



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS
MESTRADO PROFISSIONAL EM AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

SARAH CRISTINA BENTES GRANGEIRO

**AVALIAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE CAMINHABILIDADE DE FORTALEZA:
UM ESTUDO SOBRE ACESSIBILIDADES DAS PESSOAS IDOSAS NO BAIRRO
DA MARAPONGA**

FORTALEZA

2022

SARAH CRISTINA BENTES GRANGEIRO

AVALIAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE CAMINHABILIDADE DE FORTALEZA:
UM ESTUDO SOBRE ACESSIBILIDADES DAS PESSOAS IDOSAS NO BAIRRO
DA MARAPONGA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Roselane Gomes Bezerra.

FORTALEZA

2022

FICHA CATALOGRÁFICA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

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

G785a Grangeiro, Sarah Cristina Bentes.

Avaliação do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza: um estudo sobre acessibilidades das pessoas idosas no bairro da Maraponga / Sarah Cristina Bentes Grangeiro. – 2022.

177 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências Agrárias, Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas, Fortaleza, 2022.

Orientação: Profa. Dra. Roselane Gomes Bezerra.

1. Acessibilidade. 2. Idoso. 3. Caminhabilidade. 4. Avaliação de Política Pública. I. Título.

CDD 320.6

SARAH CRISTINA BENTES GRANGEIRO

AVALIAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE CAMINHABILIDADE DE FORTALEZA:
UM ESTUDO SOBRE ACESSIBILIDADES DA PESSOAS IDOSAS NO BAIRRO DA
MARAPONGA

Dissertação apresentada ao Curso de
Mestrado Profissional em Avaliação de
Políticas Públicas da Universidade Federal
do Ceará, como parte dos requisitos para
obtenção do título de Mestre.

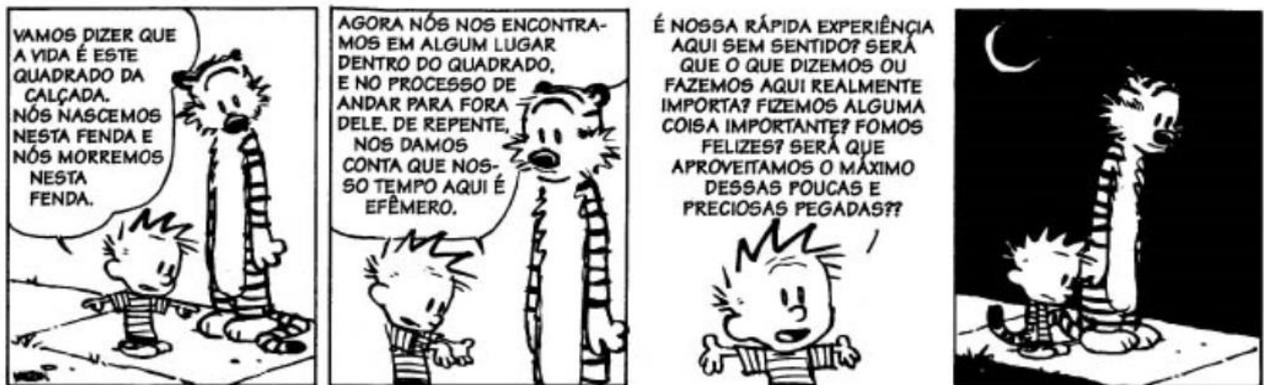
Aprovada em: 05/10/2022

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Roselane Gomes Bezerra (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Zilsa Maria Pinto Santiago
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Verônica Salgueiro do Nascimento
Universidade Federal do Ceará (UFC)



In: WATTERSON, Bill. Os dias estão todos ocupados.

As aventuras de Calvin e Harold. Conrad: São Paulo, 2011
(publicada originalmente em 16 de abril de 1991)

A Rua "A rua! Que é a rua? (...)

A rua é um fator da vida das cidades, a rua tem alma!

Em Benares ou em Amsterdão, em Londres ou Buenos Aires, sob os céus mais diversos, nos mais variados climas, a rua é a agasalhadora da miséria (...)

A rua é o aplauso dos medíocres, dos infelizes, dos miseráveis da arte (...)

A rua é generosa (...)

A rua é a transformadora das línguas (...)

A rua continua matando substantivos, transformando a significação dos termos, impondo aos dicionários as palavras que inventa, criando o calão que é o patrimônio clássico dos léxicos futuros.

A rua resume para o animal civilizado todo o conforto humano.

Dá-lhe luz, luxo, bem-estar, comodidade e até impressões selvagens no adejar das árvores e no trinar dos pássaros.

João do Rio, **A Alma Encantadora das Ruas** (1910)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, por me guiar dando forças para nunca desistir.

A meu esposo, Carlos Gomes Batista, por ser meu grande incentivador e amigo. Por sua confiança, pelos puxões de orelha, pelo seu companheirismo de todas as horas.

À minha família, base de todo meu aprendizado e ensinamentos, por gerar em mim esse amor e respeito pelas pessoas mais idosas. À minha vizinha Guiomar V. Grangeiro, que aos 97 anos mostra que viver é se sentir viva, é ter a liberdade de poder decidir e se expressar; à minha mãezinha Rozimar Bentes G.(Michele), que luta pelos seus sonhos, que não desiste, que tem sede de viver, de sonhar, de amar, de ser livre; ao meu pai Carlos Alberto Vasconcelos, poeta e compositor incompreendido e solitário, feliz em seu mundo onde seu violão e composições são suas melhores companhias, viver é encontrar sentido em sua existência; à minha mãezinha de coração Maria Luiza Coelho, de 88 anos, que com sua simplicidade ensina que o verdadeiro valor está nas coisas mais simples e em Deus nosso Senhor.

A meus queridos irmãos Pierre, Mayara, Amanda e Ângela, por sempre torcerem pelas minhas conquistas.

A meus amigos de mestrado, profissão e vida, em especial Anaildo Rez, Morgana, Rachel Arruda, Raquel Viana, por dividirmos os momentos de angústias, inseguranças e alegrias do mestrado e a todas minhas grandes amigas verdadeiras.

A meu amigo Ailton Batista de Albuquerque Junior, minha amiga louca da pós, que com seu exemplo de dedicação me inspirou a estudar cada vez mais.

À minha orientadora professora Dra. Roselane, por acreditar na minha pesquisa, por dividir seus conhecimentos, por todos os momentos de compreensão e paciência.

Às professoras Dra. Zilsa Santiago e Dra. Veronica Salgueiro por cada contribuição enriquecedora ajudando a lapidar o trabalho.

A todos os idosos que fazem parte da minha vida, a todos que já passaram por ela e a todos que tive a honra de entrevistar e com eles aprender. Agradeço os ensinamentos, carinho, respeito e atenção. Muito obrigada por engrandecer minha vida com suas vivências.

RESUMO

O ser humano necessita de liberdade para se deslocar de um ponto a outro, de qualquer lugar que se deseja sem que nada o atrapalhe fisicamente ou mentalmente, independentemente de suas limitações, resguardando sua dignidade de se locomover. Nesse sentido, o objetivo desta dissertação é avaliar o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza a partir da acessibilidade da pessoa idosa do bairro da Maraponga. O percurso metodológico ocorreu por meio da abordagem qualitativa, buscamos amparo na perspectiva experiencial de Lejano (2012), que procura captar as nuances comunicativas entre pesquisador e ambiente. Quanto aos procedimentos técnicos, fizemos uso da pesquisa documental, e, de modo a nos aprofundarmos na temática, recorreremos à análise de dispositivos legais de cunho estadual, federal e municipal que garantem à acessibilidade da pessoa idosa em espaços urbanos na sua perspectiva de criar lócus pleno de acesso ao ser humano. Nessa acepção, trabalhamos com as categorias de inclusão, caminhabilidade, mobilidade e acessibilidade como propostas descortinadoras desta investigação acadêmico-científica. Por conseguinte, usufruímos da técnica da entrevista, seguindo um roteiro conforme em apêndice. Inicialmente, as entrevistas foram realizadas com doze idosos moradores do bairro da Maraponga, buscando-se comparar semelhanças ou não em relação às principais dificuldades enfrentadas nos deslocamentos nas calçadas também com seis idosos moradores de bairros diversos da cidade, constatando semelhanças nas principais reclamações relatadas e a urgência de se pensar soluções concretas para melhorias nos deslocamentos nos espaços públicos em todas as fases da vida. Além disso, utilizamos a observação das pessoas idosas durante seus deslocamentos nas calçadas, abrangendo a caminhabilidade e acessibilidade na Avenida Godofredo Maciel, Maraponga/CE, no período de outubro de 2021 a março de 2022. Foi realizada uma averiguação de um trecho do aludido *locos*, observando os principais obstáculos presentes por meio de um checklist, buscando conhecer as consequências da Operação Calçada Acessível, iniciada pela prefeitura de Fortaleza como parte do Plano de Caminhabilidade, alegando proporcionar uma cidade mais acessível a todos os sujeitos, inclusive idosos.

Palavras-chave: Acessibilidade. Idoso. Caminhabilidade. Avaliação de Política Pública.

ABSTRACT

Human beings need freedom to move from one point to another, from any place they want without any physical or mental disturbances, regardless of their limitations, safeguarding their dignity to move around. In this sense, the objective of this dissertation is to evaluate the Municipal Walkability Plan of Fortaleza from the accessibility of the elderly person in the Maraponga neighborhood. Methodologically, it was taken a qualitative approach, we seek support from Lejano's (2012) experiential perspective, which seeks to capture the communicative nuances between researcher and environment. As for the technical procedures, we made use of documentary research, and, in order to delve into the theme, we resorted to the analysis of state, federal and municipal legal provisions that guarantee the accessibility of the elderly in urban spaces in their perspective of creating a full access locus to human beings. We work with the categories of inclusion, walkability, mobility and accessibility as proposals that reveal this academic-scientific investigation. Therefore, we took advantage of the interview technique, following a script as in the supplement. Initially, the interviews were carried out with twelve elderly residents of the Maraponga neighborhood, seeking to compare similarities or not in relation to the main difficulties faced in moving on the sidewalks, also with six elderly residents of different neighborhoods in the city, noting similarities in the main complaints reported and the urgency of thinking about concrete solutions to improve displacements in public spaces at all stages of life. In addition, we used the observation of elderly people during their displacements on the sidewalks, covering walkability and accessibility on Avenida Godofredo Maciel, Maraponga/CE, from October 2021 to March 2022. Regarding the *locos*, we observed the main obstacles present through a checklist and sought to know the consequences of Operation Accessible Sidewalk, initiated by the city of Fortaleza as part of the Walkability Plan, claiming to provide a more accessible city to all subjects, including the elderly.

Keywords: Accessibility. Elderly. Walkability. Public policy assessment.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Fatores que englobam o índice de caminhabilidade	37
Figura 2 - Rua Moreira da Rocha, Mondubim	39
Figura 3 - Av. José Torres, 203, Granja Portugal	40
Figura 4 - Rua Maria Josefina Pessoa, esquina com Av. Godofredo Maciel, Jardim Cearense	41
Figura 5 - Rua das Pedrinhas, 27 A, Genibaú	41
Figura 6 – Av. Benjamin Brasil com Rua Gastão Justa bairro Jardim Cearense	46
Figura 7 – Elementos de composição da calçada	61
Figura 8 – Alinhamento do imóvel – Vista superior – Rebaixamento da calçada	63
Figuras 9 e 10 – Alinhamento do imóvel – Vista superior – Rebaixamento em calçadas estreitas	63
Figuras 11-15 – Materiais adequados para a calçada (Plano de Caminhabilidade de Fortaleza)	64
Figura 16 – Plano de Fiscalização Calçada Acessível	83
Figura 17 – Lagoa da Maraponga em 1973	87
Figura 18 – Visualização panorâmica da localização do bairro Maraponga em Fortaleza/CE	87
Figura 19 – Mapa dos limites da Maraponga	88
Figura 20 – Calçadão da Lagoa	90
Figura 21 – Calçadão da Lagoa	92
Figura 22 – Rebaixamento da calçada	93
Figura 23 – Trecho da Avenida Godofredo Maciel, pertencente ao bairro Maraponga, Fortaleza/CE	95
Figura 24 – Dimensões mínimas em metros	96
Figuras 25, 26 e 27 – Av. Godofredo Maciel, 3570, esquina com Rua Castro Meiros, início das avaliações	97
Figuras 28 e 29 – Trecho entre Rua Castro Meireles e Rua Coronel Manoel Albano	98
Figura 30 – Trecho entre a Rua Coronel Manoel Albano e Rua Aristóbulo Quevedo	98
Figura 31 – Estabelecimento do ramo de padaria	99
Figura 32 – Estabelecimento do ramo de madeireira	99

Figura 33 – Estabelecimento do ramo de material de revestimento	100
Figura 34 – Estabelecimento de Autopeças	100
Figura 35 – Estabelecimento 3374	101
Figuras 36, 37 e 38 – Estabelecimento do ramo de supermercado	101
Figura 39 – Trecho entre Rua Aristóbulo Quevedo e rua Rubens Monte	102
Figuras 40-47 – Trecho Detran-CE e Delegacia de roubos e furtos de veículos e cargas	102
Figuras 48 e 49 – Residência nº 2740 e residência sem número	104
Figura 50 – Trecho entre a Rua Rubens Monte e Rua Rosa Cruz	105
Figuras 51 e 52 – Pátio Maraponga	105
Figura 53 – Estabelecimento comercial do ramo de lanches e área desocupada que antes funcionava um posto de combustível	106
Figura 54 – Trecho entre Rua Rosa Cruz e Rua 7 de maio	106
Figura 55 – Centro comercial Maraponga	106
Figura 56 – Trecho entre a Rua 7 de maio e Rua Vinícius de Moraes	107
Figuras 57 e 58 – Calçada em frente ao Residencial Parque da Flores	107
Figura 59 – Trecho entre a Rua Vinicius de Moraes com Rua Francisco Glicério	108
Figuras 60 e 61 – Estabelecimento do ramo de posto de combustível	108
Figura 62 – Trecho entre a Rua Francisco Glicério com Rua Luxemburgo	109
Figura 63 – Calçada em frente à estabelecimento comerciais de variados ramos	110
Figuras 64, 65 e 66 – Shopping da Maraponga	111
Figuras 67, 68 e 69 – Centro comercial nº 2238	112
Figura 70 – Trecho entre a Rua Luxemburgo e Rua Suíça	112
Figuras 71 e 72 – Estabelecimento do ramo de vendas de utensílios para casa	113
Figuras 73, 74 e 75 – Condomínio nº 2160 e terreno sem número	114
Figuras 76, 77 e 78 – Colégio e galeteria	115
Figuras 79 e 80 – Colégio	116
Figura 81 – Trecho do Calçadão da Lagoa da Maraponga esquina com Rua Suiça	116
Figura 82 – Calçadão da Lagoa da Maraponga	117
Figura 83 – Trecho entre a Rua Júlio Alcides e Rua Holanda	118
Figuras 84 e 85 – Quarteirão totalmente inapropriado para o livre caminhar	118
Figura 86 – Trecho entre a Rua Holanda e Rua Carlos Studart	119
Figuras 87 e 88 – Empreendimento comercial ainda em fase de conclusão	

de obras	119
Figura 89 – Trecho entre a Rua Carlos Studart com Rua Nigéria	120
Figuras 90 e 91 – Canteiro	120
Figura 92 – Trecho entre a Rua Nigéria e Rua País de Gales	121
Figuras 93, 94 e 95 – Terreno sem número e estabelecimento do ramos de restaurante	121
Figura 96 – Trecho ente a Rua País de Gales e Rua Altair	122
Figuras 97 e 98 – Trecho formado por uma calçada de aproximadamente 40m de comprimento e um posto de combustível	123
Figura 98 – Trecho entre a Rua Altair e Rua Luxemburgo	124
Figura 99 – Estabelecimento do ramo de vendas de carros	124
Figuras 100 e 101 – Residências nº 2121 e 2133	125
Figuras 102 e 103 – Trecho formado por comércios de variados ramos	126
Figura 104 – Trecho entre a Rua Luxemburgo e Rua Francisco Glicério	126
Figuras 105, 106 e 107 – Centro comercial com estabelecimentos variados	127
Figura 108 – Trecho entre a Rua Francisco Glicério e Rua Vinicius de Moraes	127
Figuras 109 e 110 – Estabelecimento do ramo de farmácia	128
Figuras 111 e 112 – Residências nº 2385 e 2393 e estabelecimento do ramo de farmácia	128
Figura 113 – Trecho entre a Rua Vinicius de Moraes e Rua Rosa Cruz	129
Figuras 114, 115 e 116 – Estabelecimentos comercias de variados ramos	129
Figura 117 – Trecho entre a Rua Rosa Cruz e Rua Guilherme Vieira da Costa	130
Figuras 118, 119 e 120 – Estabelecimentos comercias de variados ramos	131
Figura 121 – Trecho entre a Rua Guilherme Vieira da Costa e Rua Rubens Monte	131
Figuras 122 e 123 – Quarteirão formado por um terreno e por um comércio do ramo de lanchonete	132
Figura 124 – Trecho entre a Rua Rubens Monte e Rua São José	132
Figuras 125, 126 e 127 – Quarteirão formado por comércios. Não existe rebaixamento da calçada nas esquinas	133
Figura 128 – Trecho entre a Rua São José e Rua Maria Josefina Pessoa	133
Figuras 129, 130 e 131 – Estabelecimento comercial nº 2841	134
Figura 132 – Trecho entre a rua Maria Josefina Pessoa e Rua Emílio Sá	134
Figuras 133 e 134 – Estabelecimento nº 2915	135

Figuras 135, 136 e 137 – Estabelecimento nº 2947	135
Figura 138 – Trecho entre a Rua Emílio Sá e Rua Ovídio Nogueira	136
Figuras 139, 140 e 141 – Quarteirão formado por estabelecimentos comerciais	136
Figura 142 – Trecho entre a Rua Ovídio Nogueira e Rua Benjamim Brasil	137
Figuras 143, 144 e 145 – Quarteirão formado por dois lotes	137
Figura 146 – Trecho entre a Av. Benjamim Brasil e Rua Clemente Silva	139
Figuras 147 e 148 – Estabelecimento comerciais de ramos variados	139
Figura 149 – Trecho entre a rua Clemente Silva e rua Dr. Rodrigo Codes Sandoval	140
Figuras 150 e 151 – Quarteirão formado por pontos comerciais e um condomínio	140
Figura 152 – Trecho entre a Rua Dr Rodrigo Codes Sandoval e Rua Coronel Manoel Albano	141
Figuras 153-160 – Quarteirão formado por pontos comerciais	142
Figura 161 – Trecho entre a rua Coronel Manoel Albano e rua Castro Meireles	144
Figuras 162 e 163 – Quarteirão formado por um espaço onde antes funcionava posto de combustível e por um restaurante	144
Figura 164 – Sexo dos participantes (Pesquisa no bairro Maraponga)	148
Figura 165 – Sexo dos participantes (Pesquisa em demais bairros)	152
Figura 166 – Nuvem de palavras	156

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Categorias e indicadores de caminhabilidade	34
Quadro 2 - Pontuação de indicadores	35
Quadro 3 - Pontuação para índice final	36
Quadro 4 – Marcos na constituição do Plano de Caminhabilidade de Fortaleza	58
Quadro 5 – Idosos no CadÚnico por bairro em Fortaleza/CE/2019	70
Quadro 6 – Arcabouço jurídico de acessibilidade	71
Quadro 7 - Eixo III: Vida comunitária, acolhimento e bem-estar	73
Quadro 8 – Cronograma da Operação Calçada acessível por Geref	77
Quadro 9 - Roteiro de fiscalização para a Operação “Calçada Acessível” válido a partir de 16 de dezembro de 2019	80
Quadros 10, 11 e 12 – Fiscalizações divididas por regionais em 2019	81
Quadro 13 – Avaliação das calçadas do bairro Maraponga	150
Quadro 14 – Avaliação das calçadas de bairros variados	154

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AGEFIS	Agência de Fiscalização de Fortaleza
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
CF	Constituição Federal de 1988
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LC	Lei Complementar
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAITT	Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito
PASFor	Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza
PCD	Pessoa com Deficiência
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PLANMOB	Plano de Mobilidade
PMCFFor	Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PMF	Prefeitura Municipal de Fortaleza
SEINF	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SEUMA	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente
UFC	Universidade Federal do Ceará

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	O PERCURSO METOLÓGICO E O DESENHO AVALIATIVO	20
3	CONCEITOS REFERENTES À MOBILIDADE, CAMINHABILIDADE, ACESSIBILIDADE	29
4	NORMAS REFERENTES À PROTEÇÃO AO IDOSO	44
5	UMA AVALIAÇÃO DO PLANO DE CAMINHABILIDADE DE FORTALEZA, O LUGAR DO IDOSO	57
6	OPERAÇÃO CALÇADA ACESSÍVEL	76
7	UM LUGAR CHAMADO MARAPONGA	86
7.1	Análise das calçadas da Avenida Godofredo Maciel após a realização da Operação Calçada Acessível	94
7.2	Estudo de campo com idosos moradores da Maraponga, Fortaleza/CE.....	146
7.2.1	<i>Moradores da Maraponga</i>	148
7.2.2	<i>Moradores dos demais bairros</i>	152
7.3	Nuvem de palavras	156
7.4	Depoimento dos idosos	156
7.4.1	<i>Moradores da Maraponga</i>	156
7.4.2	<i>Moradores de demais bairros</i>	158
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS	161
	REFERÊNCIAS	164
	APÊNDICE A - ROTEIRO DA ENTREVISTA AOS IDOSOS.....	175
	ANEXO 1 – <i>Checklist</i>	176

1 INTRODUÇÃO

"Boa cidade é aquela que o seu morador pode sentir com os pés."

