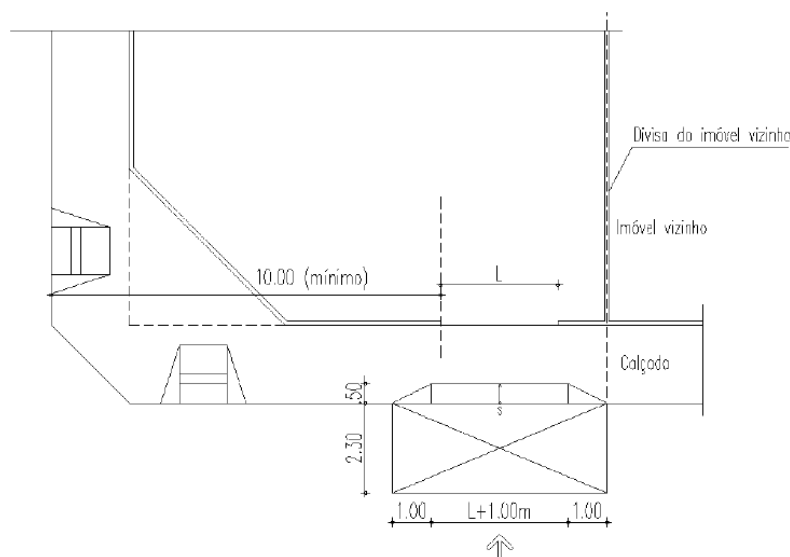


Fonte: Fortaleza, LC nº 270/2019 – Anexo VIII.

A largura mínima da faixa livre pode ser reduzida para 1,20m nos casos em que a largura da calçada for menor ou igual a 2,10m. A altura desimpedida da faixa livre deve ter, na vertical, 2,10m, seja por galhos de árvore, placas de sinalização ou qualquer impedimento que interfira no trânsito de pedestre. Em calçadas com largura a partir de 2,50m a faixa de serviço deverá ser permeável, podendo ser gramada, ajardinada ou arborizada, e podendo ser interrompida, nas áreas de passagem de veículos e pedestres. A figura 17 retrata a subdivisão da calçada em faixas (FORTALEZA, 2019):

A lei normatiza que a declividade normal das calçadas é de 3% do alinhamento até o meio fio e que a inclinação longitudinal da calçada deve seguir a inclinação da via, para manter a continuidade e a acessibilidade. Não deve haver rampas, degraus ou diferenças de nível ao longo da calçada. A distância mínima entre um rebaixamento para entrada ou saída de veículo a outro deve ser de no mínimo 10m, podendo ser reduzido para 7m em caso de habitações multifamiliares. Será necessário licença do órgão público para realização do referido rebaixamento e as suas dimensões devem ser de no mínimo 3m, para abertura de entrada de veículo automotivo ou utilitário, se for uma única abertura para saída e entrada deverá ser de no mínimo 6m. Essas medidas se ampliam para 3,5m e 7m respectivamente, quando se tratar de acesso para carga e descarga. Esse acesso deverá estender-se até 1m além da largura de abertura de acesso e o rebaixamento resultante deve ficar inteiramente contido nos limites da calçada fronteira ao imóvel (FORTALEZA, 2019), como mostra a figura 18:

Figura 18 - Acesso de veículo ao lote



Fonte: Fortaleza, LC nº 270/2019 – Anexo XVIII.

Os acessos devem ser providos de sinal sonoro e luminoso de advertência. Os imóveis destinados às residências unifamiliares estão dispensadas dessas sinalizações e do atendimento a metragem mínima de 3m para entrada de veículos e de 6m em caso de acesso único para entrada e saída. Os condomínios de até dez unidades de moradia também ficam dispensados das sinalizações. Quanto ao rebaixamento do meio-fio e o rampamento da calçada para atender às necessidades das PCD ou pessoas com mobilidade reduzida, serão obrigatórios quando realizadas reformas, construções ou retrofit dos imóveis ou da própria calçada, inteligência do art. 426 da lei complementar.

O art. 428, preceitua que as calçadas, com largura a partir de 2,50m tenham faixa de serviço permeável, podendo ser gramada, ajardinada ou arborizada, sendo permitida a sua interrupção, nas áreas de passagem de veículos e pedestres. Alerta ainda a lei que o tipo de árvore não pode prejudicar a passagem do pedestre ou a via pública, elencando diversos tipos que não devem ser plantados na via pública e seus motivos. Nada pode ser afixado no logradouro público sem permissão dos órgãos competentes.

São proibidos a colocação de trilhos, colunas, alvenaria ou quaisquer outros elementos de proteção na calçada e portões de acesso não podem ser abertos para a via pública. E quanto ao mobiliário, para ser instalado ou colocado em calçadas dependem de licença, um exemplo disso são cadeiras e mesas a serem utilizadas em calçadas de estabelecimentos, para serem autorizadas a calçada deve possuir largura mínima de 2,5m e deixar faixa livre de pelo menos 1,20m. As mesas e cadeiras não podem bloquear, obstruir ou dificultar o acesso de veículos, o livre trânsito de pedestres, em especial de pessoas com deficiência ou com mobilidade

reduzida, nem a visibilidade dos motoristas, art. 535. A LC nº 270/2019 prevê a instalação do mobiliário no afastamento frontal do empreendimento e no passeio, desde que respeite a circulação de pedestre, já o antigo Código de Obras permitia a ocupação em parte do passeio, observada uma faixa livre mínima de 1,50m.

A arborização ganha destaque no Capítulo II do Título II do Livro III que estabelece que o município implementará políticas públicas com vistas à promoção da arborização urbana com espécies adequadas à via, priorizando espécies nativas, vegetação de porte arbóreo e que sejam recomendadas pelo Manual de Arborização da Prefeitura Municipal de Fortaleza. A previsão é atingir o índice mínimo de 12m² de área verde por habitante, no prazo de até 5 anos da entrada em vigor do Código da Cidade. Institui a obrigatoriedade da arborização nas calçadas com largura igual ou superior a 2m, exceto daqueles imóveis cuja testada seja igual ou menor que 6m, e nos canteiros centrais das vias, quando estes tiverem largura igual ou superior a 0,80m. Em calçadas com largura menor que 2m só será permitido o plantio de árvores de pequeno porte e se respeitar a passagem de pedestre.

Ao regulamentar as atividades em logradouro público o Código traz a definição do que seria o exercício do comércio informal, como sendo aquele caracterizado através da prestação de serviço, comercialização ou exposição de produtos e que dependem de autorização prévia do poder público. E classifica-o nas seguintes categorias (FORTALEZA, 2019, p.174):

Art. 556 (...)

I – camelô: é aquele comerciante que se caracteriza pela prestação de serviço ou comercialização de produtos diversos, com ponto fixo, que obrigatoriamente instala e desinstala diariamente sua estrutura de trabalho, em local e horário pré-determinado e autorizado pelo Poder Público;

II – ambulante: é o comerciante que vende seus produtos ou serviços sem ponto fixo e de forma itinerante, devidamente autorizado pelo Poder Público.

Essa definição será importante para esse trabalho, quando da análise dos respondentes da pesquisa de campo. O formulário traz respostas de permissionários, que são camelôs e que tiveram seus boxes padronizados através de quiosques instalados na rua Barão do Rio Branco e de comerciantes informais sem permissão, que são aqueles popularmente chamados de “ambulantes”, mas que ao contrário dos ambulantes definidos no código e dos camelôs, não têm uma autorização, para trabalhar. Esse grupo teve impacto diferente dos demais na implementação das mudanças da rua em estudo.

Sobre as feiras livres, o art.561 disciplina que estas serão orientadas e fiscalizadas pelo Órgão Municipal competente, que decidirá sobre seu redimensionamento, remanejo ou sua

proibição. O art. 563, inovação do Novo Código, menciona sobre estabelecimento de Parceria Público e Privada para aquisição de mobiliário e equipamentos para reorganizar e requalificar feiras livres que ocupem regularmente espaços públicos. E ainda com o olhar sobre o trabalho informal, os art. 566 e 569 ordenam as novas formas de economia dos pequenos negócios do setor de alimentação: lanche móvel, *Food trucks*, em vias e em áreas públicas da cidade, podendo ter 3 pontos fixos de comercialização.

Quanto as bancas de revistas, os prazos para utilização do espaço público, que no Código de Obras era de 1 ano, passa a ser, no Novo Código da Cidade de 5 (cinco) anos o prazo da licença. As bancas não poderão ser localizadas em calçadas com menos de 4m de largura e mesmo nas calçadas com essa largura ou maiores a banca deverá atender à exigência de deixar 2,50m de espaço livre medidos da frente da banca ao meio-fio, lição dos artigos 592 e 593, que trazem ainda outras regras para instalação desse equipamento.

No título sobre conservação e manutenção de propriedades, destaque-se o art. 602, de interesse para o presente trabalho, pois traz a obrigação dos proprietários de fechamento de todas as divisas do terreno edificado, ficando a seu critério o fechamento no alinhamento. Em caso de optarem por não fechar o terreno no alinhamento, deverão ser instalados piso tátil direcional na faixa livre, na borda mais próxima ao respectivo alinhamento.

Fortalecendo o incentivo ao uso de bicicletas, os artigos 673 a 688 regulamentam os bicicletários, paraciclos e o uso de bicicletas no espaço público, assim como a obrigação de área exclusiva para bicicletas nas edificações comerciais e locais de grande concentração de público. Ainda sobre os espaços urbanos, inova com o art. 689, que recepcionou o Programa de Adoção de Praças e Áreas Verdes, Decreto nº 13.397/2014, que prevê a celebração de convênio da iniciativa privada e sociedade civil na conservação de parques, praças, áreas verdes e espaços públicos do Município. Os paraciclos a serem utilizados nos logradouros serão, segundo o código, o modelo de “U” invertido e ter material resistente e sem arestas e poderão ter altura entre 0,70m a 0,80m e largura entre 0,75m e 0,80m.

O IV e último Livro traz a ética na relação entre poder público e a sociedade, trabalha a participação popular, disciplina o poder de polícia administrativo, trazendo atribuições da fiscalização, infrações e penalidades e as regras para aplicação das medidas administrativas, o processo administrativo e finaliza com o licenciamento único. A participação popular é alinhada pelo novo código, que dispõe sobre a interação com a sociedade civil através de consultas, audiências públicas e câmaras técnicas, tanto na elaboração de leis e normas, como nas tomadas de decisões dos órgãos e agências do Poder Público Municipal. E indica a Lei Federal

nº 8.243/2014, que instituiu a Política Nacional de Participação Social (PNPS), como orientadora desse processo.

Outra mudança significativa trazida pelo novo Código tem a ver com as penalidades. Estabelece, para efeito de aplicação de penalidades e multas, uma gradação, classificando-as como leve, média, grave e gravíssima. Estabelece ainda circunstâncias agravantes e atenuantes e institui a capacidade econômica do infrator como critério para o cálculo da pena base. Esses parâmetros orientam o trabalho da fiscalização de forma a abrandar ou não determinada penalidade, seguindo critérios objetivos. Dentre as infrações relacionadas às calçadas, previstas na LC nº 270/2019, estão (FORTALEZA, 2019, p.246):

Art. 863. Deixar de executar calçadas públicas quando exigido, ou executá-la em desacordo com este Código; Infração: leve (...)

Art. 864. Executar obras ou serviços na calçada, incluindo a instalação de paraciclo ou qualquer mobiliário urbano, sem prévia autorização do Órgão Municipal competente. Infração: leve. (...)

Art. 865. Executar obras ou serviços na calçada sem a colocação de avisos por meio de tabuletas e lanternas vermelhas, durante a noite. Infração: leve. (...)

Art. 870. Armazenar materiais de construção nas vias e logradouros públicos. Infração: leve. (...)

Art. 889. Embaraçar ou impedir o livre trânsito de pedestres, veículos, nas vias, calçadas e logradouros públicos sem as medidas preventivas e/ou licenciamento da Prefeitura. Infração: grave. (...)

Art. 901. Preparar ou despejar argamassa, concreto ou qualquer outro material nas vias, nas calçadas ou nos logradouros públicos. Infração: gravíssima. (...)

Art. 903. Manter sacos de lixo na calçada fora do horário ou dia de coleta. Infração: média. (...)

Art. 921. Deixar cair água de aparelho de ar-condicionado e de jardineiras sobre as calçadas. Infração: leve. (...)

Art. 923. Embaraçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nos logradouros públicos. Infração: leve. (...)

Art. 929. Estacionar veículos em logradouros públicos como calçadas, áreas verdes, praias, jardins ou praças. Infração: média. (...)

Art. 936. Construir fossas ou sumidouros sob as calçadas das vias públicas. Infração: grave. (...)

A LC nº 286/2020 trouxe algumas mudanças para a LC nº 270/2019, entre elas, a inclusão do § 4º ao art. 747 que tornou obrigatória a dupla visita nos casos de fiscalização à Microempreendedores Individuais, bem como as Micro e Pequenas Empresas. Antes de serem autuados e desde que não haja ocorrência de reincidência, fraude, resistência ou embaraço à fiscalização, essas empresas deverão ser notificadas, quando da constatação de uma infração, e terão um prazo mínimo de 30 (trinta) dias para procederem à correção desta. Nas disposições transitórias a LC nº 270/2019 institui a Comissão Permanente de Avaliação do Código da Cidade.

agosto de 2017, a Prefeitura de Fortaleza inicia a elaboração do primeiro Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFFor, com uma reunião com a participação de órgãos da PMF. O plano foi constituído a partir de um esforço conjunto de vários órgãos municipais e representantes da sociedade civil, que juntos, elaboraram instrumentais que norteassem o trabalho a curto, médio e longo prazo na área da caminhabilidade³⁸.

No período entre agosto de 2017 e dezembro de 2020, foram realizadas várias ações para ampliar o debate sobre o tema. Entre elas estão, reuniões, oficinas e quatro consultas públicas, por meio de formulários do Google Forms sobre: O Olhar e os Hábitos da Sociedade para a Caminhabilidade; Contribuições para o Manual Técnico para Calçadas; Contribuições para o Plano de Caminhabilidade; As Calçadas que temos x As Calçadas que queremos. A rede intersectorial foi formada, através da Portaria nº 53/2019, posteriormente substituída pela Portaria nº 10/2020 ambas da Seuma, para a construção do PMCFFor, com representantes de da sociedade civil e de órgãos da prefeitura e várias reuniões se sucederam para estudo, discussão e construção dos instrumentais dão base ao plano. De acordo com a Portaria nº 10/2020, a composição da rede interssetorial era na prática, em sua maioria, formada por pessoal do corpo técnico municipal, com quarenta e um membros participantes, em detrimento dos apenas vinte representantes da sociedade civil.

Todos esses debates culminaram na entrega de instrumentais que hoje compõem o PMCFFor. Entre eles estão: Cartilha Boas Práticas para Calçadas; Caderno de Estratégias; Caderno Diagnóstico; Caderno de Participação Social; Caderno de Boas práticas e Proposições; Caderno de Financiamento; Manual Técnico para Calçadas; Cartilha “As Calçadas que queremos”; Caderno de Memórias; e Ações Estratégicas do PMCFFor. O conjunto de leis e normas relacionadas à mobilidade em Fortaleza atualmente são o novo Código da Cidade, o seu Plano Diretor de 2009, a nova LPUOS e os planos Fortaleza 2040, incluindo Plano de Mobilidade – PlanMob e Plano de Acessibilidade de Fortaleza – PASFor. Todos se confrontam com os problemas e desafios da realidade na cidade, entre os quais, a caminhabilidade é um deles. A ideia de um plano específico para a caminhabilidade tem como principal objetivo contribuir na qualificação das calçadas, tornando-as acessíveis, ampliando a atratividade pelo deslocamento de pedestre, garantindo a completude nos bairros e acessibilidade aos parques e praças, priorizando o pedestre e elevando a segurança nas travessias para a construção de uma cidade mais acessível.

³⁸ Os participantes foram: AMC, CMF, GMF, PGM, SSPDS, SDE, SMS, SDHDS, SCSP (Pasfor), Agefis, Etufor, Ecofor, Habitafor, Iphan, Iplanfor, Gabpref, Urbfor, Seinf, Seinfra, Seuma, Secultfor, Setfor, Secult, Secel, Setfor, Sepog, Secretarias Regionais, Cagece, Enel, Agentes de Cidadania, Associações de Bairros, Cartórios.

Fortaleza foi a primeira capital brasileira a ter um plano exclusivamente voltado à caminhabilidade. O plano tem como missão, diagnosticar os problemas inerentes às caminhadas pela cidade e refletir a respeito de estratégias e diretrizes de ação que possam guiar o poder executivo quanto às políticas públicas que tenham como foco a acessibilidade, a ampliação da caminhabilidade (*walkability*) e, no sentido mais amplo, a mobilidade humana (FORTALEZA, 2020a). Considerando os indicadores levantados pelo IBGE, em seu último censo, o plano considera como condições diretamente relacionadas com a caminhabilidade, em uma cidade, além da calçada com suas especificações técnicas e normativas adequadas, que se observe a rampa de acesso, meio-fio/ guia, se há lixo acumulado nos logradouros, esgoto a céu aberto, arborização, pavimentação, iluminação pública, identificação do logradouro e condições do bueiro ou boca de lobo.

A missão do plano é tornar Fortaleza uma referência de cidade acessível, caminhável e estar entre as cem cidades acessíveis do mundo em até vinte anos. Dentre os seus valores estão: acessibilidade universal; humanização dos espaços; priorização do pedestre e das pessoas com mobilidade reduzida e segurança e sustentabilidade (FORTALEZA, 2017a). Entre as suas diretrizes pode-se destacar: aumentar a atratividade pela caminhada, através da qualificação das calçadas; priorizar o deslocamento do pedestre nas centralidades e elevar a segurança dos pedestres nas travessias.

O Caderno de Estratégias, traz uma visão geral do plano, fala o que objetiva cada caderno, traz a missão, a visão, os objetivos e as justificativas para a construção e implementação do PMCFFor e apresenta o papel da rede interdisciplinar. O plano adota, segundo esse caderno, a Agenda 2030, que consiste em uma Declaração com 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e suas 169 metas, um de seus objetivos é tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Tem como fonte vários estudiosos, entre eles Speck (2016) e os dez passos para a caminhabilidade; o conceito de desenho universal por Gabrilli (2019) que o define como sendo um conceito que tem por objetivo definir produtos e ambientes que contemplam a diversidade humana. Ao relacionar mais pessoas nas ruas a vitalidade urbana, gerando uma percepção mais confortável de segurança e retomando o equilíbrio e o fortalecimento local o plano se funda em Gehl (2015).

Trata do conceito de caminhabilidade como sendo oriundo do inglês *Walkability* e tem como objetivo principal avaliar a qualidade do espaço urbano e verificar as condições do ambiente construído na perspectiva do pedestre. Possível definir caminhabilidade como sendo uma avaliação das características do ambiente urbano que contribuem para os deslocamentos,

por meio de um modelo de cidade sustentável (FORTALEZA, 2020b). A qualidade do caminhar se relaciona com mais fatores do que apenas a calçada, mas também com ela e por isso a sua acessibilidade é de reconhecida importância para um caminhar seguro e confortável. Norteia-se pela visão de Speck (2016), segundo o qual, para uma cidade ser caminhável é preciso transformações urbanas pautadas em mudança da sociedade.

O Caderno de Diagnóstico teve por objetivo identificar os principais desafios acerca da mobilidade humana em Fortaleza, traz aspectos históricos sobre a caminhada, comenta o resultado da pesquisa do IBGE, no último censo (2010), sobre as vias públicas no entorno do domicílio das pessoas. Os resultados de Fortaleza indicaram que apenas 1,6% dos domicílios particulares têm rampa de acessibilidade no logradouro, deixando a cidade como a 25ª no ranking das capitais brasileiras nesse quesito. Já no quesito dos domicílios particulares com arborização no logradouro Fortaleza demonstrou um percentual de 74,79%, deixando-a em 8ª lugar no ranking das capitais (FORTALEZA, 2020c). Norteou-se pelo PDCI para a análise dos Polos Geradores de Viagens – PGV's por entender que eles são balizadores dos trajetos, pois compõem a maior procura pelos pedestres, constatou-se que as áreas adjacentes do centro histórico é uma grande concentradora de PGV's em Fortaleza.

A segurança viária também foi objeto de análise, e encontrava-se em queda consecutiva nos anos de 2016 a 2018. Indicou um alto índice de atropelamentos de pedestres no Centro, o que justificou muitas campanhas educativas sobre segurança no trânsito e as medidas *a posteriori* de redução média das velocidades das ruas do Centro. Quanto aos direitos das pessoas com deficiência, a Seinf estabeleceu critérios para obras públicas na capital, com base nas normas técnicas, entre esses critérios estão: nivelamento e recomposição do passeio; definição das faixas de serviço e livre; piso tátil; antiderrapante; implantação de rampas nos cruzamentos e áreas de travessias; implantação de comunicação visual e tátil entre a travessia e a estação além de placas em braile, tudo atendendo as exigências das NBR9050.

Enquanto proprietários já poderiam analisar se suas calçadas estavam de acordo com a cartilha a “Calçada que Queremos”, a Agefis através do “Plano Calçada Acessível”, realizava fiscalizações e aplicava advertências e autuações a proprietários de passeios irregulares, dando o prazo de 15 a 45 dias para se regularizarem (FORTALEZA, 2020d). Foram realizadas ações de fiscalização nos principais corredores comerciais da cidade de Fortaleza e a ação durou de janeiro a agosto de 2019.

A partir dessas fiscalizações foram identificados vários desafios, entre os quais elenca o PMCFOR: a burocracia afasta o cidadão da legalidade; os fiscais tiveram dificuldade

em aplicar a lei, em algumas situações, por precisarem de conhecimento técnicos específicos de desenho universal e as novas implicações urbanísticas; árvores centenárias ocupando o passeio; calçadas com largura inadequada. São ao todo atualmente 404 fiscais³⁹, atualizando-se os dados do Caderno de Diagnósticos, e apesar desses agentes terem, a fiscalização de calçadas, como demanda rotineira, frente a todas as demandas de todas as matérias relacionadas a meio ambiente natural, construído, posturas e ética a fiscalização para garantir a acessibilidade da via não ocorre como deveria.

A Cartilha de Boas Práticas de Calçadas e o Manual Técnico para Calçadas, trazem informações sobre os elementos necessários para se alcançar a calçada ideal. O Manual, de forma mais completa, aborda aspectos importantes das principais normativas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) sobre acessibilidade e na legislação municipal. Esse documento busca esclarecer critérios e parâmetros técnicos de acessibilidade e desenho universal nas calçadas e espaços públicos e conscientizar as pessoas quanto a conceitos essenciais (FORTALEZA, 2020e).

Prevê a criação de ruas exclusivamente para pedestres, por considerar que essas ruas desempenham funções importantes na configuração das cidades que priorizam a caminhada. E traz aspectos importantes para as ruas que sejam compartilhadas pelos diferentes modais, precisa haver conscientização dos usuários e dos profissionais que a projetarão e podem ter barreiras para proteção dos pedestres e se aplica a ruas com grande fluxo de pedestres e baixo fluxo de veículos.

Ressalta que a acessibilidade das calçadas deve assegurar o direito de ir e vir e traz as duas mais relevantes normas técnicas na parametrização da acessibilidade de passeios públicos: a NBR-9050 (2015), atualizada em 2020: Acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos; e a NBR-16537 (2016): Acessibilidade Sinalização tátil no piso. Conceitua as faixas de serviço, livre e de acesso, diferente do Código da Cidade que trata apenas das duas primeiras faixas. Cita o Código para indicar as suas dimensões mínimas, mas acrescenta, trazendo dimensionamentos com base na capacidade de pedestres, fundamentada no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana e em informações do Ministério das Cidades, vide tabela 1 abaixo:

Tabela 1 - Dimensionamento da faixa livre pela capacidade de pedestres

³⁹ Disponível em <https://transparencia.fortaleza.ce.gov.br/index.php/servidores/consultar?nome=&orgao=11204&mes=07&ano=2021&funcao=&btnConsultar=Consultar>. Consulta em, 01/09/2021.

LARGURA MÍNIMA DA FAIXA LIVRE (M)	CAPACIDADE (PEDESTRES POR HORA)
1,50	800
2,00	1600
2,50	2400
3,00	3200
4,00	4000

Fonte: Fortaleza - PCMFor, 2020⁴⁰

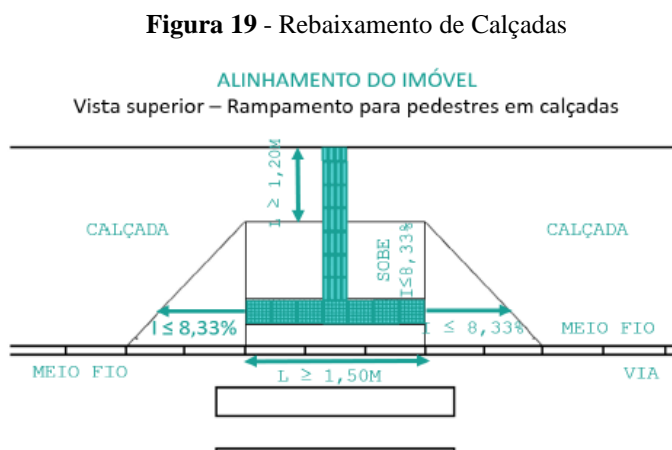
Vale lembrar que tanto a LPUOS quanto o Código da Cidade utilizam os zoneamentos como base para as dimensões dos parâmetros urbanísticos, a exemplo da calçada e do passeio e não a capacidade de uso. O plano destaca a faixa elevada de travessia de pedestre, é demarcada por meio de pintura na faixa de rolamento e elevada, na altura da calçada, de maneira a dar maior destaque e visibilidade da travessia aos condutores de veículos e os revestimentos possíveis para as calçadas. Traz as normas NBR-9050 (2015) e a NBR-16537 (2016) e a LC nº 270/2019, como parâmetros orientativo ao tratar do revestimento das vias e cita como importante haver continuidade no piso do passeio, ressalvados os casos previstos nas normas vigentes. Necessário ainda que haja piso tátil de alerta ou direcional e menciona alguns dos materiais tidos como adequados para o revestimento das calçadas, entre os quais: ladrilho hidráulico, blocos de concreto intertravados, placas de concreto pré-moldados, entre outros revestimentos antiderrapantes e estáveis.

Destaque-se a previsão de arborização urbana, por entender que essa aproxima o cidadão do ambiente natural e gera conforto, melhorando a qualidade de vida nas cidades. O Manual de Arborização Urbana de Fortaleza de 2020, orienta quanto aos parâmetros técnicos para o plantio e Seuma divulga lista de tipos de espécies que podem ser plantadas. Para que a calçada receba o plantio deve-se observar a sua largura, e o que disciplina o Código da Cidade (2019) a esse respeito. Para calçadas com largura inferior a 2m, e mantidas a faixa livre de no mínimo 1,20 e a altura mínima de 2,10m, podem ser plantadas árvores de pequeno porte. Já calçadas com largura igual ou superior a 2m e com meio-fio implantado, devem obrigatoriamente possuir arborização. Com larguras acima de 2,5 pode haver faixa de serviço permeável e faixa livre de no mínimo 1,50m (FORTALEZA, 2019).

Ao tratar da regra para o rebaixamento da calçada, o PMCFFor traz a indicação de que o rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada, que deve ser de no mínimo, 1,20 m, reproduz com isso a regra trazida pela NBR nº 9050 revisada em 2020, conforme gravura que se segue. Já o Código da Cidade, em seu anexo VIII, na figura 12, indica

⁴⁰ Elaborado pela Seuma com base nas informações do Ministério das Cidades (2016).

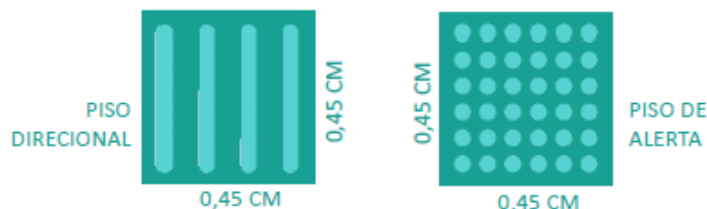
que esta pode ter largura entre 0,80 e 1,20m, contudo, o próprio código ressalta, no parágrafo único do art. 426, que em caso de divergência de desenhos existentes no Código e nas Normas Técnicas, prevalecerá a mais restritiva. Demonstração das medidas para rampamento de pedestre, figura 19:



Fonte: ABNT – NBR 9050/2015, alterado pela PMF – PMCFFor, 2020.

Quando se tratar de calçadas estreitas, o plano relembra a regra da NBR 9050/2015 alterada em 2020, que fala do alargamento da calçada, sobre o leito carroçável, para garantir por exemplo o rebaixamento para acesso de pedestre sem prejudicar a largura do passeio. Sobre a Cartilha as ‘Calçadas que Queremos’, ela apresenta, em uma linguagem simples e com muitas gravuras, o conceito de calçada, os responsáveis pela construção e manutenção destas, os princípios gerais. Esses princípios são: acessibilidade universal e sinalização orientativa; dimensionamento adequado e superfície qualificada; calçadas livres de barreiras e espaços atrativos e seguros. Indica as medidas da calçada e suas faixas, do rampamento e rebaixamentos e traz regras específicas para o piso tátil, exemplificando-as, conforme figura 20 a seguir (FORTALEZA, 2020d):

Figura 20 - Piso Tátil



Fonte: PMF - PMCFFor – Cartilha as Calçadas que Queremos, 2020.

A cartilha fala também da acessibilidade universal versus as concessionárias de serviço público, acessibilidade universal e obras e estacionamento, reproduzindo normativas legais vigentes para esclarecer e orientar o cidadão sobre sua postura. Orienta quanto o destino dos resíduos sólidos e a calçada e orienta quanto o material ideal para revestir as calçadas e indicando telefones e endereços eletrônicos úteis para o cidadão pesquisar sobre as normas técnicas e legais e os ecopontos existentes.

Outro material de interesse para o presente estudo é o Caderno de Boas Práticas e Proposições, nele além de se trazer exemplos de boas práticas em matéria de acessibilidade e mobilidade no mundo e no Brasil, traz também as diretrizes e ações estratégicas a que o plano se propõe, das quais algumas delas merecem destaque. São elas: ações voltadas para as obrigações do poder público como elaboração de programas, políticas públicas e realização de parcerias voltadas a melhorias na iluminação das ruas, na maior eficiência da fiscalização, na requalificação de calçadas, fomento a instalação de rampas de acesso, incentivo a implantação de mobiliários urbanos, estabelecer mais ruas exclusivas para o pedestre, buscar financiamentos para sinalização de ruas, instalação de piso tátil e de sinais sonoros (FORTALEZA, 2020).

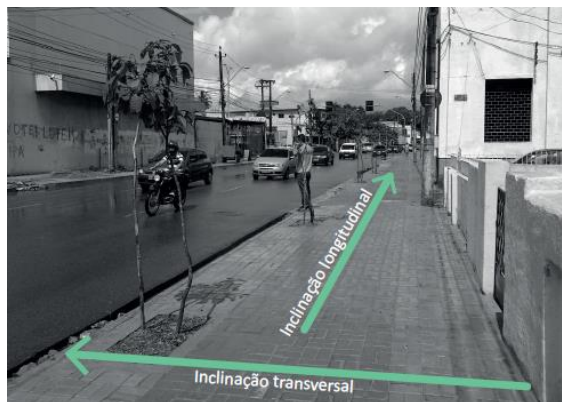
Quanto aos ambulantes e camelôs, prevê atualização anual dos cadastros, prevê ainda ações para aprimorar a segurança, videomonitoramento, mais agentes em áreas mais violentas, campanhas educativas em mídias sociais e incentivar a caminhabilidade e reduzindo a velocidade das ruas que tenham grande índice de acidentes envolvendo pedestres. A integração das ações da Coordenadoria Especial de pessoas com deficiência - COPEDEF aos planos desenvolvidos nos órgãos de planejamento da circulação de pedestres na cidade, também estão entre as previsões. Além da melhoria no trânsito através de mais equipamentos intermodais, implantação de mais ciclovias e ampliação de frota e de abrangência de transportes. O incentivo de instalação de mais equipamentos urbanos, a exemplo de parklets, bancos, pontos de água, como estratégia para tornar a rua mais dinâmica e caminhável.

A Cartilha de Boas Práticas para Calçadas de Fortaleza de forma mais direta e

objetiva e com linguagem mais direcionada a população em geral, informa sobre regras normativas importantes a serem observadas na estrutura física das calçadas. Esclarece as penalidades e o papel da fiscalização em caso de não garantia de acessibilidade e de caminhabilidade a esses espaços. Apresenta os princípios gerais para uma Fortaleza mais caminhável: calçadas acessíveis, tronando o espaço público, mais igualitário; calçadas com árvores e sombras, para trazer conforto às caminhadas; manter boa qualidade de pavimentação, utilizando apenas materiais adequados e não obstruir as calçadas, com objetos que possam bloquear a passagem de pedestre (FORTALEZA, 2020e).

Especifica os elementos da calçada, e explica acerca da inclinação longitudinal e transversal. Afirma que a inclinação longitudinal da faixa livre das calçadas deve sempre acompanhar a inclinação das vias adjacentes e a inclinação transversal das calçadas não deve ser superior a 3%, demonstração das inclinações na figura 21.

Figura 21 - Inclinação Longitudinal e Transversal



Fonte: PMF – PMCFFor, Cartilha de Boas Práticas para Calçadas de Fortaleza, 2020.

A cartilha exemplifica locais para o plantio da arborização e indica as medidas regulamentares para as rampas de acesso às calçadas. Ao tratar dos estacionamentos, a Cartilha indica situações regulares e irregulares diante da legislação vigente, mas comete uma imprecisão, ao indicar a situação da figura 22 como regular:

Figura 22 - Situações de Estacionamento no Recuo de Frente



Fonte: PMF – PMCFOR, Cartilha de Boas Práticas para Calçadas de Fortaleza, 2020, p. 14.

A Lei Complementar Municipal nº 270/2019 proíbe, no seu artigo 425, o retorno de veículos de ré sobre as calçadas. Faz exceção apenas no caso de imóveis de uso residencial unifamiliar e no caso de reforma, ampliação e “retrofit” de edificações devidamente licenciadas ou regularizadas, exceto nos casos de Polos Geradores de Viagem (PGV), *caput*, *in verbis* (FORTALEZA, 2019, p.134):

Art. 425. Nos casos em que seja permitido pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, o uso do recuo frontal como estacionamento, a manobra de veículos deve ser feita inteiramente dentro do lote, vedando-se o retorno de veículos de ré, sobre as calçadas, em direção à via pública.

Compara ainda calçadas regulares e irregulares, demonstra com fotos materiais adequados e inadequados para as calçadas e indica link para acesso as normas técnicas da ABNT. A participação popular é trazida no Caderno de Participação Social, nele se aborda a importância da participação da sociedade civil e da construção e do acompanhamento conjunto do plano. Separa a participação em quatro principais momentos: diagnóstico, através de questionários, workshop e audiência pública; proposição, através de fóruns e audiência pública; regulamentação, através da audiência pública e a consolidação, com a divulgação do PMCFOR (FORTALEZA, 2020f). Cita quais e quando foram realizadas as consultas, audiências e oficinas e apresenta instrumentais, fotos e análises.

O Caderno de Financiamento, trata das diferentes formas e possibilidades de obter recursos para as ações pretendidas e apresenta interações do plano com o PPA. Traz uma tabela que lista as ações estratégicas e seus possíveis meios de financiamento, incluindo Fundos Municipais e outras fontes de recurso Nacionais e Internacionais.

4.2 Análise comparativa do conteúdo de leis e políticas públicas

Com base nos achados registrados e nas interpretações realizadas nos itens 3.2 e 4.1 deste trabalho, assim como dos resultados das codificações por meio da enumeração de presença (sim) ou ausência (não) de cada tema das categorias em análise, sintetiza-se neste item o tratamento dos resultados. As etapas anteriores garantiram a seleção do material, a exploração do conteúdo e o início das interpretações dos dados. Neste item 4.2 se fará a avaliação, por meio da comparação dos achados encontrados na normativa pátria: federal e municipal, quanto a base existente para auxiliar gestores na concretização da acessibilidade universal.

Para que a acessibilidade seja uma realidade nas cidades brasileiras, as políticas públicas devem estar comprometidas com a garantia da inclusão e da democratização dos espaços públicos e com um olhar atento a microacessibilidade. Essa garantia deve estar assegurada em normativas, sejam elas técnicas, legais ou regulamentares que conduzam os representantes públicos e a sociedade a sua concretização, sem que dependam exclusivamente da vontade subjetiva do agente ou do cidadão, mas que sejam resultado de uma construção social que não deve ter espaços para retrocesso.

A apresentação dos achados se deu por meio da tabela de entrada de dados e o texto descreverá a síntese comparativa do que foi encontrado e apresentado nos itens anteriores. Para Moraes (1999), uma das vertentes interpretativas é a classificação do conteúdo construída com base nos dados e nas categorias da análise, segundo o autor, a teoria emerge das informações e das categorias, seria um ciclo: teorização, interpretação e compreensão, que a cada retomada atinge maior profundidade.

Inicia-se pela **dignidade da pessoa humana**, que foi analisada a partir de três temas, considerando se os documentos explorados: 1. tratam da democratização da cidade e a garantia desse direito a todos; 2. atribuem a alguém ou a algum ente competências ou responsabilidades quanto aos direitos das pessoas com deficiência e se 3. privilegia os direitos e garantias e/ou a dignidade da pessoa humana não contemplados nos itens anteriores. Os resultados das comparações acerca desta categoria seguem destacados na tabela 2, abaixo:

Tabela 2 - Análise de Conteúdo - Categoria: Dignidade da Pessoa Humana.

	DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA
--	----------------------------

	1. TRATA DA DEMOCRATIZAÇÃO DA CIDADE E A GARANTIA DESSE DIREITO A TODOS		2. ATRIBUI A ALGUÉM OU A ALGUM ENTE COMPETÊNCIAS OU RESPONSABILIDADES QUANTO AOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA		3. PRIVILEGIA OS DIREITOS E GARANTIAS E/OU A DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NÃO COMTEMPLADOS NOS ITENS ANTERIORES	
	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO
CRFB 1988	X		X		X	
LEI FEDERAL 10.098/2000	X		X		X	
LEI FEDERAL 10.257/2001	X		X		X	
DECRETO FEDERAL 5.296/2004	X		X		X	
CIDPD/2007 DECRETO 6949/2009	X		X		X	
PLANO DIRETOR- LC MUNICIPAL 062/2009	X			X	X	
LEI FEDERAL 12.587/2012	X		X		X	
LEI FEDERAL 13.146/2015	X		X		X	
PLANO FORTALEZA 2040. 2016-2040	X			X	X	
LPUOS - LC MUNICIPAL 236/2017	X			X	X	
PMCFFor 2017	X		X		X	
CÓDIGO DA CIDADE - LC MUNICIPAL 270/2019	X		X		X	

Fonte: elaborado pela autora, 2021.

Analisando o tema 1 da dignidade da pessoa humana, foi possível constatar que todos os documentos de alguma forma tratam da democratização da cidade e a garantia desse direito a todos. Alguns de forma expressa e mais específica trazem a garantia da participação popular; da gestão democrática da cidade e a acessibilidade e a mobilidade como necessários para o pleno exercício do direito à cidade. Outros, trouxeram instrumentos e preceitos que normatizam o uso dos espaços da cidade voltado para a inclusão, para o atendimento da função social da propriedade e para o exercício de direitos individuais sem sobreposição aos coletivos, em busca do ordenamento, a harmonização da cidade e a acessibilidade universal.

A constituição privilegia o bem-estar coletivo e em seu art. 5º, inciso XV, garante o direito de ir e vir a todos. Ainda na CRFB, o direito à cidade, se funda nos artigos 182 e 183, que prevê a política de desenvolvimento urbano e direciona estratégias para tornar as cidades mais democráticas, reforçando a importância da função social da propriedade e trazendo o Plano Diretor como instrumento básico da expansão urbana ordenada (BRASIL, 1988). A Lei Federal nº 10.257/2001 regulamenta os artigos 182 e 183 constitucionais e prevê no seu art. 2º, diretrizes para a política urbana. Entre as quais: gestão democrática; a garantia do direito a cidades sustentáveis; evitar e corrigir distorções do crescimento urbano e investir em geradores de bem-

estar e a fruição de bens por diferentes segmentos sociais. No § 4º do seu art. 40 prevê a participação da população na elaboração e fiscalização do Plano Diretor (BRASIL, 2001). Já a Lei Federal nº 10.098/2000, no art. 3º, prevê que o planejamento e a urbanização das vias públicas e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis a todos.

No Plano Diretor de Fortaleza, a Política Urbana garante as funções socioambientais da cidade e da propriedade; a gestão democrática da cidade e a equidade. Leciona, o §4º do art. 3º, que a gestão da cidade irá incorporar a participação dos diferentes segmentos da sociedade em todas as suas fases. O art.4º traz os objetivos do Plano Diretor, entre os quais construir um sistema democrático e participativo de planejamento e gestão da cidade; promover a acessibilidade e a mobilidade universal, garantindo o acesso de todos os cidadãos a qualquer ponto do território, promover a reabilitação da área central da cidade e considerar a integração social. No art. 38 prevê, entre outras premissas, a garantia de acessibilidade universal aos espaços públicos mobiliários urbanos e o art. 286 e seguintes trata do Sistema Municipal de Desenvolvimento Urbano e Participação Democrática, instituindo estruturas e processos democráticos e participativos, atendendo as premissas constitucionais e seguindo a linha da legislação federal. O Decreto Federal nº 5.296/2004 traz três capítulos (IV, V e VI) sobre acessibilidade: urbanística, arquitetônica, à informação e a comunicação e no transporte, são mais de cinquenta artigos tratando de diferentes formas de tornar a cidade mais acessível.

As Leis Federais nº 12.587/ 2012 e nº 13.146/2015 seguem nessa linha de inclusão e democratização. Prevê, essa última, assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por PCD, visando à sua inclusão na sociedade e o exercício da sua cidadania. E aquela, traz no art. 7º, entre os objetivos do PNMU, promover o acesso universal à cidade; consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia do aprimoramento da mobilidade; melhoria nas condições urbanas, acessibilidade e mobilidade; equidade no acesso aos transportes e no uso dos espaços públicos. No art. 24 diz que o PNMU deve contemplar a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. A CIDPD de 2017 e o Decreto nº 6.949/2019 que a ratifica a nível nacional, no art. 19, reconhece a vida independente e a inclusão das PCD na comunidade com a mesma liberdade de escolha que as demais pessoas, e prevê a tomada de medidas efetivas e apropriadas pelos Estados membros, para facilitar a elas o pleno gozo de viver em sociedade e sua plena inclusão e participação na comunidade. Prevê ainda que os Estados garantam a participação na vida política, cultural e de lazer das PCD, inteligência dos seus artigos. 29 e 30 (BRASIL, 2009).

A LPUOS, prevê instrumentais e regras para tornar a cidade mais caminhável e acessível e regras para o gozo de direitos de ocupação, construção, reforma e uso dos espaços por zoneamento para que a cidade possa ser democrática, com interesses coletivos acima dos privados e traz ainda a necessidade de observância da função social da cidade. Na previsão do poder de polícia prevê a manutenção da ordem, do uso e da ocupação do solo no art. 268, a harmonia da cidade, infrações, infratores e sanções. O Código da Cidade, no art. 133 preconiza que ao Poder Público e à coletividade incumbem defender, preservar, conservar e recuperar o meio ambiente, observando, dentre outros, a função social da propriedade e a participação da sociedade civil.

Os art. 134 e 135 dessa lei, falam da Política Municipal de Proteção à biodiversidade, florestas e fauna e traz entre os seus objetivos promover o desenvolvimento sustentável e entre suas diretrizes promover a inclusão social. Traz regras que devem ser seguidas por todos para tornar as calçadas e vias mais acessíveis e disciplina o uso e ocupação do solo. Entre os objetivos do Livro II está proporcionar mobilidade e acessibilidade apropriada a todos os espaços públicos e privados da cidade. São diretrizes das Posturas, entre outras: a prevalência do interesse coletivo sobre o individual e o desenvolvimento sustentável. O uso do logradouro público é facultado a todos e o acesso a ele é livre, respeitadas as regras do Código, sendo proibido embarçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito nos logradouros públicos. Traz um título todo dedicado a participação popular, através de consultas, audiências públicas, câmaras temáticas e outros.

No Plano Municipal Fortaleza 2040, há diversas passagens trazendo a democratização da cidade, entre eles: o objetivo maior do plano é transformar Fortaleza em uma cidade de oportunidades para todos, mais justa e acolhedora. O Plano de Participação e Controle Social, prevê, entre suas ações, consolidar a gestão municipal participativa e fortalecer as instâncias de participação e controle social. Modifica a preocupação com a mobilidade para uma reflexão sobre a importância da acessibilidade, qualidade e possibilidade de acesso, o conceito da acessibilidade inclusiva e universal implica esforços para que a cidade permita cada vez mais acesso dos cidadãos. E no vol. 3 parte I, fala da cidade compacta e da melhoria do acesso equitativo. Na síntese de ações prevê a cidade acessível para 100% dos idosos, como meta do Plano Direitos da Pessoa idosa.

Na missão do PMCFFor, está tornar-se uma cidade referência em acessibilidade, caminhável e estar entre as 100 (cem) cidades mais acessíveis do mundo em até 20 (vinte) anos. E nos seus valores estão: acessibilidade universal; humanização dos espaços; priorização do

pedestre e das pessoas com mobilidade reduzida, segurança e sustentabilidade. Adota a Agenda 2030, que consiste em uma Declaração com 17 (dezesete) Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, entre os seus objetivos está tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. (FORTALEZA, 2020a). Trata das etapas da participação popular como sendo: diagnóstico, proposição, regulamentação e consolidação e prevê ação estratégica para orientar políticas públicas voltadas à caminhabilidade inclusiva para uma cidade acessível e justa.

Quanto ao tema 2 da dignidade da pessoa humana, verificou-se os documentos que atribuem a alguém ou a algum ente competências ou responsabilidades quanto aos direitos das pessoas com deficiência. O Plano Diretor de Fortaleza, o Plano Fortaleza 2040 e a LPUOS não trazem previsões específicas nesse sentido. A CRFB prevê que os entes federados e os Municípios têm competência comum para cuidar e proteger as garantias das pessoas com deficiência, II do art. 23, e que é competência concorrente da União, Estados e DF legislar sobre direito urbanístico, art. 24. No caput do art. 227 disciplina ser dever da família, da sociedade e do Estado colocar a salvo de discriminação a criança, o adolescente e o jovem e no seu § 1º que o Estado, entre outros deveres, deve criar programas para garantir acessibilidade aos jovens com deficiência. O art. 3º da Lei Federal nº 10.257/2001 alterado pela Lei nº 13.146/2015, ratifica a competência da União, preceituada pela CRFB, para legislar sobre normas gerais de direito urbanístico e instituir diretrizes para mobilidade urbana e acessibilidade aos locais de uso público. O art. 12-B da Lei Federal nº 12.587/2012, acrescido pelo Estatuto da PCD prevê que o poder público municipal deve reservar 10% das vagas, na outorga de táxis, para PCD e disciplina os critérios para concorrer a essas vagas. Indica ser obrigatória elaboração de Plano de Mobilidade para municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e para aqueles em que é obrigatório o Plano Diretor.

A Lei Federal nº 10.098/2000, atribui ao Poder Público a promoção da supressão de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação, mediante ajudas técnicas e disciplina que a Administração Pública Federal direta e indireta destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público. O Decreto Federal nº 5.296 diz, nos artigos 5º e 7º que os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e que cabe aos Estados, Municípios e ao DF, criarem instrumentos para a efetiva implantação e controle do atendimento prioritário referido.

O art. 4º da CIDPD traz obrigações gerais aos Estados Partes e outros artigos trazem obrigações específicas, prevendo que estes se comprometem a assegurar e promover o pleno exercício de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência, sem qualquer tipo de discriminação por causa de sua deficiência. Os art. 35 e 36, estabelecem a submissão ao Comitê sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, pelos Estados Partes, de relatórios ao menos a cada 4 (quatro) anos ou quando o Comitê solicitar, sobre as medidas adotadas em cumprimento as obrigações da Convenção e enviará sugestões e recomendações a partir desses relatórios.

A Lei Federal nº 13.146/2015 no §2º do art2º, também preceitua atribuições ao Poder Executivo, como a criação de instrumentos para avaliação da deficiência. Atribui ainda responsabilidade a todas as pessoas, segundo o art. 7º, é dever de todos comunicar à autoridade competente qualquer forma de ameaça ou de violação aos direitos da pessoa com deficiência. Assim como o faz a CRFB, a lei também prevê responsabilidades à família, no art. 8º, diz ser dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes, entre outros à vida, à saúde, à educação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, à informação, à comunicação, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária. Rol não taxativo.

Atribui ainda ao poder público, no art. 10, garantir a dignidade da pessoa com deficiência ao longo de toda a vida e em situações de risco, emergência ou estado de calamidade, será considerada vulnerável, devendo adotar medidas para sua proteção e segurança. O art. 120 prevê, do órgão de cada esfera de governo, relatório circunstanciado quanto ao cumprimento dos prazos das leis 10.048 e 10.098 ambas de 2000, prazos esses já ultrapassados e sem estabelecimento de novos prazos para tais obrigações.

A Lei Complementar Municipal nº 270/2019, foi instituída, segundo o seu art. 1º, para o compartilhamento de responsabilidades entre o poder público e os cidadãos, no disciplinamento e produção do espaço urbano em harmonia com o meio ambiente. Segundo inciso VIII do § 2º do art. 413, os logradouros públicos que se situem no raio de 100m dos limites dos órgãos, equipamentos e escolas públicas municipais, deverão ter ações intensificadas pelo poder público municipal, como implantação e manutenção de passagens elevadas para pedestres. O município, deverá ainda, conforme art. 419 identificar rotas preferencialmente utilizadas por pedestres, priorizando, nelas o tratamento de calçadas e travessias das vias, buscando com essas intervenções garantir a acessibilidade.

Corroborando com as previsões do Código da Cidade, o PMCFFor tem, dentre as

suas ações estratégicas como deveres do poder municipal dar assistência técnica a reforma de calçadas e fachadas em periferias; adequar a pavimentação e sinalização nas calçadas, priorizando locais com muitos domicílios sem pavimento em seu entorno; estruturar programa com projetos de requalificação das calçadas, fomento a instalação de rampas de acessibilidade nas esquinas e incentivo a capacitação técnica sobre caminhabilidade (FORTALEZA, 2020g). Deve elaborar políticas públicas de demarcação de passeios; aumentar a eficiência na fiscalização, contratando mais profissionais; incentivar aplicativos de denúncias de irregularidades; criar decreto para regulamentar a acessibilidade em calçadas. E ainda ampliar as travessias entre calçadas, com rampas, faixas de pedestres, elevadas, pavimentação adequada, sinalização sonora e semáforos que priorizem o tempo de travessia do pedestre.

Sobre o tema 3 da dignidade da pessoa humana, busca identificar nos documentos analisados se privilegia os direitos e garantias e/ou a dignidade da pessoa humana não contemplados nos itens anteriores. Na Constituição de 1988 destaca-se o inciso III do art. 1º que prevê como um dos fundamentos da RFB a dignidade da pessoa humana e fala no inciso II do art. 4º da prevalência dos direitos humanos nas relações internacionais. Estende, nos §§ 2º e 3º do art. 5º, a proteção a direitos fundamentais fora da CRFB e dá status de EC a direitos humanos quando atendida aprovação específica e dá, conforme, inciso IV do § 4º do art. 60 aos direitos e garantias individuais status de cláusula pétrea.

O art. 1º da CIDPD traz o propósito da convenção como sendo: promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo dos direitos humanos e liberdades por todas as PCD e promover o respeito pela sua dignidade inerente. Reconhece, no preâmbulo e no seu art. 9º, a importância da acessibilidade aos meios físico, social, econômico e cultural, à saúde, à educação e à informação e comunicação, para possibilitar às pessoas com deficiência o pleno gozo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais. Trata em vários artigos de proteção em diferentes nuances da vida privada e social, a exemplo das previsões dos artigos 15 a 30. Institui um Comitê sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência no art. 34, formado por membros eleitos dos Estados Partes.

Das Leis Federais, a Lei nº 10.098/2000, prevê, no art. 26, que as organizações representativas de pessoas com deficiência terão legitimidade para acompanhar o cumprimento dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nela e no art. 22 institui, no âmbito da Secretaria de Estado de Direitos Humanos do Ministério da Justiça, o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica. A Lei nº 10.257/2001 protege a dignidade humana ao prever que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências de

ordenação da cidade, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, previsão do art. 39. A Lei nº 12.587/2012 traz no art. 14 os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, entre eles: receber o serviço adequado; participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana; o direito à informação sobre itinerários, horários, tarifas, modos de interação com outros modais, sobre seus direitos e responsabilidades; padrões de qualidade para o serviço e os meios para reclamações e prazos para resposta.

A Lei 13.146/2015 assegura, nos artigos 6º e 84, às PCD, a plena capacidade civil, inclusive para casar-se; exercer direitos sexuais e reprodutivos; o direito a família e a vida em comunidade; exercer a guarda, tutela e curatela e gozar do direito ao exercício de sua capacidade legal em igualdade de condições com as demais pessoas. Garantia de participação na vida pública e política, no art. 76, e no § único do art. 121 a previsão de prevalência da norma mais benéfica para a PCD em caso de aparente conflito de normas.

O art. 4º do Decreto Federal 5.296/2004 prevê que os conselhos nacionais, estaduais, municipais e do DF, assim como as organizações representativas de PCD terão legitimidade para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento desse decreto. Já o seu art. 6º regulamenta o atendimento prioritário, previsto na Lei nº 10.048 e posteriormente estendido pela Lei nº 13146/2015. Esse atendimento inclui o tratamento diferenciado e o atendimento imediato às PCD, com mobilidade reduzida, às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo. Os artigos 67 e 68 estabelecem que o Programa Nacional de Acessibilidade coordenado pela Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por intermédio da CORDE, integrará os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais e fala das ações que serão desenvolvidas pela secretaria, entre as quais: acompanhamento da legislação sobre acessibilidade.

Em se tratando de Leis Municipais, o Plano Diretor, no art. 5º, destaca, entre as diretrizes da política de habitação e regularização fundiária, a importância dada a qualificação dos espaços urbanos; a preocupação com a efetivação de políticas públicas inclusivas, com atenção especial aos grupos sociais vulneráveis e a premissa de respeito as normas e aos princípios de proteção dos direitos humanos e fundamentais. Em seu art. 38, prevê, entre outras premissas, a implantação de políticas voltadas para o atendimento às PCD ou com mobilidade reduzida. A LPUOS, no capítulo destinado aos estacionamentos, prevê que deverão ser reservadas e identificadas vagas para idosos e PCD ou restrição de mobilidade. Essas vagas,

conforme § 3º do art. 155, deverão ser próximas da entrada da edificação e com condições de acessibilidade e segurança, atendendo ao disposto nas resoluções 303 e 304 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

O Código da Cidade, traz direitos no livro I e II. No inciso I do § único do art. 377, ao tratar de reforma em condomínio, prevê que se deve adaptar 3% das unidades para uso de PCD. Nas unidades residenciais os vãos de pelo menos 1 quarto e 1 banheiro deverão guardar margem para alterações para PCD, inteligência do art. 284 § 1º. Prevê, nos artigos 308 a 310, instalações sanitárias para PCD nas edificações de uso público e a utilização das dimensões para PCD nos vestuários. O livro II traz um título dedicado a circulação, segurança e acessibilidade e no capítulo I se detém especificamente às PCD. Assim como na LPUOS, exige vagas de estacionamento para idosos, PCD identificadas e próximas da entrada da edificação, com condições de acessibilidade e segurança, §2º art. 334. Entre as diretrizes das Posturas da PMF, previstas no art. 412, está a promoção e a defesa da dignidade de toda pessoa, no uso dos espaços públicos. Trata da acessibilidade em praias, no art. 325, e indica os instrumentos para viabilizar esse acesso. Na concepção e implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos indica seguir as normas técnicas e a Lei Federal nº 13.146/2015.

Nos planos analisados, o Fortaleza 2040, traz, no Plano específico dos Direitos da Pessoa com Deficiência, quatro linhas de ações para proteção dos direitos das PCD: fortalecimento institucional; saúde; educação e controle social. Entre as ações previstas estão: instituir a Secretaria Municipal de Promoção dos Direitos da PCD e com Mobilidade Reduzida; instituir e implementar a Política Municipal de Acessibilidade; implementar centros especializados em reabilitação e oficina ortopédica de órtese e prótese. Prevê ainda, a promoção de cursos de capacitação para humanização do atendimento às PCD; garantir a presença de intérpretes de libras para o atendimento de surdos nos hospitais de urgência e emergência; instalar centro de referência de tecnologias inclusivas e ampliação dos canais de diálogo com a sociedade.

No Plano específico de Mobilidade, dentre os seus objetivos estão: incluir as PCD no mercado de trabalho por meio da acessibilidade e mobilidade e à moradia adequada, educação, cultura e trabalho (FORTALEZA, 2016a). Já o Plano Municipal de Caminhabilidade, entre as ações estratégicas indica: integrar as ações da Coordenadoria Especial de Pessoas com Deficiência - COPEDEF aos planos desenvolvidos nos órgãos de planejamento da circulação de pedestres na cidade, tendo em vista que as pessoas com deficiência possuem diferentes condições e necessidades de mobilidade (FORTALEZA, 2020g).

Tanto os documentos federais como municipais, demonstram preocupação em

tornar a cidade mais democrática e acessível, alguns trazendo a participação popular como premissa da gestão da cidade, a sustentabilidade e a inclusão, outros prevendo regras mais específicas como instrumentos para a urbanização ordenada e regras e de uso dos logradouros. Responsabilidades são atribuídas a entes federados e município quanto a garantia do direito das PCD e a proteção a sua dignidade, às famílias, a sociedade como um todo e à administração pública e concessionárias também são atribuídas responsabilidades. Os responsáveis por imóveis com frente para o logradouro são também responsáveis pelas respectivas calçadas, na normativa municipal. Dispõem sobre algumas garantias específicas às PCD ou com mobilidade reduzida e prioridade da adequação de logradouros considerando critério de maior uso por pedestres ou de maior número de acidentes com eles. Destaque para a maior importância aos direitos fundamentais e a dignidade humana no ordenamento jurídico pátrio. Criam institutos de defesa e proteção das PCD e trazem garantias de participação de todos na vida política e social da cidade. Trazem regras para adaptação de edificações e calçadas.

A **Acessibilidade**, foi analisada a partir de sete temas, considerando se o documento: 1. Traz orientações sobre a adequação do meio ambiente urbano para inclusão; 2. Prevê de quem é a responsabilidade pela construção e/ou manutenção das calçadas; 3. Prevê estratégias para lidar com a complexidade das cidades contemporâneas; 4. considera o desenho universal; 5. Prevê normas específicas para que a calçada seja acessível; 6. Considera dificuldades visuais e auditivas e recursos para que pessoas com essas dificuldades possam transitar na via pública; 7. traz preceitos que auxiliem no combate aos preconceitos e aos estigmas às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Os resultados dessa categoria seguem destacados na tabela 3.

ACESSIBILIDADE														
BARREIRA URBANÍSTICAS											BARREIRA DE COMUNICAÇÃO		BARREIRA ATITUDINAL	
	1. TRAZ ORIENTAÇÕES SOBRE A ADEQUAÇÃO DO MEIO AMBIENTE URBANO PARA INCLUSÃO		2. PREVÊ DE QUEM É A RESPONSABILIDADE PELA CONSTRUÇÃO E/OU MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS		3. PREVÊ ESTRATÉGIAS PARA LIDAR COM A COMPLEXIDADE DAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS		4. CONSIDERA O DESENHO UNIVERSAL		5. PREVÊ NORMAS ESPECÍFICAS PARA QUE A CALÇADA SEJA ACESSÍVEL		6. CONSIDERA DIFICULDADES VISUAIS E AUDITIVAS E RECURSOS PARA QUE PESSOAS COM ESSAS DIFICULDADES POSSAM TRANSITAR NA VIA PÚBLICA		7. TRAZ PRECEITOS QUE AUXILIEM NO COMBATE AOS PRECONCEITOS E AOS ESTIGMAS ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU COM MOBILIDADE REDUZIDA	
	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO
CRFB 1988	X			X	X			X		X		X	X	
LEI FEDERAL 10.098/2000	X			X		X		X		X		X	X	
LEI FEDERAL 10.257/2001	X		X		X			X	X			X		X
DECRETO FEDERAL 5.296/2004	X			X		X		X		X		X		X
CIDPD/2007 DECRETO 6949/2009	X			X		X		X		X		X	X	
PLANO DIRETOR- LC MUNICIPAL 062/2009	X		X		X			X		X		X	X	
LEI FEDERAL 12.587/2012	X			X	X			X		X		X		X
LEI FEDERAL 13.146/2015	X			X		X		X		X		X	X	
PLANO FORTALEZA 2040 2016-2040	X		X		X			X		X		X	X	
LPUOS - LC MUNICIPAL 236/2017	X		X		X			X		X		X		X
PMCFOR 2017	X		X		X			X		X		X		X
CÓDIGO DA CIDADE - LC MUNICIPAL 270/2019	X		X		X			X		X		X		X

Fonte: elaborado pela autora, 2021.

Sobre o tema 1 da análise da acessibilidade, procurou-se identificar que documentos trazem orientações gerais sobre a adequação do meio ambiente urbano para inclusão. A Constituição, preceitua, em seus artigos 144 e no § 2º do 227 que a lei disporá sobre a adaptação dos logradouros a fim de garantir acesso adequado as pessoas com deficiência e sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às “pessoas portadoras de deficiência” (BRASIL, 1988). O art. 2º da CIDPD conceitua adaptação razoável como sendo as modificações e os ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional ou indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que as PCD possam gozar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais.

A Lei Federal nº 10.098/2000, define barreiras e as classifica no seu art. 2º, conceitua acessibilidade e no art. 4º dispõe que as instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados. No seu art. 5º preconiza que itinerários, passagens de pedestre e entrada e saída de veículos devem seguir as orientações das normas da ABNT e no § único do art. 7º diz que as vagas a que se refere o caput do artigo deverão ser devidamente sinalizadas e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas. Outras normas federais que trazem conceitos relacionados: o Decreto nº 5.296/2004, no seu art. 8º inciso I, conceitua acessibilidade, barreiras, elemento de urbanização e mobiliário urbano, mas não inova das leis que o antecederam; a Lei nº 12.587/2012 conceitua acessibilidade e outros termos importantes para a compreensão e aplicação de seus preceitos, no seu art. 4º.

A Lei nº 13.146/2015 também define acessibilidade em seu art. 3º, I, e como as demais, não inova no conceito já previsto na Lei 10.098/2000, completa, no seu art. 53, ser a acessibilidade um direito que garante à PCD ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social. A lei traz no título III várias disposições gerais sobre a acessibilidade. A Lei nº 10.257/2001 prevê a oferta de equipamentos urbanos adequados aos interesses e às necessidades da população, no art. 2º, inciso V.

Das Leis Municipais analisadas, a LPUOS em seu anexo 1, define o que seria calçada e passeio e sobre loteamento, no art. 17, prevê que a sua infraestrutura básica deve compreender acessibilidade para as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, pavimentação e nivelamento das calçadas. Permite, no art. 248, a construção de passarelas sobre vias desde que atendam a condições, entre elas: interligação de áreas públicas resguardando as calçadas e acesso para PCD ou restrição de mobilidade. O § 6º do art. 255 dispõe que as dimensões de vagas, rampas, acessos, circulações, e demais exigências para locais destinados a estacionamentos devem ser observadas para garantir acessibilidade e são as constantes da legislação de obras e posturas em vigor.

O Código da Cidade, em seu anexo VI, lista conceitos relacionados com o ambiente construído, conceitua calçada e, diferente da LPUOS, especifica sua subdivisão em faixa de serviço e faixa livre ou passeio. Traz na lista, passeio, porém no lugar de defini-lo indica a visualização da definição de calçada, no entanto, no art. 423, explica o que seria considerado passeio. Considera calçada na via pública e acesso de pedestres e acessibilidade, como dois dos parâmetros urbanísticos relevantes, inteligência do art. 186, e no art. 121 proíbe anúncios quando obstruam as faixas de passagem de pedestre. No art. 416, veda a colocação de qualquer

elemento que obstrua o logradouro público, excetua apenas, mobiliário urbano e casos específicos. Na execução de obras a calçada deverá ser mantida desobstruída, sem apoiar material, ainda que temporariamente, segundo o art. 223. Tapumes devem ser instalados mantendo a largura mínima para circulação de pedestres e quaisquer danos ao logradouro devem ser reparados.

O Plano Fortaleza 2040, também traz a definição de acessibilidade, no Vol. 3, parte I, o relaciona mais com a mobilidade do que com a microacessibilidade, diz ser o montante de tempo requerido para chegar a uma dada localização ou serviço por um meio de transporte. A mobilidade seria a habilidade para se mover pessoas e bens com relativa facilidade e rapidez aceitável, com liberdade para manobrar sem interrupções excessivas e com aceitáveis níveis de conforto, conveniência e segurança. No Plano dos Direitos da Pessoa com Deficiência há previsão de remoção das barreiras arquitetônicas, garantindo a acessibilidade da PCD e com mobilidade reduzida aos ambientes das unidades educacionais.

O PMCFFor, entre suas ações estratégicas prevê: incentivar a implantação de mais equipamentos urbanos como parklets e bancos, em áreas estratégicas e combater os pontos de lixo em logradouros. Orienta, a partir das normas vigentes, indicando que, antes de iniciar a execução de um serviço na calçada, é obrigatório colocar avisos e, durante à noite, lanternas; qualquer serviço na calçada ou instalação de mobiliário urbano dependerá de prévia autorização do órgão competente e a construção de calçadas que não implique em rebaixamento do meio-fio, independe de licenciamentos. Solicita, na Cartilha de Boas Práticas de Calçadas, que cada responsável verifique a sua calçada, tire dúvidas, reforme-a, leve o entulho para o lugar certo e utilize material de revestimento adequado. Sintetiza regras de estacionamento e exemplifica procedimentos que podem ser adotados pela fiscalização de calçadas. Ressalta ser proibido colocar elemento de proteção na calçada, exceto pelo poder público e que a acessibilidade universal nas calçadas, requer boa qualidade de pavimentação, mais calçada desimpedida.

O tema 2 da análise da acessibilidade busca nas normas e nas políticas públicas, previsão de quem é a responsabilidade pela construção e/ou manutenção das calçadas. No âmbito federal apenas a Lei nº 10.257/2001, no inciso III do art. 3º, fala sobre a atribuição da União para promover, em conjunto com os entes federados e os Municípios, programas de construção e melhoria de calçadas, de passeios públicos, de mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público, redação desse inciso dada pela Lei nº 13.146/2015.

Já a LC nº 270/2019, dispõe que os responsáveis por imóveis, com frente para o logradouro, se já implantados meios-fios, são obrigados a construir e manter em perfeito estado

de conservação e limpeza as calçadas. Segundo o art. 417 caput e § 6º do Código da Cidade, no caso dos imóveis de esquina, deverão os responsáveis, no prazo de 3 anos, construir rampas de acesso às calçadas para às PCD nas partes contíguas aos cruzamentos das vias em que estão situadas. O § 1º do art. 417 discrimina quem são considerados responsáveis pelos imóveis de que trata o caput, são eles: o proprietário, o condomínio, o possuidor, o titular do domínio útil ou ocupante a qualquer título. O município poderá executar os serviços na calçada, quando houver urgência e o interesse público justificar, cobrando os custos dos responsáveis é o que leciona o art. 418 da lei complementar.

Havendo alteração do nivelamento da rua ou modificação do alinhamento das vias será de responsabilidade do município a adequação das calçadas, art. 420, porém se a necessidade de correção do alinhamento se der por invasão do particular os custos da adequação serão do proprietário. Se o dano à calçada for por execução de serviços de entidades públicas ou empresas concessionárias, ao responsável pela execução da obra ou serviço, cabe a imediata reconstrução ou conserto, sujeito a multa, de acordo com o art. 421. O PMCFFor, cita o art. 417 do Código da Cidade, ressaltando aqueles considerados responsáveis pela construção e conservação das calçadas, o Plano Fortaleza 2040 não trata dessa responsabilidade.

Entre as leis municipais, a LC nº 236/2017, descreve, no art. 202, que na implantação de todos os tipos de condomínios é obrigatória a instalação de elementos de infraestrutura urbana, entre eles obras de pavimentação viária com as características geométricas, infraestruturais e paisagísticas das vias adequadas à circulação e acessibilidade. E atribui essa responsabilidade exclusivamente ao incorporador, que terão essas obras fiscalizadas pelos técnicos municipais.

O tema 3 da análise da acessibilidade buscou previsões estratégicas para lidar com a complexidade das cidades contemporâneas. A Carta Magna de 1988, dispõe, no art. 182, que o objetivo da política de desenvolvimento urbano, é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Entre as leis federais, a Lei nº 10.257/2001 no § único do seu art. 1º esclarece que suas normas são de ordem pública e interesse social e regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

A Lei nº 12.587/2012, traz nos artigos 5º, 6º e 7º, os princípios, as diretrizes e os objetivos da PNMU, entre os quais, destacam-se sobre esse tema, respectivamente: o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte

público coletivo sobre o transporte individual motorizado e a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades. No art. 8º a lei prevê as diretrizes da política tarifária do transporte coletivo, entre elas: ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano. O art. 23 traz os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que os entes federativos poderão utilizar, dentre os quais: dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados.

A LPUOS, ao tratar, no art. 2º, das diretrizes do ordenamento territorial no município menciona entre outras: o incentivo as interações entre diferentes grupos sociais, bem como entre os usos nas diversas localidades e bairros; planejamento da distribuição espacial da população e das atividades para evitar: distorções de crescimento urbano, conflitos entre usos e atividades, uso inadequado dos imóveis e dos espaços urbanos e o abandono de bens, que resultem em prejuízo à saúde, segurança. Quanto aos prédios destinados a estacionamento coletivo, é previsto no capítulo que regulamenta os estacionamentos, que estes terão incentivos construtivos em reconhecimento a situação de circulação na cidade e para minimizar o conflito entre veículos motorizados e a utilização de espaços públicos. Os artigos 177 e 181 preveem a elaboração do RIST para casos de projetos especiais que sejam grandes geradores de tráfego e a análise da capacidade viária das ruas para verificação da adequação das atividades.

O Código da Cidade prevê variados regramentos para lidar com a diversidade de convivência, uso dos espaços, para o combate as poluições urbanas e ambientais, para controlar impactos de ações privadas sobre a coletividade ou o meio ambiente e para preservação da segurança nos logradouros e a proteção de vulneráveis em situações específicas, como é o caso de incentivos para a habitação de interesse social. Como exemplos, o art. 26, I que visa garantir o uso racional do solo urbano, utilizando os instrumentos de gestão previstos em lei; o art. 32 que prevê o incentivo a participação de catadores no sistema de coleta seletiva de resíduos sólidos e o art. 91 que dispõe sobre a poluição sonora e preceitua ser proibido perturbar o sossego e o bem-estar público com ruídos, vibrações, sons excessivos ou incômodos.

O Plano Fortaleza 2040 propõe o desestímulo à monocentralidade, estimulando o desenvolvimento de novas áreas comerciais, incluindo a estruturação de centros nos bairros, que garantam, entre outros aspectos, a acessibilidade adequada a PCD. Reconhece que tornar acessível o sistema de conectividades de uma metrópole de origem radial monocêntrica como é Fortaleza requer ajustes no formato e na distribuição de corredores urbanos. Prevê implantar

um conjunto de circuitos de bondes elétricos a serem instalados, conectando os bairros Meireles, Mucuripe, Aldeota, Varjota, Centro e Praia de Iracema, de maneira a reduzir o uso de veículos particulares nessa região e o investimento na vigilância comunitária. Quanto ao comércio informal, o plano entende que esse tipo de comércio pode contribuir com a vitalidade das ruas, mas também podem dificultar o ordenamento da via e o uso democrático dos espaços, defende que por isso é preciso buscar meios e soluções espaciais no novo desenvolvimento urbano que venham a ordenar a boa convivência entre comerciantes de rua e o uso do espaço público pelos demais cidadãos.

Já o PMCFFor prevê entre as suas estratégias, atualizar anualmente os ambulantes e camelôs atuantes na cidade, estruturando e publicitando um cadastro de reserva para vendedores que queiram atuar nas ruas. Relata ações, como a realizada pela Agefis através do “Plano Calçada Acessível”, que incluiu fiscalizações com notificações ou autuações a proprietários de passeios irregulares e incentiva, através das suas cartilhas, que os responsáveis, independente de fiscalização, analisem suas calçadas e realizem os devidos ajustes.

O tema 4 da análise da acessibilidade procurou nos documentos, quais deles consideram o desenho universal. A Constituição, as leis federais nº 10.257/2001 e nº 12.587/2012 e a LC Municipal nº 062/2009 não tratam do desenho universal. A CIDPD, conceitua desenho universal, no art. 2º, como sendo a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico. Afirma que o desenho universal não excluirá as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias.

A Lei Federal nº 10.098/2000 traz a definição de Desenho universal, no inciso X do art. 2º e o define com base na definição apresentada pela CIDPD. O Decreto nº 5.296/2004, no inciso IX do art. 8º atualiza o conceito de desenho universal: a concepção de espaços, 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 ou soluções que compõem a acessibilidade. No art. 10 disciplina que, a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos, devem atender aos princípios do desenho universal. Prevê ainda a inclusão de conteúdos temáticos sobre desenho universal na educação profissionalizante e tecnológica e nos cursos de Engenharia, Arquitetura e correlatos e o apoio de organismos públicos às linhas de pesquisa voltados para o desenho universal. E no art. 34 preceitua que os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito

de desenho universal.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, também conceitua desenho universal, em seu art. 3º, II, desenho universal repetindo o conceito da Lei nº 10.098/2000. O caput do art. 55 e seus parágrafos preveem que a concepção e a implantação de projetos, de transporte, de informação e comunicação e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade. Disciplina que o desenho universal é regra geral e deve ser considerado desde as etapas de concepção das políticas públicas e que nas hipóteses em que se comprove que o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável. Prevê, assim como no decreto de acessibilidade, que ao poder público cabe incluir o tema desenho universal nas diretrizes curriculares da educação superior, profissional e em carreiras de estado e o incentivo a pesquisas com temas voltados ao desenho universal.

Na LPUOS, disciplina, no § 3º do art. 151, que os passeios deverão observar o disposto na Legislação de Obras e Posturas do município e atender aos princípios do desenho universal, tendo como base as normas da ABNT, as regras do Decreto nº 5.296/2004 e demais normas vigentes. O Código da Cidade, não menciona expressamente o desenho universal, mas faz, em diversas oportunidades, menção as normas técnicas de acessibilidade, que têm o desenho universal como fundamento.