(Olivier Mongin)

A liberdade de ir e vir por meio de uma boa acessibilidade é direito de todos, independentemente de qualquer limitação física, cronológica ou psíquica. Por conseguinte, refletindo sobre o assunto principalmente por eu estar em contato diário com idosos em meio familiar (vó, pai, mãe, mãe de criação, sogra), amigos (colegas de trabalho, vizinhos, parentes de amigos) e trabalhar há mais de nove anos como fiscal de atividades urbanas de Fortaleza, pude verificar como a cidade de Fortaleza possui problemas de infraestrutura que geram dificuldades nos deslocamentos, principalmente para quem tem maiores impedimentos ao se deslocar.

Com base nessa realidade, observei a importância de buscar avaliar o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza, que se propõe a pensar na acessibilidade a fim de garantir o direito de ir e vir. Essa política pública surge em decorrência da necessidade de se pensar a cidade a partir do ponto de vista do pedestre, motivada pela problemática da falta de acessibilidade nos logradouros de Fortaleza. A avaliação do Plano foi realizada mediante o estudo de todo o documento, bem como de notícias relacionadas ao tema, buscando investigar como a acessibilidade da pessoa idosa é tratada nessa política.

Com efeito, a existência de uma boa estrutura nas calçadas faz parte de uma melhoria no deslocamento na cidade. Observando as transformações que ocorrem na cidade, é possível perceber o grau de importância que é dado à busca de soluções para melhorar o trânsito para veículos motorizados, entretanto, são poucas as mudanças concretas para melhorar a qualidade dos deslocamentos dos pedestres, emergindo questões norteadoras de como cobrar de uma população calçadas padronizadas quando, em muitas áreas públicas, não se tem o mínimo de infraestrutura. Além disso, interpela-se como fazer a população entender da sua responsabilidade sobre as calçadas quando essas mesmas pessoas olham suas praças, canteiros centrais e áreas de preservação ambiental tomadas por buracos e esquecidas pelo poder público. Por essas vias, vislumbramos a urgência de se pensar políticas públicas de acessibilidade que busquem soluções pensando nas diferenças

e proporcionem qualidade de vida aos indivíduos que compõem em especial o segmento idoso.

Perante o exposto, urge o aprofundamento no estado da arte da caminhabilidade, assim como o estudo sobre mobilidade urbana e acessibilidade, com atenção à calçada e à relação existente com o usuário idoso. O objetivo dessa dissertação é avaliar o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza a partir da acessibilidade da pessoa idosa do bairro da Maraponga. Uma das questões que justifica a pesquisa é perceber se a falta de acessibilidade nas calçadas de Fortaleza pode levar ao isolamento social do idoso e dificultar sua liberdade de locomoção e independência. Buscou-se coletar dados a partir de observações, questionários e entrevistas, analisando, comparando e interpretando as relações existentes, analisando sempre o contexto social, econômico, político e cultural em que o idoso e a política estão inseridos. Foi pesquisado como e em que momento Plano de Caminhabilidade foi formulado e como ele está sendo implantado concretamente para facilitar uma melhor qualidade nos deslocamentos.

A partir da análise do referencial teórico, procurou-se evidenciar a importância do aprofundamento nessa temática, principalmente de buscar demonstrar como a qualidade de uma cidade pensada para sua população influencia na qualidade de vida de seus moradores, na maneira como eles enxergam, usufruem e vivenciam sua cidade.

O presente estudo é justificado devido à urgência de pensar a cidade do ponto de vista do pedestre, em que esse seja tido como o sujeito principal e para quem sejam pensadas as mudanças estruturais que venham a ocorrer. Avaliar o Plano de Caminhabilidade é analisar como o poder público está pensando essas melhorias e como as tem colocado em prática. A importância de políticas públicas pensadas para o pedestre, e em especial para aquelas pessoas com algum tipo de deficiência ou baixa mobilidade, é de supra importância tendo em vista que uma cidade igualitária deve ser pensada para todos, a fim de que possa cada vez mais incluir todos na vida ativa da sociedade. Uma cidade pensada para uma boa caminhabilidade é um lugar em perfeita harmonia com seus moradores.

Na percepção de Cambra (2012), existem poucos estudos relativos à avaliação dos aspectos de caminhabilidade, complicando desnecessariamente o convencimento de políticas para agirem nessa demanda. Em face disso, cabe à sociedade civil mobilizar-se pela efetivação de políticas públicas existentes, além de

propor a criação e a implementação de outras políticas públicas que visem garantir o direito à caminhabilidade com calçadas que sejam acessíveis, possibilitando o usufruto de todos os cidadãos, sejam eles idosos, com mobilidade reduzida, deficientes ou quaisquer transeuntes. Portanto, as Faculdades, os Centros Universitários e outras instituições sociais educacionais têm papel importante na difusão de saberes oriundos de pesquisas que evidenciem as necessidades, anseios e insatisfações no tocante à infraestrutura das calçadas e sua acessibilidade por meio da inserção de piso tátil direcional, faixa livre, faixa de serviço e faixa de acesso.

Por conseguinte, corroborando essas premissas, Park (2008) defende que, na disputa por recursos públicos, aqueles que provam os fatos por meio de comprovação científica são os que têm mais chance de obter acesso aos fundos financeiros públicos.

Methorst *et al* (2010) defendem a perspectiva que, para criar espaços urbanos acessíveis, inclusivos e democráticos aos pedestres, é imperioso conhecer as necessidades e desejos dos transeuntes além das características físicas e os espaços das caminhadas. Dito isto, apenas após a compreensão dessas propriedades, torna-se possível a elaboração de políticas que visem a projeção, construção e manutenção das instalações adequadas para pedestres e residentes.

Para Ghidini (2011), a caminhabilidade deve proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a adotar o caminhar como forma de deslocamento efetiva, restabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e os bairros. Para tanto, deve comprometer recursos visando à reestruturação da infraestrutura física (passeios adequados e atrativos ao pedestre) e social, tão necessárias à vida humana e à ecologia das comunidades. Nessa perspectiva, Paiva (2017, p. 6) percebe a caminhabilidade como “uma ferramenta que permite estudar por que as pessoas caminham ou deixam de caminhar nas cidades e o impacto disso na qualidade de vida das pessoas”. Logo, estudar essa categoria apresenta-se como indispensável para compreender o que pode ser melhorado por meio de investimento de recursos em políticas públicas de urbanismo e habitação.

Esta dissertação tem como objetivo geral avaliar o Plano de Caminhabilidade a partir da acessibilidade da pessoa idosa do bairro da Maraponga. Por essas vias analíticas, o percurso desdobrou-se em três objetivos específicos, quais sejam: identificar conceitos e normas referentes à mobilidade, à acessibilidade e à proteção ao idoso; avaliar as estratégias de acessibilidade do Plano de

Caminhabilidade especificamente no tocante a pessoa idosa e analisar os resultados da Operação Calçada Acessível especificamente realizado na Avenida Godofredo Maciel do ponto de vista de pessoas idosa pertencente ao bairro da Maraponga.

Esta dissertação está dividida em 6 capítulos mais as considerações finais:

- “O Percurso Metodológico e o desenho avaliativo” relatará como foi realizada a pesquisa;
- “Conceitos referentes à mobilidade, caminhabilidade e acessibilidade” apresentará definições para um melhor entendimento do tema e mostrará irregularidades de calçadas constatadas em vistorias de fiscalização;
- “Normas referentes à proteção ao idoso” indicará regulamentos que protegem a pessoa idosa em contrapartida a declarações feitas por agentes públicos contra o idoso;
- “Uma avaliação do Plano de Caminhabilidade de Fortaleza, o lugar do idoso” mostra as principais características do plano e como os idosos são pensados nele;
- “Operação Calçada Acessível” apontará o início desse empreendimento, quem participou, áreas fiscalizadas e realidade atual;
- “Um Lugar chamado Maraponga” relatará resultados das entrevistas a moradores do bairro, localização da Avenida Godofredo Maciel, onde foi feita avaliação do estado das calçadas. Esse capítulo também mostrará os resultados das entrevistas e avaliação das calçadas.
- “Considerações finais” retornará o objetivo geral e os específicos, apresentando como foram desenvolvidos e a que conclusão foi possível chegarmos.

2 O PERCURSO METOLÓGICO E O DESENHO AVALIATIVO

“Não são os grandes planos que dão certo;
são os pequenos detalhes.”

(Stephen Kanitz)

Este capítulo pretende demarcar o percurso metodológico e o desenho avaliativo, listando a perspectiva avaliativa desta empreitada científica. Meu objetivo com a pesquisa foi, por meio da avaliação do Plano de Caminhabilidade de Fortaleza, fazer um estudo do ponto de vista da acessibilidade da pessoa idosa, verificando se o plano foi pensado nas particularidades que surgem com o processo natural de envelhecimento. A diminuição da visão, audição, equilíbrio e força que aparecem com o avançar da idade podem contribuir para acidentes com riscos de quedas que deixam sequelas físicas irreversíveis ou até mesmo levar à morte, além de causar um medo constante de cair. Pensar em cidades planejadas para todas idades e diferenças é favorecer uma melhor qualidade de vida, autonomia e independência em todas as fases da vida.

A vontade de fazer um estudo mais detalhado do plano surgiu primeiramente por ter participado, no ano de 2019, da Operação Calçada Acessível, realizada pela Agência de Fiscalização de Fortaleza (AGEFIS), da qual faço parte como fiscal. Essa Operação, presente no Plano de Caminhabilidade, ocorreu em grandes corredores da cidade e teve como objetivo verificar as irregularidades nas calçadas e fazer com que os responsáveis realizassem as modificações necessárias para sua regularização. A Avenida Godofredo Maciel, localizada no bairro da Maraponga, foi uma das contempladas com essa operação.

A política pública intitulada Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza surge com a finalidade de estimular os pedestres e pessoas com mobilidade reduzida a realizarem seus trajetos nas calçadas a partir de melhorias na acessibilidade. O Plano carrega a responsabilidade de buscar reflexões, estudos, soluções e ações para a qualificação das calçadas e, conseqüentemente, garantir melhor qualidade de vida a todos, ao pensar melhorias a fim de garantir o direito de ir e vir.

Desta sorte, a avaliação do Plano Municipal de Caminhabilidade a partir da acessibilidade da pessoa idosa do bairro da Maraponga, Fortaleza/CE, concretizou-

se inspirada em Minayo, Deslandes e Gomes (2016) por intermédio da possibilidade de conjugação entre teoria, método e criatividade.

No tocante aos objetivos, esta investigação acadêmico-científica caracteriza-se como uma pesquisa descritiva e exploratória, visando proporcionar maior familiaridade com o problema (GIL, 2019), tendo como duração 6 meses (outubro de 2021 a março de 2022).

Oliveira (2018) é firme ao conceber a pesquisa exploratória como um rascunho para ulterior aprofundamento do estado da arte. Com efeito, esse tipo de pesquisa constitui-se como um arsenal teórico-metodológico, técnico-operacional e ético-político, que é *condition sine qua non* para desenvolvimento da investigação científica. Perante o exposto, Leão (2017) sustenta que a pesquisa exploratória é basilar na formulação de uma investigação mais delimitada.

Nesse aspecto, Marconi e Lakatos (2019) reforçam as contribuições de Oliveira (2018) e Leão (2017) ao enfatizar que a pesquisa exploratória objetiva estabelecer hipóteses, aumentando o vínculo com objeto pesquisado e descortinando conceitos indispensáveis para a compreensão dos fenômenos sociais.

A rigor, optamos pela abordagem qualitativa, visto ser aquela que mais nos auxilia na compreensão de fenômenos sociais já que nos possibilita considerarmos o contexto em que os sujeitos estão inseridos (CRESWELL; CRESWELL, 2021). Assim, no tocante à visão do objeto estudo, vislumbramos o método materialista histórico-dialético, cogitando em uma análise por via da perspectiva de totalidade do estado da arte (FOSS, 2018). Isto é, no presente estudo buscamos construir um itinerário que desse conta da origem da educação profissional e seus desdobramentos em âmbito tecnológico como um direito indivisível, inalienável e universal. Ademais, contamos com a perspectiva materialista histórico-dialética, visto que vislumbramos a totalidade para adentrar no objeto de pesquisa, de forma delimitada. Isto é, a dialética configura-se a partir da interpretação da realidade, compreendo que todos os fenômenos são, em sua essência, contraditórios e organicamente unidos e indissolúveis (PRODANOV; FREITAS, 2013). Em vista do exposto, assimilamos que a dialética enfatiza as vicissitudes qualitativas dos fenômenos sociais, em detrimento da superioridade e defesa da abordagem quantitativa como norma (PRODANOV; FREITAS, 2013). Nesse ínterim, nossa abordagem não está engendrada unicamente na perspectiva positivista, que se reduz a procedimentos quantitativos. Contudo, parte do

pressuposto da interrelação e contradição das dinâmicas societárias inerentes a cada fenômeno.

Quanto aos procedimentos técnicos, fizemos uso da pesquisa bibliográfica, analisando dissertações, teses, artigos, livros e revistas que dissessem respeito à temática em foco. Quanto à pesquisa documental, essa afigurou-se por meio do Plano de Caminhabilidade e da Operação Calçada Acessível, tendo como complemento notícias de jornais, revistas e sites da internet que versam sobre caminhabilidade, acessibilidade, mobilidade e demais fatores de qualidade vida dos idosos. Além disso, foram analisadas leis de níveis federal, estadual e municipal que tratam acerca das categorias aludidas, bem como a pesquisa em documento e estatutos disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Fortaleza. Logo, esse tipo de pesquisa, segundo Gil (2019, p. 7) possui grande semelhança com a bibliográfica, visto que “a diferença está na natureza das fontes, pois esta forma vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa”.

Assim, Gil (2019, p. 10) atesta ao conceituar esse tipo de pesquisa como uma investigação que visa aprofundar em um dado contexto, sendo realizada basicamente “[...] por meio da observação direta das atividades do grupo estudado e de entrevistas com informantes para captar as explicações e interpretações do que ocorrem naquela realidade”. Isto posto, o percurso investigativo descreverá as realidades, os anseios, as necessidades e as demandas que envolvem o Plano de Caminhabilidade.

Em relação à pesquisa de campo, esta ocorreu inicialmente a partir da verificação do *checklist* nas calçadas da avenida Godofredo Maciel, do trecho compreendido entre a Rua Júlio Alcides e Rua Castro Meireles, ruas que delimitam o bairro da Maraponga, tendo como pontos a serem observados: dimensionamento das calçadas, o piso utilizado, presença ou não de guias rebaixadas para acesso de cadeirantes nas esquinas, além dos principais obstáculos/impedimentos encontrados que impedem ou dificultam o livre trânsito de pedestres. O modelo do *checklist* encontra-se em anexo (AZEVEDO; 2016; FORTALEZA, 2019b; ITDP BRASIL, 2016).

É firme que a pesquisa de campo, realizada de outubro de 2021 a março de 2022, mostra regularidades e irregularidades das calçadas, verificando os aspectos que mais incomodam os idosos entrevistados e que vão ao encontro de alguns critérios norteadores das fiscalizações durante a *Operação Calçada Acessível*,

realizada em toda a avenida no ano de 2019, com fulcro nos aspectos presentes na cartilha “As calçadas que queremos” (FORTALEZA, 2019b) e guiados pela norma técnica NBR 9050/2015 (ABNT, 2015), que trata da acessibilidade, das edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos. Dessa maneira, procurou-se avaliar os resultados após a operação e ter um panorama espacial do local. O trecho escolhido levou em consideração a importância de abranger o Parque Ecológico da Lagoa da Maraponga, órgãos públicos, estabelecimentos comerciais e residências, sendo possível encontrar grande rotatividade de pessoas de todas as idades.

A presente dissertação se desdobrou embasada no método experiencial, utilizando a técnica da observação enquanto as pessoas idosas se locomovem nas calçadas; assim como utilizou da técnica da entrevista semiestruturada e o testemunho de pessoas que expressaram fatos que ocorreram, envolvendo a caminhabilidade e acessibilidade nas calçadas do lócus da pesquisa.

Na concepção de Lejano (2012), realizar uma pesquisa avaliativa requer algumas ponderações, visto que deve haver uma compreensão da separação entre texto e contexto. Nessa lógica, a política pública caracterizar-se-ia como um instrumento construído pelo Poder Público valendo-se dos atributos de autoridade e tomada de decisão. Isto é:

Esse texto político, que pode literalmente ser um texto, como um novo estatuto, é moldado em alguns lócus de decisão e então importado para diferentes situações e implementado. Nesse processo lógico, o texto é criado distanciando do contexto de sua aplicação. (LEJANO, 2012, p. 193).

Em face do exposto, o autor defende que o contexto emerge a partir da prática, envolvendo comunidades, segmentos sociais, contingências e interpelações dos processos dinâmicos do cotidiano, e propõe, dessa forma, uma concepção construcionista da realidade, considerando pertinente um modelo de investigação baseado na análise da dimensão cultural, isto é, do contexto social cognitivo (LEJANO, 2012). Com efeito, essa investigação científico-acadêmica desvelaria as nuances da realidade e de que forma ela é experienciada por diferentes sujeitos em vários contextos, pretendendo encontrar um ponto que coadune na relação entre texto e contexto. Rodrigues (2008) cita Lejano (2006) ao concordar que na compreensão do funcionamento ou não de políticas públicas e instituições, é imprescindível a penetração nas entidades para saber o que realmente são de fato, rompendo com uma análise unívoca de como elas estão constituídas apenas no plano da formalidade.

Diante do exposto, na perspectiva de Lejano (2012), a pesquisa deverá consubstanciar-se a partir de uma investigação que considere o pesquisador como mediador em detrimento de uma observação passiva com fulcro estritamente na objetividade, haja vista que os saberes serão socializados durante os momentos de ação e relação entre os sujeitos e o seu ambiente.

Nessa mesma acepção, o autor elenca ferramentas basilares para a realização da análise da política pública como a técnica de observação participante, a entrevistas e o testemunho, potencializando a importância de um “sincretismo metodológico”, ou seja, a mistura de abordagens e instrumentais, visando a integração de informações coerentes (LEJANO, 2012). Assim, essa é uma proposta de articulação de técnicas e referenciais teórico-metodológicos que buscam integrar as perspectivas quantitativas e qualitativas de análise.

Propondo a superação dos limites dos modelos de análises de políticas públicas na atualidade, Lejano (2012) defende que uma análise de quaisquer políticas públicas deve atender às múltiplas matizes da experiência e do entendimento calcados na complexidade dos fenômenos, tendo em vista o âmbito da processualidade, contextualidade, dinâmica e flexibilidade, dimensões apreensíveis a partir do entendimento de sua realização na prática. Portanto, essa concepção dá lugar à experiência de um lugar central de formulações teórico-metodológicas realizadas pelo avaliador. Ou seja, dependendo de cada contexto, o desenho da avaliação da política pública muda, em detrimento dos modelos lineares de teste por hipóteses que apenas avaliava a efetividade, a eficiência e a eficácia da política pública. Por essa via analítica, Gussi e Oliveira (2016, p. 6) entendem que

A essa agenda política circunscreve-se um modelo de avaliação de programas, projetos e políticas, sobretudo governamentais, baseados em critérios pré-definidos de eficiência, eficácia e efetividade dos mesmos. Quase sempre reduzidas à dimensão econômica, essas avaliações têm por intuito demonstrar o sucesso ou fracasso das políticas a partir da construção de indicadores, notadamente estatísticos, que revelam a otimização da relação custo-benefício, previamente calculada, em relação ao investimento realizado na execução das políticas.

Com efeito, em contraste aos modelos positivistas de avaliação, constata-se que o modelo experiencial propõe implementar avaliações em políticas públicas engendradas na não linearidade, na interação entre pesquisador e ambiente, na multidimensionalidade dos diferentes tipos de dados e informações, na integração das diferentes dimensões contempladas, nos critérios de autenticidade da descrição da

política como experiência, e na compreensão da ampla e processual dinâmica da política e na possibilidade de ação (LEJANO, 2012).

A pesquisa de campo foi retratada mediante relatório e enriquecida com imagens captadas no trajeto, assim como informações das irregularidades e regularidades presentes nas calçadas.

Durante o percurso metodológico, realizou-se uma pesquisa de opinião por meio de entrevistas com idosos. O modelo da entrevista está em anexo (Apêndice A). Inicialmente houve certa dúvida de como seriam realizadas as abordagens devido às singularidades de cada idoso – como a diminuição de audição, visão e até mesmo a desconfiança ao ser abordado por um desconhecido. Além disso, outra contenda ocorre pela grande diminuição de idosos na rua, em razão do isolamento social causado pela pandemia de Covid-19. Isto posto, as entrevistas tiveram início com idosos do seio familiar, entre amigos e vizinhos moradores do bairro Maraponga e, posteriormente, com idosos de bairros diversos de Fortaleza.

Diante do exposto, a partir do contato com esses idosos, foi possível ter acesso a outros indivíduos desse segmento, sendo as entrevistas realizadas em suas residências, trabalho ou nas calçadas em frente a suas residências e com todos os protocolos de segurança, mantendo o distanciamento social e o uso de máscara. Desta sorte, as entrevistas foram gravadas em áudio para transcrição, tabulação, análise e discussão dos dados obtidos.

Importante informar que as entrevistas aos idosos foram realizadas após o Decreto nº 34.298, de 16 de outubro de 2021, que ampliou a flexibilização das atividades econômicas, permanecendo obrigatório, entretanto, o uso de máscara e a proibição de aglomerações (CEARÁ, 2021).

Em síntese, a Covid-19, denominada de *Corona Virus Disease* (Doença do Coronavírus) configura-se como uma patologia oriunda do vírus SARS-CoV-2, tendo os seus primeiros casos diagnosticados em limiar de dezembro de 2019 na China. Dessarte, em consonância com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a transmissão da Covid-19 ocorre por intermédio de gotículas de saliva ou espirros liberados por pessoas infectadas. Por esse ângulo, Lima (2021) aduz que o indivíduo contaminado poderá

Desenvolver infecções respiratórias leves a moderadas, apresentando quadro clínico semelhante ao de um resfriado com tosse, febre, coriza e dor de garganta. A piora no quadro pode evoluir para uma pneumonia, além de apresentar outros sintomas como as perdas de olfato e paladar. A doença,

por ainda não ser conhecida em sua totalidade, está em constante evolução sobre os seus dados. (LIMA, 2021, p. 57).

Concordamos com Lima (2021) ao expor que a pandemia da Covid-19 se alastrou mundial e nacionalmente, provocando prejuízos e perdas irreparáveis, sobretudo no falecimento de milhares de pessoas. Grosso modo, até o dia 24 de outubro de 2021, entraram em óbito 605.318 pessoas no Brasil, atingindo principalmente a população idosa, segmento mais acometido por comorbidades. Dessa forma, especificamente no Ceará, constatamos a morte de 24.457 mortos até 24 de outubro de 2021¹. Ou seja, trata-se de um recorte na História que trouxe muitos sofrimentos, mas que serviu para o ser humano pensar em algumas dimensões outrora esquecidas pelo corre-corre do cotidiano.

No decurso temporal da pesquisa de campo – outubro de 2021 a março de 2022 –, escolhemos dentro do universo investigado uma amostra não-probabilística por conveniência, de 12 idosos de faixa etária entre 60 a 96 anos, para compartilhar suas crenças, ideias, vivências, experiências e percepções no tocante à acessibilidade das pessoas idosas no bairro da Maraponga, Fortaleza/CE

Em busca de coletar e comparar as principais dificuldades enfrentadas por idosos, foram realizadas entrevistas com idosos moradores de bairros diversos de Fortaleza. Assim, contaremos com roteiro (vide Apêndice A) que interpela as visões das pessoas anciãs acerca da mobilidade, caminhabilidade e acessibilidade naquele espaço geográfico. Para obter um comparativo afim de observar se as dificuldades são comuns em outros bairros da capital, também foram feitas entrevistas com mais 6 idosos que moram em bairros diversos.

Acerca dos procedimentos ético-políticos, o itinerário científico recorreu aos fundamentos da discrição, evitando constrangimentos e prejuízos aos entrevistados. Aliás, durante a pesquisa de campo nenhum participante teve nenhum gasto financeiro.

Para forma de prevenção sanitária bilateral, realizamos a pesquisa de campo, com aplicação da entrevista e roteiro, junto aos idosos que já estavam imunizados, além do uso de máscaras, álcool gel e distanciamento físico de pelo menos dois metros, em virtude da preocupação com a saúde dos participantes.

¹ O POVO: Ceará soma 942.981 casos e 24.465 mortes pela Covid-19. O POVO, Coronavírus, 24 de outubro de 2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/coronavirus/2021/10/24/ceara-soma-942-981-casos-e-24-465-mortes-pela-covid-19.html> Acesso em: 12 set. 2022.

As entrevistas, que variavam entre 7 a 50 minutos, foram, para mim, algumas das partes mais enriquecedoras, pois, através das vivências, lembranças, relatos sobre o bairro, também fui conhecendo um pouco da minha própria história muitas vezes com a fusão das nossas recordações. Percebi mais ainda o quanto os idosos tem a nos ensinar, principalmente aqueles com maior idade – são livros esperando para serem abertos através de boas conversas nas quais demonstram o quanto sentem a ausência de ouvintes que valorizem o que eles têm a falar.

Tabela 1 – Entrevistados – Bairro Maraponga

Idosos Moradores da Maraponga	Idade	Local da entrevista	Tempo da entrevista em minutos	Como foi escolhido
Participante 1	96	Residência	50:15	Vizinha
Participante 2	90	Calçada	7:41	Vizinha da participante 6
Participante 3	68	Residência	16:46	Mãe de uma amiga
Participante 4	78	Residência	22:24	Amiga
Participante 5	96	Residência	7:14	Vó
Participante 6	71	Residência	9:25	Amiga da família
Participante 7	70	Residência	31:20	Pai de uma amiga
Participante 8	79	Residência	8:14	Amigo
Participante 9	69	Calçada	7:15	Vizinho
Participante 10	67	Calçada	11:44	Vizinho
Participante 11	69	Residência	9:14	Sogra de uma amiga
Participante 12	70	Residência	37:11	Sogro de uma amiga

Tabela 2 – Entrevistados – Bairros diversos

(continua)

Idosos Moradores da Maraponga	Bairro	Idade	Local da entrevista	Tempo da entrevista em minutos	Como foi escolhido
Participante 1	Presidente Kennedy	75	Residência	5:20	Sogra
Participante 2	Montese	70	Residência	27:09	Mãe de uma amiga
Participante 3	Centro	60	Residência	3:47	Amigo da mãe
Participante 4	Vila Perý	86	Residência	14:30	Mãe de criação
Participante 5	José Bonifácio	64	Residência	4:29	Mãe

Participante 6	Passaré	73	Trabalho	25:24	Amigo de Trabalho
----------------	---------	----	----------	-------	-------------------

O capítulo seguinte apresentará conceitos de caminhabilidade, mobilidade, acessibilidade, elencando a importância da instrumentalidade do Índice de Caminhabilidade e fazendo uma análise crítica das condições de acessibilidade nos logradouros da cidade.

3 CONCEITOS REFERENTES À MOBILIDADE, CAMINHABILIDADE, ACESSIBILIDADE

"Apenas arquitetura que considera a escala humana e a interação é uma arquitetura bem sucedida."

(Jan Gehl)

Atualmente, os temas referentes a caminhabilidade, mobilidade e acessibilidade vêm sendo abordados em todo o mundo, sendo inegável a influência dos espaços públicos na qualidade de vida humana e na construção de cidades mais acessíveis, justas e inclusivas. O presente capítulo expõe definições desses termos que ao mesmo tempo que se diferenciam, podem se misturar e se completar. Pensar nesses temas é buscar soluções para o aperfeiçoamento e desenvolvimento das cidades, melhorando, conseqüentemente, a qualidade de vida de todos independente de suas limitações. Apresentamos irregularidades de calçadas que mostram impedimentos ao livre deslocamento pelos pedestres em alguns bairros da capital cearense.

Mobilidade e acessibilidade, apesar de possuírem definições diferentes, estão interligadas influenciando diretamente na forma dos deslocamentos. Alves e Raia (2010, p. 4) simplificam: "mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos". A maneira pela qual ocorrem esses deslocamentos influencia diretamente na qualidade de vida das pessoas.

Para Carvalho (2016, p. 345), os impactos negativos, tais como engarrafamentos, poluição, acidentes decorrentes da forma como ocorrem esses deslocamentos, prejudicam toda a sociedade, mas atingem principalmente os mais pobres:

Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano.

Pessoas com deficiências físicas e baixa mobilidade também fazem parte dos mais afetados pois, diante da ausência de um conjunto de infraestruturas e serviços que facilitem os seus deslocamentos, acabam por ter prejudicadas as suas atividades diárias e sua integração com o meio. Desse modo, melhorias isoladas não garantem uma boa mobilidade: por exemplo, podemos ter um ambiente urbano com calçadas padronizadas, mas sem ônibus adaptados ou calçadas com alturas niveladas; existência de faixas de pedestres, mas com longas distâncias uma da outra; implantação de ciclofaixas, mas sem interconexões entre si ou com outros tipos de transporte. Basques e Costa (2017, p. 36) entendem que a mobilidade influencia diretamente na qualidade de vida do idoso devido ao fato de assegurar a continuidade das suas atividades rotineiras e sua independência. “A dificuldade para transitar tem consequências para a população idosa que vai além do limite ao direito de ir e vir, pois, acaba por impossibilitar esses indivíduos de interagir socialmente e contribui para o isolamento social”.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em 3 de janeiro de 2012, por meio da Lei nº 12.587, designa a **mobilidade urbana** como uma: “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbana” (BRASIL, 2012). Nesse ínterim, é perceptível o nível de relevância desse aspecto em relação à mobilidade dos cidadãos, podendo a sua adequada projeção garantir qualidade de vida aos transeuntes. Em suma, a mesma lei conceitua a acessibilidade como a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autônomo nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (BRASIL, 2012).

Consoante essa norma, prioriza-se a utilização dos modos coletivos e não motorizados de transporte, visando contribuir para sustentabilidade ambiental, incluindo neste caso o caminhar, que é uma atividade que, além de trazer colossais ganhos ao meio ambiente, provoca satisfação, motivação e saúde aos pedestres. Nessa acepção, o presente ordenamento jurídico pretende concretizar o desenvolvimento urbano no Brasil, elencando, dentre os seus objetivos, a melhoria na qualidade da acessibilidade e da mobilidade. Assim, as calçadas devem ser construídas embasadas em características que garantam o usufruto à acessibilidade. Diante do exposto, essa Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme o artigo 5º está calcada em nove princípios, a saber:

I - Acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012, págs. 2-3).

Sasaki (2009, p. 2) entende que

a acessibilidade é uma qualidade, uma facilidade que desejamos ver e ter em todos os contextos e aspectos da atividade humana. Se a acessibilidade for (ou tiver sido) projetada sob os princípios do desenho universal², ela beneficia todas as pessoas, tenham ou não qualquer tipo de deficiência.

Quando a maneira dessa acessibilidade estiver relacionada a curtos percursos rotineiros, com a facilidade com a qual se faz o percurso utilizando de economia de tempo para se chegar ao destino, estaremos nos referindo a microacessibilidade. Para a arquiteta e urbanista Baiardi (2015, p. 9), a microacessibilidade pode ser entendida como uma subdivisão da acessibilidade a partir do momento que o acesso aos destinos ocorre na microescala urbana ou quando se relaciona as suas proximidades. Bianchi (2011, p. 87) compreende que “acessibilidade é entendida como a facilidade de acessibilidade na escala local”.

Na perspectiva da acessibilidade física, Santiago (2011, p. 6) diz que é uma necessidade primordial para que qualquer pessoa possa desenvolver suas atividades básicas do seu dia a dia por meio da autonomia e da mobilidade, “[...] bem como usufruir dos espaços com segurança e comodidade”. Nessa acepção, a acessibilidade física é instrumento facilitador da inclusão das pessoas com deficiência e baixa mobilidade.

Para entendermos a dinâmica da mobilidade, precisamos antes entender os desejos e necessidades cotidianos das pessoas nas cidades, para então compreender como pensar e planejar as cidades de uma forma humana e inclusiva (SCHMITT, 2015).

² “O conceito de Desenho Universal se desenvolveu entre os profissionais da área de arquitetura na Universidade da Carolina do Norte (EUA), com o objetivo de definir um projeto de produtos e ambientes para ser usado por todos, na sua máxima extensão possível, sem necessidade de adaptação ou projeto especializado para pessoas com deficiência.” (CARLETTO; CAMBIAGHI, 2007, p. 10).

Na perspectiva de Montenegro, Santiago e Sousa (2009), a acessibilidade nas vias públicas deve ser pensada para todos os cidadãos, usuários do sistema, e não somente para o veículo motorizado. Deve-se atentar para o componente mais vulnerável, em aspectos de segurança: o pedestre.

Entre os temas emergentes do século XXI, um dos mais importantes e estratégicos para a promoção da qualidade de vida nas cidades é o pedestre, visto que todos nós somos pedestres (ANDRADE; LINKE, 2017). Assim, Faria e Lima (2016) ratificam essa premissa, visto que em algum momento do dia todo sujeito terá que realizar alguma atividade sem auxílio de transporte, utilizando apenas os pés, inclusive.

Dessa forma, cabe ao Poder Público fiscalizar a destinação que estão dando às calçadas, visto que muitas irregularidades são cometidas diariamente. Nesse sentido, Azevedo (2016, p. 162) corrobora as premissas elencadas ao considerar que “a mobilidade urbana enquanto política pública deve associar de forma eficiente e eficaz as ações integradas que estabelecem critérios igualitários no seu planejamento”. Portanto, concebe um planejamento mais humano de uma cidade, valorizando o contexto do pedestre, levando em conta, inclusive, suas singularidades, daí a importância da categoria de Desenho Universal amplamente propagado e defendido pelos estudiosos da caminhabilidade.

Pelas vias analíticas de Carvalho (2016), a caminhabilidade é uma qualidade aplicável aos espaços públicos, bairros e cidades inteiras, definindo o quão convidativos esses lugares podem ser para circular a pé ou até mesmo de cadeiras de rodas, no caso de pessoas com deficiências. Assim, Schlindwein, Bugs e Schmitz (2017) compreendem que a caminhabilidade é uma característica específica de cada local.

Com efeito, definimos a caminhabilidade (proveniente do inglês *walkability*³) como um atributo do ambiente construído, convidativo ao caminhar, tais como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de usos, permeabilidade do tecido urbano, entre outros (ANDRADE; LINKE, 2017). Dito isto, Oliveira (2015) acredita que não existe um consenso sobre quais indicadores medem a *walkability* de uma determinada região, sendo possível destacar alguns pontos importantes como a conectividade das ruas, a presença de passeios adequados e a sensação de

² *Walkability* é o termo, em inglês, referente ao quanto uma área é apropriada para o caminhar; ele está relacionado à fluidez do deslocamento a pé, nas calçadas e nas travessias.

segurança. Esse mesmo autor refere-se ao conceito de *walkability* como a *caminhabilidade*, em português, propondo um modelo de cidade mais sustentável focada nas pessoas e na facilidade para caminhar pelo ambiente urbano.

Por esse ângulo, uma cidade caminhável estimula as pessoas a realizar seus deslocamentos a pé, forma mais segura e agradável, desde que haja lugares de proteções contra o sol por meio da plantação de árvores, locais de descanso, sem barreiras físicas em suas calçadas, certamente trazendo mais segurança para a locomoção, assim desestimulando o uso de veículo motorizados, tornando o caminhar mais agradável e acessível. Enfim, busca-se prioridade acerca da qualidade de vida dos seus habitantes, visto que “as calçadas constituem um valioso espaço que pode servir não somente para a circulação como também para a permanência e convivência” (CARVALHO, 2018, p. 195).

Do ponto de vista conceitual, a caminhabilidade é uma qualidade do lugar, visto ser o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantido qualidade no acesso de todos os cidadãos, dentre eles as crianças, os idosos e as pessoas com dificuldades de locomoção

Por esse ângulo, ambientes construídos para promoção e facilitação do deslocamento a pé, até comércio, trabalho, escola, hospitais, equipamentos e serviços são melhores lugares para viver, inclusive, os valores imobiliários são bem mais rentáveis, promovendo estilos de vida mais saudáveis e alcançando níveis mais elevados de coesão social. Segundo Pêgo (2016), é graças ao investimento do Poder Público na caminhabilidade que há uma pluralidade de cidades que estão redescobrimo os benefícios do transporte público, das bicicletas e do caminhar como benesses pessoais através da qualidade de vida e sustentabilidade social.

Pela óptica de Gehl (2013, p. 19), caminhar é o pré-requisito para outras demandas, visto que é o início ou ponto de partida para a existência da vida urbana, favorecendo boas oportunidades de caminhar. Dessa forma, o mínimo que uma cidade deve possibilitar aos seus habitantes é uma caminhabilidade que respeite as singularidades dos seus humanos para melhor usufruto dos bens sociais disponíveis.

Caminhar é, ao mesmo tempo, um meio e um fim, assim como uma medida. Enquanto as compensações físicas e sociais do caminhar são muitas, talvez a caminhabilidade seja muito mais útil, já que contribui para a vitalidade urbana, além de ser o mais significativo indicador dessa vitalidade (SPECK; JEFF, 2016). Isto posto, para Rufino, Matsuoka e Costa (2019, p. 6), “o conceito de caminhabilidade foca nas

condições do espaço urbano, vistas sob a visão do pedestre, favorecendo o deslocamento a pé”.

Gold (2003) complementa que pedestre é qualquer indivíduo que se desloca a pé, incluindo também os sujeitos que se locomovem de cadeira de rodas, tendo em vista que todos se utilizam da mesma infraestrutura do pedestre para realizar sua locomoção.

Por conseguinte, Silva Filho (2001) respalda essas premissas ao conceituar como pedestres todos aqueles sujeitos que de alguma forma transitam em espaços públicos, independentemente dos aspectos sensoriais ou motores. Assim, também são pedestres aquelas crianças transportadas em carrinhos de bebê e aquelas pessoas de patins, patinete, triciclo e/ou bicicleta.

Pelas vias analíticas, Vasconcelos (2012) salienta que a maioria dos indivíduos efetuam seus deslocamentos a pé, em consonância com Carvalho (2018, p. 23), para quem “A cidade é um organismo vivo, que está em constante transformação [...], gerando consequências muitas vezes não planejadas ao que foi projetado”. Dessarte, urge uma maior atenção aos aspectos do planejamento urbanístico.

Claris e Scolpelli (2016) citam que, contemporaneamente, uma tendência mundial afigura-se pela busca de uma cidade mais vitalícia, segura, confortável e saudável.

Por esse ângulo, para que o Poder Público possa realizar um planejamento e uma profícua intervenção nas calçadas, pretendendo melhor caminhabilidade, urge conhecer o nível de satisfação dos seus usuários acerca da realidade de cada calçada da cidade. Logo, o índice de caminhabilidade é calculado com base em alguns indicadores específicos, segundo ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) (2016), conforme o Quadro 1:

Quadro 1 – Categorias e indicadores de caminhabilidade

(continua)

CATEGORIAS	INDICADORES
Calçada	Largura
	Condição do piso
	Tipologia

	Material do piso
Mobilidade	Dimensão das quadras
	Distância a pé ao transporte
	Rede cicloviária
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis
	Fachadas visualmente permeáveis
	Uso público diurno e noturno
	Usos mistos
Segurança Viária	Atropelamentos
	Travessias
	Velocidade máx. permitida de veículos motorizados
Segurança Pública	Iluminação
	Fluxo de pedestres diurno e noturno
	Incidência de crimes
Ambiente	Sombra e abrigo
	Poluição sonora
	Coleta de lixo
	Qualidade do ar

Fonte: ITDP Brasil (2016).

Dialogando com o Quadro 1, o Quadro 2 de pontuação e indicadores traz uma relação de conceitos referentes a indicador de caminhabilidade, a saber:

Quadro 2 – Pontuação de indicadores

NOTA POR TRECHO	DEFINIÇÃO
0	Insuficiente
1	Suficiente
2	Bom
3	Ótimo

Fonte: ITDP Brasil (2016).

À face do exposto, essas notas são atribuídas aos indicadores qualificando cada categoria investigada, sendo que logo após a avaliação é realizada uma média geral. Assim, essa média geral irá representar o índice de caminhabilidade do local de forma qualitativa, de acordo com o infracitado no Quadro 3, denominado pontuação para índice final.

Quadro 3 – Pontuação para índice final

Pontuação para índice final
< 1 Insuficiente
$1 \leq$ Suficiente < 2
$2 \leq$ Bom < 3
= 3 Ótimo

Fonte: ITDP Brasil (2016).

Nessa perspectiva, os citados quadros trabalham com um tipo de Índice de Caminhabilidade, considerando esse recurso como uma ferramenta que possibilita a mensuração das características do ambiente urbano que viabilizam a circulação de transeuntes pedestres, assim como apresenta orientações justificadas pelos resultados obtidos na avaliação. Dessa maneira serviram como suporte para a criação do *checklist* de autoria da pesquisadora.

Assim, Andrade e Linke (2017, p. 46) expõem que “Embora caminhar sempre tenha sido a forma universal de deslocamento das pessoas, os planos e projetos de transporte e trânsito feitos no Brasil historicamente ignoraram o ato de se deslocar a pé”. Nesse ínterim, busca-se uma conscientização da sociedade civil para que se possa acionar aos meios legais e exigir os direitos referentes à cidade e suas calçadas acessíveis. Logo, o Poder Público deve voltar seu foco aos aspectos físicos em sua gestão urbana, compreendendo melhoras nas condições e dimensões das calçadas e cruzamentos, reverberando na atratividade da população ou bairro pela caminhabilidade, ao perceber as condições de segurança das localidades entre outras singularidades do ambiente urbanístico que influenciem na motivação para que os indivíduos possam andar com mais frequência, utilizando de forma saudável o espaço

urbano (STEIN, 2017). Por esse ângulo, existem fatores que englobam o índice de caminhabilidade, conforme a Figura 1:

Figura 1 – Fatores que englobam o índice de caminhabilidade



Fonte: ITDP (2016).

Mesmo as pesquisas na área de caminhabilidade sendo recentes, há uma pluralidade de índices de caminhabilidade. Por esse ângulo, é evidente que cada espacialidade tem suas especificidades referentes à cultura, à antropometria, à topografia e ao meio ambiental, inexistindo uma medida padrão de avaliação da caminhabilidade, visto que deve ser empregada aquela que melhor representa uma determinada espacialidade em seu devido contexto (CAMBRA, 2012).

Na perspectiva de Sousa (2019, p. 15), para que haja estímulo à atividade de caminhar, deve existir envolvimento por meio “da criação de uma rede de calçadas, sinalização e equipamentos de apoio que ofereçam conforto e segurança às pessoas”. Dito isso, é indiscutível a necessidade de aplicação de dinheiro público para a realização desses bens sociais que são as calçadas acessíveis e confortáveis.

Em 2016, em Quito, capital do Equador, a Conferência das Nações Unidas para Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável realizou um evento denominado O Habitat III, que propôs novidades na agenda urbana, a partir de um novo modelo de

desenvolvimento da urbanidade, objetivando promover a equidade, a qualidade de vida, o bem-estar e a prosperidade. Com efeito, uma conferência que precedeu esse evento aconteceu em Barcelona abordando o espaço público. Dessa forma, os resultados do encontro foram registrados por meio do documento “Barcelona Declaration for Habitat III – Public Spaces” (UNITED NATIONS, 2016), que considera o espaço público como peça indispensável dessa nova agenda urbana. Isto posto, o documento menciona que:

to promoting safe, inclusive, accessible, green and quality public spaces, including streets, sidewalks and cycling lanes, squares, waterfront areas, gardens and parks, that are multifunctional areas for social interaction and inclusion, human health and well-being, economic exchange and cultural expression and dialogue among a wide diversity of people and cultures, and that are designed and managed to ensure human development and build peaceful, inclusive and participatory societies, as well as to promote living together, connectivity and social inclusion ⁴. (UNITED NATIONS, 2017, p. 9).