O Plano Fortaleza 2040, no Plano dos Direitos da PCD ações previstas estão: inclusão na LOM e no Código de obras, dos parâmetros e das determinações das legislações vigentes que garantam a acessibilidade na perspectiva do desenho universal. Institui como um dos compromissos do plano, a Política Municipal de Acessibilidade na perspectiva do desenho universal. O caderno que traz a visão de futuro afirma que Fortaleza será uma capital de referência no desenho universal, com acessibilidade ampla para todas as PCD, assegurando igualdade no acesso aos espaços e aos equipamentos públicos e contará com mobilidade inclusiva e equitativa combinando diversificação dos modais. Entre os objetivos que o Plano de Mobilidade deve buscar, está efetivar a acessibilidade na perspectiva do desenho universal.

O Manual Técnico para Calçadas, do PMCFFor, busca esclarecer critérios e parâmetros técnicos de acessibilidade e desenho universal nas calçadas e espaços públicos e conscientizar as pessoas quanto a conceitos essenciais. Traz a definição de desenho universal por Gabrilli “O Desenho Universal é um conceito que tem por objetivo definir produtos e ambientes que contemplam a diversidade humana” (GABRILLI, 2019 *apud*, FORTALEZA, 2020b).

No tema 5 da análise da acessibilidade a busca se deu pela previsão de normas

específicas para que a calçada seja acessível. A CRFB, a CIDPD, as Leis Federais nº 12.587/2012 e nº 13.146/2015 e a LC municipal nº 062/2009 não fazem menção a regras específicas para calçadas. Já a Lei Federal nº 10.098/2000, no art. 8º indica que sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos de sinalização que devam ser instalados em espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação.

Segundo a Lei Federal nº 10.257/2001, em seu art. 41 § 3º, as cidades incluídas na lista de municípios com riscos de desastres naturais, devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor, que disponha sobre os passeios, com vistas a garantir acessibilidade da PCD ou com mobilidade reduzida a todas as rotas existentes. O Decreto nº 5.296/2004, no art. 15, disciplina que, no planejamento e na urbanização dos espaços públicos, deverão ser cumpridas as exigências das normas da ABNT. Isso inclui a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas; o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e a instalação de piso tátil direcional e de alerta (BRASIL, 2004). Havendo justificativa baseada em estudos técnicos e desde que o acesso seja viabilizado de outra forma, garantida a melhor técnica possível, em algumas áreas de assentamentos, será admitida, de forma excepcional, faixa de largura menor que o estabelecido.

Na LC Municipal nº 236/2017, no título V, ao tratar do sistema viário, dispõe que as calçadas devem ter as larguras mínimas e direciona aos anexos da lei que indicam essas metragens, ainda que para isso seja necessário realizar desapropriações. Determina ainda, que no caso das galerias, os pisos deverão manter a continuidade entre eles, bem como entre eles e as calçadas, garantindo a acessibilidade universal. Dependendo do Zoneamento as medidas exigidas para as calçadas variam, a exemplo do previsto nos artigos 151, I e 155 que trazem medidas mínimas exigidas para a largura da calçada na Zedus – Centro.

Para a LC municipal nº 270/2019 a calçada deve priorizar o pedestre e ser construídas com material resistente, para ser firme, estável, sem ressalto, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, conforme art. 422. Quando houver modificação do imóvel ou da própria calçada deve seguir regras de acessibilidade, art. 426. Os artigos 423 e 424 indicam as larguras mínimas da faixa de serviço, 0,80m, do passeio 1,50 ou 1,20 dependendo da largura da calçada e a altura desimpedida de no mínimo 2,10m, a declividade máxima da calçada é de 3% e falam do rebaixamento para entrada de veículo, dimensões e necessidade de licença; casos em que precisa sinal sonoro e luminoso. Proíbe colocação de elementos de proteção na calçada,

rampas, degraus ou diferenças de nível e portões de acesso que abram para a via. Nada pode ser afixado no logradouro sem permissão da PMF e o art. 535 dispõe sobre a autorização para uso de mobiliários na calçada.

O Plano Fortaleza 2040, no vol. 3, parte III, fala em largura mínima e 0,50m para a faixa de serviço, 1,20m para a faixa de pedestre e 0,50m para a faixa de transição, esta última facultativa, e que tem o objetivo de segregar a área de circulação com a do lote (vol. 3, parte III). O PMCFFor, repete as dimensões da faixa de serviço e faixa livre do Código da Cidade e completa trazendo dimensionamento pela capacidade de pedestres. Ressalta a declividade máxima da calçada e as dimensões do rebaixamento para entrada de veículos.

No tema 6 da acessibilidade a análise recai sobre quais normas consideram dificuldades visuais e auditivas e recursos para que pessoas com essas dificuldades possam transitar na via pública. Das leis federais apenas a Lei nº 10.098/2000 no seu art. 9º faz previsão para que os semáforos para pedestres emitam sinal sonoro que sirva de guia, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via demandarem e naqueles locais que deem acesso aos serviços de reabilitação. O Decreto nº 5.296/2004 trata em seu art.17, de semáforos para pedestres e diz que devem ter mecanismos de guia ou orientação para pessoa com deficiência visual ou com mobilidade reduzida, também considerando os locais onde a intensidade de fluxo e a periculosidade da via assim indicarem ou por solicitação dos usuários.

O Código da Cidade no art. 136 diz ser proibido a permanência, manutenção e trânsito dos animais nos logradouros públicos ou locais de livre acesso ao público, salvo quando se tratar de cães-guias. O art. 602, traz a obrigação dos proprietários de fechamento de todas as divisas do terreno edificado, ficando a seu critério o fechamento no alinhamento, em caso de optarem por não fechar o terreno no alinhamento, deverão ser instalados piso tátil direcional na faixa livre, na borda mais próxima ao respectivo alinhamento.

O Plano Fortaleza 2040, vol. 3, parte III, destaca algumas das medidas que devem ser tomadas durante construções na via pública: sinalização especial para PCD, tais como piso tátil, sinalização sonora em semáforos, placas para pedestres com programação visual específica, incluindo inscrições em braile. Quanto aos direitos das PCD, o PMCFFor, no Caderno de Diagnósticos, indica que a Seinf estabeleceu critérios para obras públicas na capital, com base nas normas técnicas, entre esses critérios estão: implantação de comunicação visual e tátil entre a travessia e a estação além de placas em braile, tudo atendendo a NBR nº 9050. Entre as ações estratégicas do PMCFFor estão: intensificar no entorno dos prédios públicos a implantação do piso tátil, placas orientativas em braile, rampas, passagens elevadas e sinais com aviso sonoro.

Nos pontos históricos e turísticos instalar comunicação visual e tátil necessária.

No tema 7 da acessibilidade verificou-se qual norma traz preceitos que auxiliem no combate aos preconceitos e aos estigmas às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. A Constituição Federal, prevê o combate ao preconceito, nos artigos: 3º IV; 5º I e XLI, 7º XXL. O art. 24, da Lei Federal nº 10.098/2000, prevê que o poder público promoverá campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da PCD ou com mobilidade reduzida.

No preâmbulo e nos art. 2º, 3º, 4º e 5º, a CIDPD reconhece que a discriminação contra qualquer pessoa, por motivo de deficiência, configura violação da dignidade e do valor inerentes ao ser humano. Conceitua discriminação por motivo de deficiência, incluindo nesse conceito a recusa de adaptação razoável como forma de discriminação. Prevê o princípio da não discriminação. Prevê como obrigações dos estados partes a tomada de medidas para eliminar a discriminação baseada em deficiência, o reconhecimento da igualdade perante a lei, e a proibição de discriminação e medidas para acelerar a efetiva igualdade. Conforme o art. 8º os Estados partes tomarão medidas para conscientizar a sociedade sobre as condições das PCD e suas capacidades, combatendo estereótipos e práticas nocivas às PCD. Traz ainda, no art. 16, medidas contra violência, abuso e exploração.

O legislador do Estatuto da Pessoa com Deficiência, cuidou da igualdade e da não-discriminação, elaborando um capítulo II inteiro dedicado aos temas, trazendo entre seus preceitos, o direito à igualdade de oportunidade; proteção contra discriminação, violência, negligência, entre outros. Esclarece, no § 1º, art. 4º, que considera discriminação em razão da deficiência “toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de PCD(...)” (BRASIL, 2015, p. 3). Inclui ainda a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas como forma de discriminação. O art. 88 prevê como crime praticar, induzir ou incitar discriminação de pessoa em razão de sua deficiência, com pena de reclusão e seus parágrafos preveem variações da figura típica e suas respectivas penalizações.

O art.3º § 5º do Plano Diretor de Fortaleza, diz que o princípio da equidade será cumprido quando as diferenças entre as pessoas e os grupos sociais forem respeitadas e, na implementação da política urbana, todas as disposições legais forem interpretadas e aplicadas de forma a reduzir as desigualdades. Um dos objetivos é a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, cor, religião, idade, gênero, orientação sexual e quaisquer outras

formas de discriminação.

O eixo “Vida comunitária, acolhimento e bem-estar” do Plano Fortaleza 2040, trata de apontar para um futuro com mais sentimentos e atitudes de acolhimento das pessoas em todas as suas relações sociais, da valorização de suas identidades, desenvolvimento de afeição pela cidade, contribuindo para uma cultura de paz e de tolerância. Um dos objetivos estratégicos do eixo 2 é alcançar uma comunidade acolhedora, inclusiva com valorização e respeito à diversidade. Criar um centro de referência para o combate ao racismo, sexismo, homofobia, lesbofobia, transfobia, intolerância religiosa e o enfrentamento ao preconceito às PCD, é uma das metas do Plano Igualdade Racial, eixo 2 (URBANA *et al.*, [s.d.]) (FORTALEZA, 2016).

Foi possível observar previsões específicas voltadas para a inclusão de PCD, e no PMCFFor, diferente da lei federal que trata sobre mobilidade e do Plano Fortaleza 2040, a acessibilidade é interpretada com mais ênfase a microacessibilidade. O desenho universal é considerado em alguns dos documentos analisados e que deve ser considerado em todas as etapas dos projetos urbanísticos e na formação de profissionais. Das leis federais analisadas, apenas duas trazem normas específicas para que calçadas sejam acessíveis, já as leis municipais dispõem mais detidamente sobre dimensionamentos, inclinação, especificidades de zoneamento e utilidades das faixas das calçadas. Há previsões pontuais que consideram as dificuldades visuais e auditivas nos trajetos, nos planos municipais e no Código da Cidade. Já a nível federal apenas a lei nº 10.098/2000 e o Decreto nº 5.296/2004 abordam esse aspecto. O combate ao preconceito, destaca o conceito, previsão de campanha de conscientização, inclui a recusa de adaptações razoáveis como uma forma de discriminação e traz no Plano Fortaleza 2040 a busca por uma cidade acolhedora com respeito à diversidade.

A **Caminhabilidade**, foi analisada a partir de quatro temas, considerando se o documento: 1. Incentiva a segurança e/ou a sensação de segurança nas vias públicas; 2. Há previsão para melhoria dos deslocamentos; 3. Valoriza o investimento em criação de espaços arborizados para tornar a cidade mais caminhável e 4. Prevê ruas singulares com prioridades mais definidas para oportunizar caminhadas. Os resultados dessa categoria seguem destacados na tabela 4, abaixo:

Tabela 4 - Análise de Conteúdo - Categoria: Caminhabilidade

	CAMINHABILIDADE							
	CAMINHADA SEGURA		CAMINHADA PROVEI-TOSA		CAMINHADA CONFOR-TÁVEL		CAMINHADA INTERE-SANTE	
	1. INCENTIVA A SEGU-RANÇA E/OU A SENSA-ÇÃO DE SEGURANÇA NAS VIAS PÚBLICAS		2. HÁ PREVISÃO PARA MELHORIA DOS DESLO-CAMENTOS		3. VALORIZA O INVESTI-MENTO EM CRIAÇÃO DE ESPAÇOS ARBORIZA-DOS PARA TORNAR A CIDADE MAIS CAMI-NHÁVEL		4. PREVÊ RUAS SINGU-LARES COM PRIORIDA-DES MAIS DEFINIDAS PARA OPORTUNIZAR CAMINHADAS	
	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO
CRFB 1988	X			X		X		X
LEI FEDERAL 10.098/2000	X			X		X		X
LEI FEDERAL 10.257/2001		X		X		X		X
DECRETO FEDERAL 5.296/2004	X			X		X		X
CIDPD/2007 DECRETO 6949/2009		X		X		X		X
PLANO DIRETOR- LC MUNICIPAL 062/2009	X		X		X			X
LEI FEDERAL 12.587/2012	X		X			X		X
LEI FEDERAL 13.146/2015		X	X			X		X
PLANO FORTALEZA 2040 2016-2040	X		X		X		X	
LPUOS - LC MUNICI-PAL 236/2017	X			X	X			X
PMCFFor 2017	X		X		X		X	
CÓDIGO DA CIDADE - LC MUNICIPAL 270/2019	X			X	X			

Fonte: elaboração pela autora, 2021.

O tema 1 da caminhabilidade analisou-se qual norma legal ou política pública incentiva a segurança e/ou a sensação de segurança nas vias públicas. A Constituição de 1988, no §10 do art. 144, incluído pela EC 82/2014 explicita que a segurança viária compreende, entre outras, a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, que assegurem ao cidadão à mobilidade urbana eficiente e segura para as pessoas e para garantia da ordem pública. A Lei Federal nº 10.098/2000, no art. 7º, indica medida para garantir a segurança da PCD e com dificuldade de locomoção, prevendo que a reserva de vagas para elas, em estacionamentos, seja próxima ao acesso de circulação de pedestre. O art. 10-A fala da sinalização tátil de alerta de piso, sempre que a instalação de qualquer mobiliário urbano ofereça risco de acidente à pessoa com deficiência e no parágrafo único do art. 3º afirma que o passeio é elemento obrigatório de urbanização e destina-se apenas a circulação de pedestres.

O art. 12 do Decreto de Acessibilidade prevê que em qualquer intervenção nas vias

públicas será garantido o livre trânsito de forma segura das pessoas em geral, especialmente das PCD ou dificuldade de mobilidade. O art. 16 do mesmo documento diz que o mobiliário urbano deve garantir a aproximação segura e o uso por pessoa com deficiência e a circulação deve ser livre de barreiras, atendendo as normas técnicas da ABNT. Incluem-se nessa exigência: marquise, toldos, elementos de sinalização, terminais de autoatendimento, postes, vegetação que tenha projeção para a faixa de pedestre e botoeiras para acionamentos. A Lei Federal nº 12.587/2012 em seu art. 5º destaca, entre os princípios da PNMU a segurança nos deslocamentos das pessoas e traz, no art. 14 os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, entre eles, ter ambiente seguro e acessível para a utilização do sistema, e completa a premissa com menção as leis nº 10.048/2000 e 10.098/ 2000 como fundamento.

A LC Municipal nº 062/2009, ao apresentar as diretrizes da política de mobilidade, faz previsão, no seu art. 35, da garantia de segurança, conforto e acessibilidade para as PCD e pessoas com mobilidade reduzida, aos espaços, equipamentos e serviços urbanos. Fluidez na circulação de pessoas e veículos. No art. 207 disciplina que é vedada a justaposição de condomínios que comprometam a circulação e a segurança dos pedestres e de veículos. A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Fortaleza, também primando pela segurança, no art. 2º, VI, indica que deve haver a compatibilidade do uso do solo à função da via, garantindo a segurança, a fluidez, a circulação e o conforto.

Ao tratar do uso e ocupação diferenciados, a LPUOS prevê para os projetos que se enquadrarem como PGV, além dos documentos exigidos para Análise de Orientação Prévia, deve apresentar um RIST. Nesse relatório, conforme art. 177, deve conter, entre outros: análise e recomendações técnicas de implantação do empreendimento, trazendo os reflexos na acessibilidade à área, saturação da via, segurança do trânsito de pedestre e de veículos e medidas mitigadoras dos impactos dessa implantação. Entre as diretrizes das Posturas municipais, no art. 412, do Código da Cidade, está o bem-estar da população relacionado à saúde, à higiene, à segurança, à acessibilidade, ao conforto, à estética e à tranquilidade do logradouro público e diz ser de todos a responsabilidade pela segurança, com a preservação do espaço. Determina ainda, no art. 423 que as construções nas calçadas devem priorizar a circulação de pedestres, garantindo acessibilidade, segurança e conforto e devem ser bem-sinalizadas.

Os Planos Municipais também indicam a preocupação com a segurança nas vias e logradouros públicos. O Plano Fortaleza 2040, ao tratar da requalificação do Centro, no eixo 1, fala em conservar o espaço, diminuindo a violência, com instalação de câmeras de segurança e monitoramento. Fala, no seu vol. 3, parte I, em evitar muros “cegos” como estratégia de projeto

ambiental para a prevenção de crimes e investir na vigilância comunitária. Sobre logradouros, no vol. 3 parte III, reitera, o já preconizado nas leis urbanísticas, que, durante a execução de obras ou serviços em vias públicas, deverá ser garantida a circulação das pessoas de forma segura.

O PMCFFor traz, no Caderno de Estratégias, como uma das bases da caminhabilidade, proteger e acolher o ciclista. No Caderno de diagnóstico, a segurança viária também foi objeto de análise e indicou, por exemplo, um alto índice de atropelamentos de pedestres no Centro. Entre as ações estratégicas do plano, trazidas no Caderno de Financiamento, estão: discutir alguns desafios urbanos sob a ótica do pedestre; ampliar o alcance das campanhas voltadas à segurança viária e ao respeito ao pedestre e destacar a responsabilidade do cidadão sobre a conservação de calçadas. O incentivo a utilização de fachadas ativas/permeáveis, que oferecem maior sentimento de segurança para os pedestres; a intensificação de agentes de segurança pública nas áreas com alto índice de criminalidade e a priorização dos logradouros onde há mais acidentes com pedestres para a implantação de intervenções urbanísticas e redução de velocidade, também estão entre as ações do plano.

Na investigação sobre o tema 2 da caminhabilidade buscou-se nos documentos, se há previsão para melhoria dos deslocamentos. Muitos dos documentos explorados não trazem previsão explícita e específica nesse sentido. O Plano Diretor Municipal, ao disciplinar a política de mobilidade, traz, entre as suas diretrizes, de acordo com o art. 35, fluidez na circulação de pessoas e veículos e priorização no espaço viário à circulação de pedestres, em especial às PCD e às pessoas com mobilidade reduzida, aos ciclistas e ao transporte público de passageiros.

A Lei Federal nº 12.587/2012, indica que um dos objetivos da PNMU, expressos no art. 1º, é a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. No art. 3º fala do Sistema de Mobilidade Urbana como sendo um conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas para garantir os deslocamentos de pessoas e cargas. E sobre o Plano de Mobilidade Urbana, o art. 24, explica que ele é instrumento de efetivação da PNMU e deverá contemplar entre outros: os polos geradores de viagens e a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados. O art. 59, da Lei Federal nº 13.146/2015, prevê que, em qualquer intervenção nos espaços públicos, os responsáveis pela execução das obras e dos serviços devem garantir, de forma segura, a fluidez do trânsito e a livre circulação e acessibilidade das pessoas, durante e após sua execução.

No vol. 3, parte I do Plano Fortaleza 2040, prevê corredores de urbanização

orientados pelo transporte público integrados, no formato de vizinhanças, distribuídos ao longo do trajeto do transporte, formando lugares de conectividade para o pedestre em cada núcleo de vizinhança, incentivando os acessos por caminhada e acomodando grandes concentrações e reduzindo significativamente a dependência de uso e espaço dedicado a automóveis. Entre as bases da caminhabilidade, o PMCFFor, traz, entre outros, deixar o sistema de transporte fluir; fazer estacionamento adequados; misturar os usos e colocar o carro no seu devido lugar. Seu caderno de Diagnóstico ressalta a importância de análise dos PGV's e criação de estratégias viárias para trabalhar com essa demanda. Entre as ações estratégicas, indicadas no Caderno de Financiamento do plano, estão: propor equipamentos intermodais, como estações e terminais em pontos estratégicos da cidade, que integre o maior número de transporte público e compartilhado existentes na cidade; implantar ciclovias, ciclofaixas e estação de bicicletas compartilhadas em regiões que possuem menor cobertura na cidade e ampliar a frota de ônibus, aumentar a abrangência dos meios de transporte.

No tema 3 da caminhabilidade a análise se debruçou em encontrar premissas que valorizam o investimento em criação de espaços arborizados para tornar a cidade mais caminhável. As leis municipais debruçam-se sobre o assunto, a LC nº 062/2009, no seu art. 10, que inclui, entre as temáticas das ações estratégicas da política de meio ambiente, a preocupação com áreas verdes. E a LC nº 236/2017, que prevê, ao tratar de loteamento, no art. 17, ser obrigatória a arborização de calçadas e a execução dos projetos paisagísticos, garantindo a implantação de mobiliário urbano e pavimentação adequada às condições de permeabilidade do solo das áreas verdes, de acordo com as diretrizes da SEUMA. Já a LC nº 270/2019, prevê com maiores detalhes a temática. Segundo essa lei, em seu art. 135, ao tratar das diretrizes gerais da Política Municipal de Proteção à Biodiversidade, Florestas e Fauna do Município de Fortaleza, prevê entre outras: o fortalecimento da política de arborização urbana e a recuperação da cobertura vegetal do Município de Fortaleza.

A arborização ganha destaque no Livro III que destaca, no art. 433, a implementação de políticas públicas com vistas à promoção da arborização urbana com espécies adequadas à via, priorizando as nativas, vegetação de porte arbóreo e recomendadas pelo Manual de Arborização municipal. A arborização das calçadas com largura igual ou superior a 2m, será obrigatória, segundo o art. 439, exceto naqueles imóveis cuja testada seja igual ou menor que 6m, a obrigatoriedade é também para os canteiros centrais das vias, quando estes tiverem largura igual ou superior a 0,80m. Em calçadas com largura menor que 2m só será permitido o plantio de árvores de pequeno porte e se respeitada a passagem de pedestre. Em calçadas maiores que 2,50m podem ter faixa de serviço permeável. Prevê atingir o índice mínimo de 12m² de área

verde por habitante, no prazo de até 5 anos.

Incentivo à promoção de percursos de arborização para promoção de caminhabilidade é objetivo norteador do Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade, mencionado na Síntese de ações do Plano Fortaleza 2040. O plano fala ainda em conservação dos espaços públicos e dos prédios históricos do Centro, ampliando a arborização e a humanização. Um dos objetivos do eixo 4, Qualidade do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais, é a resiliência e conforto ambiental. Para melhor qualidade do meio ambiente, o vol. 6 do Plano Fortaleza 2040, indica o objetivo de realizar massiva arborização urbana com árvores semiadultas e com sistemas de manutenção das árvores incorporados, além de inserir este fator no planejamento urbano nas áreas possíveis. Prevê ainda que um bom projeto de mobilidade para uma zona central sempre se apoiará no bônus da “caminhabilidade” confortável, ou seja, inevitavelmente passará pelos propósitos de redução parcial da motorização dos movimentos de pessoas.

Entre as premissas da caminhabilidade estão, plantar árvores, criar ruas agradáveis; e criar bons espaços, segundo o Caderno de estratégias do PMCFFor. O plano, em seu Manual técnico, cita as regras preconizadas no Código da Cidade quanto a arborização obrigatória em algumas calçadas e no canteiro central. E entre as ações estratégicas do PMCFFor, elencadas no Caderno de Financiamento, está incentivar a caminhabilidade nos diversos períodos do dia, criando programas municipais relacionados à infraestrutura urbana que envolva acessibilidade universal, mobilidade urbana, melhoria do sombreamento a partir da arborização, segurança pública e viária.

Na análise do tema 4 da caminhabilidade procurou-se por previsões de ruas singulares com prioridades mais definidas para oportunizar caminhadas. Apenas os Planos Municipais traziam previsões específicas nesse sentido. A versão preliminar da Revista Fortaleza Hoje, do Plano Fortaleza 2040, prevê para o Centro de Fortaleza uma requalificação, transformando o centro num lugar com usos diurnos e noturnos, promovendo a recuperação da potência de seu coeficiente de uso, apoiando a manutenção do comércio popular, protegendo sua herança cultural edificada e atraindo visitantes turísticos.

O plano prevê também a ampliação de calçadas, instalação de mobiliário e diminuir o tráfego de veículos pelo Centro, priorizando o espaço para o pedestre e fala-se em criar bolsões de estacionamento e interligar alguns bairros ao Centro através de bondes elétricos. Além de um espaço mais voltado para o pedestre no Centro da cidade, no vol. 3, parte I, o Fortaleza 2040 estimula a formação de várias centralidades, térreos comerciais com varejo, serviços e instituições nos arredores da vizinhança, como forma de incrementar a circulação de pedestres

e a produção de ambientes seguros, atraentes e compartilhados, forma básica de incentivar a caminhada em escala local.

Também como premissa da caminhabilidade e ainda inspirado em Speck (2016), o PMCFFor, no Caderno de Estratégias, traz a importância de se escolher prioridades. No lugar de investir em toda cidade e ver resultados sutis, investir em locais onde poderá haver maior impacto com o menor investimento. Prevê, no Manual Técnico de Calçadas, a criação de ruas exclusivamente para pedestres e entre as ações estratégicas do PMCFFor, no Caderno e Financiamento, está ampliar a quantidade de ruas exclusivas para pedestres em áreas centrais de comércio com a oferta de vagas para ambulantes e de camelôs nestas vias.

A base oportunizada pela presença ou não dos temas, nesses documentos, evidencia suporte para que gestores públicos implementem e garantam direitos e proteção às PCD, entre os quais a acessibilidade universal. Apesar de nem todos os temas serem abordados de forma detalhada ou aprofundada em todas as normativas, o seu conjunto traz maior segurança jurídica ao gestor, com previsões normativas que o autorizam a tomar determinadas medidas, visando implementar acessibilidade e tornar a cidade mais inclusiva. E oportuniza mais segurança técnica, por dar as NBR força de lei e torná-las exigíveis, além de aplicáveis.

A maioria dos documentos analisados tratam da segurança. Alguns ao abordar a incolumidade, dão importância para uma atuação ostensiva em áreas de maior risco e implementação de melhorias no monitoramento e no incentivo a vigilância comunitária, evitando muros cegos. Outros ao destacarem a necessidade de vagas destinadas a PCD e a pessoas com dificuldade de mobilidade mais próximas ao acesso de circulação e pedestres; sinalização tátil; atenção ao mobiliário que possa ser causa de acidentes e pisos adequados para as vias. Previsão de RIST e identificação de PGV.

Destaque-se a previsão de priorização de espaços para deslocamento dos pedestres, integração entre diferentes modos de transporte, corredores de urbanização, ampliação da rota de ônibus municipal e incentivo a várias centralidades para que a vizinhança tenha em suas redondezas diversidade usos compartilhados, buscando tornar a rua mais segura e mais convidativa para caminhada. Também são previstos, nos planos municipais, ruas singulares, entre as quais, aquelas destinadas apenas ao pedestre e o investimento em arborização, previsto nas leis e planos municipais. Esses preveem, entre outros, percursos e calçadas arborizados para possibilitar a caminhada em diversos horários, com previsão inclusive de situações em que o plantio de árvore é obrigatório. Resta ao gestor público priorizar na escolha e implementação de ações o atendimento normativo, garantindo não apenas no planejamento, mas em sua concretização,

através do monitoramento constante a adoção de soluções viáveis e seguras para tornar os espaços inclusivos e de fato acessíveis.

5 AVALIANDO O PLANO DE AÇÃO NOVO CENTRO

O quinto capítulo se dedica a investigação através de estudo de caso, que representa como, na prática, Fortaleza vem implementando a microacessibilidade e melhorando os deslocamentos a pé na cidade. Nele se faz análise do Plano de Ação Novo Centro e a avaliação de intervenções realizadas na Rua Barão do Rio Branco, no Centro de Fortaleza. Dentre essas intervenções estão: travessias elevadas para pedestres; ampliação do espaço destinado ao pedestre por meio da calçada viva, transformando parte da pista de rolamento em passeio e padronização das bancas dos permissionários da rua, que instala quiosques na calçada viva, retirando ambulantes das calçadas. Foi realizado levantamento de dados que contextualizassem a realidade em que se insere a rua Barão do Rio Branco e se empreendeu busca por instrumentais que auxiliassem a compreensão mais aprofundada do que seria o Plano de Ação Novo Centro.

A perspectiva avaliativa desta investigação considera a adoção de técnicas de avaliação pós-ocupação, através da observação walkthrough. Para essa análise, utilizou-se de ferramentas como: roteiro de observação; checklist de análise das calçadas; formulário a ser aplicado junto aos usuários das ruas do centro e roteiro de entrevista semiestruturada a ser aplicado com agentes públicos que participaram de alguma etapa de implementação do plano. Inicialmente foram elaborados os instrumentais para utilização em campo e providenciados mapas, abrangendo os trechos da rua Barão do Rio Branco em que as intervenções aconteceram, para facilitar a anotação das observações, identificando-as onde ocorreram. A consolidação da avaliação das intervenções se deu com registros em um quadro sinótico denominado matriz das descobertas, compilando os principais achados das análises desenvolvidas nessa etapa de investigação

Foi preparado um roteiro básico, que se encontra disponível no Apêndice A, para munir a entrevista semi-estruturada⁴¹ e realizada consultas a vários órgãos, objetivando compreender previamente quem seriam os atores chaves para serem ouvidos nesta pesquisa. Buscou-se identificar agentes públicos que pudessem contribuir na compreensão do Plano de Ação Novo Centro, nas intervenções realizadas na rua Barão do Rio Branco e que estaria disponível a participar. Com a troca de gestão, muitos agentes mudaram de secretaria e com os entrevistados, em sua maioria, não foi diferente. A busca resultou nos seguintes entrevistados: um agente que trabalhou no PAITT sob a gestão da SCSP e da AMC e atuou no plano em seu planejamento

⁴¹ RHEINGANTZ (2009) em seu livro Observando a Qualidade do Lugar: procedimentos para a avaliação pós-ocupação.

e execução; um agente que atuou no plano na sua execução e respondendo pela Agefis, mas que atualmente encontra-se na Regional 12 e dois agentes que atuaram no plano pela regional 12, o primeiro que ainda responde pela regional, atuando no planejamento e na execução e o segundo atuando no planejamento e na fiscalização. Totalizando quatro agentes públicos entrevistados.

O perfil dos agentes entrevistados era: a primeira entrevistada H.P, 29 anos, nível de instrução superior completo; a segunda entrevistada V.A, 40 anos, escolaridade superior completo; o terceiro entrevistado J.S, 43, nível de instrução superior completo e o último entrevistado R.A, 32 anos, com nível superior completo. O roteiro contemplava onze questionamentos, envolvendo como se originou o plano, que entes participaram, forma de financiamento e percepções dos agentes quanto as ações implementadas entre outros. O tratamento desses dados se dará em análise contextualizada no item 5.1 e 5.2, fazendo referência a pergunta e as respostas dos agentes quando couber. Os demais procedimentos da avaliação walkthrough serão explicadas mais detidamente no item 5.2. onde os seus achados serão explorados.

Nos capítulos anteriores, empreendeu-se esforços, analisando os conteúdos das normas jurídicas vigentes nacionais e locais e de políticas locais, em busca de avaliar as políticas que impactam na microacessibilidade, no intervalo temporal de 2013 a 2020. Tais documentos dão subsídio para o gestor municipal promover intervenções que ampliem a efetivação do acesso e a democratização da cidade e por essa razão precisam considerar aspectos diversos que envolvem a garantia da acessibilidade em uma cidade como Fortaleza.

Explorar o contexto em que a cidade, o gestor e o pedestre estão envolvidos, permite compreender e avaliar de forma mais concreta as ações implementadas com o objetivo de tornar a via mais caminhável e acessível. As normativas legais devem ser claras e trazer o subsídio necessário para que o gestor possa, com respaldo jurídico, tomar boas decisões e alocar recursos de forma eficiente e eficaz, no entanto, a legislação mais avançada é estéril se o poder público não empreender esforços para tornar as premissas concretas.

Apesar de a legislação pátria trazer tantas declarações políticas, compromissos e premissas que preveem garantias aos direitos fundamentais e especial proteção as pessoas com deficiência ou com dificuldade de mobilidade, Fortaleza ainda não é uma cidade acessível. Pretendeu-se, com os conhecimentos construídos até aqui, identificar se as intervenções avaliadas consideraram a complexidade dos aspectos da dinâmica social característicos da cidade contemporânea, os direitos preconizados acerca da dignidade da pessoa humana e conseguiram materializar avanços na acessibilidade das calçadas em Fortaleza.

5.1 Plano de Ação Novo Centro: contexto e desdobramentos

O centro de uma cidade, traz em si valores afetivos, históricos, culturais e tem grande importância para a dinâmica econômica, urbana e social da sua população. Fortaleza vem realizando várias ações, buscando revitalizar a área central da cidade. No volume 3 parte II do Plano Fortaleza 2040, em que traz o Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade, trata sobre a reabilitação do Centro, explicando o que se segue (FORTALEZA, 2016, p. 67):

O Projeto visa a reabilitação urbana da área, promovendo meios de apoiar a ampliação dos usos e atividades correlatas com a habitação em sua periferia, dinamizando mais ainda o comércio popular existente, protegendo e realçando o papel da herança cultural edificada, reabilitando os dois principais recursos hídricos, indicando melhorias para a mobilidade urbana com acessibilidade e redução da motorização, qualificando e apoiando a revitalização do espaço público e obtendo melhor conectividade entre o Centro e o resto da cidade.

O plano consiste em um conjunto de intervenções que objetivam entre outros, o ordenamento da região, modificando o cenário do centro de Fortaleza por meio de obras e ações em seis eixos. Fundado nas premissas estabelecidas pelo Plano Fortaleza 2040, o projeto, nomeado pelo Decreto Municipal nº 14.326/2018 como Plano de Ação Novo Centro e apresentado em diversas oportunidades pelo poder público como Projeto Novo Centro ou apenas Novo Centro. Impende destacar que esta pesquisa se refere ao projeto pela nomenclatura trazida no decreto, por ser a única com registro oficial publicado no DOM, no entanto, ao aprofundar-se na forma de estruturação e desenvolvimento das suas ações, esse estudo entende haver uma atecnia na nomenclatura oficial e acredita ser mais adequada aquela utilizada na apresentação pelo poder público “Projeto Novo Centro”.

Há pouca documentação disponível sobre o plano, e as entrevistas com alguns agentes públicos trouxeram subsídios que direcionaram onde encontrar mais informação e na análise pós-ocupação. Dessas entrevistas obteve-se direcionamentos a materiais que estavam em setores específicos, para isso perguntou-se aos agentes entrevistados se havia instrumentais que trouxessem detalhes sobre o plano, como por exemplo, um plano formal registrado, ou registro de ações realizadas e em que local eles estariam disponíveis. O J.S disse que “eu tenho uma apresentação que traz detalhes sobre o Novo Centro e posso enviá-la por e-mail. Outros documentos o [R.A.] pode disponibilizar”, a V.A disse para “verificar com o [R.A.], pois ele tem material, inclusive atas das reuniões e apresentações”. Os outros entrevistados responderam o que se segue, entrevistado e resposta:

R.A: Tem dossiê, com croquis e fotos contando a instalação dos quiosques,

registros de fóruns, documentários, registros fotográficos, trazendo o antes e o depois da Barão do Rio Branco, apresentações, o decreto que institui a Comissão, mapas, reportagens e documentários realizados pela PMF. Eles estão em formato de arquivos e as reportagens em site e todos serão encaminhados por e-mail.

H.P.: Não há um plano específico de ação do novo centro, o que houve a partir dessa ideia foi a articulação, pela Regional 12 de ações provenientes de vários planos. Sobre o PAITT, que foi um dos planos que atuaram no Novo Centro, não há um plano específico de constituição, mas existem apresentações e registros de ações. O PAITT surgiu em 2014 e começou a tratar desses projetos de planejamento da via pública, a exemplo dos binários e agora o trinário e essas intervenções no Centro.

Após as entrevistas, foram compartilhadas apresentações; fotos de reuniões, do antes e depois, do que foi idealizado e não realizado; mapas com a planta baixa dos trechos da rua Barão do Rio Branco e material relacionado as artes dos quiosques. Foi perguntado aos entrevistados como e quando se originou o Plano de Ação Novo Centro e por que ele foi pensado, assim como, que órgãos ou secretarias foram responsáveis pela sua criação. Segundo J.S: “Foi um plano intersetorial, não só de organizações da prefeitura como também da sociedade civil (...)”, para H.P: “Foi uma iniciativa da Regional 12 que articulou com projetos e órgãos para atuar nas demandas do centro, implementando intervenções necessárias”. Sobre essa questão, R.A entende que “Surgiu a partir de uma demanda interna da então regional do Centro. Na época estavam pensando em todo processo de revitalização da José Avelino e foi surgindo, com a CDL, um estudo junto ao comércio local, sobre ordenamento dos ambulantes e a questão da mobilidade (...)” e de acordo com V.A:

O Plano foi criado no primeiro ano do segundo mandato do Roberto Cláudio, em 2017. Surgiu como resultado de um Fórum realizado pelo Iplanfor em espaço cedido pelo CDL. A ideia do plano surgiu a partir desse fórum e da sugestão de selecionar as boas ideias que surgiram no fórum e colocá-las para frente. A criação foi conjunta, apesar da Secretaria do Centro, hoje regional 12, ter sido a secretaria era quem cobrava resultados, e de três em três meses prestava contas com o Prefeito, foi um trabalho conjunto. Foi pensado um conjunto de ações para requalificar o centro, ele é vivo durante o dia e morto à noite.