Por conseguinte, o documento aponta que os espaços públicos devem ser encarados além dos seus limites físicos, por meio do reconhecimento de seus matizes sociais e políticas que incluem os aspectos relacionados à acessibilidade, à inclusão, à mobilidade, à habitação, à governança e ao consumo. Dessa forma, essa nova agenda urbana pretende promover espaços públicos seguros; inclusivos; acessíveis, verdes e de qualidade; incluindo ruas, calçadas e ciclovias; praças; áreas à beira-mar; jardins e parques, que são áreas multifuncionais para interação social e inclusão; saúde humana e bem-estar; intercâmbio econômico e expressão cultural; e diálogo entre uma grande diversidade de pessoas e culturas, concebidas e geridas de modo a assegurar o desenvolvimento e construção de sociedades pacíficas, inclusivas e participativas, bem como para promover a convivência, a conectividade e a inclusão social.

Dessa forma, mesmo que durante o dia alguns tenham maior deslocamento por via motorizada, em outro instante, por menor que seja o tempo, o indivíduo precisará andar a pé. Em alguma hora nos deslocaremos nas vias como pedestres, assim as cidades devem estar estruturadas para esse fenômeno.

⁴ Tradução livre: “Promover espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis, verdes e de qualidade, incluindo ruas, calçadas e ciclovias, praças, áreas à beira-mar, jardins e parques, que são áreas multifuncionais para interação e inclusão social, saúde humana e bem-estar, intercâmbio econômico e expressão cultural e diálogo entre uma grande diversidade de pessoas e culturas, e que são concebidas e geridas para assegurar o desenvolvimento humano e construir sociedades pacíficas, inclusivas e participativas, bem como para promover a convivência, a conectividade e a inclusão social.” (UNITED NATIONS, 2017, p. 9).

Entretanto, na ótica de Melo (2005, p. 154), “em cidades brasileiras, é perceptível a desconsideração das caminhadas, como parte fundamental do sistema de transportes, nos processos de planejamento de áreas urbanas”. A respeito das situações que prejudicam o deslocamento do pedestre, ilustramos por meio das figuras irregularidades constatadas nos bairros Mondubim, Granja Portugal, Jardim Cearense e Genibaú durante fiscalizações de rotina, a saber:

Figura 2 – Rua Moreira da Rocha, Mondubim



Fonte: Acervo da autora (2019).

Logo, a imagem da Rua Moreira da Rocha, lateral do estabelecimento, que fica avenida Godofredo Maciel, 3800, Mondubim, registrada em 12 de abril de 2019, mostra um passeio ocupado totalmente por estacionamento de veículos, impossibilitando o trânsito de pedestres. É possível perceber o piso revestido com pedras portuguesas inadequadas e com a presença de matos e buracos. As análises continuam, através da Figura 3 a seguir.

Figura 3 – Av. José Torres, 203, Granja Portugal



Fonte: Acervo da autora (2019).

Nessa imagem, registrada no dia 16 de abril de 2019, percebemos que o passeio está completamente ocupado por comércio irregular, o que impede totalmente qualquer pedestre transitar.

A imagem seguinte, produzida em 10 de maio de 2019, é a Figura 4, referindo-se à Rua Maria Josefina Pessoa, situada no bairro Jardim Cearense. Essa figura mostra a lateral do estabelecimento que fica na Avenida Godofredo Maciel, 2915. Segundo o proprietário, por ser uma esquina, o lugar é usado por moradores como ponto de lixo e restos de poda, o que embaraça totalmente a calçada. Informou também que a Prefeitura faz a coleta, mas as pessoas não deixam de colocar.

Figura 4 – Rua Maria Josefina Pessoa, esquina com Av. Godofredo Maciel, Jardim Cearense



Fonte: Acervo da autora (2019).

A Figura 5 foi elaborada em 13 de maio de 2019, referindo-se à Rua das Pedrinhas, 27 A, Genibaú. Possui uma calçada com altura irregular com revestimento de cerâmica, presença de degraus e rampa de acesso para veículo invadindo a pista pública. Logo, foi construída de forma inadequada.

Figura 5 – Rua das Pedrinhas, 27 A, Genibaú



Fonte: Acervo da autora (2019).

No tocante às realidades expostas, vale salientar que a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de Fortaleza (Lei Complementar Nº 236/2017) define calçada como

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. (FORTALEZA, 2017, p. 105).

Nessa mesma visão, o Código da Cidade de Fortaleza (2019) enfatiza a obrigação de construção de calçadas por intermédio do seu artigo 417, delineando *in verbis* que

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. (FORTALEZA, 2019a, p. 147).

Nessa perspectiva, o aludido dispositivo legal considera o proprietário, o condomínio, o possuidor do imóvel, o titular do domínio útil ou ocupante a qualquer título como responsável pelo imóvel e, conseqüentemente, pela construção de calçadas acessíveis que respeitem as normas legais vigentes a nível federal, estadual e municipal.

O relatório final da Campanha de 2019 sobre calçadas do Brasil, realizado pelo Mobilize Brasil nas 27 capitais brasileiras, entre os meses de março e julho de 2019, constatou que Fortaleza é a segunda pior em termos de caminhabilidade e acessibilidade, ficando atrás apenas de Belém (MOBILIZE BRASIL, 2019).

Diante dessa assertiva:

Fortaleza obteve a média 6,00 no item Regularidade do piso e 6,35 para a Largura das calçadas, notas regulares que indicam dificuldades para quem caminha ou circula em cadeiras de rodas pela cidade. Mas, pontuou muito mal no item de Rampas de acessibilidade (3,10), fundamental para idosos, pessoas com carrinhos de bebês e deficientes físicos. A média para o item Faixas de pedestres (3,68) e para a oferta e funcionamento de Semáforos de pedestres (1,55) indicam também a falta de um verdadeiro sistema de caminhabilidade compatível com as ambições da gestão. O pior indicador medido foi o de Mapas e placas de orientação para os pedestres (média 0,19), muito ruim. Para uma cidade que tem o turismo entre suas principais atividades econômicas. Mas a cidade também pontuou negativamente na oferta de Mobiliário urbano para descanso (média 2,90) e em Segurança (média 3,58), outro fator fundamental para o estímulo à caminhada. Por fim, os avaliadores notaram também uma baixa oferta de Arborização (média 3,26), item importante para a proteção contra o sol e o calor dessa região do país. (SOUSA, 2019, p. 15)

Romeu Duarte, Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará (UFC) frisou a importância de partir do que já existe para pensar melhorias nos espaços, como considerar o desenho da região, qualidades espaciais e paisagísticas (O POVO, 2020). Além disso, ampliar a acessibilidade daqueles com mobilidade reduzida afigura-se como uma grande iniciativa, haja vista essa ser um instrumento e uma ferramenta de:

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT, 2015, p. 2).

Investir em espaços públicos que facilitem deslocamentos a pé é permitir o uso pleno a todos os ambientes da cidade de forma mais democrática. Investigar as dificuldades enfrentadas por pessoas com mobilidade reduzida nos seus deslocamentos é buscar soluções práticas que minimizem os riscos e permita maior autonomia e segurança gerando maior satisfação. O próximo capítulo apresentará normas de defesa ao direito do idoso, o descaso com que autoridades públicas tratam o idosos, observações de dificuldades enfrentadas por pessoas idosas ao caminhar nos espaços públicos e dados que mostram que o país está envelhecendo.

4 NORMAS REFERENTES À PROTEÇÃO AO IDOSO

“Como se morre de velhice
ou de acidente ou de doença,
morro, Senhor, de indiferença.
Da indiferença deste mundo
onde o que se sente e se pensa
não tem eco, na ausência imensa.
Na ausência, areia movediça
onde se escreve igual sentença
para o que é vencido e o que vença.
Salva-me, Senhor, do horizonte
sem estímulo ou recompensa
onde o amor equivale à ofensa.
De boca amarga e de alma triste
sinto a minha própria presença
num céu de loucura suspensa.”
Cecília Meireles, em 'Poemas (1957).

O processo de envelhecimento apresenta mudanças gradativas na vida da pessoa idosa, delimitando algumas funções. Essas dificuldades são reflexos dos anos de vida, com repercussões na estrutura física e psicológica do idoso (PINHEIRO; AREOSA, 2018). Este capítulo citará algumas leis de proteção a pessoas idosa, falas de autoridades brasileiras que desprotegem o idoso, assim como conceitos sobre envelhecimento pedestre e calçadas.

A convivência com minha avó - 97 anos -, com minha mãe de criação – 88 anos –, com minha sogra – 75 anos –, e com amigas e vizinhas idosas, levou-me a perceber a grande dificuldade de caminhar com segurança pelas ruas e o quanto isso tira a independência da pessoa idosa em suas atividades, o que acaba levando ao seu isolamento social.

Minha avó, moradora do bairro Maraponga, que amava ir ao centro da cidade para suas compras mensais, deixou de ir há mais de 15 anos pela dificuldade em subir nos ônibus e em caminhar pelas calçadas do centro, mesmo estando acompanhada. Houve um período, há pouco mais de cinco anos, em que seu mercantil semanal era feito nas mercearias próximas de casa, e íamos caminhando juntas em torno de dois quarteirões. Nessa conjunta, lembro-me que muitas vezes reclamava do sobe e desce das calçadas, preferindo andar pela pista que era mais livre, apesar do perigo dos veículos. Com o tempo, mesmo acompanhada, sua insegurança aumentou e ela deixou de ir, passando a fazer os percursos levada de

carro para supermercados e shoppings, onde diz se sentir mais livre para caminhar sem medo de cair.

Minha mãe de criação, moradora do bairro Vila Peri, hoje com 88 anos, sempre teve sua vida independente, participava das comunidades da igreja, fazia suas compras, seus pagamentos e fazia sua caminhada diária no bairro. Devido ao avanço da idade, sua visão ficou afetada e sua hérnia de disco a impede de subir escadas, assim como calçadas mais altas. Apesar disso, ainda busca realizar sua caminhada em três quarteirões de sua rua, mesmo tendo que fazer pela pista pois as calçadas são altas, algumas escorregadias e desniveladas com buracos, mas diz que tem fé em Deus que nunca irá lhe acontecer nada.

Minha sogra, hoje com 75 anos, moradora de uma comunidade no bairro Presidente Kennedy, tem vida independente, faz suas compras, e, antes da pandemia do Coronavírus, fazia aulas do Corpo de Bombeiros em uma praça próxima de casa. À noite, visita suas filhas que moram próximas, que se juntam e colocam as cadeiras para fora de casa para conversar por horas. Tudo que ela precisa tem nas proximidades e isso a deixa ser livre para realizar suas atividades, apesar de relatar que só anda pelas ruas porque as calçadas são estreitas demais para andar.

Um dia, voltando da igreja, resolvi acompanhar uma senhora vizinha que aparentava ter 70 e poucos anos de idade, que devido a um problema de saúde anda encurvada, nesse dia não havia ninguém a acompanhando e resolvi voltar com ela andando. A distância da sua casa para a igreja era de 5 quarteirões aproximadamente, entretanto chegar em sua casa parecia uma missão impossível: calçadas lisas, em má conservação, algumas calçadas eram ocupadas por mesas e cadeiras de comércios, havia até uma com medidor de energia ocupando parte da calçada e a outra parte estava ocupada com lama – ver Figura 6 –, o que deixava um pequeno espaço para passar, e se não tivesse atenção poderia bater com a cabeça nesse medidor ou molhar os pés, para atravessar a avenida não havia um semáforo, nem faixa de pedestres. Ao chegar em sua casa, falou como gostava de ir à igreja, mas que cada vez ficava mais complicado por conta do medo de cair e por nem sempre ter alguém para acompanhá-la.

Figura 6 – Av. Benjamin Brasil com Rua Gastão Justa bairro Jardim Cearense. A figura mostra o medidor e lama ocupando quase completamente a calçada. Vale informar que até o dia 26 de agosto de 2022, o medidor encontrava-se da mesma forma, mesmo tendo essa avenida sido alvo de fiscalização na Operação Calçada Acessível no ano de 2019.



Fonte: Acervo da autora (2019).

O que essas idosas têm em comum é o desejo de continuarem se sentindo vivas, incluídas na vida em sociedade, serem independentes naquilo que querem, poderem andar sem impedimentos, ter uma boa acessibilidade como fator de sua inclusão.

Para Sasaki (2009), a inclusão é tida como um paradigma de sociedade, sendo o processo pelo qual os sistemas sociais comuns são tornados adequados para toda a diversidade humana – composta por etnia, raça, língua, nacionalidade, gênero, orientação sexual, deficiência e outros atributos – com a participação das próprias pessoas na formulação e execução dessas adequações.

O aumento do número de idosos na cidade é cada vez mais presente. Desse modo, é necessário pensar em uma cidade mais planejada que possibilite atender a todos os cidadãos e onde possam se sentir mais seguros nos seus deslocamentos, vivenciando tudo que a mesma tem a oferecer. Assim, justifica-se a importância do aprofundamento no tema, tendo em vista que, caso não se morra jovem, todos os indivíduos envelhecerão.

Somos nós os principais interessados em uma transformação radical dessa realidade, seja qual for a nossa idade cronológica. Cada um de nós, mesmo os muito jovens, deveria se reconhecer no velho que é hoje ou no velho que será amanhã: velho não é o outro, velho sou eu. (GOLDENBERG, 2021, p. 47).

A Constituição Federal no *caput* do artigo 5º reforça que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, ou seja, ao violar o livre acesso a locomoção, priva-se o idoso de exercer os seus plenos direitos como ser humano, sendo inconcebível na ótica do direito (BRASIL, 1988).

O tempo faz surgir no ser humano limitações físicas que muitas vezes refletem em seu emocional. Por mais que surjam limitações, é necessário que a cidade e a sociedade estejam prontas para facilitar e adaptar da melhor forma as mudanças decorrentes do avançar da idade. Dessa maneira, surge a dúvida de como o poder público e a sociedade civil poderiam contribuir para uma melhor acessibilidade, através de uma conscientização da própria população, na construção e desobstrução de passeios (calçadas), de forma a transformar a cidade em um local acessível tanto a locais públicos como instituições privadas, fazendo valer os direitos prescritos em Lei. Tudo isso refletindo sobre formas que garantam uma melhor qualidade de vida, investigando o lugar social do idoso como sujeito munido de direitos.

Dessarte, Santos, Andrade e Bueno (2009, p. 1, grifo nosso):

O envelhecimento é um processo do desenvolvimento normal, envolvendo alterações neurobiológicas estruturais, funcionais e químicas. Também incidem sobre o organismo fatores ambientais e socioculturais - como qualidade e estilo de vida, dieta, sedentarismo e exercício - intimamente ligados ao envelhecimento sadio ou patológico.

Percebe-se, dessa forma, que o processo de envelhecimento não acontece de forma igual pra todos: cada pessoa tem uma história de vida, tem um lugar, tem suas experiências, suas vivências, não há uma cartilha com regras de como se envelhecerá, de como acontecerá para cada um. Ou seja, é importante pensar, no presente, soluções para melhorar a qualidade de vida a fim de que esse processo aconteça de forma mais saudável e leve possível.

Assim como não existe um projeto de vida igual a outro, não existe um modelo de “bela velhice” a ser imitado por todos. A beleza da velhice está, exatamente, em sua singularidade, na possibilidade de ser inventada por cada um de nós. (GOLDENBERG, 2021, p. 83).

Para Areosa (2008), o envelhecimento populacional no Brasil é um fato recente, em decorrência de avanços médicos e advento de novas tecnologias,

principalmente na área da saúde. O fenômeno está aí, e os grupos sociais estão ajustados a uma nova ordem, em que os mais velhos possuem perspectivas de longos anos, mas pouco lhes é oferecido. Isto ocorre pois a sociedade não estava acostumada com esses novos atores, que forçam mudanças nas relações humanas de toda a ordem (afetiva, econômica, na saúde, no lazer).

A Lei nº 8.842/1994 estabelece a Política Nacional do Idoso, tendo como objetivo assegurar os direitos sociais do idoso, criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade (BRASIL, 1994). Segundo a Lei, considera-se idoso a pessoa maior de sessenta anos de idade.

Em nossa sociedade os produtos a serem consumidos são facilmente descartáveis para que, assim, possam ser imediatamente substituídos. Apesar do paradigma capitalista em que tudo o que não é belo e novo deva ser desconsiderado, não podemos esquecer que existe uma grande diferença em descartar um produto consumível e em descartar um ser humano. Devemos lembrar que mesmo “descartando” o velho, ao deixá-lo na rua ou ao interná-lo em um asilo, estaremos “descartando” junto com ele – no sentido mais humano – toda a sua sabedoria, a sua história e a própria essência da vida. (ANACLETO *et al*, 2005, p. 3)

Ainda segundo o estatuto, os Conselhos Nacionais, Estaduais, do Distrito Federal e Municipais do Idoso, previstos na Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994, zelarão pelo cumprimento dos direitos do idoso, definidos nesta Lei. Assim, dos direitos fundamentais expressos, o Estatuto avança na perspectiva do direito à vida, onde afirma que o envelhecimento é um direito personalíssimo e a sua proteção um direito social, nos termos desta Lei e da legislação vigente e que é obrigação do Estado, garantir à pessoa idosa a proteção à vida e à saúde, mediante efetivação de políticas sociais públicas que permitam um envelhecimento saudável e em condições de dignidade (BRASIL, 1994).

Cabe aqui lembrar o grande descaso aos idosos durante o período de pandemia por parte dos governantes atuais do país, escancarando o total desprezo e violência já explícitos antes mesmo da pandemia, como percebido durante as mudanças da reforma da previdência, as quais trouxeram apenas modificações para burocratizar e dificultar a obtenção da aposentadoria, trazendo muitas perdas de direitos.

No dia 25 de março de 2020, o presidente Jair Bolsonaro afirmou que o Brasil decretaria quarentena apenas para idosos e pessoas portadoras de comorbidades. Disse ainda que iria pedir ao então ministro da Saúde Luiz Henrique

Mandetta que fosse feito um “isolamento vertical” dos grupos de risco para o novo Coronavírus (Covid-19).

“Pô, cara [jornalista], você quer que eu faça o que? Que eu tenha o poder de pegar o idoso? É a família dele que tem que cuidar dele em 1º lugar. O povo tem que parar de deixar nas costas do poder público. Aqui não é uma ditadura, aqui é uma democracia.”
(Jair Bolsonaro – Presidente do Brasil). (FERRO, 2020).

Paulo Guedes, ministro da Economia, culpou o aumento da expectativa de vida aos problemas relacionados ao atendimento no setor da saúde, e que isso estaria quebrando o Estado.

“Todo mundo quer viver 100 anos, 120, 130 (anos) ... não há capacidade de investimento para que o Estado consiga acompanhar” ... “a busca por atendimento médico crescente...”
(Paulo Guedes – Ministro da Economia). (NAIDIS, 2021).

Para Altemir Barbosa, professor do curso de Psicologia da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF):

o ageísmo – preconceito e atitudes negativas contra certos grupos etários – aumentou com o quadro epidemiológico da Covid-19, onde a crise na área de saúde agrava a “velhofobia”. O discurso velhofóbico não é novidade. Contudo, ele ‘rasgou o véu’ com a pandemia. Esse tipo de ageísmo contribuiu para que os indivíduos idosos tenham sentimentos de inutilidade e sensação de serem onerosos e sem valor. (UFJF Notícias, 2020).

Um dos ministros da Saúde escolhidos durante a pandemia em 2020, Nelson Teich afirmou no ano anterior que devido ao dinheiro “baixo” destinado à Saúde, era preciso fazer “escolhas”

“Então, eu tenho uma pessoa mais idosa, que tem uma doença crônica, avançada, e ela teve uma complicação. Para ela melhorar, eu vou gastar praticamente o mesmo dinheiro que eu vou gastar para investir num adolescente que está com um problema. O mesmo dinheiro que eu vou investir é igual. Só que essa pessoa é um adolescente que vai ter uma vida inteira pela frente, e a outra é uma pessoa idosa que pode estar no final da vida. Qual vai ser a escolha?” (Nelson Teich – ex-Ministro da Saúde). (CARTA CAPITAL, 2020).

Para a antropóloga e escritora Mirian Goldenberg, professora titular do Departamento de Antropologia Cultural do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais (IFCS) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ):

“Esse tipo de discurso já existia antes da pandemia: os velhos são considerados inúteis, desnecessários e invisíveis. Mas agora está mais

evidente. Políticos, empresários e até o presidente da República já vieram a público dar declarações 'velhofóbicas'." (BARRUCHO, 2020).

Ao construir um diálogo com Beauvoir (2018), concordamos que, socialmente, o conceito de idoso, velho e envelhecido têm uma denotação pejorativa, tanto que ao buscarmos sinônimos para essas categorias, é possível encontrar: ancestral, anoso, antigo, antiquado, arcaico, avelhantado, avelhentado, bolorento, borocoxô, broco, caduco, carcomido, decrépito, embolorado, encanecido, gagá, longo, macróbio, maduro, matusalênico. Por conseguinte, constatamos, o enraizamento dos vocábulos da Língua Portuguesa brasileira em concepções e nuances humilhantes da figura da pessoa idosa, o que evidencia o total desrespeito por eles.

Segundo Goldenberg, “No Brasil, existe esse pânico de envelhecer em função do medo da invisibilidade social, dos sinais da velhice e das etiquetas que as pessoas, principalmente as mulheres, ganham quando envelhecem” (INSTITUTO DE LONGEVIDADE MAG, 2019).

Me desculpem, mas não deu mais. A velhice neste país é o caos, como tudo aqui. A humanidade não deu certo. Eu tive a impressão que foram 85 anos jogados fora num país como este. E com esse tipo de gente que acabei encontrando. Cuidem das crianças de hoje!
– Carta de despedida do ator Flávio Migliaccio, que cometeu suicídio em maio de 2020. (ISTOÉ, 2020).

Em 2000, a Lei nº 10.098 estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, entendendo como pessoa com mobilidade reduzida aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (BRASIL, 2000). Nesse entendimento, Morano e Santiago (2019, p. 10) enfatizam que

Não apenas as pessoas com deficiência, mas idosos e crianças também sofrem com a não adequação do espaço público às suas necessidades. Apesar de todas as normativas que asseguram a sua condição de acessibilidade e livre locomoção, essa população continua sendo negligenciada pelos órgãos públicos e, também, pela sociedade que, além das barreiras físicas existentes, está repleta de barreiras comportamentais.

A Lei 10.098 de 2000 foi regulamentada pelo Decreto nº 5296 de 2004, que se tornou um marco regulatório histórico ao garantir acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 16. As características do desenho e a instalação do mobiliário urbano devem garantir a aproximação segura e o uso por pessoa portadora de deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e o alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT. (BRASIL, 2004).

É possível a aplicação de sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, previstas em lei, quando não forem observadas suas as normas, dando legitimidade ao Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, os Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, e as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Decreto.

Art. 3º Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, previstas em lei, quando não forem observadas as normas deste Decreto.

Art. 4º O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, os Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, e as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Decreto. (BRASIL, 2004).

Nessa acepção, o Estatuto do Idoso, criado em 2003, destina-se a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos e afirma que é obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária (BRASIL, 2003). Compreendendo como o direito à liberdade, entre outros aspectos, a faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais; opinião e expressão; crença e culto religioso; prática de esportes e de diversões; participação na vida familiar e comunitária; participação na vida política, na forma da lei; faculdade de buscar refúgio, auxílio e orientação. Nesses termos, enfatiza-se que:

A geração mais velha não é um grupo homogêneo, para o qual bastam políticas generalistas. É importante não padronizar os idosos como uma categoria única, mas reconhecer que essa população apresenta características tão diversas quanto qualquer outro grupo etário em termos, por exemplo, de idade, sexo, etnia, educação, renda e saúde. Cada grupo de idosos, tais como os de baixa renda, de mulheres, de homens, de idade mais avançada, de indígenas, de analfabetos, da população urbana ou rural, tem necessidades e interesses específicos que precisam ser tratados especificamente, por meio de programas e modelos de intervenção

adequados a cada segmento. (FUNDO DE POPULAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2012, p. 4).

A Lei 13146/2015 institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), e em seu artigo 3º estabelece as barreiras enfrentadas em viver no espaço urbano, limitando o direito de locomoção do indivíduo:

Art. 3º Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se: IV - barreiras: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

- a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;
 - b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;
 - c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes;
 - d) barreiras nas comunicações e na informação: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;
 - e) barreiras atitudinais: atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas;
 - f) barreiras tecnológicas: as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias.
- (BRASIL, 2015).

As barreiras que impedem o acesso à cidade são transpostas a partir dessa nova lógica na busca de uma sociedade mais igualitária e menos segregada. A rotina dos idosos se torna uma constante luta contra barreiras e obstáculos, e as dificuldades de locomoção no meio em que vivemos afetam o processo de socialização e independência dessas pessoas.

Entre as várias barreiras físicas existentes na cidade, destacam-se aquelas relacionadas às calçadas, construídas com altura e revestimentos inadequados, com degraus e rampas altas, além da presença de materiais de construções – entulho, lixo, postes, obras e avanços em alvenaria –, assim como residências com ausência e má conservação das calçadas. Verificam-se também irregularidades praticadas por comerciantes, que impedem e embaraçam o passeio com o uso de mesas, cadeiras, mercadorias e placas de publicidade, assim como ambulantes exercendo sua atividade comercial em cima das calçadas, embaraçando o livre trânsito dos pedestres e levando o idosos a depender de outras pessoas para lhes ajudar a fazer seus trajetos, ou, muitas vezes, acabando por fazer de maneiras

que colocam em risco sua segurança física, pois diante de tantas barreiras o idoso acaba transitando pelas vias e competindo os espaços com os veículos, que também não os respeitam.

Barbosa (2016) reforça que a mobilidade e a capacidade de ir e vir são fundamentais para a identidade das pessoas, suas experiências de vida e oportunidades, principalmente para aquelas cuja mobilidade e padrões de movimento são limitados por circunstâncias sociais ou situacionais mais amplas sobre as quais se tem pouco ou nenhum controle.

Segundo o Plano Plurianual de Fortaleza – PPA 2018-2021 (nº 10645) (FORTALEZA, 2017a), a exemplo do que ocorre em todo o Brasil e no Ceará, o município de Fortaleza está passando por uma “transição demográfica”, com alteração significativa da estrutura etária da população: declínio da participação de criança e adolescente, aumento moderado da População em Idade Ativa e elevação rápida da população idosa (ver Gráfico 1). O fenômeno é resultado do efeito combinado da queda da taxa de fecundidade com o aumento da expectativa de vida da população.

Gráfico 1 – Pirâmide etária de Fortaleza de 2000/2010 (PPA 2018/2021).

Gráfico1 - Pirâmide etária de Fortaleza de 2000/2010



Fonte: IBGE

Ativar o Windows
Acesse Configurações para

Fonte: PPA 2018-2021 (FORTALEZA, 2017a).

A Organização das Nações Unidas estima que, em meados deste século, 30% da população no Brasil e em outros 64 países, terão mais de 60 anos. Em 1950, a expectativa de vida não passava de 50 anos nos países desenvolvidos, onde hoje é superior a 80. O envelhecimento da população traz desafios aos países, principalmente para aqueles em desenvolvimento, onde o ritmo é mais acelerado (CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL, 2013).

Existe o desafio de fazer valer todos os benefícios presentes nas leis de proteção para que realmente todos possam gozar dos seus direitos, pois é obrigação do poder público intervir de modo a dar condições para o desenvolvimento e aperfeiçoamento das políticas públicas que já existem.

Percebe-se uma mudança comportamental do idoso na atualidade e a tendência é esse perfil mudar cada vez mais. O idoso de hoje difere dos idosos de 50 anos atrás; o que se observa hoje são idosos cada vez mais conscientes em seu valor dentro da sociedade, que têm maior envolvimento em atividades físicas e de lazer, estão mais inseridos na cidade dando continuidade a uma vida ativa, tendo, como consequência dessas características, um envelhecimento mais tardio. Ou seja, o significado da palavra velhice vai criando novos formatos com o passar dos tempos. Ao que antes se via um idoso como um ser dependente, hoje se vê famílias sendo dependentes financeiramente de idosos. Assim, o idoso vai ganhando importância também para o mercado capitalista, no qual a velhice se torna sinônimo de lucratividade.

Adotou a concepção de idoso ativo e de que este deve ser respeitado por ser um consumidor importante, na medida em que possui renda disponível. Utiliza-se das bandeiras de luta dos movimentos em prol da velhice: a defesa da dignidade e a participação em sociedade como forma de promover e expandir o mercado dos serviços e agora, como nova tendência, a reinserção ou permanência do trabalhador com mais de 60 anos no mercado de trabalho, ainda que de forma marginal ou tímida. (PINHOLATO, 2013, p. 145).

No tocante à velhice, é uma categoria que emerge conforme os sujeitos caracterizam a própria existência por meio de um sistema global de valores que caracteriza o sentido e o valor da pessoa idosa. A forma como a sociedade trata os idosos expõe seus princípios e crenças reais acerca da “utilidade” ou “inutilidade” da pessoa velha (BEAUVOIR, 2018).

De acordo com Areosa (2008), conforme ocorrem mudanças nas famílias, no casamento, nas relações sociais e produtivas, nas empresas frente aos que estão em plenas condições de trabalho e estão sendo afastados, também muda o perfil

humano e a forma de entendê-lo, assim como os papéis sociais, o sistema habitacional e o lazer. As conquistas da saúde, a descoberta da importância da inserção social e os projetos de vida são determinantes na mudança social em função do envelhecimento. Nessa lógica, Silva enxerga que:

A longevidade é uma conquista da humanidade nos últimos séculos, resultante das descobertas científicas e tecnológicas que celebram o avanço da sociedade do conhecimento. Nesta ótica, o prolongamento da vida do ser humano traz à cena pública a realidade do envelhecimento, posicionando a pessoa idosa como sujeito de direitos e como eixo de preocupação e investimento das políticas públicas, exigindo do Estado o redimensionamento de sua agenda pública. (SILVA, 2016, p. 1).

Por esse ângulo, a autora compreende que o envelhecimento populacional é encarado enquanto problema social, e não como conquista da civilização humana. A compreensão da longevidade como conquista da humanidade requer um redirecionamento das ações do Estado destinadas ao segmento social idoso e a todas as gerações (SILVA, 2016). Por conseguinte, pelas vias analíticas de Costa e Schor (2014, p. 5):

O envelhecimento de um indivíduo está associado a um processo biológico de declínio das capacidades físicas, relacionado a novas fragilidades psicológicas e comportamentais. Então, o estar saudável deixa de ser relacionado com a idade cronológica e passa a ser entendido como a capacidade do organismo de responder às necessidades da vida cotidiana, a capacidade e a motivação física e psicológica para continuar na busca de objetivos e novas conquistas pessoais e familiares.

À rigor, nas ruas da cidade de Fortaleza/CE, verifica-se a falta de acessibilidade para circulação de pessoas idosas, com mobilidade reduzida ou alguma deficiência. As calçadas são de uso público e teriam por finalidade fundamental assegurar que as pessoas de todas as idades e condições físicas realizassem um percurso seguro pelas ruas da cidade. Por esse ângulo, infere-se que esses espaços estão sendo construídos de maneira inacessível, comprometendo o direito de livre locomoção. Nessa perspectiva, Virtuoso (2016, p. 29) enfatiza que devido à estrutura da cidade não estar adequadamente construída para a diversidade de transeuntes, há diversas dificuldades de mobilidade naquele locus, repercutindo negativamente na qualidade dos cidadãos.

O Código da Cidade do município de Fortaleza, Lei Complementar nº 270 de 02 de agosto de 2019 (FORTALEZA, 2019a), estabeleceu em seu Art. 333 que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos públicos e privados, deverão seguir, no que couber, a norma técnica NBR 9050-15 da ABNT

(Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos) (ABNT, 2015), Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) (BRASIL, 2015), a legislação municipal específica em vigor ou outras que venham a substituir. É importante salientar que o Estatuto da Pessoa com Deficiência inclui as pessoas com mobilidade reduzida.

A norma técnica da ABNT, NBR 9050-20, trata da acessibilidade às edificações, aos mobiliários, aos espaços e aos equipamentos urbanos (BRASIL, 2004). Desse modo, o documento define mobiliário urbano como o conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.

Essa mesma orientação conceitua o passeio como parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

O Código de Trânsito Nacional (CTN), por intermédio de seu artigo 68, dispõe que é assegurado ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres (BRASIL, 1997). A problemática do direito à cidade remete à acessibilidade e a acessibilidade remete à problemática da cidade.

Virtuoso (2016, p. 20) afirma que “o acesso à cidade e o “pleno usufruto do meio urbano” caminham juntos a partir do momento em que se busca um novo “modo de pensar a cidade”, uma cidade mais inclusiva e menos “deficiente”.

Este capítulo trouxe marcos legais de proteção a pessoa idosa e conceitos importantes para o entendimento da pesquisa como envelhecimento, pedestres e calçadas. Assim, o próximo capítulo apresentará o Plano de Caminhabilidade, seu desenvolvimento, sua aplicabilidade da cidade de Fortaleza-CE e como o idoso é apresentado nesse plano.

5 UMA AVALIAÇÃO DO PLANO DE CAMINHABILIDADE DE FORTALEZA, O LUGAR DO IDOSO.

“A inclusão acontece quando se aprende com as diferenças, e não com as igualdades.” (Paulo Freire)

A capital cearense dispõe do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza que pretende realizar a elaboração do diagnóstico da atual caminhabilidade, propondo diretrizes de caminhabilidade em Fortaleza por intermédio de um ordenamento legal que determina critérios para a criação de espaços públicos acessíveis aos cidadãos, servindo como referência para toda e qualquer intervenção a posteriori no espaço urbano municipal (FORTALEZA, 2009). Nessa ótica, o aludido documento busca proporcionar deslocamentos aos transeuntes, pedestres e pessoas com mobilidade reduzida nas calçadas, por intermédio da qualificação dos passeios, assegurando a completude nos bairros e reverberando em melhorias no tocante ao binômio moradia-trabalho. O presente capítulo fará um estudo sobre Plano de Caminhabilidade, apresentando sua missão, suas estratégias, seu processo de construção a partir de seus eventos, e como o idoso é abordado no plano.

A rigor, este plano está calcado em uma proposta que contemple a acessibilidade universal; a atratividade; a humanização do espaço; a inclusão e Integração; a segurança, a sustentabilidade; a priorização do pedestre e as pessoas com mobilidade reduzida. Assim, a missão desta norma é realizar o diagnóstico da situação das calçadas em Fortaleza para refletir acerca das estratégias e diretrizes a serem implementadas pelo poder executivo, visando a proposição de políticas públicas que possibilitem a caminhabilidade de todos os sujeitos, inclusive, das pessoas idosas (FORTALEZA, 2009).

Assim, tem como princípio qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis a todos que a venham frequentar, ampliando paulatinamente sua atratividade pelo deslocamento de transeuntes, garantindo, assim, que seja concretizada a completude nos bairros, além da acessibilidade nos parques, praças e demais logradouros, enfatizando a qualidade de vida do pedestre de forma a aumentar sua segurança nas travessias visando uma Fortaleza bem mais acessível e compartilhada (FORTALEZA, 2009).

Azevedo (2016, p. 156), em recente pesquisa realizada em Fortaleza, constata:

[...] inadequações constatadas no espaço público da cidade comprometem de maneira significativa a segurança, a autonomia e a qualidade de vida das pessoas que necessitam se deslocar diariamente para os mais diversos destinos.

Cabe elencar de forma didática e panorâmica os eventos e sua temporalidade na composição e estruturação do Plano de Caminhabilidade vigente pela Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF), conforme o Quadro 05, que traz os principais momentos de criação e alguns diálogos com a sociedade, a saber:

Quadro 4 – Marcos na constituição do Plano de Caminhabilidade de Fortaleza

(continua)

Evento	Data
1ª Reunião com órgãos da PMF com apresentação da proposta	31 agosto de 2017
1ª Oficina de Estudo e Contribuição Conceitual para o PMCFFor	22 de setembro de 2017
1ª Consulta Pública para Contribuição Conceitual junto ao PMCFFor	26/set a 30/out de 2017
2ª Oficina - Árvore dos Desafios e formação da Rede construção do PMCFFor	02 de março de 2018
Elaboração da versão preliminar do Manual Técnico para calçadas	Maio a dezembro de 2018
1ª reunião da Rede para Construção do Plano de Caminhabilidade	18 de abril de 2018
2ª Consulta Pública - Contribuições para o Manual Técnico para calçadas	21/set a 30 de novembro de 2018
3ª Consulta Pública - O olhar e os hábitos da sociedade para caminhabilidade	30/nov a 26/dez/2018
Elaboração da versão preliminar da Cartilha de Boas Práticas para Calçadas	Maio a dezembro de 2018
Lançamento do Manual Técnico e Cartilha de Boas Práticas para calçadas	20 de dezembro de 2018
Início do Plano "Calçada Acessível" da Agência de Fiscalização de Fortaleza	24 de janeiro de 2019
Capacitação teórica e prática para os fiscais municipais da PMF	Janeiro a abril de 2019

Elaboração do Caderno de Estratégias do PMCFFor	Abril a setembro de 2019
Formalização da Rede Interdisciplinar e Intersetorial Portaria Seuma N° 53	Setembro de 2019
Criação dos Grupos Técnicos e início das reuniões	06 de setembro 2019
Elaboração do Caderno de Participação Social do PMCFFor	set/2019 a abril/2020
Elaboração do Caderno de Diagnóstico do PMCFFor	Novembro /2019 a abril/2020
3ª OFICINA – As Calçadas que temos X As Calçadas que queremos	13 de dezembro de 2019
4ª Consulta Pública - As Calçadas que temos X As Calçadas que queremos	13 a 31 de dez de 2019
Atualização da Portaria da Rede Interdisciplinar e Intersetorial Portaria Seuma N° 10	Janeiro de 2020
Elaboração do Caderno de Boas Práticas e Proposições do PMCFFor	Março a maio de 2020
Entrega do Manual Técnico e a Cartilha “As Calçadas que queremos	Maio de 2020
Elaboração do Caderno de Financiamento do PMCFFor	Set/2019 a Maio/2020
25ª reunião da Rede para construção do Plano de Caminhabilidade	03 de junho de 2020

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

A partir do quadro apresentado, percebe-se que o Plano foi construído, pensado e formado a partir de várias reuniões, consultas públicas e oficinas, tendo a participação de vários órgãos municipais, privados, Universidades, Ministério público e sociedade civil.

Com fulcro em Lejano (2012), a análise do contexto da política pública evidencia que em 31 agosto de 2017, ocorreu a 1ª Reunião com órgãos da Prefeitura Municipal de Fortaleza objetivando realizar a apresentação da proposta do Plano Municipal de Caminhabilidade, visto que, diante da falta de acessibilidade urbana nas calçadas, o Ministério Público do Ceará (MPCE) cobrou providências da PMF em relação à acessibilidade dos logradouros públicos. Naquele mesmo ano e contexto, a Agência de Fiscalização de Fortaleza (Agefis) efetuou 130 autuações em relação aos problemas com as calçadas e passeios (DIÁRIO DO NORDESTE, 2018).

Em 14 de fevereiro de 2020, foi publicada nova portaria (substituindo a portaria 53 de 16 de setembro de 2018) no Diário Oficial do Município de Fortaleza, a Portaria Seuma N° 10/2020 (FORTALEZA, 2020), que versa sobre a composição da Rede Interdisciplinar e Intersetorial e suas atribuições a fim de apoiar a Operacionalização do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFOr), assim como acompanhar e subsidiar tecnicamente a elaboração e execução do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFOr), tendo em vista a necessidade da elaboração de uma lei para viabilizar a realização das diretrizes contidas dentro do Plano. Vale informar que os componentes da Rede Interdisciplinar e Intersetorial são representantes de vários órgãos municipais, privados, Universidades, Ministério público e sociedade civil, somando 61 integrantes e 21 instituições.

A portaria também informa que a Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (Seuma) é a responsável por operacionalizar a elaboração do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFOr).

Nesse viés, o plano tem como produtos: Cartilha As Calçadas que queremos, o Manual Técnico para Calçadas, o Caderno de Estratégias, o Caderno de Participação Social, o Caderno de Diagnóstico, o Caderno de Boas Práticas e Proposições, o Caderno de Financiamento, o Caderno de Memórias, Ações Estratégicas do PMCFOr.

A Cartilha “*As Calçadas que queremos*” apresenta logo em seu início a informação retirada do Código da Cidade de 2019, artigo 417, a respeito de quem é a responsabilidade e obrigação de construção, reconstrução, manutenção e conservação das calçadas informando ser do responsável pelo imóvel podendo ser ele o proprietário, o condomínio, o possuidor do imóvel, o titular do domínio útil ou ocupante a qualquer título (FORTALEZA, 2019b).

Dessa forma, é notável que se tira do ente público a responsabilidade pelas calçadas e entrega para a população essa obrigação, entretanto, a lei não especifica em relação a áreas carentes – onde a população não possui o mínimo de infraestrutura, onde se convive com esgotos a céu aberto, sem calçamento, lugares suscetíveis a alagamentos –, muitas vezes sem espaço para construção de calçadas e, principalmente, na maioria dos casos, sem condições financeiras de sobreviver, que dirá para construir calçadas de acordo com normas técnicas. São lugares esquecidos, mas que, ao ter qualquer tipo de denúncia, são fiscalizados e cobrados conforme a lei.

Isto posto, a cartilha “As Calçadas que Queremos” emerge como um documento do Plano de Caminhabilidade, trazendo elementos da composição das calçadas e suas definições, conforme a Figura 6, denominada elementos de composição da calçada:

Figura 7 – Elementos de composição da calçada



Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas (2018) - Alterada pela SEUMA.

Fonte: Plano de Caminhabilidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

Como se pode ver na Figura 7 é o espaço de transição da área pública para a área privada, entre a faixa livre e o limite das edificações ou lotes. Dessa forma, sua aplicação é possível apenas para calçadas com largura maior que 2,30m desde que seja atendida a faixa livre mínima de 1,50m, reservada ao trânsito de pedestres.

Acerca da *faixa livre*, essa é reservada exclusivamente ao trânsito de pedestres, devendo ser contínua e desimpedida de qualquer obstáculo ou interferência, como degraus, batentes, rampas, equipamento urbano, infraestrutura, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outra interferência, permanente ou temporária. Por conseguinte, a largura da faixa livre recomendável é de no mínimo 1,20m. Em casos em que a calçada tenha menos de 2,10m, será permitida a largura mínima de 1,20m. Assim, a faixa livre deverá ter, na vertical, 2,00m

de altura para placas de sinalização e 2,10m desimpedidos, sem obstáculos de galhos de árvores, ou quaisquer outros impedimentos que interfiram no trânsito de pedestres.

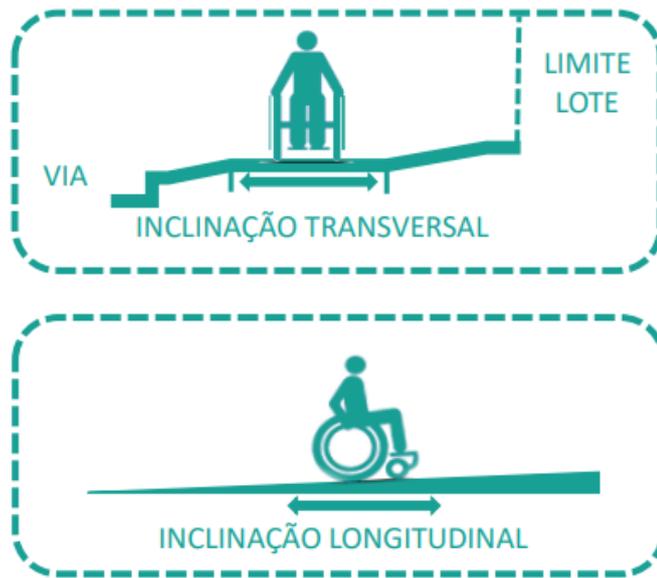
No tocante à *faixa de serviço*, localiza-se no limite com o meio fio, destinando-se à instalação de mobiliários urbanos; serviços; sinalizações verticais; vegetações; áreas gramadas, ajardinadas ou destinadas à arborização; rebaixos das guias para acesso de veículos; posteamentos; semáforos; caixas de luz e força; telefones; hidrantes; lixeiras; paraciclos ou similares e travessia de pedestres.