Pelo que fora relatado pelos agentes e em pesquisa ao que foi veiculado na época e nas apresentações, depreende-se que a ideia de um projeto específico voltado para o desenvolvimento e revitalização do Centro surge a partir do “Fórum do Centro - Plano de Ação Imediata” realizado com a articulação do Iplanfor e a Câmara de Dirigentes Lojistas – CDL, em 16 de julho de 2018⁴². O fórum contou com a participação de agentes públicos, representantes de

⁴² Consultado em <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-realiza-forum-para-debater-planejamento-estrategico-do-centro>> em, 15/09/2021.

entidades municipais e da sociedade civil, que discutiram as dificuldades do Centro e levantaram possíveis ações para minimizar os problemas existentes. As ações levantadas foram compiladas e tiveram o acompanhamento da Secretaria do Centro, que planejou, organizou reuniões e fiscalizou a execução do plano, mas as ações foram executadas por secretarias e órgãos diversos.

Em agosto de 2018 o “Projeto Novo Centro” foi apresentado pelo Prefeito Roberto Cláudio, na Praça Pajeú⁴³. Através do Decreto Municipal nº 14.326 de 14 de novembro de 2018 instituiu, o Comitê Municipal de Acompanhamento do Plano de Ação Novo Centro – CMNC, vinculado à Regional 12. A composição do CMNC se deu com agentes públicos de diferentes órgãos e secretarias e com representantes da sociedade civil. O CMNC, seria uma instância consultiva em que todos os atos deveriam ser aprovados por maioria simples de seus membros, que se reuniriam, de forma ordinária, uma vez por mês e de forma extraordinária, sob convocação prévia de seu Presidente. O decreto previa que a Presidência do comitê, bem como sua Secretaria Executiva seria indicada pelo Gabinete do Prefeito Municipal, tal presidência ficou a cargo de agente da Secretaria do Centro. As figuras 23 e 24, retratam fotos da reunião de lançamento do plano:

Figura 23 - Reunião de lançamento Novo Centro



Fonte: PMF, fotos cedidas pela Assessoria de Comunicação - Regional 12, 2021.

Figura 24 - Reunião de lançamento Novo Centro - participação popular



Fonte: PMF, fotos cedidas pela Assessoria de Comunicação - Regional 12, 2021.

O referido decreto discriminou ainda os eixos de ação do plano, suas células temáticas e as atribuições dos responsáveis por cada eixo. Entre as atribuições trazidas pelo decreto estão: acompanhar ações de recuperação de espaços público; estimular o ordenamento do

⁴³ Fonte: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-lanca-projeto-novo-centro>> consulta realizada em, 14/09/2021.

comércio informal; acompanhar projetos de engenharia nas obras de mobilidade urbana e fomentar a fiscalização de atividades, licenças, alvarás, concessões, autorizações e permissões no âmbito do Centro de Fortaleza entre outras. As células temáticas e os respectivos grupos que as representariam são, segundo o Decreto Municipal nº 14.326 (2018):

I - Habitação: a) Secretaria Regional do Centro - SERCE; b) Secretaria Municipal do Desenvolvimento; Habitacional de Fortaleza – HABITAFOR; c) Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR; d) Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado do Ceará - SINDUSCON-CE; e) Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Ceará - CREA-CE; f) Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente – SEUMA;

II - Infraestrutura e Mobilidade: a) Secretaria Regional do Centro - SERCE; b) Secretaria Municipal da Infraestrutura – SEINF; c) Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos – SCSP; d) Autarquia de Paisagismo e Urbanismo de Fortaleza – URBFOR; e) Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza – ETUFOR; f) Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania – AMC; g) Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR; h) Câmara dos Dirigentes Lojistas de Fortaleza – CDL; i) Sindicato dos Engenheiros do Ceará – SENGE-CE;

III - Turismo e Cultura: a) Secretaria Regional do Centro - SERCE; b) Secretaria Municipal da Cultura de Fortaleza – SECULTFOR; c) Secretaria Municipal do Turismo de Fortaleza – SETFOR; d) Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR; e) Câmara dos Dirigentes Lojistas de Fortaleza - CDL; f) Conselho Municipal do Turismo – COMTUR;

IV – Política de Apoio às Pessoas em Situação de Rua: a) Secretaria Regional do Centro - SERCE; b) Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Desenvolvimento Social– SDHDS; c) Associação Comunitária Moura Brasil; d) Associação Viva o Centro. e) Fundação da Criança e da Família Cidadã – FUNCI; f) Coordenadoria Especial de Articulação das Secretarias Regionais;

V - Ordenamento do Comércio Informal: a) Secretaria Regional do Centro - SERCE; b) Câmara Municipal de Fortaleza; c) Associação dos Camelôs de Fortaleza – ASCAF; d) Câmara dos Dirigentes Lojistas de Fortaleza – CDL;

VI - Segurança e Fiscalização: a) Secretaria Regional do Centro - SERCE; b) Secretaria Municipal da Segurança Cidadã – SESEC; c) Agência de Fiscalização de Fortaleza – AGEFIS; d) Associação dos Empresários do Centro de Fortaleza – ASCEFORT; e) Câmara dos Dirigentes Lojistas de Fortaleza - CDL.

Observa-se a falta de representatividade civil de pessoas com deficiência, apesar de a SDHDS ser um órgão municipal que tem como um de seus âmbitos de atuação as políticas públicas que envolvem os direitos das PCD, não parece ter havido a participação de representantes civis de PCD no Comitê. A CIDPD traz, ainda em seu preâmbulo, que os PCD devem ter oportunidade de participar ativamente das decisões relacionadas a programas e políticas, inclusive aos que lhes dizem respeito diretamente. O plano norteia-se pelos objetivos do Plano Fortaleza 2040 que visa transformar Fortaleza em uma cidade mais acessível, justa e acolhedora; no incremento da oferta de oportunidades apoiadas pela boa ordenação da rede de

conexões de seus espaços públicos e privados e na obtenção de controle eficiente do seu crescimento econômico (FORTALEZA, 2018).

O financiamento das ações não teve fonte específica, se tratou de uma mobilização dos entes públicos municipais, em conjunto com a sociedade civil e, em algumas ações, com o governo do Estado e institutos internacionais, que, em articulação conseguiram realizar várias intervenções no Centro. A implementação dessas ações ficava a cargo dos entes públicos que estavam envolvidos naquele eixo, ou por terem atribuições que diziam respeito a temática desenvolvida ou por terem contratos vigentes que poderiam ajudar na concretização delas. Isso pôde ser concluído a partir das respostas obtidas, ao perguntar-se durante as entrevistas como foi o financiamento dessas ações, o entrevistado R.A disse que “O financiamento ficou a cargo de cada Secretaria, que se organizou para realizar as atividades que foram pensadas”. Os agentes J.S, V.A e H.P responderam respectivamente que:

R: Não tinha um financiamento específico. O projeto foi chamado Plano de Ação Novo Centro, em virtude simplesmente do aspecto territorial, por se tratar de um espaço que precisava de várias ações, mas cada secretaria deu encaminhamentos na área que lhe competia. Criou-se o MAPP do Plano de Ação Novo Centro e a partir dele cada secretaria utilizava os recursos que tinham disponíveis para fazer as intervenções que lhe cabiam e várias secretarias e órgãos executaram o projeto.

R: Foi um financiamento articulado entre secretarias. O Secretário do centro há época, Adail Fontenele, foi pessoa chave, porque ele tinha experiência com administração e conversava com os secretários atrás de soluções financeiras para tudo. E as secretarias sinalizavam que tinham contrato vigente que daria para realizar determinada ação. A exemplo disso, a praça José de Alencar, reformada com contrato da Seinf, quiosques dos permissionários instalados por contrato da Regional 12, reforma das calçadas e as travessias elevadas pela SCSP, Feirão São Paulo pela Regional 12. Quase tudo feito com contratos existentes ou novas licitações da prefeitura. Com a exceção de algumas ações, como a retirada do terminal aberto, Praça da estação, e sua modificação para a Praça José de Alencar e a reforma da Praça José Júlio, praça Coração de Jesus, que foram realizadas pelo Governo do Estado.

R: O Plano de Ação Novo Centro foi financiado com articulação de projetos e planos existentes. O PAITT trabalha com contratos já existentes na prefeitura. A obra, tanto da calçada quanto da implantação das faixas elevadas de pedestres, foi realizada com contratos vigentes da SCSP. A estrutura dos quiosques dos permissionários, foi financiada pelo contrato da Regional 12 e a implantação da sinalização de trânsito foi realizada através de contrato vigente da AMC. Os balizadores de pedestre, elementos flexíveis que protegem o pedestre dos carros, e as jardineiras tiveram financiamento internacional pela Bloomberg, porque na época não se tinha contrato vigente para esses itens, hoje a AMC tem contrato vigente para aquisição de balizadores.

Segundo o respondente R.A, ao ser questionado quanto a que projetos e/ou programas fizeram parte das ações implementadas através desse Plano, a resposta foi:

(...). No primeiro eixo, o da **Habitação**, a Habitafor estava muito à frente junto a Secretaria do Centro, na época foi realizada uma pesquisa nas praças sobre quem teria interesse em morar no Centro e foi feito um mapeamento de prédios que poderiam ser habitados.

No segundo eixo, que falava de **Infraestrutura e Mobilidade**, esse eixo especificamente foi muito vivenciado pela regional do Centro, junto ao gabinete do Prefeito e a Sefin e SCSP, com ações estruturais e de mobilidade, a exemplo dos calçadões, a calçada viva da Barão do Rio Branco, o trinário da Duque de Caxias, as ciclovias e ciclofaixas. Foi no final de 2019 que se implantou a calçada viva. Antes eram duas faixas para carros e mais espaço para estacionamento, com o alargamento da faixa de pedestre na via, para tirar os ambulantes da calçada. Depois foram implantadas outras duas ruas com calçada viva no Centro, Floriano Peixoto e [...inaudível]. Foi feito um serviço de drenagem na Barão do Rio Branco, porém quando chove, areias da obra do Metrofor vão para a galeria da Barão e ainda alaga alguns trechos.

No terceiro eixo **Turismo e Cultura**, esteve à frente a Secultfor e a Setfor que se desenvolveu com várias ações, entre elas o resgate histórico que foi feito na implantação dos quiosques nos calçadões. Foram pensados projetos para revitalizar a vida noturna do Centro de Fortaleza e os finais de semana; ações como a reforma da Praça da Estação, realizada com o governo do Estado, que terá um polo gastronômico e música, essas ações também fazem parte dessa perspectiva.

No quarto eixo em que se tratou de **Política e Apoio às Pessoas em Situação de Rua**, estava à frente a SDHDS, esse eixo trouxe ações voltadas para a proteção da população de rua. Foi feito um levantamento junto ao Centro POP, um equipamento da PMF que atende a população de rua, junto aos CAPS também, que atendem questões como problemas com álcool e drogas, psicológicas e apoio a saúde em geral. Foi feito um mapeamento das famílias que existiam nessa situação. Foram criados dois equipamentos, a pousada social que fica na avenida do Imperador, com dormitórios, onde podem tomar banho e criado o refeitório social, local para se alimentarem, na Padre Mororó que oferecia 3 refeições por dia. A partir desse levantamento a SCSP contratou algumas dessas pessoas como gari, varredor, investindo na inserção. Foi realizado um trabalho educativo para que eles não ocupassem as praças do Centro, inclusive os grupos religiosos que forneciam sopa, a eles foi solicitado que concentrassem essa doação nos refeitórios para incentivar as pessoas a utilizarem esse equipamento.

No quinto eixo, do **Ordenamento do Comércio Informal**, foi pensado, ainda em 2017, a construção dos calçadões, inicialmente na Guilherme Rocha, onde foram implantados 39 quiosques, cada um deles com 4 boxes, que beneficiaram 156 permissionários. Esses quiosques abrem e fecham diariamente e têm neles a numeração dos boxes, permitindo aos comerciantes a identificação de seu endereço e uma arte que, quando o quiosque está fechado, fica aparente e durante o dia dá espaço para as mercadorias dos permissionários. A arte da Guilherme Rocha traz os prédios históricos do Centro de Fortaleza e personalidades ligadas a eles. Na General Sampaio foram implantados, em 2019, 15 quiosques, também de 4 lugares, beneficiando 60 pessoas, a arte nessa rua se baseou na temática do Teatro José de Alencar. Na Liberato Barroso, foram instalados 51 quiosques, com 4 boxes cada, que beneficiou 204 permissionários. A arte utilizada nos quiosques foi baseada nos personagens históricos que dão nome as ruas do Centro.

Na rua Barão do Rio Branco, foram instalados, no final de 2019 início de 2020, 50 quiosques, com estrutura diferente dos demais, com apenas 2 boxes cada, que deveriam beneficiar 100 pessoas, porém, no sorteio, quem ficou com

os quiosques da ponta Sul da rua, acabou não os ocupando, por entenderem que seria muito afastado da movimentação principal. A arte nessa rua conta a história da criação de Fortaleza no sentido Praia-Sertão.

No sexto eixo, **Segurança e Fiscalização**, duas ações foram principais: instalação de em média 40 câmeras de monitoramento [que se somaram às 32 da PMF e 11 da Secretaria de Segurança Pública já existentes. Além disso, está prevista a aquisição de uma célula de monitoramento com instalação de vídeowall⁴⁴]. no Centro e a implantação de torre de segurança da Guarda Municipal, ela foi implantada na Praça da Lagoinha, nesse eixo também foram realizadas ações de fiscalização. Pensando na segurança viária, está se reduzindo a velocidade de muitas vias e o foco das vias centrais está no pedestre.

Ao contar a história através da arte tema dos cinquenta e um quiosques da rua Liberato Barroso, fato interessante relatado por R.A foi perceber que as personalidades que dão nome as ruas do Centro de Fortaleza são em sua esmagadora maioria homens brancos. Apenas três ruas do Centro recebem o nome de mulheres, o que retrata não apenas a história da cidade de Fortaleza, como também o que era aceito pela sociedade da época. A respondente H.P. respondendo a mesma questão, narrando que:

Vários órgãos e secretarias participaram da execução desse plano. A SCSP, através do PAITT, atuou no projeto Novo Centro, entre 2018 e 2019, com o apoio da Bloomberg e da NACTO-GDCI, na consultoria e na formulação do desenho, com a implementação da Calçada Viva, a rua Barão do Rio Branco foi o piloto desse Projeto Calçada Viva. E a recuperação e padronização das calçadas, com a participação ainda da SEINF e da Regional 12. O PAITT também atuou na construção de faixas elevadas para pedestres em várias ruas do Centro. A padronização dos quiosques dos permissionários, foi iniciada pela Regional 12 com o trabalho de mapeamento e ordenamento dos ambulantes, com a contribuição do PAITT, com estudos e melhorias estruturais. A sinalização da via foi providenciada pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania – AMC.

O entrevistado J.S. disse não ter participado do processo de elaboração e que, por essa razão, não poderia confirmar todas as ações que foram realizadas, mas foi um dos atores na implantação das ações de fiscalização, como um dos representantes da Agefis. Acrescenta que:

Há um problema social, que envolve os ambulantes e que acabava dificultando a circulação, ficava uma concorrência entre bancas que ocupavam a calçada, pedestres e mercadorias e o projeto calçada viva veio melhorar essa situação. A Agefis trabalhou na organização da ocupação dos quiosques, havia um plano de quantidade e não poderia ultrapassar. Mas entre as ações, além das intervenções estruturais, como as revitalizações dos calçadões, foram feitos ordenamentos, priorizando a organização dos espaços. Envolveu também segurança viária, cuidando da vida das pessoas, agora as velocidades máximas

⁴⁴ Fonte <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-lanca-projeto-novo-centro>> consulta realizada em, 14/09/2021

ficam em torno de 50km e 30km em várias ruas aqui do Centro. Como, as calçadas da Major Facundo, Floriano Peixoto e a Barão do Rio Branco, não é atribuição da secretaria 12, mas são intervenções que ocorreram nos limites territoriais dela.

Ainda sobre os projetos e programas que tornaram possíveis as ações do Plano de Ação Novo Centro a respondente V.A. relata que:

Foram realizadas muitas ações no Plano de Ação Novo Centro. Reforma de calçadas, e com a reforma de calçadas, o da Feirão São Paulo, da Praça José de Alencar e com essas reformas muitos ambulantes ficaram sem cadastro, foi feito então uma pesquisa no centro para detectar prédios que potencialmente poderiam apoiar alocação desses ambulantes e foi alugado o prédio que hoje funciona o Feirão São Paulo. O HabitaFor fez levantamento de imóveis com potencial para habitação social, fez feirão para ver quem se interessava de construir no centro. Ciclofaixas foram implantadas nas ruas Castro e Silva e João Moreira, a super obra da José Avelino e da Alberto Nepomuceno também foi feita pelo Plano de Ação Novo Centro.

Em 2017 foram realizadas fiscalização dos galpões para identificar e ajudar os que não tinham alvará a se regularizarem, a nova LUOS ia ser editada e muitos estavam correndo para tirar o alvará antes da edição da nova lei. A virada cultural, realizada pela Secultfor, consistiu em 24h de eventos culturais e a calçada viva nos entornos do Dragão do Mar e em várias ruas do centro. Aconteceu também um concurso de ideias; a implantação do trinário: Duque de Caxias, Meton de Alencar e Clarindo de Queiroz. E na rua Barão do Rio Branco: calçada viva, reconstrução das calçadas com a implantação de piso tátil, passagens elevadas para pedestre, padronização dos quiosques, implantação das jardineiras e das proteções.

Depreendendo-se das respostas e dos documentos disponibilizados⁴⁵, pode constatar que o eixo habitação, teve entre as suas realizações destacam-se: pesquisa sobre interesse de moradia no Centro com 2.292 pessoas e realização do Feirão da Habitação, no Centro, com parceria entre a PMF e o Sinduscon, com lançamento de cadastro on-line. No eixo de infraestrutura e mobilidade, muitas ações foram realizadas, a exemplo da reforma de calçadas, de 17 praças entre 2013 e 2019, do Teatro São José; implantação da calçada viva e de travessias elevadas para pedestre, faixas exclusivas para ônibus; construção de terminal aberto na praça José de Alencar, mil vagas de zona azul, instalação de ciclovias entre outros. No eixo de Turismo e Cultura, buscou-se, entre outras ações, reorganizar e roteirizar o que já existia; revitalizar o passeio público; composição de agenda cultural; criação de ciclofaixas de lazer.

No eixo de apoio às pessoas em situação de rua, 42 unidades de aluguel social para os moradores da Praça do Ferreira, ação da SDHDS e do HABITAFOR; implantação da

⁴⁵ Especialmente das informações trazidas no Relatório do Projeto Novo Centro, apresentado em forma de slides e sem data informação de data de constituição.

pousada social, com 100 vagas para os moradores de ruas, do refeitório social e do consultório de rua, aproximando os cuidados com a saúde. No eixo do ordenamento informal, instalação de 155 quiosques para permissionários e criação do feirão São Paulo. E no eixo de segurança e fiscalização se destaca a implantação de mais câmeras, totalizando 83 câmeras no Centro e torre de segurança na Praça Lagoinha. Para entender mais sobre as intervenções realizadas, perguntou-se aos agentes como foi a implementação dessas ações, se o que foi planejado foi executado ou se ocorreram mudanças substanciais entre o planejamento e a execução. Os entrevistados disseram, que:

R.A: O legal da PMF é que ela testa a ação e recua ou ajusta no caso de dar alguma coisa errada ou de identificar algum problema inicialmente não previsto, foi o caso da rua Barão do Rio Branco, nessa rua logo após a instalação da calçada viva foi instalada zona azul, mas gerou engarrafamento e a PMF recuou e tirou a zona azul. Com a implantação dos quiosques, a PMF também foi se aperfeiçoando, na Guilherme Rocha, primeira a ter os equipamentos instalados, foram colocados os números dos boxes em adesivos sobrepostos a arte, porém eles foram caindo com o passar do tempo, já nos quiosques da General Sampaio os números foram impressos já na arte. Também foi feito um trabalho, com a Enel, quando da implantação dos quiosques na General Sampaio e Liberato Barroso, que não havia acontecido na Guilherme Rocha, toda parte de fiação que tinha nos postes foram para baixo do chão, inclusive para beneficiar os prédios históricos, foram feitas galerias e os fios ficaram subterrâneos.

J.S: Algumas ações não foram concluídas, porque veio a pandemia e pararam muitas entregas. O projeto é muito grande, uma revitalização do centro. A entrega da Praça José de Alencar, (...), do Parque da Liberdade que vai ser entregue agora em setembro (...). A Praça da Estação também está prevista para ter sua entrega agora nesse ano ou início do outro. Faz parte do plano trazer atrativos para o Centro, revitalizar, cuidar e incentivar as pessoas a utilizarem. O Parque da Liberdade vai ficar fantástico, se aprovado, pois se pretende que lá seja um polo gastronômico, o que vai movimentar bem aquela área que é linda.

V.A: O Fórum foi um brainstorm e as ideias chegaram ao centro mais consolidadas, mas tiveram alguns percalços, licitação que não dava certo, alguns atrasos em obras. Eu diria que 80% do que foi planejado foi executado. A exemplo da obra do calçadão e da implantação de mais quiosques para permissionários, na Guilherme Rocha, que faltou um trecho. Esse plano, foi um exemplo de quem tem vontade política faz a coisa acontecer. Muitos reclamam que não tem dinheiro e isso não cola. O Secretário do centro foi determinante para o volume de ações que foram realizadas com financiamento quase que completamente da prefeitura.

H.P: Alguns ajustes foram sendo realizados no decorrer da execução, a exemplo da decisão, que ocorreu no curso da implantação, de se retirar as vagas de estacionamentos de veículos da rua Barão do Rio Branco. Outro exemplo foi a decisão sobre em que lado se deveria implantar a calçada viva, se no lado leste ou oeste, e foi feito um estudo para saber qual lado era mais utilizado pelo pedestre. Na padronização dos quiosques da rua Barão do Rio Branco, em que, a ideia inicial da Regional 12 seria de haver 4 boxes em cada quiosques, foi superada, com estudos do PAITT, pois percebeu-se que ficaria pouco

espaço para o trânsito de pedestre, a ideia foi então reformulada e implantou-se de fato 2 boxes em cada quiosque, garantindo mais espaço para o pedestre.

Nota-se a interferência da pandemia que o mundo viveu, ocasionada pelo SARS-CoV-2, somada a mudança de gestão municipal no atraso de ações que se encontravam em andamento ou que não tinham iniciado. Percebe-se também o movimento da PMF ao detectar, no processo, os ajustes necessários e já os implementar assim que constatados, demonstrando um monitoramento não só da consecução das ações mais dos resultados trazidos por elas. Quanto a implantação de vagas de zona azul na rua Barão do Rio Branco e sua posterior retirada, não ficou bem claro se foram realizados estudos prévios quanto aos impactos que essa ação acarretaria ao trânsito de veículos, posto que notoriamente a rua já sofreria impactos ocasionados pela ampliação da área destinada aos pedestres.

Outro questionamento levantado durante as entrevistas foi se a complexidade da dinâmica social presente nas ruas do Centro e a disputa por espaços entre pedestre, carros, bicicletas, lojas, vendedores informais e permissionários foi considerada quando do planejamento e execução dessas ações e o que foi pensado ou feito nesse sentido. Todos os entrevistados responderam que sim. Segundo cada entrevistado:

R.A: “(...) foram feitos estudos, pelo PAITT e foi visto que a rua Barão do Rio Branco é a principal rua de movimentação de pedestre (...). E as modificações se focaram em atender as necessidades dos pedestres. Cerca de 350 mil pessoas estão no centro diariamente, esse número baixou para 250 mil na pandemia e aproximadamente 28mil pessoas moram nele.

J.S: “(...) e isso foi uma quebra de paradigma, porque muitas vezes as pessoas não pensam no todo e é difícil. A exemplo do caso da própria Major Facundo, como o espaço para carro ficou mais restrito, os motoristas não pensam no benefício trazido para o pedestre, pensam apenas em como o trânsito ficou mais lento e difícil para os carros. A redução de velocidade também foi um grande impacto, recebemos muitas reclamações, mas essa redução se deu a partir de estudos, que constataram que a cada 10% de redução de uma velocidade há desdobramentos positivos que resultam na preservação de vidas.

V.A: “(...) muitos pedestres, carros e bicicletas convergem para o centro e sabíamos dessa convergência e foi daí que o PAITT fez um estudo que viu que o fluxo é maior de pedestres no centro. Foi daí que veio a ideia da calçada viva, se tem mais pessoas do que carros no centro, porque o espaço para carros seria maior do que para o pedestre. Uma solução mais barata do que alargar as calçadas e que podia dar espaço para pessoas, utilizando cadeira de roda, andarem por ali mesmo, sem precisar acessar a calçada. A ideia das travessias elevadas também veio para conectar esses espaços.

H.P: “(...) foram feitas pesquisas, antes e depois das intervenções na rua. A pesquisa realizada antes das intervenções, buscou compreender como se comporta o espaço. E a pesquisa realizada depois das intervenções, foi para compreender como as mudanças afetaram o espaço. Observou-se que foram

esclarece como se deu essa escuta. Segundo R.A: “criaram várias reuniões na época que se pensou em ações mais específicas para o Centro e tanto os órgãos públicos participavam como várias representações da sociedade civil”. Os demais entrevistados responderam que:

J.S: (...) tiveram reuniões com representatividades, a exemplo da participação da CDL, da associação de moradores de rua, da associação de ambulantes, entre outras ligadas ao comércio e aos proprietários de imóveis do centro. Foram ouvidos o pessoal de carga e descarga entre outros, houve muita conversa prévia. E claro, aconteceram conversas entre os executores, todos os secretários envolvidos, o próprio prefeito, o gabinete, inclusive com a participação de alguns órgãos estaduais, como a Polícia Militar, para tratar da parte da segurança e de outras parcerias, todos os atores participaram bastante, além da Câmara dos Vereadores.

V.A: (...) o PAITT fez pesquisa em campo. Também ouvimos os ambulantes, antes da implantação dos calçadões e dos quiosques das ruas Guilherme Rocha, Liberato Barroso, General Sampaio e dos quiosques da rua Barão do Rio Branco, eles disseram as problemáticas deles e a partir daí foi construído o projeto dos calçadões (...). A partir do feedback que eles deram depois da implantação, também foi possível algumas modificações. A cobertura do quiosque ficou pequena e foi autorizado que eles a prolongassem para se protegerem do sol. Eles se sentiram mais valorizados depois de ter um espaço específico para trabalhar, também viraram fiscais, um dos problemas da fiscalização é não ter pessoal suficiente para atuar e agora os permissionários nos avisam sobre ambulantes irregulares no centro.

H.P: Nesse projeto específico o PAITT não conversou com as pessoas que utilizam a rua, conversou com os comerciantes, através da CDL. Mas não se chegou a entrevistar ninguém. Foi difícil no começo, com os comerciantes, pois eles achavam que ao retirar os estacionamentos e tirar os carros do centro as vendas cairiam. Mas tem estudos que mostram que o comprador do centro chega em regra a pé.

Percebeu-se pelas respostas dos entrevistados que a escuta se deu através das reuniões e fóruns, com os representantes civis e agentes representando o poder público e através de entrevistas e documentários realizados pela Regional 12, consultando a população antes e depois das alterações. Quanto as pesquisas realizadas pelo PAITT a agente H.P afirma que nelas a escuta foi restrita aos comerciantes, através da CDL. Algumas ações continuam em execução, como é o caso de algumas praças que estavam prevista entre as ações do plano e a continuação de implantação da Calçada Viva em outros trechos e ruas.

Para saber mais sobre a continuidade dessas ações e se ainda fazem parte do que fora planejado, perguntou-se aos entrevistados se o plano continuava em execução e se o Comitê ainda estava ativo. De acordo com a resposta de R.A “o plano se encerrou com o fim da gestão do Roberto Cláudio. Algumas ações continuaram em execução, terminando o que faltava, em virtude dos atrasos ocasionados pela pandemia.”, conforma a agente V.A corrobora com o R.A. e completa: “(...) assim como o Comitê. As ações novas de agora são pontuais, mas

sem vínculo com o Plano Novo Centro”. As respostas dos outros agentes foram as seguintes:

J.S: Algumas ações do plano continuam em execução, continua porque muita coisa parou por causa da pandemia e as entregas atrasaram, principalmente essas intervenções estruturais em equipamentos públicos. Também pelo fato de que suas ações foram divididas entre secretarias, cada uma delas tem o seu tempo e a sua disponibilidade de recursos. Somado a isso, houve uma transição de gestão, e as secretarias estão se adequando a nova realidade. Sobre o Comitê, desde a pandemia não houve mais reunião, até porque quem as comandava era o então prefeito Roberto Cláudio e com a mudança de gestão, muitos membros desse comitê não estão mais nas secretarias que representavam, o próprio secretário do Centro, há época Dr. Adail Fontenele, hoje está no HabitaFor

H.P: O PAITT com a AMC, fizeram muitas ações esse ano, mas não exatamente no Plano de Ação Novo Centro. As intervenções nas ruas Assunção e a rua Floriano Peixoto foram realizadas em maio de 2021, mas como ações isolada, não mais como ação do Plano Novo Centro. Também houve a implantação de outras medidas para priorizar o pedestre em outras ruas, redução da velocidade máxima para 30km em algumas ruas do centro, trânsito calmo e ciclo faixas. As equipes do PAITT se dividem por tema: Equipe de circulação viária; Equipe de gerenciamento de ciclovias; Equipe de bicicletas compartilhadas; Equipe de faixa exclusiva; Equipe do desenho urbano de segurança viária. O PAITT está atualmente na AMC, mas apesar de estar fisicamente na AMC, continua também ligado à SCSP, respondem ao Ferrúcio Feitosa, Secretário da SCSP, e a AMC.

Entendeu-se que o Plano Novo Centro, teve suas ações se constituindo, a partir das ideias iniciais, mas primordialmente no decorrer da sua implementação, e isso pode ter se dado em razão de não haver um documento inicial, ou não se teve acesso a ele, que formalize o plano em si. Há apresentações e relatório, dos quais só se conseguiu acesso semanas depois das entrevistas, mas não foi identificado um documento diretivo que compilasse todas as informações do plano, a pesquisa se deu com a coleta quebrada de informações para conseguir compreender o plano todo. Mesmo os agentes que atuaram na implementação de suas ações, divergem quanto a algumas ações fazerem ou não parte do que se planejou quanto ao plano. Como exemplo, as intervenções na rua Floriano Peixoto, que R.A se refere a implantação da Calçada Viva nessa rua como sendo uma das ações executadas do eixo infraestrutura e mobilidade, e, apesar de estarem sendo realizadas apenas esse ano, estariam entre aquelas ações do plano que tiveram sua entrega adiada em virtude dos atrasos. Já H.P diverge e afirma que as intervenções nessa rua são ações pontuais e já sem ligação com o plano.

Perguntou-se ainda, durante as entrevistas, se havia alguma previsão de extensão dessas medidas para outras ruas do centro ou outros bairros de Fortaleza. Tanto R.A, como J.S, responderam no sentido de haver possibilidade de constituição de um novo projeto, ainda sem nome e sem prazo, mas voltado a dar continuidade as intervenções que consideram terem sido

exitosas. Segundo eles:

R.A: No trecho da Guilherme Rocha, pós Praça do Ferreira, falta terminar os calçadões e a implantação de quiosques. Já é um plano, mas ainda não há um nome, seria um segundo novo centro ou projeto novo centro II, mas ainda não está fechado. Não tem prazo, Júlio [Secretário atual da Regional 12] ainda está conversando para definir.

J.S: Existe uma possibilidade de extensão da revitalização dos calçadões e implantação dos quiosques que faltaram em trechos, por exemplo, da rua Guilherme Rocha. A rua Barão do Rio Branco, também não teve intervenções em toda sua extensão, foram trechos, então há sim uma possibilidade de continuidade. E essa continuidade é importante, porque a demanda de mais espaços para exposição de mercadoria é infundável, principalmente agora depois dessa pandemia, em que o número de ambulantes e de moradores de rua cresceu de forma descomunal.

Ainda sobre a possibilidade de extensão das ações, as agentes afirmam, V.A: “calçadões sim. Quando saí da regional 12 já havia ficado pronto o planejamento para a continuação da reforma da Guilherme rocha, até a Sena Madureira, da rua do Rosário, da Pedro Borges e da General Bezerril.”, H.P: “Sim. Inclusive o PAITT já implantou a calçada viva na Granja Lisboa e em outras ruas do Centro, incluindo a rua Assunção e a rua Floriano Peixoto.” Percebeu-se, por tanto, que, apesar do plano oficial e seu Comitê não estarem operando de forma oficial, algumas das suas ações permanecem em execução e outras já se encontram sendo pensadas. Seja para dar continuidade a ações planejadas, iniciadas e não concluídas, como é o caso dos calçadões da Guilherme Rocha ou para estender o que se considerou exitoso para outros trechos e ruas, ainda não planejados como sendo um novo plano.

Na nova etapa de realização do plano, seria importante que o poder público compilhasse as informações que balizam o projeto em instrumentais de fácil acesso. Dessa forma, oportunizará aos cidadãos acesso, previsto na CRFB, em seu art. 5º XXXIII e 37 § 3º, II, ao que fora pensado, garantindo a participação popular não apenas nas representações civis em reuniões, por se tratar de uma participação limitada. E facilitar a quem interessar e a qualquer momento que conheça, monitore e opine sobre as mudanças previstas. A inclusão de representantes civis com deficiência no Comitê também seria medida essencial para que a microacessibilidade seja incorporada de forma eficaz.

5.2 Análise da rua Barão do Rio Branco

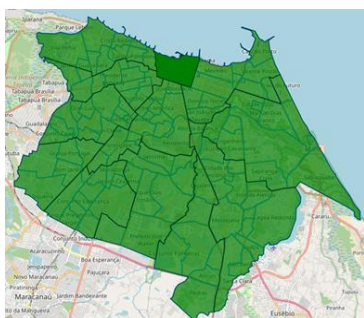
Antes de iniciar a análise da rua em si, importante contextualizar o Centro, bairro em que parte da rua Barão do Rio Branco se localiza. Em janeiro de 2021, iniciou-se o processo

de transição e reestruturação das regionais que compõem a cidade e Fortaleza passa a ser dividida de sete para doze regionais. Com essas mudanças as regionais passam a ser mais executivas e objetivam aproximar o cidadão do poder público. Em virtude dessa nova divisão, o bairro Centro passa a compor a Regional 12.

A nova regional 12 é delimitada ao Leste pela rua João Cordeiro, tem seu limite, na orla, delimitado com a regional 2 pelo espigão; ao Norte ainda pela orla, incluindo o Moura Brasil e a Praia de Iracema; a Oeste pela Avenida Filomeno Gomes e Padre Ibiapina e ao Sul, pelas ruas Antônio Pompeu e Padre Valdevino. Essa nova territorialização é decorrente do Plano Fortaleza 2040, e de conversas realizadas com a população, que influenciaram inclusive a numeração das regionais. O Centro seria a Regional 1, mas nos fóruns, a população pediu que as numerações fossem atribuídas, respeitando o quanto possível a localização das regionais antigas.

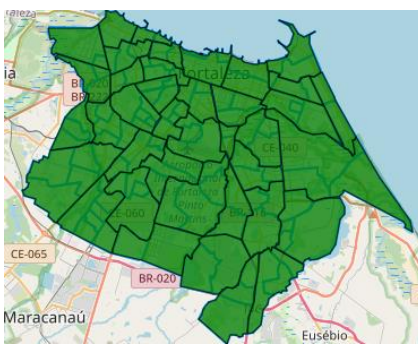
Além da divisão em regionais, Fortaleza conta 121 bairros, mas também está dividida em 39 territórios formados por grupos de bairros, considerando o perfil de cada um, como por exemplo IDH. O Centro é hoje o território 1, que coincide em delimitação com a mesma área da Regional 12. As figuras 26, 27 e 28 retratam Fortaleza e suas atuais subdivisões, respectivamente, regionais, territórios e bairros:

Figura 26 - Unidades de Gestão Municipal Regionais de Fortaleza. Destaques: Regional 12



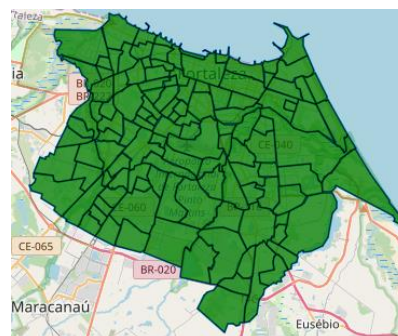
Fonte - IPLANFOR/ 2020

Figura 27 - Unidades de Gestão Municipal - Territórios de Fortaleza



Fonte - IPLANFOR/ 2020

Figura 28 - Unidades de Gestão Municipal – Bairros de Fortaleza – Decreto Municipal nº 14.498/2019

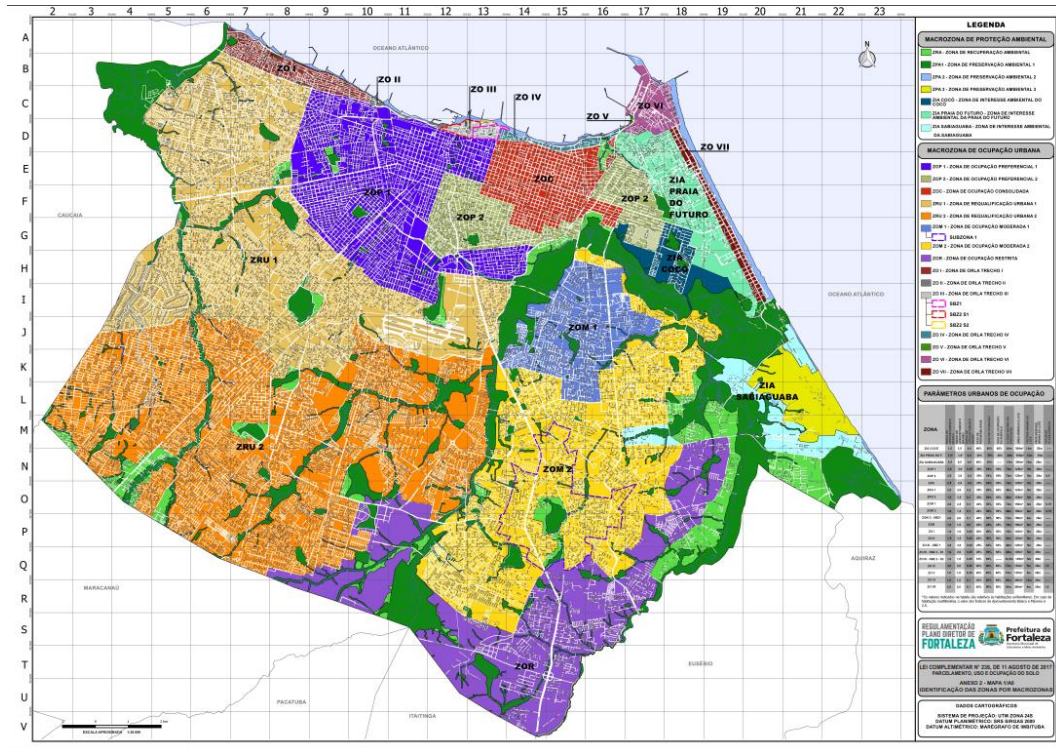


Fonte - IPLANFOR/ 2019

Criar acessibilidade em uma grande metrópole como Fortaleza, implica a atenção especial que envolve o planejamento do desenho, da construção e da gestão, conforme as condições impostas por cada lugar. A divisão da cidade em zoneamentos faz com que a cidade se organize em torno das necessidades e possibilidades de suas vias, com vistas ao crescimento ordenado e com urbanização adequada para o conforto de todos. O Centro é considerado pelo Plano Diretor como uma área para desenvolvimento do turismo e classificada, de acordo com

a macrozona de ocupação urbana a partir da diversidade das formas de uso e ocupação do solo como a Zona de ocupação preferencial, ZOP-1 e ZOP-2, a maior parte do bairro se localiza na ZOP-1. A identificação dessas macrozonas pode ser observada na figura 29.

Figura 29 - Identificação das zonas por macrozonas



Fonte – Prefeitura Municipal de Fortaleza⁴⁶

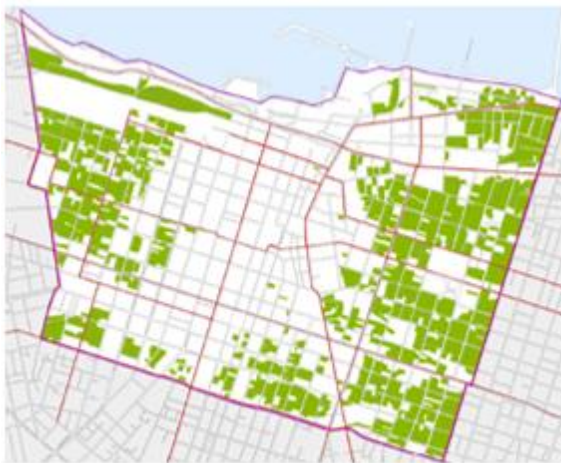
Há ainda no Centro zonas especiais, e os seus regramentos se sobrepõem aqueles previstos para a macrozona. Entre as zonas especiais encontramos no Centro: a Zona Especial de Interesse Social - ZEIS-1, a Zona Especial de Preservação do Patrimônio Paisagístico, Histórico, Cultural e Arqueológico - ZEPH - Centro e a Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica - ZEDUS – Centro, trechos 1 e 2. Vale lembrar que a LPUOS, alterada pela Lei Complementar Municipal nº 282 de 23 de dezembro de 2019, traz nova delimitação para o trecho 2 da ZEUS – Centro, já tratado nesse estudo. É um bairro que se caracteriza como histórico e comercial e por essas características concentra um alto índice de empregos, formais e informais, mas se destaca pelo uso comercial intenso durante o dia e a desolação durante a noite.

O baixo coeficiente de uso também é uma característica do Centro, e foi um dos

⁴⁶ Disponível em https://urbanismoemioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/legislacao-municipal/mapa/mapa_01_-_identificacao_das_zonas_por_macrozonas.pdf Consulta realizada em, 15 de agosto de 2021.

aspectos considerados pelo Plano Fortaleza 2040 (2016). As análises sobre uma possível reabilitação urbana da área central se deram pelo reconhecimento de problemas, entre os quais o declínio do espaço. O fato de haver grande contribuição fiscal, proveniente dos comércios populares daquele espaço, não significa que o Centro esteja vitalizado, a área passa por um decréscimo contínuo de população. As figuras 30 e 31 abaixo retratam, respectivamente, as áreas de maior concentração residencial e o patrimônio histórico tombado, representado pela cor laranja e o não tombado, representado pela cor ocre:

Figura 30 – Índice de Habitação Unifamiliar e Multifamiliar 24,98%



Fonte: Equipe Urbanística do Plano Mestre Fortaleza 2040, 2016.

Figura 31 – Patrimônio Histórico Tombado e Não Tombado

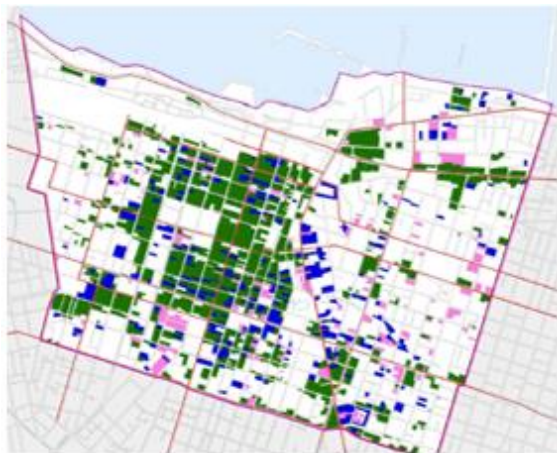


Fonte: Equipe Urbanística do Plano Mestre Fortaleza 2040, 2016.

A rua Barão do Rio Branco teve sua importância reconhecida pelos planos municipais, em especial pelo Plano de Ação Novo Centro, por ser uma das ruas mais centrais, com comércio e trânsito intenso de pedestres, com comércios e serviços em seu maior número nessas ruas mais centrais. A ideia do Plano Fortaleza 2040, no Plano Mestre Urbanístico, é estabelecer uma rede de estacionamentos estruturados e periféricos, buscando reduzir o trânsito de veículos motorizados pelo centro. As figuras 32 e 33 abaixo, retratam, a primeira: os escritórios, comércios e estacionamentos, representados pelas cores respectivamente: azul, verde e rosa, que existem no Centro e a segunda: a rede de estacionamentos que se pretende implantar conforme previsto no Plano Fortaleza 2040 e que traz de vermelho os estacionamentos estruturados com uso misto em torre; de rosa os estacionamentos periféricos em subsolo e de bege a zona com redução de motorização, conforto para o pedestre e transporte público local:

Figura 32 – Escritórios 2,76%; Comércios 16,4% e Estacionamentos 4,17%

Figura 33 – Proposta: Rede de Estacionamentos Periféricos



Fonte: Equipe Urbanística do Plano Mestre Fortaleza 2040, 2016.



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza – Fortaleza 2040⁴⁶.

Para a avaliação pós-ocupação, elaborou-se um planejamento, descrevendo as etapas e procedimentos a serem adotados na observação *walkthrough*. As atividades realizadas foram: levantamento dos dados para contextualização do bairro e da rua; delimitação dos espaços a serem analisados; construção do roteiro de observação em campo, do roteiro de entrevista, do formulário a ser aplicado com usuários na rua, checklist da análise da calçada e tabela de entrada de dados para trabalhar com os resultados dos formulários.

Para elaboração dos instrumentais, socorreu-se aos estudos de autores que tratam dos temas abordados e naqueles autores que fundamentam teoricamente a utilização dos instrumentais para observação *walkthrough*. Para a construção do checklist de análise das calçadas, tomou-se como fundamento no tema acessibilidade a NBR nº 9050/2015 e alterações de 2020 e a NBR nº 16.537/2016, os estudos de Sasaki (1991), de Montenegro (2009) e Bahia (1998) e no tema caminhabilidade os estudos de Speck (2016) e o PMCFFor. Para o roteiro de observação *walkthrough*, o roteiro de entrevista foram parâmetros os estudos de Rheingantz *et al* (2009) e para a elaboração do formulário os estudos de Oliveira *et al* (...) serviram como base. Foi elaborado formulário, disponível no Apêndice B, trazendo questões iniciais para criar um perfil do respondente com perguntas sobre idade, motivo de vir ao Centro e se autorizava a gravação das respostas abertas.

O Formulário “é o nome geral usado para designar uma coleção de questões que são perguntadas e anotadas por um entrevistador numa situação face a face com outra pessoa” (OLIVEIRA *et al*, [...], *apud* SELLTIZ, 1965, p. 172). O instrumental continha dez afirmações que exigiam do respondente uma opinião que deveria ser balizada pela seguinte orientação: 1 (discordo totalmente), 2 (discordo), 3 (não concordo nem discordo), 4 (concordo), 5 (concordo

totalmente). Explorava opiniões acerca das mudanças implementadas na rua, a sensação de caminhar por ela e a percepção quanto a acessibilidade e caminhabilidade da via. Também havia cinco questões que oportunizavam respostas abertas, porém nem todas eram iguais para todos os respondentes. As três primeiras eram iguais e se aplicavam a todos; as duas últimas, ainda que mantendo o tema que fundava cada uma das questões, foram ajustadas para cada grupo de respondente, divididos por cinco diferentes perfis.

Os perfis de respondentes dos formulários se dividiram em: usuários habituais - UH, usuários não habituais - UNH, pessoas com dificuldade de locomoção - PDL, pessoas com deficiência - PCD, comerciantes informais sem permissão - CSP e comerciantes permissionários - CP, buscando assim ter diferentes visões quanto as intervenções que ocorreram na rua. O número de respondentes de cada perfil foi 6 UH; 5 UNH; 4 PDL; 1 PCD; 6 CSP e 5 CP, ao todo 27 pessoas participaram da pesquisa, o perfil completo dos respondentes e a legenda para interpretação dos dados encontra-se no Apêndice C. Antes dessas aplicações ocorrerem, foi realizada uma experiência piloto, aplicando o formulário a um pedestre e alguns aspectos foram alterados em virtude de haver questões confusas, os formulários foram aplicados no início do mês de agosto de 2021 a início de setembro do mesmo ano.

Os formulários começaram a ser aplicados concomitantes as observações, a escolha dos respondentes levava em consideração a tentativa de ter uma porcentagem mínima de cada tipo de perfil. Grande dificuldade ocorreu para conseguir que pessoas com deficiência participassem como respondentes, tanto pela pouca frequência de pessoas com esse perfil no Centro como pela recusa daqueles que se encontravam se deslocando no local. Abordou-se, durante o período da pesquisa em campo três PCD, utilizando cadeira de rodas e uma pessoa com deficiência visual, apenas essa última aceitou participar da pesquisa.

Sobre a entrevista, os caminhos percorridos já foram explicitados no introito deste capítulo, posto que os resultados alcançados a partir delas, foram, em parte, explorados no curso do item 5.1 ao tratar do Plano de Ação Novo Centro. Quanto ao Roteiro de observação walkthrough, nele listou-se os recursos a serem providenciados, a exemplo da planta baixa dos trechos a serem analisados, impressão do checklist de análise das calçadas, entre outros. Listou-se também as atividades que deveriam ser realizadas ao chegar no campo, entre as quais: filmar os trechos para consultas posteriores; analisar a via e as calçadas, fotografando os achados e utilizando o mapa/ croqui do espaço registrar algumas observações importantes; realizar as medições necessárias entre outros. Assim como previu-se também aquelas atividades que deveriam ser realizadas ao voltar para casa, como registro de informações, legendar as fotos e

transcrever as respostas gravadas etc.

Para delimitação do espaço considerou-se que a rua Barão do Rio Branco, tem sua extensão desde a Avenida Treze de Maio, no bairro de Fátima (ao Sul) até a Avenida Presidente Humberto de Alencar Castelo Branco, conhecida popularmente como Avenida Presidente Castelo Branco, no bairro Centro (ao Norte). O recorte de análise realizado por essa pesquisa abrange o trecho em que o Plano de Ação Novo Centro fez maiores intervenções, que compreende cinco quarteirões da rua, todos localizados no bairro Centro. O trecho inicia na rua Pedro I e vai até a rua Senador Alencar. A distância encontrada nos cinco quarteirões totaliza 698,46 m (2.291,52 pés), segundo o Google Maps⁴⁷.

A pesquisa em campo teve seu início no início de agosto e se estendeu até o início de setembro. A análise das calçadas se deu na rua como um todo, no entanto, por uma questão meramente didática algumas informações foram organizadas discriminando-se o trecho de localização. Levou-se ainda, em consideração, os lados Leste (L) e Oeste (O) da rua e a direção do Sul (S) para o Norte (N) da rua Pedro I a Senador Alencar. Sendo o trecho 1: rua Pedro I à rua Pedro Pereira; trecho 2: rua Pedro Pereira à Liberato Barroso; trecho 3: rua Liberato Barroso à rua Guilherme Rocha; trecho 4: rua Guilherme Rocha à rua São Paulo; trecho 5: rua São Paulo à rua Senador Alencar.

A rua como um todo é em sua maioria composta por lojas comerciais varejistas, as quais merecem destaque as populares Lojas Americanas, Mariza, C&A, Riachuelo e serviços, de alimentação, dentário, bancários e públicos. Nas ruas adjacentes encontram-se a Santa Casa de Misericórdia, órgãos públicos a exemplo do Procon, Regional 12 e postos de saúde, equipamentos culturais como o Cine São Luiz e atrações históricas e arquitetônicas que marcam o centro. As medidas implementadas na rua Barão do Rio Branco se deram, em virtude da sua importância para o pedestre e por ser uma das ruas mais centrais do bairro que dá acesso a muitas lojas e serviços existentes em seu entorno.

Durante o trabalho de campo, foi possível observar que a ocupação da rua muda conforme o horário, por essa razão, buscou-se realizar a observação em dias e horários diferentes. Como exemplo, na hora do almoço, aparecem inúmeras estruturas de vendedores informais, fornecendo almoço e monta-se toda a estrutura para esse fim, com disposição de cadeiras e espaço para expor as comidas.

Perguntou-se aos agentes públicos, durante as entrevistas, se as medidas,

⁴⁷ Consultado em: <https://www.google.com.br/maps> em, 10 de julho de 2021.

implementadas nessa rua, tiveram êxito e tornaram a rua mais acessíveis e agradável a todos. Para V.A, “sim, pois o único ponto de vista negativo é o do motorista. E não foi para eles que foram feitas as reformas, vimos que são os pedestres que mais circulam pela rua e foi para eles que as alterações foram realizadas.”, H.P afirma que sim e que “o sucesso foi imediato, com as intervenções se conseguiu melhor organização do espaço e recebemos pedidos para as mesmas intervenções em outras ruas da cidade. As cores deixam o projeto e a caminhada mais lúdicos.”. As demais respostas foram:

R.A: Creio que sim. Na época os ambulantes, estavam ansiosos para assumir os quiosques, agora eles tinham um endereço um local fixo, onde não teriam problemas com a fiscalização. Foi feito um documentário pela PMF, com o antes e depois, idosos relatando que às vezes caíam, o documentário mostra os buracos que existiam. A população que foi ouvida na época deu um feedback muito positivo. Teve também um movimento contra, mas acho que era ainda com a zona azul, que causava engarrafamento. A rua não pode ser só trânsito, tem muitos pedestres passando por ali diariamente.

J.S: Na minha opinião, de cidadão, eu acredito que sim, porque da forma como era, principalmente na questão dos ambulantes, dificultava o trânsito de pedestres. Apesar de achar que ainda se tem que intensificar a fiscalização do atendimento a padronização e às quantidades e limites de exposição das mercadorias, pois isso também traz problemas para o ordenamento. Algumas situações até se justificam, como a cobertura de alguns quiosques ficou pequena e, por causa do sol, eles colocam uns guarda-sol, de cores diferentes. A gente até conseguiu uma padronização do aumento deles, o que ficou legal, mas nem todos aderiram. Mas eu acredito que para o pedestre sim, que era a missão, ficou mais acessível e mais agradável a questão das cores, eu acho que dá um aspecto mais agradável do que só o preto do asfalto. Dá o sentimento de uma coisa ordenada.

Para eles, o impacto foi positivo, especialmente junto ao pedestre e aos permissionários. E os feedbacks que receberam há época, segundo eles, corroboram com a sensação de êxito. Buscando comparar as opiniões dos agentes públicos a dos pedestres ouvidos na rua, passa-se a análise de algumas questões respondidas na rua, que tratam sobre as alterações realizadas e as impressões das pessoas quanto a elas.

As PDL e as PCD foram questionadas sobre: Após as mudanças que ocorreram na rua Barão do Rio Branco você consegue transitar com mais autonomia e independência por ela? Quais dificuldades você ainda encontra nesse percurso? E suas respostas estão no quadro 3:

Quadro 3 - Respostas à questão 14 aplicada às PDL e PCD

Número do respondente e resposta:
5 "A calçada ficou alta, se for para subir na calçada a gente precisa de ajuda. Mas depois que tá na calçada ficou bom."
6 "Não. A gente anda com dificuldade, principalmente aqui, perto do banco não tem espaço pro idoso."

Vem receber o dinheiro e fica muito acúmulo, né. Que não era pra ficar assim, era pra ter um espaço pro idoso né., que fica diariamente aqui, tinha que ter um canto próprio para ele né."
19 "Sim. Está ótimo, parece coisa de primeiro mundo, apesar de ser terceiro. Não, não sinto dificuldade para transitar. Eu até peço para os carros pararem quando vou passar na faixa de pedestre faço pare com a mão e eles obedecem. Passo numa boa."
21 "Sim, mas às vezes na calçada tem buraco. Não é padronizada."
25 "Além da ocupação da calçada por várias coisas, elas não são padronizadas, mas analisando como você perguntou antes só a largura dela, a largura é boa. Mas sinto que as dificuldades para mim aumentaram depois das mudanças, porque praticamente eles acabaram com a rua, eu ando porque já sabia andar por ela antes. A travessia não ajudou o deficiente visual, talvez o cadeirante sim, mas a mim não. Se for para um deficiente visual atravessar para o outro lado, não tem nenhum obstáculo para ele se basear ele acaba indo direto. Eu não faço isso porque já conhecia antes, se for alguém que não conhecia não vai ter noção de direção. A calçada padronizada é que ajuda, aqui eu venho para cá [indo até o meio fio e batendo nele com a bengala] e sei que acabou".

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Nesse aspecto as respostas das pessoas com dificuldade de locomoção e com deficiência foram bem divididas. Alguns demonstram não sentir dificuldade ao caminhar pela rua, mas ressaltam a altura da calçada, a não padronização delas e apontando haver buracos. Outros discordam que seja fácil transitar e indica razões variadas para essa dificuldade, entre as quais: lotação, dificuldade para as pessoas com deficiência visual se localizarem por faltarem balizadores, mas fazem menção a boa largura da calçada.

Perguntou-se aos CP, se: após as mudanças ocorridas nessa rua, você considera que ela se tornou mais acessível para todos, mais pessoas transitam diariamente por essa via aumentando suas oportunidades de venda ou você não viu diferença? Por que você acha que isso ocorreu? As respostas foram bem diversificadas como se pode observar no quadro 4 a seguir:

Quadro 4 - Respostas à questão 14 aplicada aos CP

Número do respondente e resposta:
2 "Não posso responder porque estou aqui só há 4 meses. Melhor perguntar a quem está aqui há algum tempo."
7 "Não dá pra ver se aumentaram as vendas. Mas acessível é. Tem espaço para a pessoa andar."
9 "Piorou. Quando eu trabalhava na banca normal, todos me conheciam, agora já vão embora de lá."
15 "Melhoraram 100%, porque a prefeitura organizou melhor a rua e as pessoas passam mais por aqui."
17 "Melhorou as vendas com certeza. Aumentou a passagem e mais pessoas vê a mercadoria."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Os comerciantes permissionários que responderam à pesquisa divergem, dois não souberam opinar sobre se houve ou não aumento das suas vendas, no entanto um deles afirma

que a via ficou mais acessível. Um disse ter piorado pois era mais conhecido onde estava anteriormente e dois afirmam que mais pessoas transitam e que por isso melhoraram as vendas.

Já aos CSP perguntou-se, na mesma linha, se: depois das modificações que ocorreram nessa via o seu trabalho aqui ficou mais fácil ou mais difícil? Por quê? A maioria respondeu que concorda que ficou mais fácil, conforme quadro 5, abaixo:

Quadro 5 - Respostas à questão 14 aplicada aos CSP

Número do respondente e resposta:
8 "Mais fácil. Não sei dizer por quê."
10 "Mais fácil. Ofereceu mais segurança, os carros passam longe do carrinho, me sinto mais seguro."
11 "Mais difícil. Porque eles não deixam encostar perto dos quiosques, os permissionários mesmo ligam pro rapa tirar a gente. Antes todos se ajudavam, hoje a coisa mudou. Eles parecem que tem uma loja, só porque tem um espaço e a gente não, não querem a gente perto"
12 "Ficou mais fácil, porque se eu fosse botar sozinho no meio da rua ia ficar mais difícil. Fico perto de um dos quiosques e aqui perto tem um banco e ajuda o cliente, porque ele senta se quiser."
13 "Melhorou. Tem mais espaço para o pedestre ver a mercadoria."
16 "Ficou ótimo! Tem bem acesso, eu fico mais à vontade e a pessoa que faz compra comigo também fica mais folgado."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Quase todos os comerciantes informais sem permissão ouvidos, consideram que houve um impacto positivo no seu trabalho com as mudanças implementadas, seja trazendo mais segurança e conforto para eles e seus clientes ou deixando mais visíveis as suas mercadorias. Apenas um discorda em virtude da falta de espaço para expor suas mercadorias e a falta de ajuda dos permissionários.

Aos usuários habituais e não habituais, perguntou-se, se depois das mudanças que ocorreram na rua, eles passaram a utilizar mais o trajeto por ela ou essas mudanças não fizeram diferença para eles e por quê. As respostas estão no quadro 6:

Quadro 6 - Respostas à questão 14 aplicada às UH e UNH

Número do respondente e resposta:
1 "Com certeza utilizei muito mais esse novo projeto, né, ficou muito mais, ficou muito melhor a utilização dessas vias coloridas, do que a própria calçada. Utilizo bastante"
3 "Sim. Ficou ótima!"
4 "Não. Pra mim ficou do mesmo jeito."
18 "Não fez diferença pra mim. Uso muito não. Às vezes venho por aqui se for coisa pra resolver aqui, já vinha."

23 "Não fez diferença, porque os motoqueiros passam pela faixa colorida. Mudou nada. As pessoas andam pela calçada."
27 Acho que uso um pouco mais a parte pintada colorida melhora o trânsito.
14 "Mesma coisa. O espaço fica dividido e não ajuda no fluxo. Ainda se esbarra em muitas pessoas, porque acabam usando mesmo é a calçada."
20 "Fez sim. Passa mais fluxo de gente e carro."
22 "Ficou bom para o pedestre, mas pra quem dirige ficou ruim. Pra mim tá bom."
24 "Na verdade eu me dei conta agora que eu quase não uso essa parte colorida, venho pouco nessa rua, mas quando eu venho uso a calçada, mesmo quando ela tá lotada, por isso nem posso dizer que fez diferença pra mim. Vou tentar usar mais ela e prestar atenção nos ciclistas."
26 Não. Ando pela rua mais próxima, mesmo que a calçada esteja mais cheia. Não acho que eu desviaria ou escolheria deliberadamente essa rua por conta das mudanças realizadas.

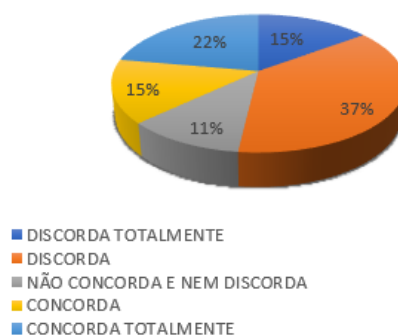
Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Das onze pessoas que responderam à pesquisa, quatro delas afirmam reconhecer que após as mudanças utilizaram mais esse trajeto e elencam entre as razões ter mais fluxo de pessoas, acharem melhor a calçada viva que a calçada, mas uma ressaltou que para quem dirige ficou ruim. As outras sete entendem que não fez diferença, ou porque usam pouco, ou porque buscam as ruas pela proximidade dos locais em que vão, ou pelo mau uso da calçada viva, com moto passando por ela entre outras razões. Ressalte-se que o Código de trânsito, art. 155 proíbe ciclista em passeio ou locais em que não seja permitida a sua circulação

Ainda com buscando compreender o que as pessoas acham sobre a acessibilidade da rua em estudo, dentre as afirmações objetivas do formulário questionou-se no item 2, se as pessoas concordavam que as calçadas da rua são acessíveis para todos. A maioria discordou, conforme se depreende dos resultados que se seguem, gráfico 1 e tabela 5:

Gráfico 1 - Resultado das respostas a questão 2 do Formulário

As calçadas são acessíveis para todos



Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

Tabela 5 - Compilação das respostas relativas à questão 2 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
4	10	3	4	6

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Embora reconheça-se a atuação do poder público como essencial para a consecução da acessibilidade universal, procurou-se compreender o quanto a população tem consciência da importância do seu papel para o alcance dessa acessibilidade. A pergunta que se fez foi: Você se sente corresponsável por tornar e manter as vias públicas acessíveis a todos? Se não, por quê? Se sim, o que você pode fazer para ajudar na acessibilidade da via? E as respostas podem ser observadas no quadro 7:

Quadro 7 - Respostas à questão 13 aplicada a todos

Número do respondente e resposta:
1 "Acho que todo mundo é responsável, eu me considero responsável, então o máximo que a gente tem que fazer é respeitar no caso, a própria sinalização de pedestre, respeitar as sinalizações também de carros, também ajudar as pessoas que tem problemas de locomoção"
2 "Não. Porque é o governo e a prefeitura que têm que fazem isso."
3 "Não porque nós não temos nada a ver com isso. Quem tem obrigação é o governo."
4 "Não. Não acho que podemos fazer mais nada, do jeito que tá não melhora mais. Tá bom."
5 "Sim. Eu tiro latinha da rua, quando tem lixo na rua é mais perigoso pra idoso cair."
6 "Sim. Respeitar a sinalização de acessibilidade, manter rampas livres. Padronizar a calçada da casa onde resido, evitando atrapalhar o livre trânsito."
7 "Sim. É um dever do cidadão ficar atento a essas coisas. Eu posso, por exemplo, organizar na internet uma votação para que a calçada seja aumentada e ocupe o lugar da faixa colorida, e todo esse espaço vire calçada, fazer um abaixo assinado pra mostrar pro governo o que as pessoas querem."
8 "Sim. Tá só o filé, precisa fazer mais nada não. Deus num agradeu a todos, mas tá muito bom."
9 "Não, porque o local que ando é pouco."
10 "Claro! Utilizar o espaço lembrando que mais pessoas estão usando, andar com atenção pra não esbarrar em ninguém. Ah também não jogar lixo na rua e nem votar em pessoas que não se preocupam com a acessibilidade. Cobrar dos políticos pra que as ruas sejam acessíveis. Podemos também não comprar de quem coloca mercadoria no meio."
11 "Sim. Quando vivemos em sociedade temos que pensar a cidade para todos. O que poderia ser feito era algo mais direto e objetivo como denúncias para órgãos públicos, vereadores, ou até mesmo como sugestão de matérias para jornais e telejornais."
12 "Se cada qual fizer a sua parte sim, mas só esperam mesmo pelas autoridades. Elas ajeitam, mas a gente deve não atrapalhar o espaço dos outros. Cada qual por si, fazendo a sua parte e pedindo livramento a Deus."
13 "Acho que sim. Não sei dizer muito porque eu cuido de mim né. Quando eu vou andando assim, procuro um espaço que dê pra mim ir. tomo cuidado para não cair. Agora tem doido que num tá nem ai que anda por qualquer canto né, às vezes cai, se prejudica. Eu sou uma pessoa que na vida tenho consciência de tomar conta de mim, mas tem umas que num tem essa consciência."
14 "Não. A coisa mais difícil é eu vim pro centro, especialmente nessa pandemia, então não sei o que eu

faria."
15 "Não, porque não venho aqui sempre."
16 "Se realmente eles procurassem a gente para pedir uma sugestão, eu me sentiria seguro, como eles não procuram ouvir, e fazem do jeito que eles querem a gente não pode dar sugestões. Quando estavam fazendo a Guilherme Rocha eu procurei o engenheiro para dar sugestão e ele disse que não podia mudar nada, que tinha que fazer como estava no projeto. Eles colocaram o piso tátil lá, só que colocaram de forma errada, no meio, se eu vou aqui no meio, em algum momento eu vou ter que passar para o lado esquerdo ou direito, tinha que ter dos dois lados. Quem vai usar sou eu, não são eles, e se você andar lá pode prestar atenção que tem camelô em cima do piso tátil, para evitar problemas com eles, que eu sei eles têm os motivos deles, precisam trabalhar, eu nunca ando pelo meio, ando sempre por um lado ou pelo outro. E aqui na Barão do Rio Branco não tem piso tátil, na Praça do Carmo tem, mas tem uma banca de revista que fica quase em cima, fazem as coisas sem noção. Tive discussão com o cara de um banco, ele me disse "venha por aqui que tem um piso próprio para o senhor", mas esse piso não me leva pra onde eu quero ir, tem horas que tem uns galhos e você não sabe onde estão os caixas, nem sempre ele é útil."
17 "Sim. Não botar as coisas no meio."
18 "Sim. Não ocupar o espaço indevidamente, não colocar o carrinho no lugar que um cadeirante precisa pra subir na calçada. O meu é depois da subida da cadeira de rodas."
19 " Não! Se tivesse espaço na rua ai podia ser, mas não tem."
20 "Sim. Ajudar o próximo, ajudar uma pessoa com deficiência a andar na calçada."
21 "Sim. Cada um ficar no canto que tá ajuda."
22 "Sim. Deveria ter um espaço melhor. A minha banca poderia ser ainda menor, ela já é pequena, mas eu sei que quanto menor não atrapalha. Mas eu sempre na preocupação de ocupar pouco sabe."
23 "Sim. Não encher de mercadorias a calçada senão vai atrapalhar o pedestre."
24 "Sim. Não colocando coisas em lugar errado, até o lixo eu coloco numa caixa para não jogar na rua. Até uma casca de banana no chão pode fazer alguém escorregar. E essas calçadas são muito inclinadas. Já vi várias pessoas escorregando."
25 "Sim. Não colocar as coisas espalhadas na calçada ajuda."
26 "Sim. Posso ajudar, sendo organizado e me mantendo no padrão."
27 "Sim. Manter a rua limpa, guardar meu lixo aqui. Num espalhar tudo."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

As respostas demonstram que a maior parte da população ouvida entende que é corresponsável pelo alcance da acessibilidade, vinte pessoas responderam que sim e sete responderam que não. Dentre os argumentos levantados pelas pessoas que entendem não terem responsabilidade estão o fato de andarem pouco ou irem pouco ao Centro, acharem que já está bom como está não tendo o que melhorar, por entenderem que é do governo essa atribuição ou por não saberem o que poderiam fazer. Já para quem entende como sua também essa responsabilidade, dentre as ações previstas estão: respeitar a sinalização e o espaço do outro, andar com atenção, catar latinha, não colocar lixo na rua, participar dando opiniões, organizar votação na internet para pressionar o poder público e padronizar a sua calçada.

Durante a entrevista com os agentes municipais uma das questões levantadas tratava da análise dos resultados alcançados na rua Barão do Rio Branco, a pergunta era se depois de

ver os resultados, se eles sugeriam mudanças no pós-ocupação ou algum tipo de correção das ações. Os entrevistados responderam:

R.A: Investir mais em um processo educativo com os cidadãos, as pessoas jogam lixo na rua e depois reclamam do lixo, há dois ecopontos no mesmo bairro. Talvez o aumento da cobertura dos quiosques também, eles sofreram muito inicialmente com o sol e foram feitas adaptações, mas não em todos.

J.S: Eu acho, especificamente na rua Barão do Rio Branco, que tudo ficou bem legal. O que poderia ser diferente, nas próximas extensões, seria esses quiosques já serem instalados com essa cobertura maior e padronizada para evitar essa descontinuidade e poderia se deixar mais amarrado os direitos e deveres dos ambulantes, porque isso facilita o ordenamento e o combinado não sai caro em relação a isso.

V.A Mudaria o posicionamento dos quiosques, muitos quiosques que estão mais nas extremidades, muito afastados dos trechos de maior movimento, estão fechados. Fizemos sorteio para a distribuição dos locais dos boxes, mas os permissionários que ganharam nessas extremidades se recusaram a ficar ali, foi um dinheiro desperdiçado, eles permanecem fechados. E na época até pensamos se era viável colocar boxes ali, mas achamos que as vendas eram feitas por eles e que onde eles estivessem haveria venda.

H.P: A construção de alçadas ou o aumento delas é o ideal, mas nem sempre é possível, a Barão do Rio Branco por exemplo, tinha sérios problemas de drenagem, em situações em que a calçada, por alguma razão, não pode ser construída, a calçada viva se tornou um instrumento muito útil para, de forma rápida, delimitar uma calçada. Ela foi pintada com tinta de sinalização o que deve dar a ela uma certa permanência.

Os maiores problemas sinalizados pelo poder público estão em torno dos quiosques, que serão discutidos em seguida, mas também foi apontada a necessidade de mais campanhas educativas que conscientizem os cidadãos acerca das suas posturas para o bem coletivo. Resaltou-se ainda que a ampliação da calçada é a medida ideal, o que sugere que essa seja a ação tomada, no lugar da calçada viva, sempre que a rua possibilitar, porém há problemas de drenagem na rua Barão do Rio branco que mostrou ser essa opção inviável no momento.

Foram instalados um total de 50 **quiosques** temáticos, tipo 2, na rua analisada, contendo dois boxes cada um, para acomodação de 100 permissionários, com montagem e desmontagem diária para exposição de mercadorias, medindo cada um deles, quando abertos: 1m x 0,60m. Após o seu fechamento, à noite, as mercadorias dão lugar a um resgate a cultura de Fortaleza com as artes que estão dispostas por todos os quiosques. No caso da rua Barão do Rio Branco o tema escolhido foi a história de Fortaleza, e os equipamentos desta rua contam desde a transformação de Fortaleza de vila a cidade até chegar ao próprio Plano Novo Centro. Dentre o que foi narrado, há também histórias imortalizadas pelo povo, como a história do bode Ioiô e a vaia ao sol que aconteceu quando o povo esperava chuva e o sol apareceu. Para ilustrar a arte desenvolvida neles, segue a figura 34, contendo a arte do primeiro quiosque e do último, que

segue sendo contada na direção Norte - Sul:

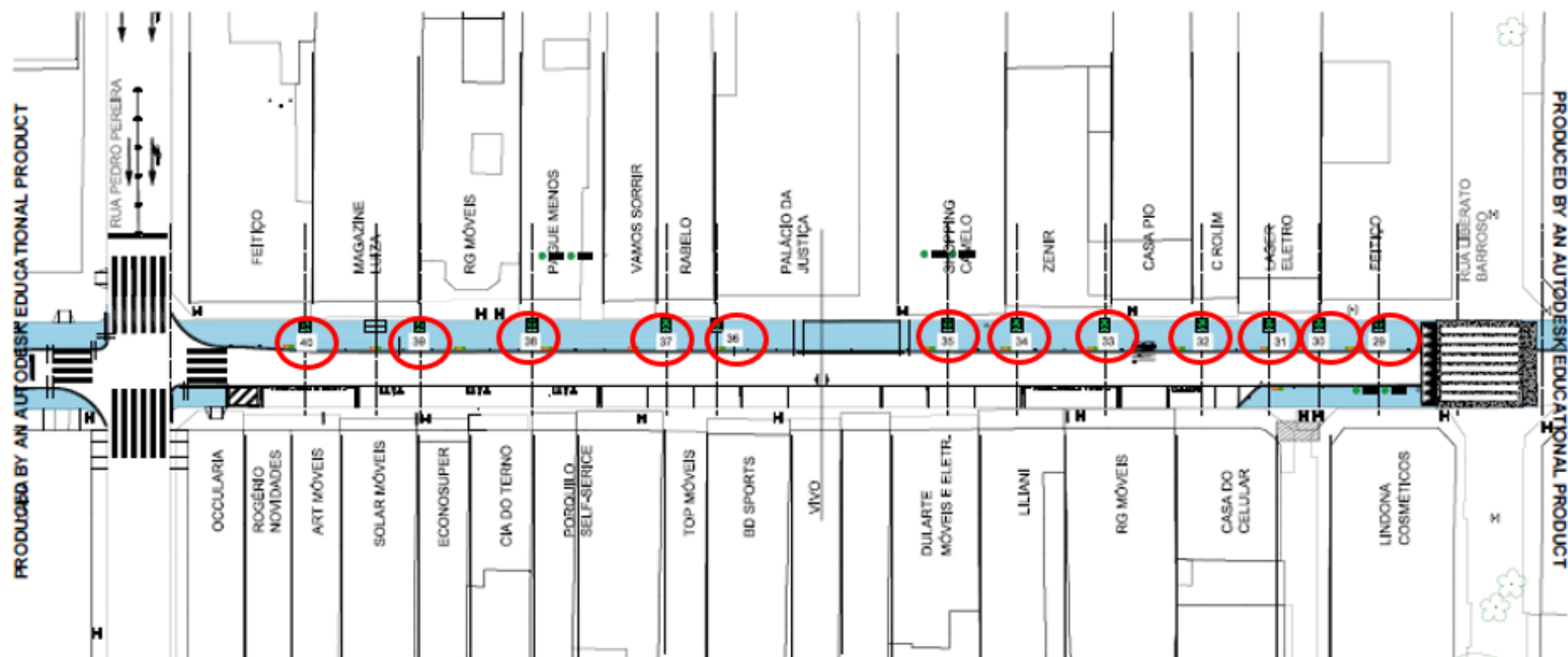
Figura 34 - História contada nos quiosques da rua Barão do Rio Branco



Fonte: PMF, cedido pela Assessoria de Comunicação - Regional 12, 2021.