Para a ocupação desses artefatos, deve existir largura mínima de 0,80m, contados a partir da borda externa do meio-fio. A esse respeito, o Código de Trânsito Brasileiro define via pública como “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central” (BRASIL, 1997, p. 82) enquanto a calçada é afigurada como 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 (BRASIL, 1997, p. 77). Dessa forma, verifica-se que ao planejar as calçadas com área de serviço para o mobiliário urbano e o plantio, são criados ambientes convidativos às pessoas, para que transitem e permaneçam nos espaços mais protegidos contra o sol, tornando ambientes mais confortáveis.

Em relação à cartilha, essa descreve e explica seus princípios como a acessibilidade universal, a sinalização orientativa e dimensionamento adequado superfície qualificada, além de calçadas livres de barreiras com espaços atrativos e seguros.

O item da cartilha destinado à acessibilidade universal é mais técnico e, por isso, até mais difícil de o cidadão entender, informando que a inclinação transversal da superfície das calçadas não deve ser superior a 3%; a inclinação longitudinal da rampa deve ser constante e não superior a 8,33%; a largura mínima do rebaixamento é de 1,50m; a faixa livre de circulação deve permanecer com no mínimo 1,20 m. No caso de calçadas estreitas, ou seja, com largura insuficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre, pode ser feito o rebaixamento total da largura da calçada com largura mínima de 1,5 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 8,33%.

Figura 8 – Alinhamento do imóvel – Vista superior – Rebaixamento da calçada



Fonte: Plano de Caminhabilidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

Figuras 9 e 10 – Alinhamento do imóvel – Vista superior – Rebaixamento em calçadas estreitas



Fonte: Manual de Acessibilidade – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (Alterada pela SEUMA).



Fonte: Plano de Caminhabilidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

No que diz respeito a espaços, informa como devem ser realizados a arborização, mobiliário urbano, a colocação de resíduos sólidos, a captação de águas de efluentes (despejos líquidos provenientes de ar-condicionado, centrais de ar e outros equipamentos) e águas pluviais.

O texto também cita os tipos de materiais adequados para as calçadas que são: Concreto moldado “*In loco*”, Concreto Permeável, Blocos Intertravados, Placa de Concreto Pré-moldado, Ladrilho Hidráulico.

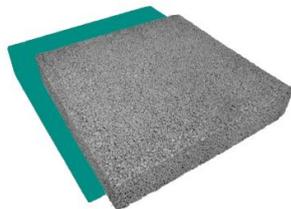
Figuras 11-15 – Materiais adequados para a calçada (Plano de Caminhabilidade de Fortaleza)

Concreto moldado “*In loco*”



Piso feito de concreto moldado no local.

Concreto Permeável



Piso poroso feito da mistura de cimento, brita e água, podendo ter areia

Blocos Intertravado



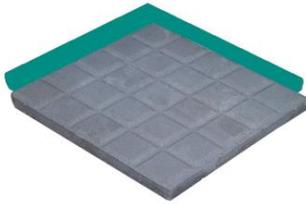
São peças pré-moldadas feitas de concreto

Placa de Concreto Pré-moldado



São placas de concreto pré-fabricadas

Ladrilho Hidráulico



São peças de concreto pré-moldadas.

Fonte: Plano de Caminhabilidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

Conforme a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas – cadeirantes de rodas ou carrinhos de bebê – (NBR 9050, 2004, p. 4). Dessa forma, recomenda-se evitar a utilização de padronagem na superfície do piso que possa causar a sensação de insegurança.

Para finalizar, o documento traz os tipos de infrações e quais penalidades o responsável do imóvel está sujeito em caso de fiscalização e constatação da irregularidade, sendo que já na primeira vistoria é passível de receber auto de infração mais advertência, podendo ter outra medida administrativa como: apreensão, desfazimento, demolição e multa diária, caso seja determinado pela Superintendência, e, em caso de reincidências, novas autuações com a progressão de multas e encaminhamento do processo para à Procuradoria Geral do Município (PGM) para que sejam tomadas as devidas providências.

Em tempo, o Código da Cidade (Lei Complementar nº 270/2019), por meio do seu artigo 889, reza que o impedimento do livre trânsito de pedestres nas calçadas, exceto com licença da Prefeitura, configura infração grave com penalidade de multa entre os valores de R\$ 90,00 a R\$ 14.440,00 e remoção do impedimento. Por conseguinte, o presente Código elenca *ipsis litteris* que “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. Penalidade: multa simples e remoção” (FORTALEZA, 2019a, p. 266). Isto posto, fica evidente a responsabilidade que os comerciantes e moradores têm sobre a manutenção e a conservação de seus logradouros.

Santos e Samios (2018) fazem o seguinte questionamento: Se a prefeitura é responsável pela parte da via dedicada aos veículos, por que não é, também, pela via dos pedestres? Ou seja, para as prefeituras as calçadas são menos importantes

para as pessoas do que as demais partes da via pública? Assim, para o engenheiro Eduardo Alcântara de Vasconcelos

A primeira constatação da falta de prioridade para o ato de caminhar é a decisão de atribuir ao proprietário do lote a responsabilidade de cuidar das calçadas. Esta decisão expõe a realidade de que o ato de caminhar não é considerado um assunto público, mas privado. Consequentemente, toda a engenharia viária foi desenvolvida com atenção exclusiva à pista de rolamento dos veículos. (VASCONCELLOS, 2014, p. 99)

O *Caderno de Participação Social* aborda o Plano de Participação Social e o Plano de Divulgação, mostrando a programação de realização de consultas públicas, fóruns, oficinas, audiências, perguntas usadas nas consultas públicas e metodologias usadas nas oficinas. São apresentadas as estratégias para a participação popular na construção do plano, demonstrando a importância de ouvir a população para obter o conhecimento das necessidades reais e, dessa forma, incluir aqueles que pouco tiveram voz nas decisões. Segundo esse documento, essa participação ocorreu primeiramente através da definição no ano de 2018 de uma Rede Interdisciplinar e Intersetorial formada por um grupo técnico da Prefeitura, da Universidade Federal do Ceará (UFC), Universidade de Fortaleza (Unifor) e de membros da sociedade civil (Essa rede foi formalizada pela portaria Seuma 53/2018 e revogada pela portaria Seuma 10/2020) (FORTALEZA, 2020).

Posteriormente, essa participação ocorreria de forma direta com os cidadãos buscando a inclusão dos grupos mais vulneráveis e aconteceria através das seguintes etapas à medida que o plano fosse sendo desenvolvido.

A primeira consulta pública, intitulada “Contribuições conceitual para o Plano Municipal de Caminhabilidade”, ocorreu entre 26 de setembro a 30 de outubro de 2017, e a quarta, intitulada “As calçadas que temos X As calçadas que queremos” ocorreu entre 13 e 31 de dezembro de 2019.

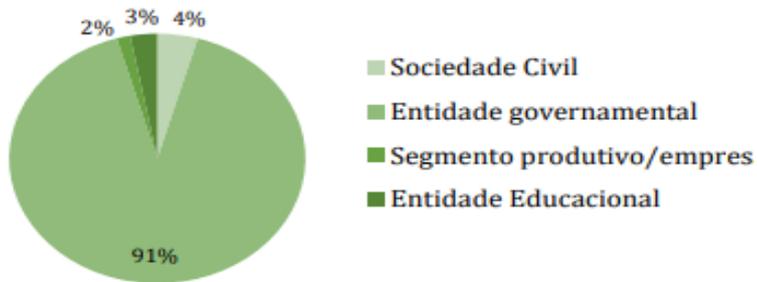
A primeira oficina, intitulada “Contribuições conceitual para o Plano Municipal de Caminhabilidade Fórum de Mudanças Climáticas (Forclima)” ocorreu em 22 de setembro de 2017. Nessa oficina apenas 3 participantes faziam parte da sociedade civil, correspondendo a (4%) do total de participantes. A segunda Oficina – “Dinâmica Árvore do Desafio Fórum de Mudanças Climáticas (Forclima) – ocorreu em 02 de março de 2018 com 2% dos participantes sendo da sociedade civil. A terceira – “As calçadas que temos X As calçadas que queremos”, ocorreu em 13 de dezembro

de 2019, contando com a presença de sete participantes advindos da sociedade civil, representando 16% do número total.

Gráficos 2, 3 e 4 – Participação nas oficinas

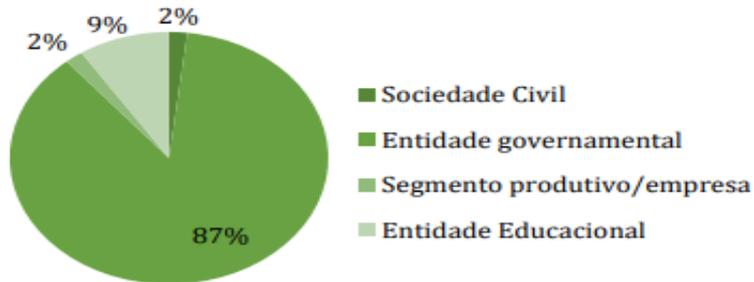
1ª oficina

Entidade ou categoria profissional



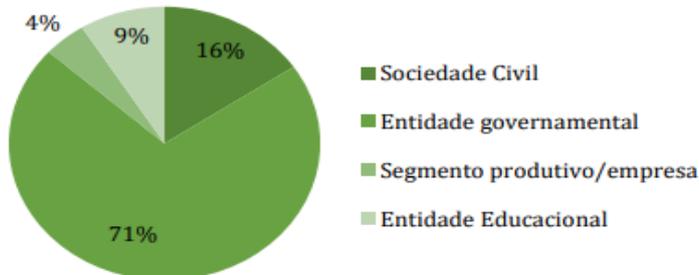
2ª oficina

Entidade ou categoria profissional



3ª oficina

Entidade ou categoria profissional



Fonte: Seuma (2019).

É possível concluir que objetivar ter a participação popular e não buscar meios em divulgar para a população também é uma forma de excluir. Importante informar que durante a *Operação Calçada Acessível*, todos os fiscalizados pela minha equipe não sabiam do que se tratava e alguns questionavam sua obrigação em fazer as melhorias, e, apesar de algumas deficiências e brechas, este plano foi o mais participativo possível, pois além de vários órgãos da prefeitura participarem, também colaboraram o Ministério Público do estado de Ceará, outros órgãos públicos e houve participação da sociedade civil.

O *Manual Técnico para calçadas*, documento que compõe o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza/CE, traz conceitos importante sobre caminhabilidade, segurança pública, segurança viária, atividade econômica, saúde pública, meios de deslocamentos, desenhos para pedestres e tipologia de ruas (FORTALEZA, 2019b). Assim, caracteriza parâmetros técnicos como dimensionamento, revestimento e arborização baseados em normas técnicas brasileiras (NBR 9.050 e NBR 16.537), legislações municipais vigentes a serem adotados na construção, reforma e manutenção nas calçadas, deixando em evidência a responsabilidade e obrigatoriedade do responsável pelo o imóvel em fazer as adequações.

O *Caderno de estratégias* tem em seu conteúdo o percurso sobre a criação do Plano de Caminhabilidade, a contextualização do seu surgimento, seus objetivos, valores, diretrizes, missão, a importância para a cidade e seus desafios. Legislações que o embasam, como Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012) (BRASIL, 2012), Plano Estratégico Fortaleza 2040 (FORTALEZA, s. d.), o Plano de Mobilidade de Fortaleza (PLANMOB), o Código da Cidade de 2019 (FORTALEZA, 2019b) e normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), demonstram a sua importância para a cidade.

Tem como uma de suas diretrizes definir processos para participação da população na elaboração do Plano de Caminhabilidade: audiências públicas, reuniões regionais com moradores, reuniões específicas com segmentos da população (idosos, estudantes, entre outros) ou da sociedade (sindicatos, associações e outras entidades representativas da sociedade civil).

O *Caderno de Diagnóstico* faz uma análise de Fortaleza a partir da coleta de dados e documentos sobre a formação da cidade relacionados à construção da estrutura física dos espaços públicos e calçadas a partir dos aspectos históricos,

levantamentos de dados oficiais e avaliações visando conhecer diferenças e desigualdades das suas várias regiões com o objetivo de compreender os inúmeros obstáculos a serem vencidos para uma melhor caminhabilidade (FORTALEZA, 2019b).

Ilustra por meio de tabela o Ranking de Bairros de Fortaleza em relação ao número de famílias beneficiadas com o Programa de Concessão de Benefícios de Prestação Continuada (BPC idoso) inscritas no CadÚnico (novembro 2019) (FORTALEZA, 2019b). Importante informar que esse benefício é pago aos idosos com idade a partir de 65 anos que possuem impedimentos de longo prazo, de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, e que devido a isso possuem impedimentos para a participação e interação plena na sociedade. Para ter direito, é necessário que a renda familiar mensal seja de até $\frac{1}{4}$ de salário mínimo por pessoa. A tabela demonstra quais bairros possuem maior quantidade de idosos carentes e que recebem o benefício, sendo de grande importância verificar esses dados para que se tenha mais atenção em busca de melhorias urgentes em sua infraestrutura públicas para uma melhor caminhabilidade, levando em consideração que pensar em um idoso carente é pensar em um idoso que não anda de carro e cujos deslocamentos são realizados a pé ou ônibus, quando muitos não possuem familiares para acompanhar, geralmente parte de sua atividade diárias são realizadas pelo próprio idoso. Daí a importância de pensar em ações voltadas para propiciar qualidade em seus deslocamentos com presença de boas calçadas, boa sinalização, com mais faixas de pedestres, além de semáforos com tempo pensado para eles, com paradas de ônibus mais próximas, assim como incentivos ao comércio local desses bairros de modo a de diminuir os percursos de deslocamentos.

A Lei nº10.741/2003, que estabelece o Estatuto do Idoso, cita vários de seus artigos entre eles:

Art.2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade. (BRASIL, 2003).

Quadro 5 – Idosos no CadÚnico por bairro em Fortaleza/CE/2019

Idoso inscritas no CadÚnico (nov/19)			
Bairros	Família CadÚnico	Famílias BPC Idoso	ranking
Bom Jardim	20.481	1.628	1
Barra do Ceará	12.603	1.057	2
Granja Portugal	11.467	991	3
Messejana	9.104	922	4
Canindezinho	11.676	849	5
Quintino Cunha	9.782	807	6
Bonsucesso	7.470	802	7
Prefeito José Walter	9.088	774	8
Jardim Das Oliveiras	6.422	700	9
Serrinha	7.446	693	10
Henrique Jorge	5.622	690	11
Passaré	9.254	687	12
Jardim Guanabara	5.431	599	13
Pici	6.716	597	14
Jardim Iracema	5.780	596	15
Lagoa Redonda	6.469	588	16
Mondubim	7.301	580	17
Genibaú	8.733	568	18
Antônio Bezerra	5.086	566	19
Jangurussu	9.400	554	20

Fonte: SDHDS (2019)

Fonte: Caderno de Diagnóstico – Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

O Quadro 6, também presente no documento, expõe leis e normas federais que tratam da temática da acessibilidade, quais sejam:

Quadro 6 – Arcabouço jurídico de acessibilidade

Leis/Normas	Escopo
Lei Nº 7.853/1989 - Apoio aos Portadores de Deficiência	A Lei Federal de Nº7.853/1989 e seu Decreto de Nº3.298, junto a Constituição Federal de 1988, podem ser considerados marcos iniciais quando falamos sobre legislação para esse público, possibilitando a criação de um arcabouço legal que protege e inclui a pessoa com deficiência em meio ao âmbito social.
Lei Nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro	Estabelece diretrizes que priorizam a circulação de pedestres
Lei Nº 10.098/2000 - Acessibilidade para Pessoas com Deficiência ou com Mobilidade Reduzida	A Legislação tem como objetivo eliminar obstáculos e barreiras existentes, seja nas vias e espaços públicos, em mobiliários urbanos, edificações, meios de transportes e de comunicação que limitam o acesso, a independência da mobilidade e a circulação com segurança das pessoas
Lei Nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade	Traz como objetivo a democratização da gestão das cidades brasileiras por meio de ferramentas de gestão, como o Plano Diretor
Lei Nº 10.741/2003 - Estatuto do Idoso	Busca garantir a faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais aos idosos.
Lei Nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana	Entre as principais conquistas está a priorização dos modos não motorizados e do transporte coletivo sobre o transporte individual, o estabelecimento de padrões de emissão de poluentes e a integração entre os meios transportes coletivos. Outro ponto relevante instituído pela legislação é a importância de cidades com mais de vinte mil habitantes possuírem um Plano de Mobilidade, podendo ser usado para orientação de políticas de planejamento e de mobilidade das cidades.
Lei Nº 13.146/2015 - Lei Brasileira da Inclusão	Estabelece o direito à igualdade de oportunidades com as demais pessoas e não sofrerá nenhuma espécie de discriminação.
NBR 12.255/1990 NB-1338 - Execução e Utilização de Passeios Públicos	A norma estabelece as condições exigíveis para a execução das calçadas, bem como os padrões e as medidas que buscam proporcionar a todos os cidadãos melhores e mais adequadas condições de acessibilidade em logradouros públicos
NBR 9.050/2015 - Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos	Traz orientações através do desenho universal de acessibilidade, determinando a padronização de elementos com o objetivo de garantir o direito de ir e vir, ver, ouvir ou sentir de cada indivíduo da sociedade
NBR 16.537/2016 - Acessibilidade Tátil no Piso	Contribui para uma melhor e mais completa acessibilidade, melhorando a rotina diária de pessoas com deficiência visual, baixa visão ou surdo-cegueira.

Fonte: SEUMA (2020)

Fonte: Caderno de Diagnóstico – Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

O Caderno de boas práticas e proposições identifica cidades sustentáveis internacionais como Los Angeles nos EUA, Toronto no Canadá, Helsinque no Finlândia, Copenhague na Dinamarca, Zurique na Suíça, Amsterdã na Holanda, Hamburgo na Alemanha, como exemplos de cidade planejadas para as pessoas, com espaços públicos mais convidativos para o caminhar, mais áreas verdes, menos poluições, lugares mais atraentes para se estar. Também cita melhorias em algumas poucas cidades brasileiras de áreas e regiões específicas que tiveram ações de melhoria, entretanto ainda muito tímidas. Apresenta os planos e projetos relacionados

a mobilidade e caminhabilidade de Fortaleza, como o Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT), Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza (PASFOR) e os projetos Cidade da Gente, Esquina Segura e Calçada Viva. Aponta desafios e diretrizes apontados pela Rede Interdisciplinar e Intersectorial do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza além de sugestões de ações estratégicas a serem usados para as mais variedades adversidades existentes, sua aplicabilidade e prioridades assim como prazos para sua concretização. Uma de suas diretrizes é ter mais ações voltadas a acessibilidade pensadas para áreas mais vulneráveis com reformas em fachadas e calçadas de bairros onde tem mais idosos e pessoas com deficiência física recebendo o benefício do CadÚnico com prioridade para Bom Jardim e Barra do Ceará (FORTALEZA, 2019b).

O *Caderno de Financiamento* pretende determinar ações estratégicas e as prováveis formas de financiamento público e privado, bem como fundos como Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, Fundo Municipal dos Direitos Humanos da Pessoa Idosa, Fundo Municipal de Defesa dos Direitos Difusos, Fundo Municipal para Proteção dos Direitos da Pessoa com Deficiência que seriam capazes de melhorias urbanas relacionadas a valorização da caminhabilidade nos espaços públicos. Além da criação de um Fundo Municipal para Caminhabilidade (FORTALEZA, 2019b).

O Fundo Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa no município de Fortaleza, (FMDPI) regulamentado por meio do decreto federal n. 13.546 de 2015 (BRASIL, 2015), visa colaborar para elaboração de programas, projetos e ações de defesa e garantia dos direitos da pessoa idosa. Com isto, é possível intentar recursos para promoção da mobilidade e acessibilidade da pessoa idosa na cidade de Fortaleza (FORTALEZA, 2019b).

O referido caderno traz dados estatísticos apresentando a tendência do aumento dos números de idosos tanto a nível mundial quanto local nos próximos anos expondo a importância de se ter mais políticas públicas que melhorem a qualidade de vida dos idosos e sua integração na sociedade buscando evitar seu isolamento social (FORTALEZA, 2019b).

Este quadro de crescimento exige políticas públicas integradas para garantir o envelhecimento ativo no contexto socioeconômico e político do município, em atendimento às demandas pertinentes as garantias dos direitos e acessibilidade social e melhoria da qualidade de vida da população idosa (FORTALEZA, 2019b).

Apresenta também o detalhamento do plano plurianual 2018-2021 (PPA) a partir de seus 7 eixos, mostrando os programas que beneficiam as ações estratégicas do Plano Municipal de Caminhabilidade. Entre eles, podemos citar o eixo III, que apresenta como um de seus objetivos contribuir para um processo de envelhecimento com mais qualidade, conforme o Quadro 7 a seguir:

Quadro 7 – Eixo III: Vida comunitária, acolhimento e bem-estar

EIXO	ÁREA TEMÁTICA	PROGRAMA	OBJETIVO
III -VIDA COMUNITÁRIA	Direitos Humanos e Assistência Social	0007 ATENÇÃO INTEGRAL À PESSOA IDOSA	Contribuir para o processo de envelhecimento da população de Fortaleza, mais consciente, com mais qualidade, que permita ao idoso uma maior autonomia e acesso aos serviços públicos, melhorando o índice da expectativa de vida.
		0008 ATENÇÃO INTEGRAL À PESSOA COM DEFICIÊNCIA	Contribuir com a integração das pessoas com deficiência à sociedade, fortalecendo e articulando as ações de políticas públicas direcionadas a este público alvo.
		0031 PROMOÇÃO E DEFESA DOS DIREITOS DAS MULHERES	Implementar políticas públicas que contribuam para a melhoria das condições de vida das mulheres.
		0181 PROMOÇÃO DOS DIREITOS E PREVENÇÃO DE VIOLAÇÕES CONTRA CRIANÇAS E ADOLESCENTES	Promover os direitos de crianças e adolescentes em situação de violação de direitos
	Saúde e Bem-Estar	0003 DESENVOLVIMENTO DO ESPORTE COMUNITÁRIO E DE LAZER	Promover o acesso da população de todas as faixas etárias ao esporte e lazer estimulando a prática de atividades físicas, esportivas e de lazer e o empoderamento dos espaços públicos da cidade
		0005 INFRAESTRUTURA DE ESPORTE E LAZER	Ampliar e qualificar a infraestrutura esportiva do município de Fortaleza como forma de garantir a efetiva prática de esporte e lazer na cidade.