O trecho 2 e 3 da rua são os que contam com maior número de quiosques, sendo respectivamente 12 e 13 deles instalados em cada um, a figura 35 abaixo ilustra os quiosques encontrados no trecho 2, destacando-os em vermelho:

Figura 35 - Trecho 2 - Entre as ruas Pedro Pereira e Liberato Barroso



Fonte: adaptado da PMF, Assessoria de Comunicação - Regional 12 e produzido pela *Produced By An Autodesk Educational Product* -Mapa/ croqui, Novo Centro, 2019.

Nos demais trechos foram instalados: 10 quiosques no trecho 1; 9 no trecho 4 e 4 quiosques no trecho 5. Sua implantação, assim como a ordenação dos permissionários que ocupariam tal equipamento ficou a cargo da regional 12, com auxílio da AGEFIS, e ocorreu entre o final de 2019 e o início de 2020. Foram investidos 1,4 milhão⁴⁸ nas estruturas dos 155 quiosques do Centro. Seguem figuras 36, 37 e 38, retratando: a maquete e os quiosques com a cobertura menor e com cobertura maior, respectivamente:

Figura 36 – Quiosque – Maquete do Projeto



Fonte: a autora, 2021

Figura 37 - Quiosque - Cobertura original



Fonte: a autora, 2021

Figura 38 - Quiosque - Cobertura estendida



Fonte: a autora, 2021

Para compreender a leitura que a população teve quanto a instalação desse equipamento, fez-se o seguinte questionamento: a padronização dos espaços utilizados pelos permissionários, com a implantação dos quiosques para delimitação do espaço de exposição das suas mercadorias funciona? Foi uma boa ideia? Por quê? Seguem as respostas no quadro 8:

Quadro 8 - Respostas à questão 12 aplicada a todos

Número do respondente e resposta:
1 "Foi, foi sim uma boa ideia, apesar que eles têm que seguir outros padrões estabelecidos pela prefeitura, mas com certeza foi uma boa ideia pra padronizar melhor a via e até mesmo para dar mais acesso aos pedestres"
2 "Sim. Ficou organizado."
3 "Sim. Ficou organizado."
4 "Foi uma boa ideia pra eles. Melhora pra todos, que fica tudo no lugar."
5 "Foi, porque acho que foi."
6 "A ideia foi boa, melhorou bastante, visualmente. No entanto, o espaço destinado aos ambulantes é

⁴⁸ Consultado em <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/e-possivel-organizar-o-centro-de-fortaleza-respeitando-o-comercio-ambulante-1.3125933> em, 18 de setembro de 2021.

ultrapassado com a mercadoria dos mesmos.”
7 "Melhorou pouco, porque eles colocam mercadorias fora do lugar e atrapalha as pessoas. Eu sou de Itapipoca e venho aqui às vezes e quase esbarroo nas pessoas, porque fica difícil andar com tudo isso."
8 "Boa ideia foi, mas eu acho que é muito pequenininho, ajudou as pessoas a passarem, mas ninguém consegue botar as coisas. Vejo eles reclamando."
9 "Foi, porque ficou mais organizado."
10 "Funciona. Se eles colocassem a mercadoria só no espaço deles seria melhor. Porque eles continuam ocupando a calçada e usam também um espaço da faixa colorida."
11 Acredito que a ideia de padronizar é boa, mas existem muitos boxes fechados. Muitos não quiserem ficar em locais menos movimentados. Com isso, a rua Senador Pompeu e General Sampaio acabou ficando, acredito eu, com mais ambulantes. Existe também a dificuldade dos permissionários deixarem suas mercadorias dentro do equipamento destinado pela prefeitura.
12 "Sim. Eles têm que trabalhar né. Foi sim, pois pelo menos cada qual tem seu local para o trabalho."
13 "Eu não sei se foi uma boa ideia, porque é uma coisa que não ajuda muito a gente né. Agora se foi pra ajudar o trabalhador ai tá bom. Mas pra ajudar quem anda na calçada ou na rua não ajudou."
14 "Foi, porque deixa um espaço pra eles e dá espaço pro pedestre passar."
15 "Sim. Evita deles tarem na calçada. Deixa ela livre."
16 "A ideia foi boa, mas poderiam ter feito diferente, no lugar de ser na rua, deveria ter sido em um calçadão, transformado a Barão do Rio Branco em um calçadão como é a Guilherme Rocha e a Liberato, da São Paulo à Pedro Pereira, ficaria bem mais acessível."
17 "Foi uma boa ideia."
18 "Boa ideia. Cada um tem seu lugar garantido e fica bonito pra cidade. Banca diferente fica feio."
19 "Não, porque além de cobrarem ela é pequena. Eles acham ruim, quando não era banca o espaço era maior. E não sobrou espaço para nós ambulantes."
20 "Foi uma ideia, porque se não tivesse eles aqui a gente tava completamente sem segurança."
21 "Sim. Isso eu que acho, né, só num sei o dono, é ele que paga pra ficar ali. E atrapalha do mesmo jeito, eles não usam só o espaço deles, eles abrem e botam muita coisa e atrapalha o pedestre."
22 "Foi. Os camelôs não colocarem as mercadorias na calçada ajudou muito. Fica bem-organizado. Lá mais na frente (apontou para o lado da Liberato Barroso) eles ocupam mais espaço, num é só o da banca não ai fica mais complicado."
23 "Ótima ideia. As pessoas acham que é organizado e reconhecem que é da prefeitura, isso é bom, esse tipo de coisa."
24 "Sim. Só em não colocar na calçada é bom. Mas preferia que não fosse assim, nessa posição, a frente deveria ser virada para a calçada. As pessoas que passam não vêm a mercadoria e no inverno enche de água até bem alto."
25 "Não. Desse jeito não! Era pra ser virado para a calçada e com espaço na frente pro pessoal ver."
26 "Foi ótimo! Ficou mais organizado."
27 "Boa ideia. É legal a gente não fica na rua, tem um canto certo pra trabalhar."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Das vinte e sete pessoas ouvidas, apenas duas acharam que não foi uma boa ideia e uma não soube opinar, as demais entendem que sim, foi uma boa ideia, porém ressaltam muitas questões. Entre os aspectos que destacaram como positivos estão: organização e padronização, a cidade mais bonita, local para os permissionários trabalharem, evita que os comerciantes

estejam nas calçadas, dá mais segurança a rua. Quanto aos aspectos ressaltados cita-se o fato de ser pequeno, de os permissionários continuarem ocupando espaços dos pedestres, de que alguns quiosques foram instalados em local sem movimento e fecharam superlotando outras ruas. Uma das sugestões foi de que a rua tivesse sido transformada em um calçadão e entre as reclamações dos que não acharam uma boa ideia, estão o fato de não ter sobrado espaço para os ambulantes e de o boxe não ter sido virado para a calçada.

Impende lembrar que alguns quiosques da ponta sul da rua não estão sendo utilizados, no sorteio, quem ficou com eles não quis ocupá-los por estarem muito distante do maior movimento e voltaram ao comércio informal. Em relação ao comerciante informal e o trabalho desenvolvido sem local adequado, perguntou-se aos CSP: como é a sua relação com o poder público e com a fiscalização já que não há espaço reservado para você trabalhar? Você acha que o seu trabalho dificulta a acessibilidade da via? As respostas foram, conforme quadro 9:

Quadro 9 - Respostas à questão 15 aplicada aos CSP

Número do respondente e resposta:
8 "É ruim. Às vezes tá aqui e mandam eu sair. Eu ficava em frente o Bec dos peixinhos, lá sempre mandavam eu sair. Aqui eles não mandam. O carrinho não atrapalha as pessoas."
10 "Mudo de lugar. Trabalhava na José de Alencar, desativaram elas. Colocaram a gente num prédio, no 3º andar, ninguém vai. Se fossem inteligentes tinham legalizado e feito barraquinhas arrumadas na praça. A praça tá vazia, sem local comercial, sem lugar pra lancher, torna um desprazer ficar lá. O carrinho não atrapalha o pedestre, fica no canto."
11 "Regular, só dá problema se eu ficar onde tem mais movimento. Meu carro atrapalha a via, se eles fizessem marcação pra colocar meu carro melhorava. Na esquina da Guilherme Rocha é onde mais as pessoas passam, aqui ninguém vem"
12 "É complicada. Eles não deixam a gente vender a mercadoria em canto nenhum da rua, tenho que sair e voltar. Minhas mercadorias não atrapalham as pessoas passarem."
13 "Não tenho problemas com eles. O meu carrinho não atrapalha porque eu encosto nele aqui bem pertinho do quiosque e se o rapa mandar eu sair eu saio."
16 "Tudo tranquilo. Antes mexiam, agora eu fico quietinho aqui. Esse trecho num tem muito movimento e eles não mexem comigo. Se a banca fosse maior, ou fosse lá embaixo (apontou para o lado da Liberato Barroso) ia atrapalhar, mas como é, não atrapalha."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Mais uma vez as respostas se dividiram, duas pessoas ouvidas acham que se trata de uma relação tranquila, uma classifica como regular e duas entendem ser ruim e trocam de lugar sempre que a fiscalização aparece. Os CSP justificam a tranquilidade por tomarem alguns cuidados, como por exemplo, ficar em local mais afastado dos pontos de maior movimento e colocarem o carrinho bem próximo ao quiosque dos permissionários, para evitar atrapalhar a passagem. Uns entendem que seu carrinho atrapalha o trânsito e que se tivesse onde colocar isso não aconteceria outros acreditam que como colocam ele no canto isso não influi no trânsito de pedestres. Percebe-se que a esquina da Guilherme Rocha é a mais disputada pelo grande movimento no local.

Uma das falas chama a atenção, a do respondente 10, ao mencionar que os ambulantes que foram tirados da praça José de Alencar foram realocados em um prédio de três andares e a leitura feita pelo ambulante inclui o fato de as pessoas não subirem até lá. Ao mesmo tempo reflete o comerciante que, com a retirada deles, a Praça ficou sem atratividade, sem local para lanche e o fato de não haver uma movimentação comercial, torna a praça como ele bem falo “desprazerosa”.

Assim como aos CSP, dirigiu-se aos CP questionamento sobre: Como ficou a sua relação com o poder público e com a fiscalização depois da padronização dos espaços reservados para a sua atividade? As respostas fornecidas estão no quadro 10:

Quadro 10 - Respostas à questão 15 aplicada aos CP

Número do respondente e resposta:
2 "Minha banca está na normalidade, não passo do limite, não tenho o que falar deles. Eles não enchem meu saco."
7 "Não tenho problemas com a fiscalização."
9 "Melhorou! Mas o comércio do centro caiu 60%."
15 "Ótima. Não tem mais confusão com ninguém."
17 "Mais ou menos. Porque às vezes eles exageram, uns são radicais demais nas coisas."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Quase todos entendem que a relação deles com o poder público é normal, ótima ou indicam que ocorreu melhora, apenas um classifica-a como mais ou menos e justifica essa classificação por entender que alguns agentes são muito radicais, mas não mencionou em que aspecto. Dentre as afirmações objetivas do formulário questionou-se no item 6, se as pessoas concordavam que: a padronização das bancas dos permissionários e a fixação delas na faixa colorida, que estendeu a área destinada ao pedestre à pista de rolamento, ajudou a tornar mais fácil o fluxo dos pedestres. As respostas em sua maioria foram que concordam totalmente, vide tabela 6 e gráfico 2.

Tabela 6 - Compilação das respostas relativas à questão 6 do formulário – Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
1	3	2	8	13

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Gráfico 2 - Resultado das respostas a questão 6 do Formulário

A padronização das bancas dos permissionários facilitou o fluxo

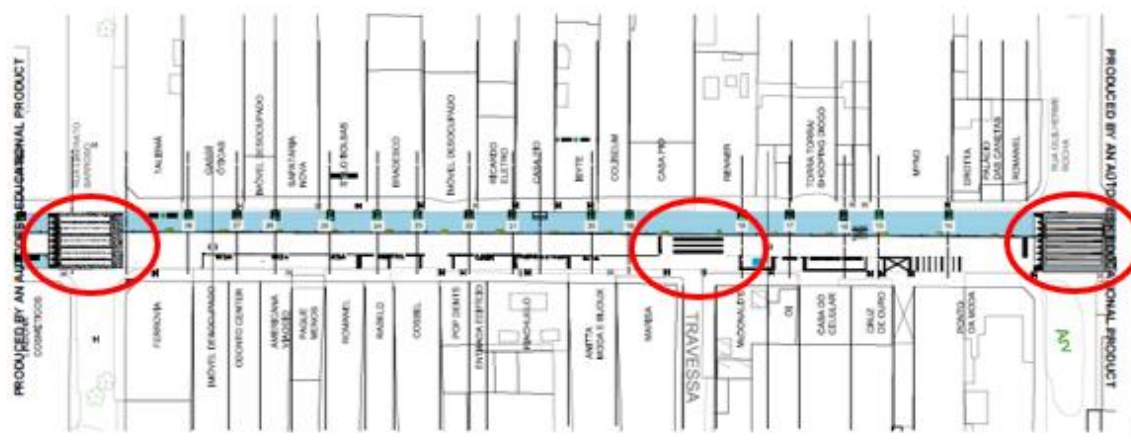


Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Confirmando a linha seguida nas respostas a questão subjetiva sobre os quiosques, 78% concordam ou concordam totalmente que a padronização melhorou o fluxo. A aceitação quanto ao quiosque foi bem alta e apesar de alguns pontos serem controversos a ideia parece ter agradado grande parte da população. Porém, importante lembrar que o comércio informal, envolve problemas complexos e que a cada ação do poder público muitas famílias são impactadas. Por essa razão o tema deve ser tratado pelo poder público, considerando que a falta de ordenação urbana é apenas a ponta de um problema maior. Muitos dos ambulantes que ficavam na rua antes das medidas realizadas ou foram realocados ou continuam sem espaço específico para trabalhar. Profissionalizar essas pessoas e dar a eles outras possibilidades que não apenas o comércio de rua poderia ser um dos caminhos.

Há, na extensão analisada, três **faixas elevadas de travessia para o pedestre** todas elas localizadas no trecho 3 da rua Barão do Rio Branco. A primeira no cruzamento com a rua Liberato Barroso, a segunda na altura da Tv. Severiano Ribeiro e a terceira na rua Guilherme Rocha. Conforme se demonstra na figura 39 a seguir, destaques em vermelho:

Figura 39 - Trecho 3 - Entre as ruas Liberato Barroso e Guilherme Rocha.



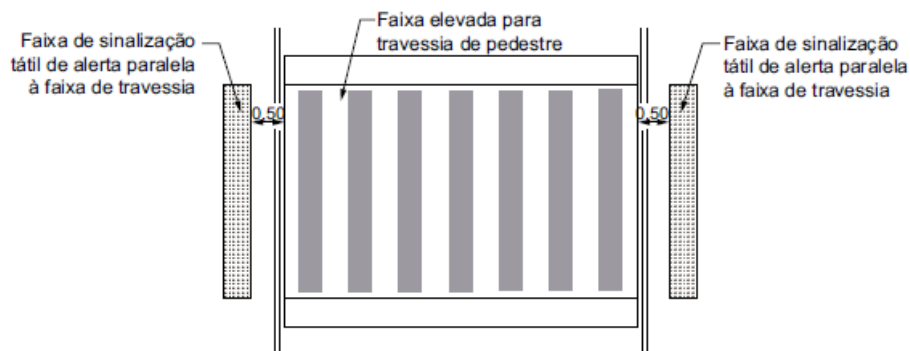
Fonte: adaptado da PMF, Assessoria de Comunicação - Regional 12 e produzido pela *Produced By An Autodesk Educational Product* -Mapa/ croqui, Novo Centro, 2019.

A NBR nº 9050/2015 em sua quarta versão, alterada em 2020, indica como normativa para as faixas elevadas de travessia a Resolução nº 738/18 do Contran (ABNT, 2015). No art. 4º dessa Resolução a norma indica que a largura da plataforma deve ficar entre no mínimo 5m e no máx. 7m, que o seu comprimento deve ser igual ao da pista e da sua rampa deve ser igual a do seu comprimento. Alerta ainda a Resolução que o sistema de drenagem deve ser garantido e deve ser feito de modo a manter a continuidade da circulação do pedestre sem obstáculos ou risco a segurança.

O art. 6º da referida Resolução leciona que a implantação da faixa elevada deve vir acompanhada de outras medidas a exemplo de placas indicativas de faixa de pedestre, velocidade máxima permitida de 30 km/h, também sinalizada antes da faixa, demarcação com triângulos, na cor branca, na rampa e sinalização horizontal. A declividade da rampa não deve ultrapassar os 6% e a plataforma deve receber demarcação do tipo “zebrada”. Recomenda ainda, o Contran, que o piso da plataforma seja executado em material com textura diferente daquele utilizado na calçada ou pista e piso tátil direcional para melhoria da segurança na travessia de pessoas com deficiência visual (BRASIL, 2018). A área da calçada deve receber sinalização por piso tátil, seguindo as recomendações da NBR nº 9050/2015 para esse fim.

As figuras 40, 41 e 42 abaixo, demonstram respectivamente, uma situação prevista na NBR nº 16536/2016 e situações em campo, demonstrando o não atendimento das normas vigentes:

Figura 40- Faixa elevada para a travessia de pedestre



Fonte: ABNT – NBR nº 16536/2016, p. 18.

Figura 41 - Travessia Elevada na rua Liberato Barroso



Fonte: a autora, 2021.

Figura 42 - Travessia Elevada na Tv. Severiano Ribeiro



Fonte: a autora, 2021.

Nenhuma das três sinalizações de alerta, existentes no final das travessias elevadas, atendem as normas técnicas. Na rua Liberato Barroso, conforme se observa na figura 42, a sinalização tátil de alerta paralela à faixa de travessia é pequena e não se estende por toda a largura da faixa e da Guilherme Rocha também é menor que a largura da faixa. A sinalização da calçada contígua a faixa da Tv. Severiano Ribeiro, figura 43, não atende aos 0,50m de distanciamento entre a faixa e a calçada indicado pela norma técnica. Quanto a demarcação por triângulos na rampa e do tipo “zebrada” na plataforma as três travessias atendem ao indicado na norma, apesar de na Guilherme Rocha a tinta já apresentar desgaste, conforme mostra a figura 43 abaixo:

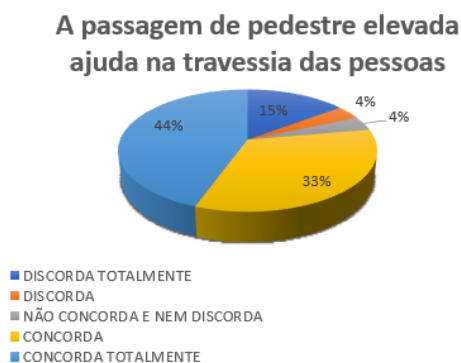
Figura 43 – Plataforma e rampa demarcadas - Travessia na rua Guilherme Rocha



Fonte: a autora, 2021

Há placas indicativas tanto da faixa de pedestre como da velocidade de 30km próximas as travessias. O órgão municipal responsável pela implantação dessas travessias elevadas foi a SCSP através do PAITT. A da rua Guilherme Rocha foi construída em 2018 e as da rua Liberato Barroso e Tv. Severiano em 2019. Dentre as afirmações objetivas do formulário questionou-se no item 7, se as pessoas concordavam que: a passagem de pedestre elevada ajuda na travessia das pessoas, inclusive aquelas com dificuldade de locomoção. As respostas em sua maioria foram que concordam totalmente, conforme demonstram o gráfico 3 e a tabela 7 abaixo:

Gráfico 3 - Resultado das respostas a questão 7 do Formulário



Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

Tabela 7 - Compilação das respostas relativas à questão 7 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
4	1	1	9	12

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021.

As respostas indicam que cerca de 77% das pessoas ouvidas entendem que a

travessia elevada de pedestre ajuda no trânsito das pessoas. Por estar em um plano mais elevado e por todo o ajuste necessário ao trânsito, a implantação da faixa elevada em tese torna a rua mais segura para o pedestre, posto que os motoristas precisam reduzir a velocidade, ao transitar por ela. Porém na prática isso nem sempre acontece o que justifica na fala dos usuários o pedido por mais fiscalização eletrônica na rua.

A Rua Barão do Rio Branco, recebeu, no trecho analisado, o projeto **Calçada Viva**, em 2019, que incluiu a implantação de uma faixa colorida na pista de rolamento. Essa faixa criou, no lado oeste dos cinco quarteirões analisados, um espaço que seria destinado ao pedestre e a implantação dos quiosques, para além das calçadas. Implantou-se também novos mobiliários urbanos, entre os quais, segundo a PMF em seu relatório do plano Novo Centro, 11 paraciclos, 20 lixeiras, 60 jardineiras, 15 jarros e 207 balizadores para ajudar a delimitar o espaço, além de 16 bancos de concreto.

Quanto aos responsáveis por sua instalação, a PMF, no relatório do Plano Novo Centro, indica ser a AMC⁴⁹, através do PAITT. Na apresentação do plano direcionada aos comerciantes menciona serem os responsáveis a SCSP, através do PAITT, e a SERCE⁵⁰, lembrando que SERCE, Regional do Centro ou SERCEFOR, são nomes anteriores da hoje denominada Regional 12. A não coincidência pode se justificar pela fala da agente H.P que em sua entrevista explicou que o PAITT antes respondia a SCSP e hoje responde a ela e a AMC.

O investimento para implantação da calçada viva foi de 118 mil reais⁵¹, recebendo ainda ajuda para a aquisição dos balizadores do projeto Bloomberg. A forma inicialmente planejada, figura 45, sofreu alterações, conforme indicam as figuras 44 e 46 abaixo, que demonstram o antes e o depois, respectivamente, da rua Barão do Rio Branco:

Figura 44 - Rua Barão do Rio Branco antes



Fonte: PMF – Apresentação Novo Centro, 2018.

⁴⁹ Fonte: apresentação do Novo Centro realizada pela PMF e apresentada aos comerciantes em 2019.

⁵⁰ Fonte: relatório do Novo Centro realizado pela PMF, 2020.

⁵¹ Fonte: apresentação do Novo Centro realizada pela PMF e apresentada aos comerciantes em 2019.

Figura 45 - Rua Barão do Rio Branco planejada

Fonte: PMF – Apresentação Novo Centro, 2018.

Figura 46 - Rua Barão do Rio Branco executada

Fonte: a autora, 2021.

Perguntou-se, durante a aplicação do formulário, a todos os seus respondentes se: o aumento do espaço destinado ao pedestre por meio da faixa colorida, que transforma parte da pista em extensão da calçada, tornou essa rua mais acessível? O que você acha dela? Respostas no quadro 11:

Quadro 11 – Resposta à questão 11 aplicada a todos

Número do respondente e resposta:
1 "Eu achei que melhorou muito para o percurso do pedestre, né, apesar que nós tínhamos uma largura pequena para o pedestre circular no centro, e o centro nós sabemos que é para circular pessoas, então isso melhorou muito a, no caso a mobilidade né"
2 "Sim. Acho legal."
3 "Sim. Ficou acessível para pedestre e ruim pro motorista"
4 "Ela ficou bem chamativa, as cores são bonitas e as pessoas andam nela. Acaba que o centro mudou um pouco. Ficou mais alegre."
5 "Não. Trouxe mais gente não. Fez foi diminuir. Ele atrapalha os veículos, eles estacionavam do outro lado, caiu a venda. Eles olham, mas num param mais como antes."
6 Quanto à acessibilidade acho que não, pois para ser acessível deveria haver continuidade. O que não ocorre. Não é suficiente ter uma parte boa se tem partes que não é possível transitar com a cadeira de rodas, por exemplo.
7 "Não. Acho que não, acho que seria melhor aumentar a calçada, assim um carro desgovernado pode bater no pedestre e na calçada o carro pararia porque ela é mais alta."
8 "Aumentou o fluxo de gente. Tem a calçada e a pista"
9 "Funcionou, porque quando tá lotado na calçada dá pra andar nessa faixa, mas passa muito ciclista e atrapalha."
10 "A ideia é boa. Mas o fato dessa faixa ser separada da calçada, calçada mais alta, fez dois espaços desconexos. E vejo ciclista usando e moto também passando por ela. As pessoas acabam se sentindo mais seguras na calçada mesmo."
11 "Acho que a população em geral ainda não entendeu bem que pode andar na faixa colorida, o que ainda deixa a calçada normal bem cheia. Às vezes ela pode ser confundida com uma ciclofaixa."
12 "Regular, os pedestres andam mais é na calçada"
13 "Se for pra ajudar assim o idoso, eu acho que não adiantou, porque quem anda mais é o ciclista."
14 "Quem usa mais são os vendedores. É bem diferente. Funciona pro pedestre, mas os vendedores ocupam a maior parte dos espaços. Eles espalham mercadoria e cadeira pra sentar."
15 "Não. Nem todos usam. Ajuda muito pra quem gosta de usar"
16 "Você tá me apertando sem me abraçar, nem sei o que é a faixa colorida, nem calçada viva [expliquei]. Entendi, eu sei como é, pode ter beneficiado por um lado e prejudicado por outro, não ficou tão acessível não. Pros carros por exemplo foi ruim. Não tinha necessidade dela, ela, diferente da calçada, não tem o meio fio, e o meio fio ajuda a limitar onde posso andar, um parâmetro pra andar."
17 "Achei bom."
18 "Ajudou. Mas se tivesse feito ciclofaixa para ciclista seria melhor. É disputada por pedestres e ciclistas. E toda esquina deveria ter foto

sensor."
19 "Já tá meio apagada, devia ter proteção nas laterais, o carro desvia e pega a pessoa. Pessoal fica no meio, atrapalha. A bicicleta derrubou uma pedestre ontem."
20 "Tornou a pista mais pequena. Aumentou pro pedestre, alguns deles usam."
21 "Não. As pessoas preferem a calçada. Só as bicicletas e carrinhos de mão é que usam a faixa colorida e ela atrapalha os carros."
22 "Foi uma boa ideia. As cores chamam atenção dos carros pra não subirem. Mas o calçamento da calçada não ajuda. Um tijolinho desse fasta e fica mais alto, um perigo para pessoa de idade, e passam muitas por aqui. Num sei o que eles tavam pensando quando colocaram isso ai, talvez num sabiam que era assim. Eu só ando pela calçada com muito cuidado"
23 "Sim. Acho que ficou bom."
24 "Ficou ótima. Sem dúvida muito mais acessível."
25 "Ficou muito ruim pros carros. Eles não podem parar para pegar um pedestre nem ir à um comércio. Acabou com o comércio do Centro. Tem que passar direto e vão pro shopping. Nem o pedestre anda, só bicicleta."
26 "Boa. Os pedestres usam muito ela."
27 "Melhorou! As pessoas usam."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

As pessoas ficaram bem divididas quanto a calçada viva tornar a rua mais acessível. Quase todas reconhecem alguma vantagem nela, porém mesmo algumas pessoas que reconhecem seus benefícios fazem ressalvas. Dos respondentes, 14 entendem que sim, ela tornou a rua mais acessível, 10 entendem que não, 1 acha ela regular e dois acham que mais ou menos. Dentre aqueles que acham que tornou a rua mais acessível, há ressalvas sobre o uso pelos ciclistas e dizem que deveria haver ciclofaixa.

Aqueles que acham mais ou menos, entende que quem mais a utiliza é o ciclista e não o pedestre e acham que aumentou o espaço para o pedestre, mas reduziu o do carro. Quem achou regular mencionou que o pedestre anda mais pela calçada. Os argumentos de quem entende que não ajudou na acessibilidade estão: o fato de não haver continuidade, de terem criado espaços extra para o pedestre distante do espaço da calçada, a calçada continua cheia, a população não entendeu ainda a utilidade dela, impede os carros de estacionar e os clientes acabam indo para o shopping, vendedores, ciclistas e motociclistas usam mais que os pedestres.

O que pode se observar em campo foi que muitos pedestres optam pela calçada ao invés da calçada viva e pode se constatar também que ciclistas e carrinhos com mercadorias utilizam esse espaço destinado ao pedestre. Percebeu-se ainda que alguns permissionários utilizam mais espaço do que aquele delimitado para o seu uso. As figuras 47 e 48 demonstram o relatado nas respostas e o observado em campo acerca do uso inadequado da calçada viva:

Figura 47 - Ciclista utilizando a Calçada Viva



Fonte: a autora, 2021

Figura 48 - Permissionário com cadeira no espaço para o pedestre



Fonte: a autora, 2021

Acerca das afirmações objetivas propostas no formulário questionou-se no item 2, se as pessoas concordavam que: a ampliação do espaço destinado ao pedestre pela faixa colorida do projeto calçada viva, melhorou as condições para o pedestre caminhar na via pública. As respostas em sua maioria foram bem opostas, conforme demonstram o gráfico 4 e a tabela 8:

Gráfico 4 - Resultado das respostas a questão 2 do Formulário

A Calçada Viva melhorou as condições para o pedestre caminhar



Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

Tabela 8 - Compilação das respostas relativas à questão 2 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
1	9	2	6	9

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

A quantidade de pessoas que concordam totalmente que a calçada viva melhorou as condições para o pedestre caminhar é igual àquela que discorda. Pelo que é possível deprender das respostas obtidas e do observado em campo, boa parte das pessoas reconhece os potenciais benefícios da calçada viva, mas indicam dificuldades quanto ao seu uso. Ainda há muita confusão, como relatado pelos respondentes e observado na rua, quanto ao espaço ser ciclofaixa ou passeio. Apesar de existirem placas no local, indicando que o uso deve ser exclusivo do pedestre, a população parece não ter comprado a ideia o suficiente para garantir a sua destinação. O fato de os espaços destinados ao pedestre ficarem separados e em patamares diferente, calçada e pista de rolamento, e terem os quiosques entre eles também não favorece a sensação de ampliação do espaço destinado ao pedestre. Em razão disso, muitos identificaram como melhor opção a extensão da calçada ao invés da calçada viva e a implantação de ciclofaixa ou ainda a transformação da rua em um calçadão.

Na **análise das calçadas**, considerou-se, para a avaliação quanto ao atendimento das larguras mínimas para os passeios e calçadas, a LPUOS e o Código da Cidade vigentes e nelas as metragens exigidas para a zona especial em que a rua está inserida. São elas: largura mínima do passeio de 1,50m, conforme art. 423 II e § 1º da LC nº 270/2019, admitindo-se 1,20m se a calçada tiver largura menor ou igual a 2,10m (FORTALEZA, 2019) e a largura da calçada deve seguir os parâmetros urbanísticos da ZEDUS- Centro, que segundo art. 155 da LPUOS, se aplica as ruas e avenidas no sentido Norte – Sul a exigência para metragem mínima de 4m.

Para a avaliação do atendimento ao tamanho mínimo do passeio disponível, considerou-se ainda, em todo o lado oeste da rua, apenas a medida do espaço destinado à faixa livre, na calçada. Procedendo-se a medição do espaço destinado ao pedestre na calçada viva separado daquela. As medidas encontradas, foram obtidas, medindo-se em pontos estratégicos que revelassem a média de largura em cada trecho, o que pode gerar variações, conforme tabela 9, são:

Tabela 9 - Medidas Calçada e Calçada Viva

	CALÇADA				FAIXA DESTINADA A CALÇADA VIVA	
	LADO LESTE		LADO OESTE		LADO OESTE	
	LARGURA TOTAL	LARGURA DO PASSEIO	LARGURA TOTAL	LARGURA DO PASSEIO	LARGURA TOTAL	ESPAÇO LIVRE, DESCONTADO O ESPAÇO DESTINADO AO QUIOSQUE
1º	1,80m	1m	2,18m	1,36m	3,43m	2,23m

2º	2,00m	1,20m	2,07m	1,20m	3,33m	2,13m
3º	2,10m	1,30m	2,20m	1,45m	3,30m	1,97m
4º	2,40m	1,57m	2,40m	1,60m	3,54m	2,34m
5º	2,30m	1,42m	2,70m	1,60m	3,35m	2,15m

Fonte: a autora

Comparadas as medidas encontradas com aquelas exigidas para o sentido Norte-Sul na legislação vigente, nenhum dos trechos apresentou calçadas com largura mínima de 4m. Considerou-se ainda, para a determinação da largura do passeio, a faixa colorida pintada de vermelho na calçada como o espaço destinado para esse fim. Posto que o mobiliário urbano, que deve ficar na faixa de serviço, encontra-se instalado no espaço que não recebe a referida pintura e que coincide com aquele destinado a faixa de serviço, por estar próximo ao meio fio, conforme figura 49:

Figura 49 – Calçada, faixa de serviço e passeio



Fonte: a autora, 2021

Quanto ao passeio, considerando a metragem exigida para a ZEDUS- Centro, do lado leste apenas aqueles encontrados no trecho 4 e no lado oeste, nos trechos 4 e 5 atenderiam a legislação. Se a análise considerasse a calçada existente e não a calçada ideal, aplicando-se a regra da análise do passeio a partir da largura da calçada: 1,50m de passeio, mas admitindo-se 1,20m de passeio para calçadas até 2,10, se consideraria como larguras corretas os passeio: dos trechos 2, 3 e 4 do lado leste e 2, 4 e 5 do lado oeste.

Buscando identificar a opinião dos usuários quanto as condições de acessibilidade da via, fez-se, através do formulário, algumas afirmações sobre essas questões. A seguir, seguem algumas das afirmações e as opiniões de concordância ou não das pessoas que participaram da pesquisa. A primeira delas foi: a largura da calçada é suficiente para que os pedestres,

inclusive pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, possam transitar, vide tabela 10:

Tabela 10 - Compilação das respostas relativas à questão 1 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
6	7	2	5	7

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

As opiniões sobre a largura da calçada ficaram divididas, somando-se quem concorda e quem concorda totalmente 12 pessoas atribuíram essas respostas. Somando-se ainda os que discordam aos que discordam totalmente, o resultado foi 13 pessoas. Apenas duas responderam não concordar nem discordar. Sobre as vias serem livres de buracos, degraus ou inclinações q dificultam a caminhada. As respostas expressas na tabela 11 foram:

Tabela 11 - Compilação das respostas relativas à questão 3 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
6	6	3	6	6

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

O posicionamento dos participantes foi diametralmente equilibrado, 12 de algum jeito concordam que as vias são livres de buracos, degraus ou inclinações e 12 discordam em diferentes intensidades e 3 nem concordam e nem discordam. Quanto as calçadas serem livres e desembaraçadas, sem entulho, mercadorias ou outro tipo de ocupação. Os resultados obtidos encontram-se registrados na tabela 12:

Tabela 12 - Compilação das respostas relativas à questão 4 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
9	9	1	3	5

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

Quanto as calçadas serem livres e desimpedidas, as discordâncias foram a maioria, somando-se 18 pessoas com essa opinião, o que corresponde a aproximadamente 66% de participantes manifestando algum tipo de discordância maior ou menor. Foi realizada ainda, análise das calçadas, observando, *in loco*, alguns dos aspectos relacionados a acessibilidade,

conforme demonstrado na tabela 13:

Tabela 13 - Análise das Calçadas - Barreiras Urbanísticas

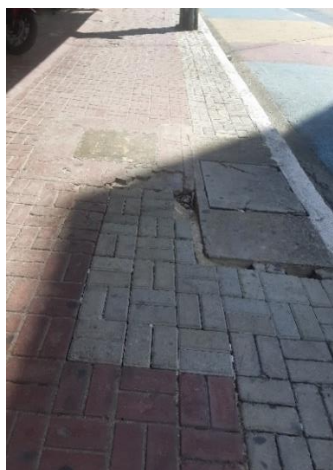
ACESSIBILIDADE															
BARREIRA URBANÍSTICA															
TRECHO	LADO	1. PISO EM BOM ESTADO DE CONSERVAÇÃO, SEM BURACOS, DESNÍVEIS E/OU ONDULAÇÕES		2. DEGRAUS E/OU RAMPAS DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO		3. INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DO PASSEIO É MENOR OU IGUAL A 3%		4. A CALÇADA É LIVRE E DESEMPARADA DE MERCADORIA		5. A CALÇADA É LIVRE E DESEMPARADA DE ENTULHO OU OBJETOS DIVERSOS DE MERCADORIA		6. EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO APENAS NA FAIXA DE SERVIÇO		7. PRESENÇA DE REBAIXAMENTO DO MEIO FIO OU DE TRAVESSIA ELEVADA	
		SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO
1ª	L	X		X		X			X		X	X		X	
	O	X		X		X			X		X		X	X	
2ª	L		X	X		X			X		X		X	X	
	O		X	X		X			X		X		X	X	
3ª	L		X	X		X			X		X	X		X	
	O		X		X	X			X		X		X	X	
4ª	L	X		X		X			X		X	X		X	
	O		X		X	X			X	X			X	X	
5ª	L		X	X		X			X	X		X		X	
	O		X		X		X		X	X			X	X	

Fonte: a autora, 2021

Observou-se que apesar da revitalização realizada e das intervenções, buscando regularizar a calçada, ainda há em quase todos os trechos algum tipo de desnível, buraco ou ondulação que não garante uma via com superfície regular em todo o seu trajeto. Na esquina com a rua São Paulo há degraus no passeio e o espaço que sobra para circulação é menor que 0,50m em frente aos degraus. Importante destacar que a calçada tem piso antiderrapante e grande parte dela tem piso regular, porém não é possível afirmar que existe padronização de todas as calçadas. Conforme figuras 50 e 51 a seguir:

Figura 50 - Buraco na calçada

Figura 51 - Ondulações na calçada



Fonte: a autora, 2021



Fonte: a autora, 2021

Quanto a ocupação da via, em todos os trechos da rua observou-se mercadorias ou comerciantes em local que deveria ser livre e desembaraçado para o pedestre. A ocupação se dava também por outros objetos que não respeitavam, entre outros, a altura mínima livre sobre a calçada de pelo menos 2,10m, prevista na legislação municipal, a exemplo de estores, ou o desembaraço do passeio, a exemplo de gradis e trilhos na calçada. Ainda tratando da acessibilidade, observou-se a existência ou não de barreiras comunicacionais, os achados foram os seguintes, vide tabela 14:

Tabela 14 - Análise das Calçadas - Barreiras comunicacionais

ACESSIBILIDADE							
BARREIRAS COMUNICACIONAIS							
TRECHO LADO		8. HÁ SINALIZAÇÃO LUMINOSA PARA PEDESTRES		9. HÁ SINALIZAÇÃO SONORA PARA PEDESTRES		10. HÁ PISO TÁTIL NA EXTENSÃO DA CALÇADA	
		SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO
1º	L	X			X		X
	O	X			X		X
2º	L	X			X		X
	O	X			X		X
3º	L	X			X		X
	O	X			X		X
4º	L	X			X		X
	O	X			X		X
5º	L		X		X		X
	O		X		X		X

Fonte: a autora, 2021

Observou-se que há, em quase todos os trechos analisados, semáforo luminoso para o pedestre, com exceção apenas do trecho 5, em seus dois lados, oeste e leste. Já a sinalização sonora não foi percebida em nenhum dos locais de travessia de pedestres nos trechos analisados. Quanto ao piso tátil, a extensão das calçadas não tem piso direcional ou de alerta, com exceção apenas de pequena metragem de piso direcional, encontrada no trecho 1, na lateral do prédio do INSS, porém como não há tal piso em toda a extensão do trecho, foi considerado inexistente se analisada a extensão da calçada. Excetua-se ainda pequena metragem encontrada nas travessias elevadas, como continuação daquela proveniente da rua Guilherme Rocha e Liberato Barroso.