Fonte: Fortaleza (2019b).

O *Caderno de Memórias* mostra o registro da trajetória e os desdobramentos que ocorreram na produção do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza através da amostra das atas das reuniões, questionários realizados, consultas públicas, fóruns, fotos, nomes dos participantes da Rede interdisciplinar e Intersetorial de 2018 – incluindo aí representante da Coordenadoria Especial de Políticas Públicas para as Pessoas Idosas e para as Pessoas com Deficiência (COPEDEF). Traz também informações sobre o Plano de fiscalização calçada

acessível e o conjunto de ações realizadas pelos órgãos públicos com a participação da sociedade civil no desenvolvimento do plano (FORTALEZA, 2019b).

Na 14ª reunião realizada pela rede interdisciplinar e Intersetorial, foi levantado pela professora Zilsa Santiago, representante da UFC, a problemática referente aos semáforos e sinais sonoros que não possuem o tempo suficiente para que pessoas idosas e com deficiência atravessem com segurança. Reforçou que o plano não deve abranger apenas o caminhar pelas calçadas, mas também as travessias nos sinais, os deslocamentos nos ônibus, entre outros (FORTALEZA, 2019b). Segundo o documento, na mesma reunião foi levantada a necessidade de um foco especial nas pessoas com mobilidade reduzida, de modo a realizar ações que facilitem sua locomoção a pé pela cidade.

São diversos os tipos de obstáculos enfrentados diariamente pela população, sendo que muitos deles poderiam ser evitados caso houvesse o mínimo de ações de divulgação para a população sobre a importância de deixar livres, desobstruídos e conservados os passeios.

Para Enéas Romero de Vasconcelos, Promotor de Justiça do Ceará, o Município de Fortaleza, apesar de ter o Plano de Caminhabilidade escrito, na sua prática carece de ações que gerem impactos plausíveis sobre a situação de acessibilidade das calçadas, visto que:

Apesar do município ter gastos recursos com essa finalidade, pouco foi de fato realizado, resumindo-se a um projeto piloto, a elaboração de um manual de boas práticas e ações de planejamento, que são insuficientes e que tiveram pouco resultado na realidade. (MPCE, 2020, p. 1).

Além disso, de acordo com a fala de Cristina Guerra, Promotora de Justiça da 19ª Promotoria:

As calçadas no município de Fortaleza vêm sendo negligenciadas há décadas com poucos e tímidos avanços mesmo com o Plano de Caminhabilidade, criado na atual gestão. A população em geral, mas principalmente idosos, pessoas com deficiência e pessoas com baixa mobilidade têm muitas dificuldades de locomoção na cidade, o que dificulta acesso a serviços públicos básicos, como saúde e educação, criando uma situação de exclusão, ferindo a dignidade, a autonomia e livre desenvolvimento pessoal dos grupos prejudicados. (MPCE, 2020, p. 1).

Desta forma, compreende-se que é dever do poder público conceder condições adequadas para que todas as pessoas, inclusive as com deficiência e mobilidade reduzida, possam se movimentar facilmente pelas ruas das cidades, nos espaços públicos ou coletivos, contribuindo para a inserção social, sobretudo para o

desenvolvimento de uma vida saudável e de uma sociedade inclusiva (MORANO; SANTIAGO, 2019).

As Ações Estratégicas do PMCF mostram uma tabela com o resumo de ações com os objetivos a serem executadas, implantados a partir de determinados temas apresentando: os agentes envolvidos, lócus prioritários, prazo de execução e os impactos dos custos ainda não definidos tendo os seguintes temas desenvolvidos: aspectos históricos, identificação de logradouro, iluminação pública, pavimentação, calçada, meio-fio/guia, bueiro/boca de lobo, rampa de acessibilidade, arborização, esgoto à céu aberto, resíduo acumulado no logradouro, origem e destino da mobilidade ativa, o índice de desenvolvimento humano e de grau de concentração de renda, os dados do CadÚnico como referência, a distribuição das atividades econômicas por bairro a partir das consultas de adequabilidade e alvarás, a integração dos modais de transporte público nos percursos a pé, a mobilidade não motorizada nos programas municipais de educação para o trânsito, a caminhabilidade e os indicadores de segurança pública, a caminhada como política de saúde pública, esporte, lazer e turismo, a acessibilidade em obras e prédios públicos, a integração da mobilidade não motorizada nas políticas de segurança e de transportes, a interação do pedestre com o sistema cicloviário, a caminhabilidade e a demanda dos sistemas de ônibus urbanos e BRT's, o VLT e o Metrofor e a integração com os fluxos de pedestres, a legislação municipal, os concessionários de serviços públicos e os procedimentos de operação pertinentes à caminhabilidade, fiscalização.

O presente capítulo expõe as principais características do Plano de Caminhabilidade de Fortaleza, seu surgimento, seus objetivos, suas ações, participantes, datas das reuniões, consultas públicas, oficinas, capacitação. Foram apresentados seus produtos e como o idoso é citado neles, mostrando a importância da inclusão na participação da criação e desenvolvimento do Plano. Foram mostradas áreas onde possuem mais idosos carentes e, em razão disso, onde é necessária uma maior atenção para melhorias de calçadas e fachadas, de modo que se envelheça com maior qualidade de vida. No capítulo a seguir, abordaremos as principais características da Operação Calçada Acessível, seu surgimento, seus participantes, áreas que foram realizadas e a realidade atual dessa ação.

6 OPERAÇÃO CALÇADA ACESSÍVEL

“As leis existem, mas quem as aplica?”

(Dante Alighieri)

Em janeiro de 2019, teve início o Plano Municipal de Fiscalização, denominado *Operação Calçada Acessível*, realizado pela Agência de Fiscalização de Fortaleza (AGEFIS) em parceria com Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (Seuma). O presente capítulo irá trazer principais características da operação, mapeamento dos locais fiscalizados, seus procedimentos e qual o andamento atual.

O plano de fiscalização surge como um instrumento para melhorar a acessibilidade nas calçadas da cidade de Fortaleza, buscando, a partir de fiscalizações direcionadas à problemática das irregularidades, garantir adequações às normas técnicas a fim de garantir qualidade nos deslocamentos de todos os pedestres.

Os fiscais de atividades urbanas e vigilância sanitária foram os responsáveis pela fiscalização. Antes de irem a campo, passaram por treinamentos teóricos e práticos realizado pela Agefis em colaboração com a Seuma, tendo a “Cartilha de Boas Práticas para calçadas de Fortaleza” como orientação, sendo esta baseada nas normas técnicas (FORTALEZA, 2019b). Vale informar que essa cartilha foi substituída pela Cartilha “As calçadas que queremos”, que integra o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza.

Durante o treinamento de campo, foram realizadas visitas técnicas com profissionais especialistas no assunto em algumas avenidas para verificação de irregularidades. Entretanto, apesar do treinamento e mesmo já trabalhando em fiscalizações anteriores atendendo denúncias relacionadas a calçadas, a ida ao campo com foco na acessibilidade, no estado de conservação e na verificação das irregularidades das calçadas foi o que tornou possível constatar as grandes quantidades de problemas existentes. Outra tarefa difícil enfrentada pela fiscalização foi a constante dificuldade de orientar e convencer os munícipes sobre sua responsabilidade e obrigatoriedade em adequar suas calçadas.

A Operação Calçada Acessível ocorreu em 70 corredores escolhidos por apresentarem muitos comércios e, por isso, grandes fluxos de pessoas. O Plano foi

dividido em duas etapas: a primeira foi realizada entre janeiro e março de 2019 apenas em avenidas e ruas pertencentes a áreas das Regionais⁵ I e III, com as primeiras avenidas contempladas sendo as Avenidas Francisco Sá e Jovita Feitosa; e a segunda etapa, que teve início em abril de 2019, contemplou o restante da cidade. A operação seguiu um cronograma elaborado pela Agefis seguido por cada GEREFI (Gerência de Fiscalização Integrada) presente nas regionais. Os dados apresentados a seguir estão disponíveis na Agefis, entretanto o acesso é controlado pelos fiscais por meio do sistema Fiscalize⁶, não estando disponíveis publicamente.

Quadro 8 – Cronograma da Operação Calçada acessível por Gerefis

(continua)

GEREFI	ENDEREÇO	MÊS/2019
I	1- Av. Francisco Sá	Janeiro/fevereiro
	2- Av. Sarg. Hermínio	Janeiro/fevereiro
	3- Av. Dr Theberge	Março
	4- Av. Coronel Carvalho	Março
	5- Av. Castelo Branco	Abril
	6- Av. Pasteur	Abril
	7- Av. Filomeno Gomes	Maió
	8- Av. Robert Kennedy	Maió
	9- Av. Bezerra de Menezes	Junho
	10- Av. José Jatahy	Junho
III	1- Av. Jovita Feitosa	Janeiro/fevereiro
	2- Av. Humberto Monte	Janeiro/fevereiro
	3- Av. Fernandes Távora	Março
	4- Av. Lineu Machado	Março
	5- Av. Carneiro de Mendonça	Abril
	6- Rua Rio Grande do Sul	Abril

⁵ Regionais: trata-se de uma organização territorial e administrativa formada por bairros divididos de acordo com semelhanças socioeconômicas, culturais e proximidade das áreas do bairro fim de garantir uma melhor qualidade, proximidade e facilidade de atendimento às demandas da população. Atualmente, a cidade está dividida em 12 regionais e 39 territórios (Lei Complementar nº 278 de 2019) (FORTALEZA, 2019c).

⁶ Disponível em: fiscalize.agefis.fortaleza.ce.gov.br

	7- Av. José Bastos	Maio
	8- Av. Coronel Matos Dourado	Maio
	9- Rua Azevedo Bolão	Junho
	10- Rua Júlio Braga	Junho
II	1- Av. Santos Dumont	Abril
	2- Av. Barão de Studart	Abril
	3- Av. Dom Luis	Maio
	4- Av. Heráclito Graça	Maio
	5- Av. Pontes Vieira	Junho
	6- Av. Padre Antonio Tomaz	junho
	7- Av. Abolição	julho
	8- Av. Desembargador Moreira	julho
	9- Av. Rui Barbosa	Agosto
	10- Av. Antonio Sales	Agosto
IV	1- Av. 13 de Maio	Abril
	2- Av. da Universidade	Abril
	3- Av. dos Expedicionários	Maio
	4- Av. Luciano Carneiro	Maio
	5- Av. Gomes de Matos	Junho
	6- Av. Alberto Magno	Junho
	7- Av. Carapinima	Julho
	8- Av. Borges de Melo	Julho
	9- Av. João Pessoa	Agosto
	10- Av. Doutor Silas Munguba	Agosto
V	1- Av. Godofredo Maciel	Abril
	2- Av. Min Albuquerque Lima (Av. Central), no Conj. Ceará.	Abril
	3- Av. Osório de Paiva	Maio
	4- Av. Benjamim Brasil	Maio
	5- Av. Augusto dos Anjos	Junho
	6- Av. Presidente Costa e Silva	Junho
	7- Av. Bernardo Manoel	Julho
	8- Av. Oscar Araripe	Julho
	9- Rua Vital Brasil	Agosto
	10- Rua Emílio de Menezes	Agosto
VI	1- Av. Oliveira Paiva	Abril
	2- Av. Desembargador Gonzaga	Abril
	3- Av. Washington Soares	Maio
	4- Av. Leal Lima Verde	Maio
	5- Av. Edilson Brasil Soares	Junho
	6- Av. José Leon	Junho
	7- Av. Rogaciano Leite	Julho
	8- Av. Frei Cirilo	Julho
	9- Av. Castelo de Castro	Agosto
	10- Av. Jorn. Tomaz Coelho	Agosto
VII	1- Rua Floriano Peixoto	Abril
	2- Av. Duque de Caxias	Abril
	3- Rua Major Facundo	Maio
	4- Rua General Sampaio	Maio
	5- Av. Tristão Gonçalves	Junho
	6- Rua Senador Pompeu	Junho
	7- Av. Dom Manuel	Julho
	8- Av. Imperador	Julho
	9- Rua Assunção	Agosto
	10- Rua Jaime Benévolo	Agosto

Fonte: Agefis (2019).

As fiscalizações da Operação ocorreram nos turnos da manhã e tarde. Os fiscais eram divididos em duplas ou equipes, caminhavam sob o sol, a pé, observando e fotografando cada calçada, anotando as poucas que estavam regulares e, no caso das irregulares, realizando notificações de caráter educativo a fim de orientar, ao que era dado um prazo de 30 dias para a regularização, com a possibilidade de prorrogação por mais 30 dias. No documento fiscal, informava-se a respeito da irregularidade encontrada, bem como o endereço digital no qual o notificado poderia ter a informações necessárias para a regularização, havendo também, caso achasse conveniente, a possibilidade de ir presencialmente à Seuma.

Nos locais que estavam fechados, ou não fossem fornecidos dados do responsável, era enviada a notificação via correios.

Vale informar que não foi toda a equipe de fiscais que foi disponibilizada para a operação, uma parte continuou fiscalizando as outras demandas de reclamações e vistorias solicitadas. Devido a esse baixo efetivo, fiscalizar uma grande avenida poderia demorar semanas para sua conclusão.

Dessa forma, foram realizadas as fiscalizações até a entrada do novo Código da Cidade. Durante os meses de janeiro a outubro de 2019, as fiscalizações basearam-se no Código de Obras e Posturas (Lei Municipal nº 5530/1981) que foi revogado entrando em vigor no dia 31/10/2019 o Código da Cidade (Lei Municipal nº 270/2019). Com a modificação da legislação, foi necessário fazer mudanças em relação aos procedimentos da fiscalização.

As especificações da nova lei mudaram os procedimentos da fiscalização. Nas infrações leves e médias na qual o passeio fosse constatado em desacordo com as leis e normas, passou-se a ser lavrado o Auto de Infração, juntamente com o Termo de Advertência, com prazo para que ocorresse a regularização, e caso a irregularidade fosse sanada, esse auto seria arquivado, mas, caso contrário, seria direcionado para a Junta de Análise de Processos (JAP), responsável por informar os valores da multa e outras medidas administrativas, assim como também intimar o autuado para que realize o pagamento ou apresente recurso. Esse termo estabelece prazo de 15 a 45 dias úteis para corrigir a irregularidade conforme a infração encontrada.

As infrações graves e gravíssimas não cabem ao *Termo de Advertência*, ocorrendo o Auto de Infração com tempo para defesa de 10 dias úteis. Na primeira vistoria, poderá ser efetuada outras medidas administrativas como apreensão,

desfazimento, demolição e multa diária, caso seja determinado pela Superintendência.

Com um ano do início do Plano Calçada Acessível, cerca de 7.079 edificações foram notificadas para regularizarem suas calçadas (FORTALEZA, 2019b).

Os fiscais para a realizações das fiscalizações seguem um roteiro com alguns artigos da LC 270 (FORTALEZA, 2019a), organizados pela Agefis nos quais constam as irregularidades.

Quadro 9 – Roteiro de fiscalização para a Operação “Calçada Acessível” válido a partir de 16 de dezembro de 2019

Artigo 863	Deixar de executar CALÇADAS públicas quando exigido, ou EXECUTÁ-LA EM DESACORDO com este Código.
Artigo 864	Executar OBRAS OU SERVIÇOS NA CALÇADA , incluindo a instalação de paraciclo ou qualquer mobiliário urbano, SEM PRÉVIA AUTORIZAÇÃO do Órgão Municipal competente.
Artigo 865	Executar obras ou serviços na CALÇADA SEM A COLOCAÇÃO DE AVISOS por meio de tabuletas e lanternas vermelhas, durante a noite.
Artigo 870	Armazenar MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO nas VIAS E LOGRADOUROS públicos.
Artigo 875	REBAIXAR GUIA sem autorização ou sem atender às determinações específicas deste Código.
Artigo 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. OBS: Aplicar quando couber licenciamento/autorização. Exemplo: mesas e cadeiras.
Artigo 901	Preparar ou despejar ARGAMASSA , concreto ou qualquer outro material nas vias, nas calçadas ou nos logradouros públicos.
Artigo 903	Manter SACOS DE LIXO NA CALÇADA fora do horário ou dia de coleta.
Artigo 921	Deixar CAIR ÁGUA de aparelho de AR CONDICIONADO E DE JARDINEIRAS sobre as calçadas.
Artigo 923	EMBARAÇAR OU IMPEDIR , por qualquer meio, o LIVRE TRÂNSITO DE PEDESTRES OU VEÍCULOS nos logradouros públicos. OBS :Aplicar quando NÃO couber licenciamento/autorização. Exemplo: trilhos jardineiras, etc.
Artigo 929	Estacionar VEÍCULOS em LOGRADOUROS PÚBLICOS como calçadas, áreas verdes, praias, jardins ou praças.
Artigo 936	Construir FOSSAS OU SUMIDOUROS SOB AS CALÇADAS das vias públicas.

Fonte: Agefis (2019).

Os principais critérios avaliados durante as fiscalizações foram as obstruções, tipos de pisos existentes, inclinações das calçadas e o alinhamento das calçadas entre os imóveis vizinhos.

Utilizando dados do relatório fornecidos pela Diretoria de Planejamento, Normatização e Capacitação (DIPLAN) e Gerência de Elaboração de Planos de Fiscalização (GEPLA) da Agefis, os quadros a seguir especificam a quantidade de fiscalizações, autuações e notificações divididas pelas regionais em 2019.

Quadros 10, 11 e 12 – Fiscalizações divididas por regionais em 2019

(continua)

FISCALIZAÇÕES	ANO 2019												Total
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	
Secretaria Executiva Regional I	7	21	22	44	438	245	57	149	314	420	5	0	1722
Secretaria Executiva Regional II	0	0	0	1	53	104	81	124	78	111	29	8	589
Secretaria Executiva Regional III	11	63	40	67	344	336	205	63	110	305	14	12	1570
Secretaria Executiva Regional IV	0	0	0	19	269	276	94	269	29	37	2	3	998
Secretaria Executiva Regional V	0	1	0	43	70	94	123	54	58	33	9	1	486
Secretaria Executiva Regional VI	0	0	11	72	101	146	211	79	125	93	16	16	870
Secretaria Executiva Regional VII	0	0	0	37	180	90	101	72	42	58	1	0	581
TOTAL GERAL	18	85	73	283	1455	1291	872	810	756	1057	76	40	6816

AUTUAÇÕES	ANO 2019												Total
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	
Secretaria Executiva Regional I	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	2	0	6
Secretaria Executiva Regional II	0	0	0	0	2	2	1	0	1	2	3	1	12
Secretaria Executiva Regional III	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	1	6	12
Secretaria Executiva Regional IV	0	0	0	4	6	1	0	6	0	3	0	2	22
Secretaria Executiva Regional V	0	0	0	2	2	5	9	2	0	0	6	0	26
Secretaria Executiva Regional VI	0	0	1	2	4	1	4	2	1	2	6	2	25
Secretaria Executiva Regional VII	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL GERAL	0	0	2	11	16	9	18	10	2	7	18	11	104

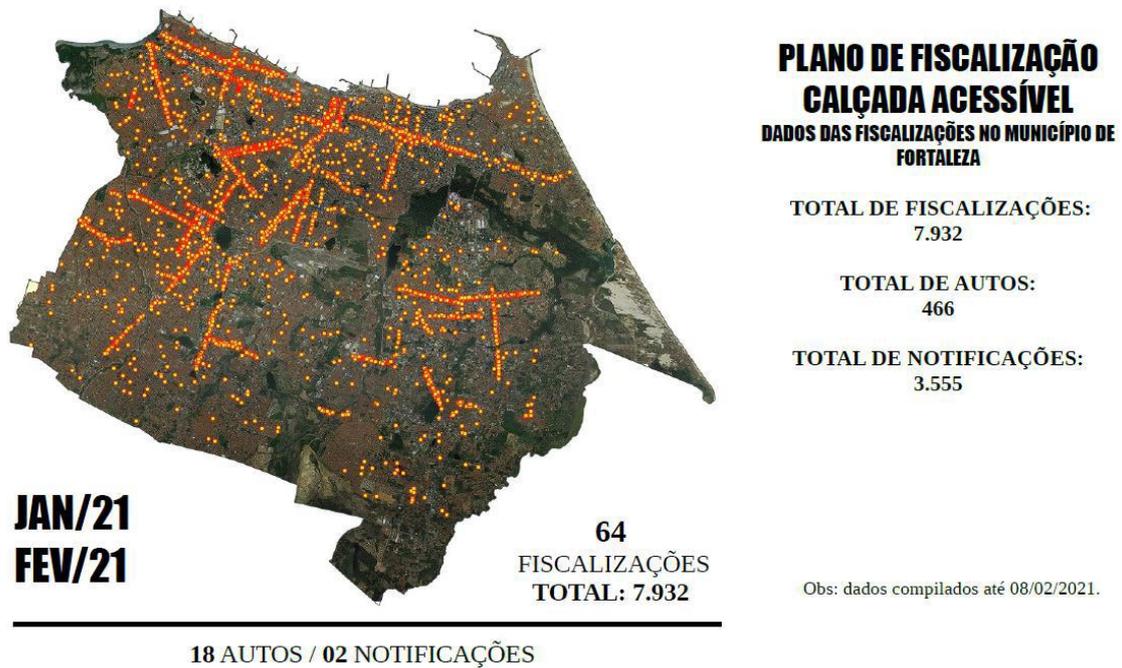
NOTIFICAÇÕES	ANO 2019												Total
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	
Secretaria Executiva Regional I	7	22	15	34	77	65	7	28	111	100	0	0	466
Secretaria Executiva Regional II	0	0	0	0	21	53	32	54	26	56	6	0	248
Secretaria Executiva Regional III	11	64	38	61	226	185	84	32	36	115	6	0	858
Secretaria Executiva Regional IV	0	0	0	18	199	221	79	142	18	22	0	0	699
Secretaria Executiva Regional V	0	1	0	39	64	43	55	36	20	20	0	0	278
Secretaria Executiva Regional VI	0	0	3	68	84	120	176	16	56	32	0	0	555
Secretaria Executiva Regional VII	0	0	0	37	96	69	71	52	40	73	0	0	438
TOTAL GERAL	18	87	56	257	767	756	504	360	307	418	12	0	3542

Fonte: Agefis (2019).