A calçada também foi analisada em alguns aspectos da sua caminhabilidade. Sob o olhar da caminhada segura, da caminhada confortável e da caminhada interessante, os resultados foram os seguintes, conforme tabela 15:

Tabela 15 - Análise da calçada – Caminhabilidade

CAMINHABILIDADE									
CAMINHADA SEGURA					CAMINHADA CON-FORTÁVEL		CAMINHADA INTERESANTE		
TRECHO LADO		1. O ESPAÇO DESTINADO AO PEDESTRE É DE USO EXCLUSIVO DO PEDESTRE		2. O TRÂNSITO NA VIA É TRANQUILO, SEM MUITOS CARROS, PEDESTRES OU BICICLETAS		3. HÁ ARBORIZAÇÃO SUFICIENTE PARA DAR SOMBRA E TORNAR A CAMINHADA MAIS AGRADÁVEL		4. O ESPAÇO É SINGULARES: COM DESTINAÇÃO ESPECÍFICA	
		SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO
1º	L		X	X			X		X
	O		X	X			X		X
2º	L		X	X			X		X
	O		X	X			X		X
3º	L		X		X		X		X
	O		X		X		X		X
4º	L		X		X		X		X
	O		X		X		X		X
5º	L		X	X			X		X
	O		X	X			X		X

Fonte: a autora, 2021

Considerou-se que a caminhada nas calçadas seja do lado leste ou oeste, ainda que tenha desafios de segurança como buracos e ocupação irregular, não compete com outros meios de transporte o que traz ao pedestre maior segurança e têm obstáculos mais claros que facilitam a interpretação para, por exemplo, a pessoa com deficiência visual. No lado oeste, no espaço a que se destina a calçada viva, os balizadores não são barreiras para ciclistas e motociclistas que

a utilizam, colocando em risco a vida do pedestre. Alguns quarteirões se destacam pelo grande fluxo de pessoas e bicicletas, são eles aqueles representados pelos trechos 3 e 4. Quanto ao espaço ser confortável para caminhada, analisou-se se havia na rua árvores suficientes que proporcionassem sombra, o que não foi observado.

Apesar da calçada viva trazer mais colorido a via, o espaço destinado a ela continua sendo utilizado para usos múltiplos, não podendo se afirmar que a rua se tornou um espaço singular e com uso específico. Talvez, se, da forma como foi proposto por um dos participantes ouvido na aplicação do formulário, tivessem transformado a rua toda em um grande calçadão, a exemplo das ruas Guilherme Rocha e Liberato Barroso, teria não apenas tornado a rua um espaço singular como oportunizado maior segurança a todos os pedestres.

Ouviu-se ainda os UH e UNH sobre o que consideram importante e gostariam que tivesse nessa rua para incentivá-lo a caminhar mais vezes por ela. Respostas compiladas no quadro 12:

Quadro 12 - Respostas à questão 14 aplicada às UH e UNH

Número do respondente e resposta:
1 "Eu acho que, no momento agora que não falta muita coisa não, assim eu acho que nesse momento agora eu não tenho o que pensar e o que falar, porque o projeto é muito bom. Você aumentar vias públicas, calçadas e espaços coloridos, eu acho que isso já é um, já é bem positivo."
3 "Mais segurança."
4 "Precisaria ser mais segura."
18 "Queria que ajeitasse onde passa o pedestre, tem vezes que é mais alto e tem uns buracos, aqui tá bom (apontando para a calçada perto dele), mas tem lugar que num tá não."
23 "Estacionamento pra carro e moto que não tem. Eles vem, num tem onde parar, eles vão pro shopping, comprar lá."
27 Talvez a restauração da calçada existente, pois tem alguns buracos e partes quebradas.
14 "Aumentar a calçada no lugar de pintar a pista. Nada mais"
20 "Segurança, só isso."
22 "Local pros carros estacionarem, pararem, pois eles tiraram e isso atrapalha o trânsito."
24 "Deveria ter árvores, mais sombra seria bom e faixa para ciclista."
26 "Uma calçada mais nivelada e com a mesma altura entre a faixa colorida e a calçada."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

A maioria das pessoas que responderam à questão, dizem que a segurança seria uma motivação para fazê-lo caminhar mais pela rua. Outros apontaram como necessária a restauração da calçada existente, mais nivelada e com a mesma altura da faixa colorida, mais árvores, ciclofaixa e outros disseram ser necessário local para estacionar. Seguindo a mesma linha, perguntou-se às pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção se acham que as mudanças que ocorreram foram feitas pensando neles e nas suas necessidades e o que consideram

importante e gostariam que tivesse nessa rua. As respostas foram, conforme quadro 13:

Quadro 13 - Respostas à questão 14 aplicada às PDL e PCD

Número do respondente e resposta:
5 "Acho que pensaram sim, mas não pensaram direito. Se a prefeitura coloca-se um guarda ou da polícia civil ou da prefeitura, sei lá, de quarteirão em quarteirão talvez melhorasse um pouquinho, porque a gente se sentiria mais seguro."
6 "Bem, aqui, pra mim, eu acho que devia ter, tipo assim, uns banquinhos encostados na parede pra gente se sentar, porque é muito desagradável né, o idoso é uma pessoa que não tem resistência, eu por exemplo, quando eu venho eu fico de 7h horas até 10h em pé aqui na calçada, esperando pela fila que não é a do idoso, porque se eu for esperar pela fila do idoso eu saio daqui 3h da tarde. Essas mudanças que fizeram, não pensaram no idoso, num sei em quem pensaram, pensaram no ciclista, porque eles né quem passam ai óh, pode notar de vez em quando passa um."
19 "Sim. Pensaram em tudo. Não há nada. Tá bom do jeito que tá."
21 "Foi. Não sei dizer. Pra mim tá bom."
25 "Eles não fizeram pensando na gente, porque não pediram opinião a nenhum deficiente pra saber o que seria melhor ou não, se tivessem pedido não seria assim. Os políticos não têm preocupação com a população só pensam neles."

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

Das cinco pessoas ouvidas, duas acham que as mudanças não foram pensadas considerando as suas necessidades, as justificativas foram porque não pediram opinião a deles, e porque talvez tenham pensado no ciclista, pois é quem mais usa. Das duas pessoas que responderam sim, uma disse que está tudo bom, porque pensaram em tudo, a outra ressaltou que não pensaram direito, mas não detalhou o porquê. Uma das pessoas ficou em dúvida e completou que para ela estava bom. As sugestões quanto ao que poderia ter na rua, foram: que deveria ter guarda ou policial militar em cada esquina e bancos próximo aos locais que geram muita fila, como as instituições bancárias.

Ainda sobre a caminhabilidade da rua, três questões foram propostas, através do formulário, objetivando conhecer a percepção dos usuários para essa questão. Seguem-se abaixo as afirmações formuladas e a opinião dos participantes quanto a concordarem ou não com elas. A primeira delas foi: o trânsito de pessoas, carros, motos e bicicletas é organizado e garante a segurança dos pedestres. Respostas na tabela 16:

Tabela 16 - Compilação das respostas relativas à questão 8 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
7	6	3	5	6

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

A maioria discorda totalmente, no entanto as segundas maiores respostas empataram entre quem concorda totalmente e quem discorda. Apenas três pessoas não concordam e

nem discordam. A segunda afirmação proposta foi: tem-se a sensação de que está seguro (a) ao caminhar por essa rua, as respostas na tabela 17:

Tabela 17 - Compilação das respostas relativas à questão 9 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
5	9	4	4	5

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021

Quem discorda sobre a sensação de segurança ao caminhar pela via, foi maioria e os demais respondentes se dividiram de forma proporcional entre as opções restantes. A última afirmativa posta a julgamento foi sobre o conforto da caminhabilidade na via: há plantas, jardineiras, árvores ou outros elementos naturais suficientes que tornam a rua agradável. A tabela 18 demonstra as respostas.

Tabela 18 - Compilação das respostas relativas à questão 10 do formulário - Apêndice B

DISCORDA TOTALMENTE	DISCORDA	NÃO CONCORDA E NEM DISCORDA	CONCORDA	CONCORDA TOTALMENTE
4	5	3	6	9

Fonte: elaborado pela autora, com base nas respostas do formulário, 2021


Os participantes responderam em sua maioria que concordam totalmente que há árvores e elementos naturais suficientes para tornar a rua mais agradável. O que não corrobora com os achados das observações realizadas com o apoio do checklist de análise das calçadas. Possivelmente as jardineiras e os vasos de plantas dispostos pela rua podem ter influenciado as opiniões daqueles que concordaram.



Apesar dos problemas ainda existentes, a via, de uma forma geral, é bem avaliada pelos seus usuários. Durante as etapas de observação e análise foi possível perceber, ainda que a rua não se enquadre entre uma das ruas de destinação específica, que ela é singular para muitas das pessoas que a frequentam. Nota-se um clima ameno e, para além da movimentação intensa característica do próprio Centro, eu, enquanto pesquisadora, me senti completamente à vontade para realizar a pesquisa, seja fotografando, filmando ou medindo, em todas essas situações foi possível realizar o que me propus, inclusive com alguma ajuda nos momentos de medição.



5.3 Matriz das Descobertas: Resultados e Discussões


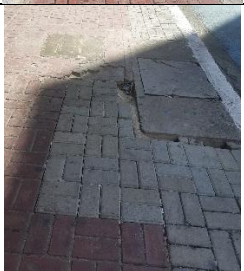


Segundo Rheingantz, 2009, a matriz das descobertas foi concebida por Helena Rodrigues e Isabelle Soares, que participaram da equipe do programa APO da Fio Cruz. A matriz é uma ferramenta para comunicar graficamente as descobertas, o modelo evoluiu e passou de mero registro de problemas, para um instrumento de análise. O compilado dos principais achados na matriz das descobertas, consolida a avaliação das intervenções analisadas nessa etapa de investigação.




MATRIZ DAS DESCOBERTAS



ASPECTOS GERAIS					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
1	O Plano de Ação Novo Centro não teve em seu Comitê nenhuma representatividade de PCD da esfera civil.	CIDPD, preâmbulo as PCD devem participar ativamente das decisões de Políticas e programas que lhes diga respeito	<p>U - Não pediram a opinião das PCD, se tivessem pedido não seria assim. Procurei o engenheiro para dar sugestão, na Guilherme Rocha e ele disse que não podia mudar o projeto. Eles colocaram o piso tátil lá, só que de forma errada</p> <p>P - Havia representantes da SDHDS, que hoje tem em sua pasta os direitos das PCD, mas não havia representatividade civil</p>	P - Havendo uma segunda etapa do plano ou um novo plano de revitalização do Novo Centro, garantir essa representatividade de forma atuante, no Comitê seria importante.	
2	O Plano de Ação Novo Centro não tem suas informações em um único documento, são informações esparsas que se encontram em diversos repositórios e não são de fácil acesso.	CRFB art. 5º, XXXIII e art. 37 § 3º II	P - Os agentes públicos contactados foram, em sua maioria, muito solícitos e foi a partir das entrevistas a alguns agentes que foi possível saber onde estariam determinadas informações. No entanto, pela rotina corrida desses agentes, o material citado só foi disponibilizado semanas após a entrevista, mesmo com insistências da parte dessa pesquisadora.	P - Na nova etapa de realização do plano, seria importante que o poder público compilasse as informações que balizam o projeto em instrumentais de fácil acesso. Dessa forma, oportunizará aos cidadãos acesso ao que fora pensado, garantindo a participação popular para consulta e monitoramento das ações.	
3	Algumas PDL e PCD não acham que suas necessidades foram consideradas		<p>U - Não fizeram pensando na gente; não nos escutam; não sei em quem pensaram, no ciclista talvez, eles andam pela faixa colorida; falta banco para os idosos perto de onde formam filas</p> <p>P - As opiniões se dividiram, alguns acham que pensaram em suas necessidades</p>	U - Instalação de bancos próximos das instituições bancárias	


4	Nem todos os atores sociais estão cientes do seu papel, ou da sua responsabilidade, na garantia da acessibilidade universal	Responsabilidades ao particular: LC 2170/2019 art. 417, 232, 463, 464 e outros. Lei 13.146/2015 art. 7º e 8º. Responsabilidades ao poder público: CRFB art. 23 II; 222 §1º. Lei 10.098/2000 art. 8º. Lei 10.257/2001 art. 3º (I, II e IV), e art. 41 Lei 12.587/2012 art. 24 § 1º. Lei 13.146/2015 art. 8º e 10. Dec. 5.296/2004 art. 15. LC 270/2019 art. 413 § 2º VIII e 419. PMCF manual técnico Sefin responsável por critérios de nivelamento e recuperação de passeios, para obras públicas. Fortaleza 2040 - Vol. 3 III	U - Não sei o que fazer; é responsabilidade do governo; já está bom como está. P - A maioria dos participantes da pesquisa se reconhecem responsáveis pela acessibilidade, outros não. Quanto ao poder público, a PMF vem tomando algumas providências, a exemplo do PMCF e Novo Centro, porém algumas medidas necessárias ainda não foram implementadas, e, aquelas que foram, algumas não atendem, na prática, o que é necessário para terem utilidade real para quem realmente precisa delas	P - A PMF precisa considerar mais a eficiência e eficácia das medidas (fiscalizar a implantação e garantir que estejam de acordo com as normas técnicas) e ouvir os usuários finais antes de implementar qualquer medida para auxiliar determinado grupo. Pensar no espaço exíguo, no impacto aos ambulantes, conscientizar a população quanto as mudanças implementadas e sua parcela de responsabilidade, incentivar a manutenção das calçadas e intensificar o monitoramento e a fiscalização.	
QUIOSQUES					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
5	Seis dos 10 quiosques instalados na extremidade Sul, no trecho 1 da rua, local sem muito movimento estão fechados, quem os recebeu não os quis.		U - Os quiosques da ponta, não quiseram e quem tinha recebido não quis e foi ser ambulante na rua General Sampaio que já tá sobrecarregada. AP - "Fizemos sorteio para a distribuição dos locais dos boxes, mas os permissionários que ganharam nessa extremidade se recusaram a ficar ali, foi um dinheiro desperdiçado, eles permanecem fechados. E na época até pensamos se era viável colocar boxes ali, mas achamos que as vendas eram feitas por eles e que onde eles estivessem haveria venda." V.A P - Quase todas as pessoas ouvidas na pesquisa, consideram que a padronização dos quiosques foi uma boa ideia.	P - Oferecer para outros ambulantes sucessivas vezes até que alguém prefira ficar ali, em detrimento a estar dentro de um mobiliário urbano, local em que há muita reclamação pelos CSP. Ou desinstalar os quiosques, se isso for possível sem a sua danificação, para o seu reaproveitamento em outro local, já que há ideia de dar continuidade a esse projeto em alguns calçadas.	
TRAVESSIA ELEVADA					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
6	Falta de instalação correta de piso tátil de alerta na calçada, na largura correspondente a da plataforma de travessia	Resolução 738/2018 ContranABNT - NBR 9050/2015 Dec. 5.296/2004 art. 15	U - Se for para uma PCD visual atravessar para o outro lado, não tem nenhum obstáculo para ele se basear ele acaba indo direto. Eu não faço isso porque já conhecia antes, se for alguém que não conhecia não vai ter noção de direção. A calçada padronizada é que ajuda, aqui eu venho para cá [indo até o meio fio e batendo nele com a bengala] e sei que acabou. P - Houve ajuste da velocidade da via para 30km/h e placas antes da travessia, conforme previsto na	U - Que haja mais fiscalização eletrônica, para os motoristas respeitarem a velocidade máxima	

			Resolução, porém não foi observada a resolução na instalação do piso de alerta.		
CALÇADA VIVA					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
7	A Calçada viva é utilizada por ciclistas, motociclistas e comerciantes, esses últimos, para além dos seus limites permitidos e não apenas pelo pedestre	Lei 9.503/1997 art. 255	<p>U - Há mau uso da calçada viva; aumentou o espaço para o pedestre, mas a população não entendeu a sua destinação; pedestre acaba andando mais pela calçada; a calçada viva é separada da calçada e dividida pelos quiosques; ainda há confusão quanto ao uso.</p> <p>AP O que faria diferente “investir mais em um processo educativo com os cidadãos, (...)” R.A</p> <p>AP “A construção de alçadas ou o aumento delas é o ideal, mas nem sempre é possível, a Barão do Rio Branco por exemplo, tinha sérios problemas de drenagem, em situações em que a calçada, por alguma razão, não pode ser construída” H.P</p>	<p>U - Deveriam implantarem também ciclofaixa; fazer campanha para conscientizar o cidadão da destinação da faixa; sinalizar melhor.</p> <p>P- Poderia utilizar a mesma lógica usada nos estacionamentos de shopping da cidade: comunicação visual vertical de uma pessoa em uma bicicleta, segurando uma placa: "Você vai mesmo transitar por aqui? E o art. 255 do Código de Trânsito"</p>	
8	Os balizadores não são suficientes para que a PCD visual consiga andar pela faixa sem perder o senso de direção	LC nº 270/2019 art. 426 ABNT - NBR 16.537/2016	<p>U - Faltam obstáculos para ajudar na localização espacial do PCD visual.</p>	<p>P - Implantar na divisa entre a faixa colorida e a pista algum parâmetro de balizamento contínuo.</p>	
CALÇADAS ACESSIBILIDADE - BARREIRAS URBANÍSTICAS					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO

9	Calçadas não atendem a largura mínima indicada para ZEDUS-Centro	LPUOS art 151 e 155, LC 270/2019 art. 423 e seus incisos e §§. PMCFOR no manual técnico	P - Os usuários se mostraram bem divididos ao responderem objetivamente sobre essa questão, 12 respondentes acham que a largura é boa para as pessoas transitarem e 13 acham que não é.		
10	Calçada não é padronizada, tem ondulações, alguns buracos e desnível	LC 270 art. 423 caput e seus incisos e §§	U - calçada alta; sem padronização; com alguns buracos; lotada.	U - Restaurar a calçada que já existia	
11	Passeio embaçado com mercadorias e comerciantes ou gradis, estores, trilhos em todos os trechos	LC 270 art. 423 caput e seus incisos e §§; art. 428 § 3º; art. 473 VII e art. 889.	U - Continuam colocando mercadoria espalhada; os permissionários continuam ocupando o espaço dos pedestres AP - "(...) ainda se tem que intensificar a fiscalização do atendimento a padronização e às quantidades e limites de exposição das mercadorias, pois isso também traz problemas para o ordenamento (...)" J. S		
12	Rampa com declividade transversal acima de 3% no trecho 5	LC 270 art. 423, § 3º	P - A declividade transversal maior que 3% foi observada quando da análise das calçadas e a realização de algumas medições.		

13	Degraus no passeio no trecho 4 esquina com rua São Paulo.	LC 270 art. 423, § 4º	P - Degrau observado quando da análise das calçadas. Há apenas 0,50m de espaço para pedestre, entre o fim do degrau e o início do rebaixamento para acesso a calçada.		
CALÇADAS ACESSIBILIDADE - BARREIRAS DE COMUNICAÇÃO					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U, AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U, AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
14	Trecho 5 sem sinal luminoso	LC nº 270/2019 art. 426	P - Impende destacar que nesse trecho não há nem semáforo para carros, nem para pedestres e que se trata de um dos trechos calmos da rua.		
15	Não há sinalização sonora em trecho algum	LC nº 270/2019 art. 426	P - Foi possível observar uma PCD visual atravessando a rua, sem independência, necessitando para essa travessia da ajuda de uma outra pessoa.		

16	Não há piso tátil na extensão longitudinal da calçada	LC nº 270/2019 art. 426 PMCF manual técnico	P - De um modo geral em toda a rua não há piso tátil, nem direcional e nem de alerta, com exceção apenas de alguns metros, no trecho 1, apenas na extensão do que corresponde ser a calçada lateral do INSS e sobre a plataforma da travessia elevada de pedestres e em paralelo a esta, mas nesse último caso sem atendimento as normas.		
CAMINHADA SEGURA					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U, AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U, AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
17	Não se tem a sensação de segurança ao transitar pela rua	Lei 12.587/2012 art. 5º e 14. Lei 10.098/2000 art. 3º § único, 7º e 10-A. Dec. 5.296/2004 art. 12 e 16. LC municipal 062/2009 art. 35. LPUOS art. 2º, VI e 177. LC 270/2019 art. 412 e 423. Fortaleza 2040 eixo 1 revitalização do Centro, vigilância comunitária. PMCF caderno de estratégia e diagnóstico.	U - O que me faria caminhar mais pela rua, seria mais segurança; árvores; restauração das calçadas e ciclofaixas. P - A maioria dos usuários respondeu que não se sentem seguros ao caminhar pela rua Barão do Rio Branco.	U - Ter mais segurança na rua, guardas municipais e PM em cada esquina; ter menos mercadorias espalhadas.	
CAMINHADA CONFORTÁVEL					
	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U, AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U, AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
18	Não há árvores na rua, ou plantas suficientes que tornem a via mais agradável	LC municipal 062/2009 art. 10. LPUOS art. 17. LC 270/2019 art. 135 e Livro III entre outros. PMCF cadernos de Estratégia, Diagnóstico e Financiamento. Fortaleza 2014 eixo 1 revitalização Centro objetiva massiva arborização urbana.	P - Apesar de não haver árvores nos trechos analisados da via, ao indagar-se aos usuários sobre haver arborização suficiente para dar sombra e tornar a caminhada mais agradável, a maioria respondeu que sim		
CAMINHADA INTERESSANTE					

	ACHADOS	LEGISLAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS, PLANOS MUNICIPAIS AVALIADOS	IMPRESSÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	SUGESTÕES: USUÁRIOS U , AGENTES PÚBLICOS AP E PESQUISADORA P	FOTO
19	Não há uma destinação específica para via, tenta-se conciliar muitos usos	Fortaleza 2040 previsão de bonde, bolsões de estacionamento, calçadas com circulação de apenas pedestres.	P - Apesar de a cor trazida pelo projeto Calçada Viva, assim como as jardineiras e vasos de plantas e a padronização dos quiosques tornou a rua mais organizada, mas ela ainda se destina a diferentes usos em um espaço que não comporta tantas funções.	U - Transformar a rua Barão do Rio Branco em um calçadão, como é na Guilherme Rocha e Liberato Barroso. P - Instalar bondes e tornar o centro um local com destinação específica: exclusivamente para o pedestre, como previsto no Plano Fortaleza 2040.	

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O exercício de investigação avaliativa deste estudo se debruçou na análise de leis nacionais e políticas públicas urbanas de Fortaleza, estas últimas, nos anos entre 2013 e 2020, objetivando avaliar aspectos desses documentos que tenham impacto na microacessibilidade. Considerando, nessa trajetória investigativa, além da acessibilidade, aspectos voltados a caminhabilidade e a proteção da dignidade da pessoa humana, no contexto da complexidade da cidade contemporânea. Buscou-se ainda compreender os avanços efetivados, através do estudo de caso, que se delimitou a análise do Plano de Ação Novo Centro e as ações implementadas na rua Barão do Rio Branco. Tal estudo de caso, somou-se a avaliação de conteúdo empreendida quanto aos documentos nacionais e municipais, e conseguiu chegar a algumas constatações.

Quanto a relevância acadêmica, espera-se que o presente trabalho contribua para o reconhecimento de aspectos importantes a serem observados na normativa vigente sob o enfoque da dignidade da pessoa humana, da acessibilidade e da caminhabilidade. E que a avaliação empreendida a partir da análise das leis nacionais e locais pertinentes a este estudo, sirva de base para aprofundamentos futuros e apoie agentes públicos e sociedade civil na observância de normativas essenciais para se garantir a microacessibilidade. Espera-se ainda que a avaliação através do estudo de caso de implementação de ações do Plano de Ação Novo Centro ajude gestores públicos a reavaliarem e verterem esforços no aprimoramento dos mecanismos de controle e sistematização das ações de futuros planos e na observância da legislação e normas técnicas ao implementar mudanças em logradouros públicos.

Sob o viés investigativo da análise de conteúdo, pode-se observar, no âmbito da dignidade da pessoa humana, muitas previsões legais que garantem direitos em torno da inclusão e na busca por tornar os espaços da cidade mais universalmente acessíveis. Alguns marcos legais foram determinantes para a quebra de paradigmas e a mudança da postura do poder público frente às PCD. Reconheceu-se que dar condições às pessoas para que possam acessar lugares e realizar ações com autonomia e independência é premissa para que se alcance uma acessibilidade real e que a inclusão também tem a ver com sentir-se parte e o sentimento de pertencimento hoje é incentivado em algumas normativas.

As normativas federais e municipais, demonstram preocupação em tornar a cidade mais democrática, alguns trazendo a participação popular na gestão da cidade e a sustentabilidade, outros prevendo regras mais específicas como instrumentos para a urbanização ordenada. Percebeu-se, no entanto, que os documentos analisados dispensam pouca atenção às barreiras atitudinais, ao combate ao preconceito e aos estigmas às PCD, atendo-se, em sua maioria, a

trazer previsões genéricas quanto a essa questão, que deveria ter atenção especial, já que se mostra de suma importância para a inclusão. Garantiu-se, na CIDPD, a participação ativa de PCD nas instâncias em que se discuta direitos que lhes digam respeito e as leis brasileiras seguiram por essa vertente.

Responsabilizações também passaram a ser aprimoradas e a Lei Federal nº 13.146/2015 foi responsável por muitas das alterações ocorridas nas legislações para garantir responsabilidades e participação. Entre as quais, destaca-se o fato de que se passou a se considerar improbidade administrativa se o gestor público deixar de cumprir com os requisitos de acessibilidade previstos na legislação brasileira. Quanto a responsabilidade pela conservação, construção e manutenção de calçadas, apesar de o Anexo I do Código de Trânsito determinar que a calçada é parte da via e, por tanto, bem de uso comum do povo, o que levaria a crer que a responsabilidade seria do poder público, a legislação municipal entende que essa obrigação é do particular. Atribui, a LC Municipal nº 270/2019, ao poder público, em alguns casos, a realização das intervenções necessárias na calçada, com posterior cobrança do valor gasto ao particular. Outras normas na legislação pátria, preveem ainda, ao poder público, incentivar a construção de calçadas, reconhecer rotas preferencialmente utilizadas por pedestres e priorizar ações nesses locais.

Ainda na compreensão dos papéis dos atores sociais e suas responsabilidades, impende destacar que, em campo, a maioria das pessoas que participaram da pesquisa compreende a importância de sua participação para a efetivação da acessibilidade. Esses respondentes trouxeram como exemplo de suas possíveis ações, desde o simples caminhar com cuidado, respeitando o espaço do outro, até previsões para convocar votação na internet para pressionar o poder público a ampliar as calçadas. Porém, ainda foi possível perceber, pessoas que não se acham corresponsáveis por essa efetivação, e dentre as suas justificativas estão ser essa uma responsabilidade apenas do poder público, não saberem o que fazer ou não entenderem necessárias as suas ações.

Sobre previsões normativas mais específicas para regulamentar a microacessibilidade, a legislação local é mais ampla e detalhada. Em virtude da própria lógica de divisão de atribuições entre os entes federados e municípios, que prevê que cabe aos municípios legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal e estadual no que couber. Destaque válido ainda é que o novo Código da Cidade (2019), cuidando para que a norma não se desatualize e se destoe das normas técnicas, prevê que, em se tratando de regramentos trazidos pelos desenhos que mostram dimensões e medidas, caso haja discordância destes com as

normas técnicas que seja utilizada a regra mais restritiva. Muitas de suas premissas já se vinculam as NBR, fazendo menção expressa a observância delas em vários artigos. Os planos municipais Fortaleza 2040 (2016) e PMCFFor (2020) também se preocuparam com a acessibilidade, o segundo de forma ainda mais aprofundada, elaborou vários instrumentais direcionados a população orientando-a acerca da normativa trazida pelas novas leis urbanísticas da cidade.

Ressalve-se que, na cartilha de boas práticas de calçadas do PMCFFor, há uma orientação sobre estacionamentos privados na via pública que se encontra superada pelo novo Código da Cidade, necessitando de revisão. O PMCFFor traz ainda ricas previsões para tornar a cidade mais confortável, segura e interessante para caminhar, entre as quais incentiva a arborização, premissa também do novo Código da Cidade. No Plano Fortaleza 2040 já não há tanto enfoque à microacessibilidade, ele se volta mais para a mobilidade e faz previsões pontuais sobre calçadas. Fortaleza 2040 trata da acessibilidade, aproximando seu conceito ao da mobilidade, o que requer dos projetos que tiverem sua base nesse plano a devida diferenciação.

Sob o viés do estudo de caso, foi realizada um mix de técnicas de pesquisa: observação walkthrough, entrevistas, aplicação de formulários e análises de instrumentais que compõem o Plano de Ação Novo Centro. Através dessas ferramentas deu-se a avaliação de ações realizadas na rua Barão do Rio Branco. Com essas estratégias, foi possível um contato mais aprofundado e específico com todo o trajeto realizado para a implementação das ações. Uma das limitações da pesquisa se deu em virtude de não se ter conseguido ouvir pessoas com deficiência em quantidade que desse a esse estudo a visão de suas experiências na rua, pela baixa frequência de PCD transitando no espaço e a recusa dos que transitavam, apenas um participou da pesquisa. O que não comprometeu os resultados, apenas deixou de enriquecer as análises frente aos achados.

Outra limitação, foi a dificuldade de acesso aos documentos que compõem o Plano de Ação Novo Centro. Quanto ao plano, sentiu-se falta de previsões e mecanismos de controle, durante o processo de execução das ações, e da própria sistematização do plano em um instrumento que direcione todos os entes envolvidos na ação de revitalização do bairro Centro. Observou-se a existência de diversas ações idealizadas e realizadas por diferentes atores que se somaram e trouxeram resultados pontuais para o objetivo maior de revitalização da área. Por não haver, ou não ter sido disponibilizado, instrumentos previstos para monitoramento dos resultados, tornou-se difícil verificar com precisão, se tudo que foi pensado foi executado, ou mensurar o êxito dos resultados.

Outra constatação importante sobre o Plano de Ação Novo centro foi que a não

escuta prévia de todos os atores, que seriam diretamente impactados pelas ações, trouxe implicações práticas ao ordenamento e gastos desnecessários ao poder público. Como exemplo, houve a instalação de quiosques em locais da rua que não recebem considerável fluxo de pessoas e, por essa razão, os permissionários sorteados para esses equipamentos não o assumiram, deixando pelo menos seis desses quiosques, com dois boxes cada, sem utilidade.

Quanto a acessibilidade das calçadas e da via como um todo, apesar de as ações terem trazido grandes benefícios visuais e melhoras para o ordenamento, muitas das normas técnicas que garantem a acessibilidade urbana não foram observadas. Não há, por exemplo, piso tátil de alerta ou direcional na extensão da rua e o que existe, para indicar o fim das travessias elevadas, não atendem as normas técnicas. Não há também sinalização sonora ou balizadores suficientes para dar senso de direção às PCD visual, no final das travessias elevadas e na faixa destinada a calçada viva. A calçada viva, faixa colorida que cria espaço de circulação para o pedestre, gerou opiniões controversas entre os respondentes da pesquisa. A falta de compreensão da população quanto a sua destinação e o desrespeito dos comerciantes quanto aos limites definidos para exposição de suas mercadorias foram as principais dificuldades apontadas para o uso desse recurso pelo pedestre. Outros viram esse espaço como de grande importância para a acessibilidade da via.

A percepção dos impactos gerados pela calçada viva não foi a única que gerou discordâncias, as calçadas foram avaliadas por alguns participantes da pesquisa como despadronizadas e com alguns buracos e desníveis, ainda ressaltaram a dificuldade existente pela persistência de ocupação dos passeios com mercadorias pelos permissionários e comerciantes informais sem permissão. Alguns entenderam que as calçadas têm boa largura e poucos acham que elas são acessíveis. As pessoas com dificuldade de locomoção e aquela com deficiência, também se dividem quanto a rua atender as suas necessidades; citam a lotação da rua, a falta de estruturas básicas para garantir a segurança e comodidade. Outras entendem que é possível transitar sem dificuldades.

A maioria das pessoas reconhece que os quiosques ajudaram a organizar a rua, mas ressaltam que os permissionários não respeitam os seus limites. A maioria dos permissionários e comerciantes informais avaliaram como positivas as mudanças, alguns permissionários ressaltaram que a troca de lugar fez com que perdessem antigos fregueses e a falta de estacionamento na rua fez com que pessoas buscassem os shoppings para comprar. Quanto ao comerciante informal, alguns dizem não haver mais espaço para suas vendas. Os agentes públicos entendem que as intervenções na rua foram exitosas e que a união de vários entes, bem articulados

fizeram mudanças importantes para o pedestre e que era para eles que as alterações se objetivavam. Mudariam apenas a cobertura dos quiosques, a não instalação de quiosques na extremidade sul da rua e investiriam mais em conscientização da sociedade.

O fato de a legislação pátria ser avançada ao tratar dos direitos e garantias das PCD não tem sido suficiente para garantir, na prática, um significativo avanço da microacessibilidade em Fortaleza. Apesar de já ser possível observar mudanças de perspectivas e posturas do poder público frente a esses direitos, há muitos aspectos que ainda são negligenciados e que por isso provocam falhas no processo de implementação de políticas públicas. As calçadas da rua analisada, se comparadas com outras calçadas de Fortaleza, indicam um grande avanço na busca por uma rua acessível e democrática, porém, ao serem analisadas a partir das normas técnicas vigentes, que balizam a garantia da acessibilidade, muitas falhas estruturais e ausências podem ser constatadas.

Os esforços para tornar os locais mais acessíveis já são menores do que poderiam e do que deveriam, segundo nossa legislação, prazos estipulados por leis já se findaram, sem que os ajustes previstos e necessários para a acessibilidade fossem concretizados e sem estabelecimento de novos prazos para esse fim. Se, nas poucas ações realizadas, em que se pretende aprimorar o espaço para uso do pedestre, não se empreender esforços para torná-lo inclusivo e de fato acessível, serão mais obras públicas apenas com aparência de acessíveis. Mas que não terão utilidade prática e real para as pessoas que mais precisam e almejam vivenciar sua independência e autonomia para sentirem-se parte da sua cidade. A atenção aos detalhes é imprescindível para a consecução da acessibilidade.

Quanto as expectativas das pessoas ouvidas, esperam que haja na rua mais balizadores, bancos próximos às filas, que haja obstáculos delimitadores para ampliar o senso de direção das PCD visual. Também entendem que as calçadas não devem ser ocupadas irregularmente, que haja delimitação de espaço para que comerciantes sem permissão também tenham onde vender ao longo da via, e que seja instalada ciclovia para que ciclistas não usem a calçada viva. São muitos os usos propostos para pouco espaço, a administração tem um grande desafio e precisa considerar as necessidades existentes para pensar em uma estratégia realmente eficaz, atentar-se para as normas técnicas e legislação pertinentes e monitorar a implementação de ações para garantir que elas sigam o regramento pátrio e garantam vias realmente acessíveis. A extensão da ideia para outras vias também deve ser pensada.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050**: acessibilidade e edificações, mobiliário espaços e equipamentos urbanos. Emenda 1. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 16537**: acessibilidade – sinalização tátil no piso – diretrizes para elaboração de projeto e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrição de mobilidade**. Orientador: Antônio Nelson Rodrigues da Silva. 2010. 190 f. Tese (Doutorado - Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes e Área de Concentração em Planejamento e Operação de Transportes) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-21042010-193924/publico/tese.pdf>. Acesso em: 30 maio 2020.

AGUM, Ricardo; RISCADO, Priscila; MENEZES, Monique. **Políticas públicas**: conceitos e análise em revisão. Agenda Política [S.I.], v. 3, n. 2, p. 12-42, 2015.

ALVAREZ, Eduardo; CAMISÃO, Verônica. **Guia operacional de acessibilidade para projetos em desenvolvimento urbano com critérios de desenho universal**. Inter-American Development Bank, 2013. Disponível em: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/16231/guia-operacional-de-acessibilidade-para-projetos-em-desenvolvimento-urbano-com>. Acesso em: 13 mar. 2020.

AMADO, Frederico. **Direito Ambiental**. 5. ed. Salvador: Editora Juspodivm, 2017.

ARAGÃO, Nagayamma Tavares. **Cidades Contemporâneas**: desafios em mobilidade urbana. mobilize - mobilidade urbana sustentável, 2016. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/palavra-de-especialista/sem-categoria/cidades-contemporaneas-desafios-em-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 14 fev. 2020.

ARAUJO, Luiz Alberto David. **Estatuto da Pessoa com Deficiência - EPCD (Lei 13.146, de 06.07.2015)**: algumas novidades. Revista dos Tribunais [S.I.], v. 962, dez. 2015.

ARAUJO, Luiz Alberto David. **Pessoa portadora de deficiência**: proteção constitucional das pessoas portadoras de deficiência. 3. ed., rev., ampl. e atual. Brasília: CORDE, 2003.

ARAUJO, Luiz Alberto David e MAIA, Maurício. **A Cidade, o Dever Constitucional de Inclusão Social e a Acessibilidade**. Revista de Direito da Cidade, Rio de Janeiro, 30 jan. 2016. ISSN 2317-7721.

ARENDRT, Hannah. **O que é política**. Traduzido por Reinaldo Guarany. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

BAHIA, Sérgio Rodrigues *et. al.* **Município & acessibilidade**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.

BARBALHO, Alexandre. **O papel da política e da cultura nas cidades contemporâneas**. Políticas Culturais em Revista, [S.I.], 2 (2), p. 1-3, 2009. Disponível em: www.politicasculturaisemrevista.ufba.br. Acesso em: 13 fev. 2020.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2016. 279 p. Título original: L'analyse de contenu.

BARROSO, B. I. L., Souza, M. B. C. A., Bregalda, M. M., Lancman, S., & Costa, V. B. B. (2020). **A saúde do trabalhador em tempos de COVID-19: reflexões sobre saúde, segurança e terapia ocupacional**. Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional [S.I.], 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cadbto/a/7K494CxFTXtTtLsynkyJnjF/?lang=pt>. Acesso em: 12 jan. 2021.

BATISTA, Alberto. **Normas sobre calçadas e passeios públicos**. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 24, n. 5931, 27 set. 2019. ISSN 1518-4862. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/67246>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. 1. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para Consumo: a transformação das pessoas em mercadoria**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2008.

BEZERRA, Luíza Cavalcanti. **A natureza jurídica das calçadas urbanas e a responsabilidade primária dos Municípios quanto à sua feitura, manutenção e adaptação para fins de acessibilidade**. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3320, 3 ago. 2012.

BOLSON, Simone Hegele. **A dimensão filosófico-jurídica da equidade intergeracional: reflexões sobre as obras de Hans Jonas e Edith Brown Weiss**. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 18, n. 3575, 15 abr. 2013, ISSN 1518-4862. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/24189>. Acesso em: 24 maio 2020.

BORGES, J. A. de S. e PEREIRA, A. C. C. **O estado da arte sobre políticas públicas para pessoas com deficiência no Brasil: dialogando sobre transversalidade e educação**. Revista do Serviço Público. [S.I.] v. 67, n. 4, p. 555 – 574, 2016. DOI: 10.21874/rsp.v67ia.1132. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/1132>. Acesso em, 29 maio 2020.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. 1. ed. Lisboa, Portugal, 1989.

BRASIL, Deilton *et al* (org.). **Temas de Direito Contemporâneo**. 2. ed. revista, atualizada e ampliada. Maringá - PR: IDDM, 2018. p. 119 – 155.

BRASIL. **Avanços das Políticas Públicas para as Pessoas com Deficiência**. Uma análise a partir das Conferências Nacionais. Brasília, DF: Secretaria de Direitos Humanos, 2012.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. promulgada em 5 de outubro de 1988, atual. até a Emenda Constitucional 112, de 27 de outubro de 2021. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 5.296**, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, 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, e dá outras providências. Brasília, DF, 03 dez. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm. Acesso em: 20 abr. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 6.949**, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, DF, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: 10 abr. 2021

BRASIL. **Decreto nº 9.404**, de 11 de junho de 2018. Altera o Decreto nº 5.296, de 2 dezembro de 2004, para dispor sobre a reserva de espaços e assentos em teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, locais de espetáculos e de conferências e similares para pessoas com deficiência, em conformidade com o art. 44 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF, 2018a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9404.htm. Acesso em: 15 maio 2021.

BRASIL. **Lei nº 7.853**, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Brasília, DF, 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17853.htm. Acesso em: 25 abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 30 maio 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. Brasília, DF, 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm. Acesso em: 27 maio. 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. Brasília, DF, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 10 abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF, 2012a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 11 mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.146**, de 6 de julho de 2015. Dispõe sobre a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Brasília, DF, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm. Acesso em: 16 jun. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.467**, de 13 de junho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília, DF, 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em: 20 fev. 2021.

BRASIL. **Resolução nº 738/2018 Contran**, de 06 de setembro de 2018. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7382018.pdf>. Acesso em: 18 set. 2021.

BRASIL. Secretaria Especial dos Direitos Humanos. **Acessibilidade no Brasil: uma visão histórica**. Disponível em Anais ATIID. 2005. Disponível em: http://www.prodiam.sp.gov.br/multimedia/midia/cd_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf. Acesso em, 20 jan. 2020.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: SENAC, 2007.

CAVALCANTE, C. B., *et al.* **Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável**. *urbe*. Revista Brasileira de Gestão Urbana, [S.I.], v. 12, abr. 2020. ISSN 2175-3369. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/Urbe/article/view/27327>. Acesso em: 19 ago. 2021.

COHEN, Regina. **Cidade, Corpo e Deficiência: percursos e discursos possíveis na experiência urbana**. Orientadora: Maria Inácia D'Ávila Neto. 2006. 247 f. Tese (Doutorado em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social) Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

COLOSSO, Paolo. **A Crítica de Henri Lefebvre ao Urbanismo Moderno**. *In: XIV seminário de História da Cidade e do Urbanismo – SHCU*, São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, p. 79-88, set. 2016. ISBN: 978-85-66624-10-6.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. **Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX**. Revista do Instituto do Ceará, [S.I.], n. 128, p. 82-111, 2014. Anual.

COSTA, M. M., & Alcantara, D. **Mobilidade na periferia metropolitana fluminense: transporte ativo posto à prova em São João de Meriti, RJ**. *urbe*. Revista Brasileira de Gestão Urbana, [S.I.], v. 12, 2020. ISSN 2175-3369. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/yCsnCGn6jLZ3d4NHPjtX4rG/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 jan. 2021.

CUNHA JR, Dirley da e NOVELINO, Marcelo. **Constituição Federal para Concursos**. 4 ed. Salvador: Editora Juspodivm, 2013. p. 896.

DUARTE, Rosália. **Pesquisa Qualitativa: Reflexões sobre o Trabalho de Campo**. Rio de Janeiro: Cadernos de Pesquisa, V. 115, p. 139-154. 2002.

FALCOSKI, L. A. N. e BRUNA, G. C. **Plano Estratégico, Sustentabilidade e Indicadores de Desempenho Urbano: Novos Paradigmas**. *In: VIII ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO – ENTAC*, abr. 2000, Salvador. Anais [...], 2000. Disponível em: http://www.infohab.org.br/entac2014/2000/Artigos/ENTAC2000_421.pdf. Acesso em: 19 mar. 2020.

FERNANDES, C.M, *et al.* **A pós-verdade em tempos de Covid-19: o negacionismo no discurso do governo no Instagram**. *Liinc em Revista*, [S.I.], v. 16, n. 2, e 5317. dez. 2020. Disponível em: <http://revista.ibict.br/liinc/article/view/5317>. Acesso em: 25 jun. 2021.

FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de direito administrativo**. 23 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris. p. 1243, 2010.

FRANCO, José Tomás. **Em Detalhe:** desenho universal em espaços públicos. Traduzido por Camilla Sbeghen. Arch Daily Brasil. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/786299/em-detalhe-desenho-universal-em-espacos-publicos>. Acesso em: 16 fev. 2020.

FORTALEZA. **Decreto nº 14.326** de 14 de novembro de 2018. Institui o Comitê Municipal de Acompanhamento do Plano de Ação Novo Centro e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2018.

FORTALEZA. **Lei Complementar nº 062** de 02 de fevereiro de 2009. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2009.

FORTALEZA. **Lei Complementar nº 101** de 30 de novembro de 2011. Modifica a Lei Complementar n. 62, de 02 de fevereiro de 2009, que institui o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2011.

FORTALEZA. **Lei Complementar nº 236** de 11 de agosto de 2017. Dispõe sobre o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de Fortaleza e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2017.

FORTALEZA. **Lei Complementar nº 265** de 03 de maio de 2019. Modifica a Lei complementar nº 062 que institui o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2019.

FORTALEZA. **Lei Complementar nº 270** de 02 de agosto de 2019. Dispõe sobre O Código da Cidade. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2019.

FORTALEZA. **Lei nº 5.530** de 17 de dezembro de 1981. Dispõe sobre o código de obras e posturas do município de fortaleza e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 1981.

FORTALEZA. **Lei nº 10.668** de 02 de janeiro de 2018. Dispõe sobre Estatuto Municipal da Pessoa com Deficiência. Diário Oficial do Município de Fortaleza. 2018.

FORTALEZA. **Plano Fortaleza 2040: Cidade Conectada, Acessível e Justa.** Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Urbana. v. 3, parte I. Fortaleza – CE: IPLANFOR, 2016. Disponível em: <https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/download-file/documentById?id=68610031-5cea-4dea-9396-5e50d95d4112>, Acesso em: 24 jul. 2021.

FORTALEZA. **Plano Fortaleza 2040: Cidade Conectada, Acessível e Justa.** Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Urbana. v. 3, parte II. Fortaleza – CE: IPLANFOR, 2016b. Disponível em: <https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/download-file/documentById?id=b74271e5-b28e-4822-bc93-0e3b668fd1e0>. Acesso em: 30 jun.2021.

FORTALEZA. **Plano Fortaleza 2040: Cidade Conectada, Acessível e Justa.** Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Urbana. v. 3, parte III. Fortaleza – CE: IPLANFOR, 2016a.

FORTALEZA. **Plano Fortaleza 2040: Mostra Virtual.** Fortaleza – CE: IPLANFOR, 2015. Disponível em: <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/revistas/i-mostra-virtual/index.html>. Acesso em: 28 jun. 2021.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Apresentação da Proposta.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2017a.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Caderno de Boas Práticas e Proposições.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Caderno de Diagnóstico.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020c.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Caderno de Estratégias.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020a.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Caderno de Financiamento.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020g.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Caderno de Participação Social.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020f.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Cartilha as Calçadas que Queremos.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020d.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Cartilha de Boas Práticas para Calçadas.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020e.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza. Manual Técnico para Calçadas.** Fortaleza – CE: SEUMA, 2020b.

FREY, Klaus. **Políticas Públicas:** um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. Rio de Janeiro: Planejamento e Políticas Públicas, 2000. n. 21, p. 211-259.

GARCIA, Vinícius Gaspar. **Avanços e Desafios das Políticas para Pessoas com Deficiência.** Brasil Debate, 2014 - Disponível em: <http://brasildebate.com.br/avancos-e-desafios-das-politicas-para-pessoas-com-deficiencia/>. Acesso em: 15 fev. 2020.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas.** Traduzido por Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOIS, Rodolfo Anderson Damasceno. **Planejamento e Participação:** o caso da LUOS 2016 e do Fortaleza 2040. 2018. 262 f.: il.color.

GONDIM, Linda Maria de Pontes. **O Dragão do Mar e a Fortaleza Pós-moderna Cultura, Patrimônio e Imagem da Cidade.** São Paulo: Annablume, 2007.

GHIDINI, Roberto. **A Caminhabilidade:** medida urbana sustentável. Mobilize [S.I.]. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/estudos/240/a-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.html> Acesso em: 14 out. 2020.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço;** Coleção Geografia e Adjacências. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes:** do Direito à Cidade à Revolução Urbana. Tradução Jefferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Censo 2010**: características da população, religião e pessoas com deficiência. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf. Acesso em: 20 nov. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Avaliação de políticas públicas: guia prático de análise ex ante**. v. 1. Brasília – DF: IPEA, 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. nº 128. Brasília, DF: IPEA, 2012c. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=12795. Acesso em: 20 abr. 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.p.532.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LUNA, S. V, de. **Planejamento de pesquisa**: uma introdução. São Paulo: EDUC, 1996.

LEJANO, R.P. **Parâmetros para Análise de Políticas. A Fusão de Texto e Contexto**. Tradução de Letícia Heineck Adriani. Campinas-SP: Arte Escrita, 2012.

LEJANO, R.P.; YORK, N. **Frameworks for Policy Analysis: Merging Text and Context**. p. 233–237, 2006.

MACHADO, Eduardo Gomes. **Planejamento urbano, democracia e participação popular [manuscrito]**: o caso da revisão do plano diretor de Fortaleza (2003- 2008). Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza – CE, 2011. 450f.

MALATESTA, Maria Ermelina, ANDRADE, Victor (org.) e LINKE, Clarisse (org.). **Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. p. 69 – 81. ISBN 978-85-66317-18-3.

MAPURUNGA, José. **A Construção de uma Fortaleza**. 1 ed. Fortaleza – CE: Editora IMEPH, 2012.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias – planejamento urbano no Brasil**. In: org. ARANTES, O. VAINER, C.; MARICATO, E. Petrópolis - Rio de Janeiro: Vozes, 2000.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 3 ed. São Paulo – SP: Atlas, 1996.

MARIANO, Thiago *et al.* **Políticas públicas de inclusão e acessibilidade**. Ceará - CE, Jus.com.br, 2017. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/58014/politicas-publicas-de-inclusao-e-acessibilidade>. Acessado em: 15 out. 2020.

MELLUCI, Alberto. **Por uma sociologia reflexiva** Petrópolis - RJ, 2005.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; DESLANDES, Suely Ferreira; GOMES, Romeu. **Pesquisa Social Teoria, Método e Criatividade**. Petrópolis – RJ: Editora Vozes, 2016.

MONTENEGRO, Dutra; S., Nadja G.; SANTIAGO, Zilsa Maria Pinto; SOUSA, Valdernice Costa de. **Guia de Acessibilidade: Espaço Público e Edificações**. 1 ed. Fortaleza: SEINFRA, 2009.

MORAES, Roque. **Análise de conteúdo**. Revista Educação, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MORANO, R. P. e SANTIAGO, Z. M. P. **Acessibilidade como fator de Inclusão na Gestão das Cidades e de Políticas Públicas**: avaliação e vivência de grupo de pessoas com deficiência na Avenida Beira Mar em Fortaleza. *In*: IX Jornada Internacional de Políticas Públicas - Universidade Federal do Maranhão, 2019.

MORANO, R. P. e SANTIAGO, Z. M. P. **Percursos Urbanos**: uma análise da acessibilidade sob a perspectiva das pessoas com deficiência visual. *In*: VII Encontro Nacional de Ergonomia do Ambiente Construído – ENEAC e VIII Seminário Brasileiro de Acessibilidade Integral. Universidade Federal do Ceará - UCE, 2018.

OLIVEIRA, José Clóvis *et al.* **O Questionário, o Formulário e a Entrevista como instrumentos de coleta de dados**: vantagens e desvantagens do seu uso na pesquisa de campo em ciências humanas. Artigo Anais III. *In*: CONEDU, Editora Realize, 2016. Disponível em: https://editorarealize.com.br/editora/anais/conedu/2016/TRABA-LHO_EV056_MD1_SA13_ID8319_03082016000937.pdf. Acesso em: 10 jan. 2021.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **Relatório mundial sobre a deficiência**. Tradução Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo - SP, SEDPCD, 2012.

PAGLIUCA, L.M.F., *et al.* (2015). **Repercussão de políticas públicas inclusivas segundo análise das pessoas com deficiência**. Escola Anna Nery Revista de Enfermagem, 14(3) 19(3):498-504, DOI: 10.5935/1414-8145.20150066. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ean/v19n3/1414-8145-ean-19-03-0498.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2021.

PARADA, Eugenio Lahera. **Política y políticas públicas**. *In*: SARAVIA, Henrique; FERRAZ, Elisabete. Políticas Públicas. Brasília - DF: ENAP, 2006.

PAULO, Vicente e ALEXANDRINO, Marcelo. **Direito Constitucional Descomplicado**. Rio de Janeiro- RJ: Impetus, 2007. p. 1028.

PESSOA, Carlos L.C. **O Direito Fundamental à Acessibilidade**: análise de decisão judicial que assegura sua aplicação. Espaço Jurídico, v. 13, n. 2. Joaçaba, jul./dez. 2012, p. 353-372.

PFEIFFER, Peter. **Planejamento Estratégico Municipal no Brasil**: uma nova abordagem. Brasília: ENAP, 2000.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

PUNTES, Marjorie Carola Márquez; MORALES, Felipe de la Veja; MOYA, Veronica Delgado; LASTRA, Juan Pablo Puertas. **Diseño Universal en el Espacio Público**. México. 2013. Disponível em: http://pavimentacion.serviurm.cl/doc/MPALL/Manual_Dise%C3%B1o_Universal.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: 15 jan. 2020.

RHEINGANTZ, Paulo A., *et al.* **Observando a Qualidade do Lugar:** procedimentos para a avaliação pós-ocupação. Rio de Janeiro: Coleção PROARQ/FAU/UFRJ, 2009.

RIBEIRO, Sandra Bernardes (org.). **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos.** Brasília: Iphan, 2014. 120 p. Cadernos Técnicos; 9. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec9_CadernoAcessibilidade_m.pdf. Acesso em 15/10/2020.

RODRIGUES, L.C. **Análises de conteúdo e trajetórias institucionais na avaliação de políticas públicas sociais:** perspectivas, limites e desafios. CAOS – Revista Eletrônica de Ciências Sociais, n. 16, p. 55–73, 2011.

RODRIGUES, L.C. **Novas Perspectivas Metodológicas na Avaliação de Políticas Públicas.** Revista Avaliação de Políticas Públicas, AVAL, Fortaleza, ano 1, v. 2, n. 2, p. 115-116, jul./dez. 2008.

SAGRAMOLA, Silvio - Coordenador. **Conceito Europeu de Acessibilidade/ 2003;** Tradução: Stella Pamplona Chaves (SNRIPD). Cadernos SNR n.º 18. Lisboa: Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, 2005.

SANTIAGO, Zilsa M. P. **Urbanismo Inclusivo como Meta no Novo Milênio.** In: Congresso Latino-americano de Sociologia – ALAS. Santiago - Chile, 2013.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988.** 10. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

SASSAKI, Romeu. **Inclusão: o paradigma do século 21.** Brasília: Inclusão - Revista de Educação Especial. n.1, 2005. 19-25p.

SASSAKI, Romeu. **Inclusão.** Construindo uma sociedade para todos. 7.ed. Rio de Janeiro: WVA, 2010. 176p.

SASSAKI, Romeu. **Tema: 7 Dimensões da Acessibilidade.** Entrevista à Igualdade Inclusão & Diversidade. Abr. 2020. Disponível em: <https://www.sociedadeinclusiva.com.br/2020/05/01/ acessibilidade-a-chave-para-a-inclusao-social/>. Acesso em, 23 mar. 2021.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo.** 24. ed., rev. e atual. Até a Emenda Constitucional n. 48, de 10.08.2005. São Paulo: Malheiros, 2005. 925p.

SILVA, Maria Ozanira da Silva (org.). **Avaliação de Políticas e Programas Sociais: Uma Reflexão sobre o Conteúdo Teórico e Metodológico da Pesquisa Avaliativa.** Pesquisa avaliativa: aspectos teórico-metodológicos. São Paulo: Veras Editora; São Luiz: GAEPP, 2008. p.89 a 177.

SMPDS. Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável. **Projeto calçada acessível secretaria municipal de planejamento e desenvolvimento sustentável.** Seropédica. Rio de Janeiro. 2012.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável;** Tradução Anita Dimarco, Anita Natividade. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016. p.278.

SOUZA, Celina. **Políticas públicas:** uma revisão da literatura. Sociologias. n.16, p.20-45. 2006.

URQUIZA, Marconi e MARQUES, Denilson. **Análise de conteúdo em termos de Bardin aplicada à comunicação corporativa sob o signo de uma abordagem teórico-empírica.** Entretexos. v. 16, Londrina, 2016. pp.115-144.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012. p. 216.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001. p.282.

WEISS, Edith Brown. **Intergenerational equity:** a legal framework for global environmental change. Chapter 12 in Environmental change and international law: New challenges and dimensions, Edited by Edith Brown Weiss. Tokyo: United Nations University Press, 1992. Disponível em: <http://www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu25ee/uu25ee0y.htm#12.%20intergenerational%20equity:%20a%20legal%20framework%20for%20global%20environmental%20change>. Acesso em: 24 maio 2020.

WHITTEMORE, R.; KNAFL, K. **The integrative review:** updated methodology. Journal of Advanced Nursing, Oxford, v. 52, n. 5, p. 546-553, 2005.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Aplicada a agentes públicos da PMF

Sou Tatiana Barroso Camelo Diogo, mestranda em Avaliação de Políticas Públicas - MAPP – UFC, pesquisadora em Políticas Públicas de Acessibilidade Urbana. O presente roteiro compõe os instrumentais utilizados em campo como ferramenta para a construção do trabalho dissertativo. Por se tratar de entrevista semi-estruturada, outras perguntas podem surgir a partir das respostas fornecidas.

Orientações:

As respostas serão livres e serão gravadas, se autorizado.

Dados da realização:

Dia:

Hora:

Autoriza a gravação das respostas subjetivas? () Sim () Não

Perfil do Entrevistado:

Entrevistado n°:

Idade:

Sexo:

Nível de instrução:

Função relacionada ao Plano de Ação Novo Centro:

() planejamento () execução () fiscalização () Outra. Se outra. Qual? _____

Órgão/ Secretarias da PMF a que se vincula o agente público:

Roteiro:

1. Como e quando se originou o Plano de Ação Novo Centro e por que ele foi pensado? Que órgão ou secretaria foi responsável pela sua criação?
2. Há instrumentais que tragam detalhes desse plano, como por exemplo, um plano formal registrado, ou registro de ações realizadas? Se sim, em que local esses registros estão disponíveis?
3. Que projetos e/ou programas fizeram parte das ações implementadas através desse Plano?
4. Como foi a implementação das suas ações? O que foi pensado foi executado ou ocorreram mudanças substanciais entre o planejamento e a execução?
5. Como foi o financiamento dessas ações?
6. Foi considerada a complexidade da dinâmica social presente nas ruas do Centro e a disputa por espaços entre pedestre, carros, bicicletas, lojas, vendedores informais e permissionários quando do planejamento e execução dessas ações? O que foi pensado ou feito sobre isso?
7. Foram ouvidos os *stake holders* (partes interessadas/usuários finais) em alguma das etapas do plano?
8. As medidas implementadas na rua Barão do Rio Branco tiveram êxito, tornaram a rua mais acessíveis e agradável a todos?
9. Depois de ver os resultados, sugere mudanças no pós-ocupação, isto é, correções das ações?
10. Há alguma previsão de extensão dessas medidas para outras ruas do centro ou outros bairros de Fortaleza?
11. O plano ainda segue em execução, o Comitê ainda está ativo, ou suas atividades já foram encerradas?

APÊNDICE B - FORMULÁRIO

Aplicado aos usuários pedestres do Centro de Fortaleza

Sou Tatiana Barroso Camelo Diogo, mestranda em Avaliação de Políticas Públicas - MAPP – UFC, pesquisadora em Políticas Públicas de acessibilidade urbana. O presente formulário tem respondentes anônimos e compõe os instrumentais utilizados em campo como ferramenta para a construção do trabalho dissertativo.

Orientações:

Quanto as afirmações objetivas, as respostas deverão ser notas atribuídas de 1 a 5 de acordo com a opinião do respondente, marcando uma das alternativas disponíveis conforme a seguinte orientação: 1 (discordo totalmente), 2 (discordo), 3 (não concordo nem discordo), 4 (concordo), 5 (concordo totalmente).

Quanto as perguntas subjetivas, as respostas são livres e serão gravadas se autorizado.

Dados da realização:

Dia: Hora:

Perfil do Respondente nº

Idade: Sexo:

Bairro e cidade de residência:

Nível de instrução:

Fundamental Incompleto Fundamental Completo e Médio Incompleto Ensino Médio Completo ou superior incompleto Superior Completo Pós-Graduação

Motivo(s) pelo(s) qual(ais) costuma vir ao Centro:

Trabalho Passeio Compras Serviços Outros: _____

Autoriza a gravação das respostas? Sim Não

Tipo de Respondente:

Usuário habitual Usuário não habitual Pessoa com dificuldade de locomoção Pessoa com deficiência Comerciante informal sem permissão Comerciante informal permissionário

Questões objetivas sobre a rua Barão do Rio Branco:

1. A largura da calçada é suficiente para que os pedestres, inclusive pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, possam transitar.

1 2 3 4 5

2. A ampliação do espaço destinado ao pedestre pela faixa colorida do projeto calçada viva, melhorou as condições para o pedestre caminhar na via pública.

1 2 3 4 5

3. As vias são livres de buracos, degraus ou inclinações que dificultam a caminhada do pedestre.

1 2 3 4 5

4. As calçadas são livres e desembaraçadas, sem entulho, mercadorias ou outro tipo de ocupação.

1 2 3 4 5

5. As calçadas são acessíveis para todos.

1 2 3 4 5

6. A padronização das bancas dos permissionários e a fixação delas na faixa colorida, que estendeu a área destinada ao pedestre à pista de rolamento, ajudou a tornar mais fácil o fluxo dos pedestres.

1 2 3 4 5

7. A passagem de pedestre elevada ajuda na travessia das pessoas, inclusive daquelas que têm dificuldade de locomoção.

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5

8. O trânsito de pessoas, carros, motos e bicicletas é organizado e garante a segurança dos pedestres.

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5

9. Tem-se a sensação de que está seguro (a) ao caminhar por essa rua.

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5

10. Há arborização suficiente para dar sombra e tornar a caminhada mais agradável

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5

Perguntas subjetivas:

A todos os respondentes:

11. O aumento do espaço destinado ao pedestre por meio da faixa colorida, que transforma parte da pista em extensão da calçada, tornou essa rua mais acessível? O que você acha dela?

R:

12. A padronização dos espaços utilizados pelos permissionários, com a implantação dos quiosques para delimitação do espaço de exposição das suas mercadorias funciona? Foi uma boa ideia? Por quê?

R:

13. Você se sente corresponsável por tornar e manter as vias públicas acessíveis a todos? Se não, por quê? Se sim, o que você pode fazer para ajudar na acessibilidade da via?

R:

A) Aos usuários habituais e não habituais:

14. Depois das mudanças que ocorreram nessa rua, você passou a utilizar mais o trajeto por ela ou essas mudanças não fizeram diferença para você? Por quê?

15. O que você considera importante e gostaria que tivesse nessa rua para o (a) incentivar a caminhar mais vezes por ela?

B) Às pessoas com dificuldade de locomoção ou com deficiência:

14. Após as mudanças que ocorreram nessa rua você consegue transitar com mais autonomia e independência por ela? Quais dificuldades você ainda encontra nesse percurso?

15. Você acha que as mudanças que ocorreram foram feitas pensando em você e nas suas necessidades? O que você considera importante e gostaria que tivesse nessa rua?

C) Aos comerciantes informais:

14. Depois das modificações que ocorreram nessa via o seu trabalho aqui ficou mais fácil ou mais difícil? Por quê?

15. Como é a sua relação com o poder público e com a fiscalização já que não há espaço reservado para você trabalhar? Você acha que o seu trabalho dificulta a acessibilidade na via?

D) Aos permissionários:

14. Após as mudanças ocorridas nessa rua, você considera que ela se tornou mais acessível para todos, mais pessoas transitam diariamente por essa via aumentando suas oportunidades de venda ou você não viu diferença? Por que você acha que isso ocorreu?

15. Como ficou a sua relação com o poder público e com a fiscalização depois da padronização dos espaços reservados para a sua atividade?

Segue legenda para ser utilizada na compilação dos dados:

LEGENDA RESPONDENTE:	
USUÁRIO HABITUAL	UH
USUÁRIO NÃO HABITUAL	UNH
PESSOA COM DIFICULDADE DE LOCOMOÇÃO	PDL
PESSOA COM DEFICIÊNCIA	PCD
COMERCIANTE INFORMAL SEM PERMISSÃO	CSP
COMERCIANTE PERMISSIONÁRIO	CP

LEGENDA NÍVEL DE INSTRUÇÃO:	
SEM ESCOLARIZAÇÃO FORMAL	SE
FUNDAMENTAL INCOMPLETO	FI
FUNDAMENTAL COMPLETO	FC
MÉDIO INCOMPLETO	MI
MÉDIO COMPLETO	MC
SUPERIOR INCOMPLETO	SI
SUPERIOR COMPLETO	SC
PÓS-GRADUAÇÃO	POS

LEGENDA MOTIVOS Q COSTUMA VIR AO CENTRO:	
TRABALHO	T
PASSEIO	P
COMPRAS	C
SERVIÇOS	S
OUTROS	ESCREVER QUAL

APÊNDICE C – PERFIL DOS RESPONDENTES DO FORMULÁRIO

Aplicado aos usuários do Centro de Fortaleza/ CE - 2021

RESPONDENTE:	PERFIL DO RESPONDENTE:	DATA:	HORA:	TRECHO:	IDADE:	SEXO:	BAIRRO DE RESIDÊNCIA:	NÍVEL DE INSTRUÇÃO:	MOTIVO PELO QUAL COSTUMA VIR AO CENTRO	AUTORIZA GRAVAÇÃO DAS RESPOSTAS ABERTAS:
1	UH	05.08	12:00	1º	33	M	BARRA CEARÁ	SI	C	SIM
2	CP	06.08	09:00	2º	34	M	CRISTO REDENTOR	MC	T	NÃO
3	UH	06.08	09:10	4º	59	M	ESTREITO MOURA	MC	S	NÃO
4	UH	06.08	09:30	4º	62	F	ESTREITO MOURA	MC	S	NÃO
5	PDL	06.08	09:45	4º	71	F	SIQUEIRA	MC	S	SIM
6	PDL	06.08	09:50	2º	68	F	BARRA DO CEARÁ	FI	S	SIM
7	CP	06.08	10:00	5º	51	M	PARQUE JENIBAÚ	FC	T	NÃO
8	CSP	06.08	10:20	2º	32	F	AEROLANDIA	SE	T	NÃO
9	CP	06.08	10:50	3º	46	M	BOM JARDIM	SE	T	NÃO
10	CSP	06.08	11:05	1º	48	M	MONTE CASTELO	FC	T	NÃO
11	CSP	11.08	09:20	4º	50	M	HENRIQUE JORGE	MI	T	NÃO
12	CSP	11.08	09:40	3º	19	M	AUTRAN NUNES	MI	T	NÃO
13	CSP	11.08	09:50	3º	62	F	BARRA DO CEARÁ	FI	T	NÃO
14	UNH	11.08	10:00	4º	18	M	CENTRO ITAPIOCA	MC	S, C	SIM
15	CP	11.08	10:18	4º	51	M	MONTE CASTELO	FI	T	NÃO
16	CSP	11.08	10:30	5º	67	M	JARDIM IRACEMA	MC	T	SIM
17	CP	11.08	10:40	5º	27	M	VILA VELHA	MC	T	NÃO
18	UH	11.08	11:00	4º	38	F	CASTELÃO	FI	S	NÃO
19	PDL	11.08	11:20	4º	73	F	JARDIM IRACEMA	SC	S, C	NÃO
20	UNH	12.08	13:00	3º	55	M	ANTº BEZERRA	SEM ESC	C	NÃO
21	PDL	12.08	13:38	3º	72	M	JARDIM DAS OLIVEIR.	MC	C	NÃO
22	UNH	12.08	13:45	3º	17	M	VILA UNIÃO	MI	C	NÃO
23	UH	12.08	14:00	3º	45	M	CENTRO	FI	T	NÃO
24	UNH	12.08	14:20	2º	32	F	PRAIA DE IRACEMA	SC	C	SIM
25	PCD	16.09	13:30	4º	58	M	PIRAMBU	MC	T	SIM
26	UNH	17.09	17:00	1º	37	F	JOAQUIM TÁVORA	SC	T	SIM
27	UH	17.09	17:20	2º	39	F	RODOLFO TEÓFILO	POS	T, P, C	SIM

APÊNDICE D - ROTEIRO OBSERVAÇÃO WALKTHROUGH

Atividade	Descrição do Procedimento
Levantamento de dados	<p>- Levantamento de dados para contextualização do Centro, por meio de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) croquis, identificar cada quarteirão a ser observado, limites e características; 2) mapas, apresentar o contexto em que a rua Barão do Rio Branco está inserida 3) listagem de dados complementares e importantes sobre a rua e suas redondezas que precisem ser levados em consideração para a análise em campo <p>- Elaboração dos instrumentais que serão utilizados em campo.</p>
Delimitação dos espaços a serem avaliados	<p>- Rua Barão do Rio Branco, cinco quarteirões com intervenções do Plano Novo Centro, trechos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1º) rua Pedro I à rua Pedro Pereira 2º) rua Pedro Pereira à rua Liberato Barroso 3º) rua Liberato Barroso à rua Guilherme Rocha 4º) rua Guilherme Rocha à rua São Paulo 5º) rua São Paulo à rua Senador Alencar <p>Analisar o lado Leste (L) e depois o Oeste (O) na direção Sul (S) ao Norte (N)</p>
Atividades em campo	<p>- APO: observação walkthrough – checklist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Levar para o campo: checklist de análise das calçadas, croquis, máquina fotográfica e filmadora, declaração do mestrado, fichas de registro de observação, trena, e quando for o caso: formulários, banco, sombrinha e roteiro de entrevistas; 2) Filmar os trechos a serem observados de forma a enquadrar a calçada, a pista de rolamento, a movimentação e o comércio da área (para fim exclusivo de tirar dúvidas quando das análises futuras); 3) Analisar a situação da via e ir preenchendo o checklist de análise das calçadas, categorias: acessibilidade e caminhabilidade com fundamento: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Acessibilidade – na NBR 9050/2015 e alterações de 2020 e 16.537/2016 e nos estudos de Sassaki (1991), Montenegro, N. G. S. D., Zilsa, M. P. S., Valdemice, C. de S. (2009) e Bahia (1998) ▪ Caminhabilidade – no PMCFOR e nos estudos de Speck (2016) 4) Fotografar aspectos importantes, enviando para o aplicativo de mensagens, em grupo criado apenas com o pesquisador, com a indicação da numeração e título da foto para futura catalogação; 5) Realizar as medições necessárias para as devidas constatações e registrá-las; 6) Descrever na ficha de registro de observação o que encontrou em cada trecho de relevância para a análise da via e subsequente discussão dos dados, considerar: tipo de comércio, se há residências, fluxo de pedestres, carros e outros transportes, ocupação da via, mobiliário, interferências da propriedade privada; 7) Aplicar os formulários com os pedestres, considerando uma cota mínima para cada perfil de respondente. Iniciar com a aplicação de um piloto e fazer os ajustes, caso sejam necessários, depois prosseguir com as demais aplicações; 8) A cada dia de retorno do campo: salvar arquivos, catalogar as fotos e compilar as informações anotadas nas fichas de registro de observação; 9) Marcar e entrevistar Gestores estratégicos dos órgãos responsáveis pelo planejamento e execução do Plano Novo Centro; 10) Realizar as entrevistas e transcrevê-las assim que voltar para casa.
Consolidação dos dados	<ol style="list-style-type: none"> 1) Compilação dos dados coletados e elaboração do registro das atividades desenvolvidas na APO e das constatações 2) Atualização da metodologia de pesquisa com os ajustes necessários a partir do que foi realizado de fato; 3) Análise dos dados obtidos na pesquisa de campo, na análise de conteúdo das legislações e das políticas públicas e em outras fontes; 4) Discussão dos resultados da pesquisa; 5) Construção da matriz das descobertas; 6) Elaboração das considerações finais, comparando as avaliações nacionais, locais e de Campo e indicando caminhos para futuros aprofundamentos.
Cronograma	<p>Junho a agosto de 2021: levantamento de dados e observações <i>in loco</i></p> <p>Setembro de 2021: consolidação dos dados</p>