Em entrevista à Diretoria de Planejamento, Normatização e Capacitação (DIPLAN) e Gerência de Elaboração de Planos de Fiscalização (GEPLA) da Agefis da Prefeitura de Fortaleza sobre a Operação, foram obtidas as seguintes informações a respeito dos retornos das fiscalizações:

“No primeiro cronograma de fiscalizações já foi estabelecido um retorno posterior para verificar se havia sido atendidas as notificações. Vale informar que alguns locais tiveram retorno principalmente nas duas regionais que tiveram início. Quando esse plano entrou em vigor nós tínhamos o Código de Obras e Posturas vigente até 31 de outubro de 2019, a legislação mudou, entrou em vigor o Código da Cidade então teve que fazer uma adequação em relação aos procedimentos, foi inevitável dar uma paradinha no final de 2019 para fazer essa adequação e infelizmente em 2020 que era o ano para retomar e fazer muitas dessas ações tivemos a pandemia e praticamente parou a Operação Calçada Acessível. Ao longo de 2020 e praticamente 2021 não retornou de fato com essa operação até por que ocorreu muitas demandas relacionada a pandemia e elas continuam, pois, a pandemia ainda está presente em 2022 e existe a necessidade de verificar os estabelecimentos em relação aos protocolos e outras ações, então a operação está ocorrendo de forma muito pontual. Não estamos com a rotina em relação a operação. A própria Seuma está retomando agora um grupo que tem sobre caminhabilidade e acessibilidade nas calçadas. Estamos em conversa com a Seuma e outros órgão para retornarmos o Plano de Caminhabilidade e aí talvez redefinir o escopo dessa ação já que a gente tinha definido dez grandes avenidas pra cada regional agora talvez diminuindo o escopo e definindo com outros órgãos que estão participando poderemos definir áreas que sejam interessantes atuar e intensificar essa ação, mas ainda está dependendo dessas conversas pra que se possa redefinir esse escopo e poder reiniciar essa operação”. (Entrevista cedida por fiscal da Agefis, o qual solicitou anonimato).

Figura 16 – Plano de Fiscalização Calçada Acessível



Fonte: Agefis (2019).

A seguir, é apresentado o status atualizado do Plano de Fiscalização, por vias, definidas para cada Gerofi:

OPERAÇÃO CALÇADA ACESSÍVEL

GEREFI VIAS STATUS DE FISCALIZAÇÃO RETORNO

GEREFI	Status de Fiscalização	Retorno
I		
Av. Francisco Sá	Executada	Não
Av. Dr. Theberge	Executada	Não
Av. Cel. Carvalho	Iniciada	Não
Av. Pres. Castelo Branco	Executada	Não
Av. Pasteur	Executada	Não
Av. Mozart Pinheiro Lucena	Iniciada	Não
Av. Filomeno Gomes	Iniciada	Não
Av. Robert Kennedy	Não executada	Não
Av. Bezerra de Menezes	Não executada	Não
Av. José Jatahy	Não executada	Não
Av. Sargento Herminio	Não executada	Não
II		
Av. Barão de Studart	Executada parcialmente	Não
Av. Santos Dumont	Executada parcialmente	Não
Avenida Dom Luis	Não executada	Não
Avenida Heráclito Graça	Não executada	Não
Avenida Pontes Vieira	Não executada	Não
Avenida Padre Antonio Tomaz	Não executada	Não
Avenida Abolição	Não executada	Não
Avenida Desembargador Moreira	Não executada	Não
Avenida Rui Barbosa	Não executada	Não
Avenida Antonio Sales	Não executada	Não
Avenida Engenheiro Santana Júnior	Não executada	Não
III		
Av. Jovita Feitosa	Executada	Sim
Av. Humberto Monte	Executada	Sim
Av. Fernandes Távora	Executada	Não
Av. Lineu Machado	Executada	Não
Av. Carneiro de Mendonça	Executada	Não
Rua Rio Grande do Sul	Executada	Não
Av. José Bastos	Não executada	Não
Av. Coronel Matos Dourado	Não executada	Não

Rua Azevedo Bolão	Não executada	Não
Rua Júlio Braga	Não executada	Não
Iv		
Av. 13 de Maio	Executada	Não
Av. da Universidade	Executada	Não
Av. dos Expedicionários	Executada	Não
Av. Luciano Carneiro	Executada	Não
Av. Gomes de Matos	Executada	Não
Av. Alberto Magno	Executada	Não
Av. Carapinima	Executada	Não
Av. Borges de Melo	Executada	Não
Av. João Pessoa	Executada	Não
Av. Doutor Silas Munguba	Executada	Não
V		
Av. Godofredo Maciel	Executada	Não
Av. Min Albuquerque Lima (Av. Central)	Executada	Não
Av. Osório de Paiva	Executada	Não
Av. Benjamim Brasil	Executada	Não
Av. Augusto dos Anjos	Executada	Não
Av. Presidente Costa e Silva	Não executada	Não
Av. Bernardo Manoel	Não executada	Não
Av. Oscar Araripe	Não executada	Não
Rua Vital Brasil	Não executada	Não
Rua Emílio de Menezes	Executada parcialmente	Não
VI		
Av. Desembargador Gonzaga	Executada parcialmente	Não
Av. Frei Cirilo	Executada parcialmente	Não
Av. Eng. Leal Lima Verde	Executada parcialmente	Não
Av. José Leon	Executada parcialmente	Não
Av. Edilson Brasil Soares	Executada parcialmente	Não
Av. Oliveira Paiva	Executada parcialmente	Não
Av. Rogaciano Leite	Executada parcialmente	Não
Av. Castelo de Castro	Executada parcialmente	Não
Av. Washington Soares	Executada parcialmente	Não
Av. Jornalista Tomaz Coelho	Executada parcialmente	Não
Av. Dep. Paulino Rocha	Executada parcialmente	Não
VI		
Rua Floriano Peixoto	Executada	Não
Av. Duque de Caxias	Executada	Não
Rua Major Facundo	Executada	Não
Rua General Sampaio	Executada	Não
Av. Tristão Gonçalves	Executada	Não
Rua Senador Pompeu	Executada	Não
Av. Dom Manuel	Executada	Não
Av. Imperador	Executada	Não
Rua Assunção	Executada	Não
Rua Jaime Benévolo	Executada	Não

Fonte: Agefis (2019).

Em 2019, eu estava lotada na regional V, participei como fiscal da Operação em grandes avenidas pertencentes a essa regional: Av. Osório de Paiva, Av. Ministro Albuquerque Lima, Av. Benjamim Brasil e Av. Godofredo Maciel. Em campo, pude perceber que em residências onde havia a presença de idosos ou pessoas cadeirantes, as pessoas eram mais propensas a aceitar a obrigatoriedade de fazer adequações nas calçadas e se comprometiam a realizar as mudanças necessárias, achavam importante tal ação, entretanto, em muitos casos os notificados reclamavam das irregularidades de responsabilidade da Prefeitura e a generalidade de problemas existentes em calçadas da sua rua, chegando a destratar a fiscalização.

Esse capítulo pontuou os principais aspectos da Operação Calçada Acessível, órgãos participantes, seu objetivo, período de início, suas mudanças após a entrada do novo Código da Cidade (FORTALEZA, 2019a), quantidade de locais visitados e como está sua continuidade. A operação foi um trabalho complicado devido à falta de informação dos munícipes de aceitar a fiscalização e pelas notificações para regularizar com seus próprios gastos as mudanças na calçada, com alguns questionando “Se a calçada é pública por que eu tenho que consertar?”. Havia também o perigo dos fiscais, geralmente em duplas, andarem por quarteirões tendo que observar a irregularidade, medir, fotografar as calçadas e preencher o documento em horários de poucos movimentos, o que trazia insegurança constante e medo de assaltos. Entretanto, apesar das dificuldades em fiscalizar e das pessoas aceitarem a fiscalização, a Operação foi muito importante para verificar a grande necessidade que a cidade tem de ações que visem transformar Fortaleza em uma cidade mais acessível e segura ao caminhar. É necessária a continuidade da Operação com retorno aos locais já fiscalizados e fiscalizações em novos locais, da mesma forma que é urgente se pensar em novas soluções com interferência direta do poder público na padronização das calçadas com recursos públicos, ou até mesmo patrocínio de grandes empresas para mudanças de fato a curto prazo.

O capítulo seguinte apresentará o bairro Maraponga, sua localização, seu desenvolvimento, depoimentos de antigos moradores sobre o bairro. Será descrita a pesquisa de campo com a avaliação das calçadas, ocorrida em um trecho da Avenida Godofredo Maciel localizado no bairro Maraponga, com a análise das principais irregularidades e regularidades das calçadas encontradas com fotos e localização. Será relatado o resultado das entrevistas prestadas com idosos comentando seus principais obstáculos enfrentados nas calçadas e suas sensações ao caminhar.

7 UM LUGAR CHAMADO MARAPONGA

Os homens habitam os lugares e os lugares os habitam. Ou seria melhor indagar: com quantas paisagens se faz uma pessoa? Cenários. Recantos. Mapas. Caminhos traçados em linha reta. Caminhos sinuosos: traçados a esmo. (COUTINHO, 2013, p. 9).

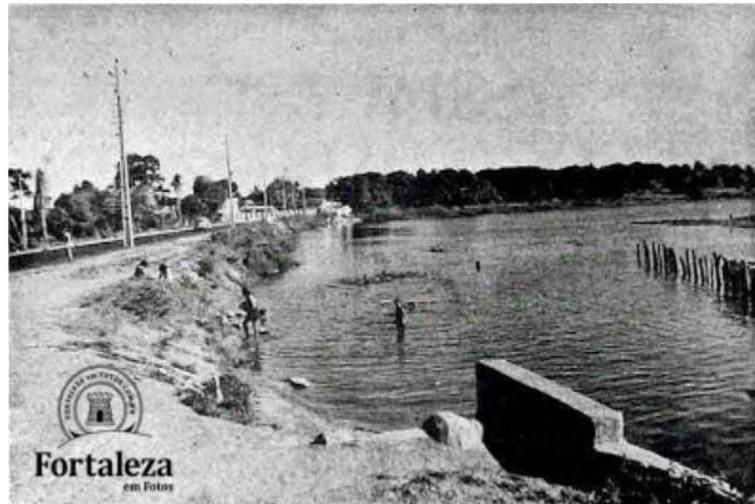
Esse capítulo irá situar geograficamente o bairro Maraponga, a avenida pertencente ao bairro e o trecho onde ocorreu a pesquisa de campo, os resultados da avaliação realizado nas calçadas, características da Operação Calçada e resultado das entrevistas junto aos idosos.

Até a década de 1960, o lugar denominado Maraponga era uma região com pouca urbanização. Já na década de 1970 até o fim dos anos 80, a Maraponga passou a ser local de casas de veraneio.

O bairro Maraponga era conhecido no passado por seus inúmeros sítios, presença de vacarias, granjas, grandes árvores nativas como mangueiras, cajueiros, abacateiro entre tantas espécies, onde os primeiros moradores dividiam terrenos com animais silvestres, como preá, cassaco, camaleão e soins, visto que muitas pessoas compravam suas terras para morarem em casas mais afastadas da cidade com grandes terrenos que lembravam o interior do estado pois eram mais próximos da natureza. Meu avô, por exemplo, ao adquirir forte depressão na década de 1960, foi aconselhado por seu médico a morar afastado da cidade, para viver em um lugar calmo onde pudesse relaxar ao som dos pássaros e sentir o ar puro, um lugar pra deixar um pouco de lado a movimentação do bairro que antes morava (o centro de Fortaleza).

O bairro Maraponga fica localizado na zona sul de Fortaleza, ligando-se com o bairro Parangaba e dando acesso a Maracanaú (município do Ceará, localizado na Região Metropolitana de Fortaleza), através da avenida Godofredo Maciel, onde está presente o Parque ecológico da Maraponga, com 31 hectares, criado em 1991 através do decreto Municipal nº 21.349/91, frisando que a Lagoa da Maraponga é uma área de conservação ambiental (FORTALEZA, 1991).

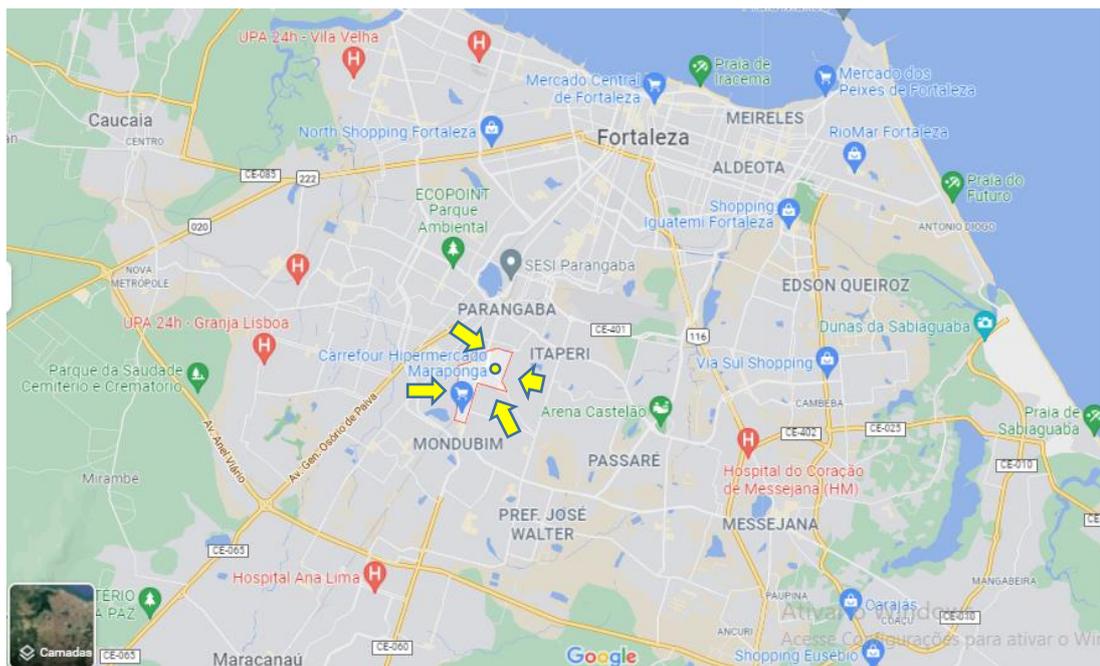
Figura 17 – Lagoa da Maraponga em 1973



Fonte: Fortaleza em Fotos (2014).

Dessa forma, segundo Garcia (2014, p. 2), “a movimentadíssima Avenida Godofredo Maciel, que corta o bairro, era uma estradinha de terra por onde circulavam os viajantes que iam e vinham de outros bairros e até de outros municípios”. Por essas vias, apresentamos a Figura 14, mostrando a localização do bairro Maraponga, em Fortaleza/CE:

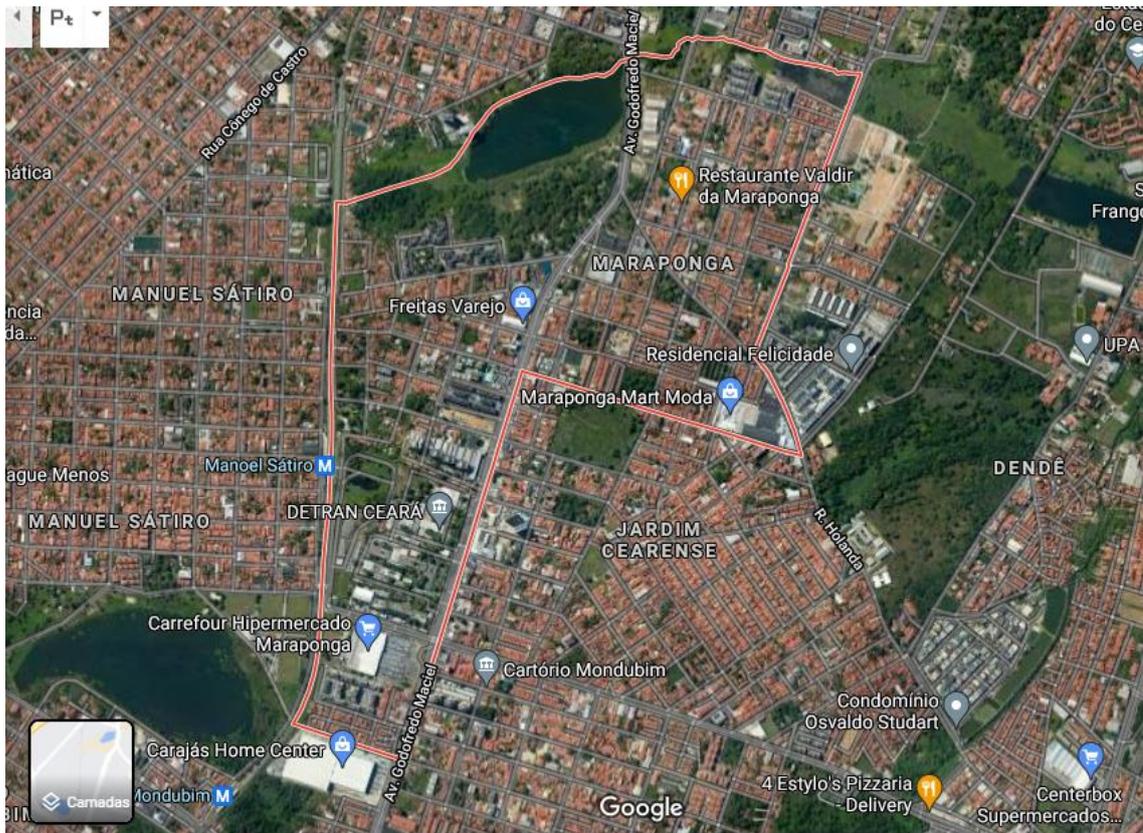
Figura 18 – Visualização panorâmica da localização do bairro Maraponga em Fortaleza/CE



Fonte: Google Maps (2022).

Dentro de Fortaleza, o bairro ocupa o seguinte quadrante: limita-se ao norte com o distrito de Parangaba; ao sul, com o Mondubim e o Jardim Cearense; a leste com o Jardim Cearense e o Dendê; e, a oeste, com o Manoel Sátiro (COUTINHO, 2013).

Figura 19 – Mapa dos limites da Maraponga



Fonte: Google Earth (2021).

Em entrevista a Participante 1, senhora de 96 anos moradora do bairro há mais de 40 anos, a mesma em suas lembranças expôs como era o bairro:

Só tinha os caminhos com areia, pra todo canto que você olhava tinha mato. Quando eu cheguei as pessoas que tinham não existem mais. Aqui era tudo casa de taipa. Na época não tinha piso as casas. Era tudo barraquinha, na época a gente era muito pobre. Quando eu cheguei estava começando o Detran, na década de 40 mais ou menos, meu filho era bem pequeno, na época não se comemorava aniversário não, eu trabalhava nas casas de família onde hoje é o Assaí, aqui não tinha casa boa não. Na Godofredo só tinha as casinhas dos moradores pobres, também casinhas de Taipa.

O Participante 10, um senhor 67 anos e morador do bairro há aproximadamente 52 anos relatam sobre suas lembranças.

Eu vim pra cá bem novinho, quando eu cheguei aqui tinha, só a casinha de taipa do meu pai e o sítio do finado Grangeiro. Aqui não tinha nada. Tinha só uns quartinho pequenininho, tinha umas cerca de arame, casa mesmo aqui era só na Parangaba e no Balão do Mondubim, de que vem da Ceasa e entra para o José Walter, aqui era só mato e atolava, era muita água, pode cavar aí que tem dois metros de fundura de água, eu e meu pai comprava tijolo branco ali na praça da lagoinha eles derrubavam um horror de prédio lá e a gente pegava pra botar aqui e depois pagava pra espalharem, nem bicicleta aqui andava, era só vereda de lá pra cá, dentro dos terrenos era lagoa, lá do seu avô era lagoa, botaram muita areia de praia. Pode ver, aqui não falta água lá embaixo.

O Participante 12, senhor de 70 anos e morador do bairro há mais de 40, compartilhou conosco suas percepções a respeito do bairro antigamente:

Quando chegamos aqui era muito deserto. Essa casa aqui foi construída, tinha uma outra na esquina e uma outra, só tinha essas três. Só tinha o DETRAN. Na época aparecia muito cassaco e soim. Não passava carro de lixo. Aqui era uma região de muitos sítios. Depois fizeram Holanda e a Mart Moda. O bairro veio desenvolver bem quando alargaram a avenida Godofredo Maciel há mais de 20 anos, o prefeito era o Cambraia. Teve uma noite de inauguração da avenida. O Parque da Maraponga sofreu apenas pequenos reparos. Só tinha algumas casas antigas que davam acesso a lagoa.

A participante 5, senhora de 96 anos moradora do bairro há mais de 55 resumiu dizendo: “Aqui era uma verdadeira favela, um verdadeiro barracal, não tinha calçadas, não tinha nada, era tudo na areia, no mato. Eu não gostava daqui. Hoje tem tudo, o que você procura tem, não troco por lugar nenhum, agora tá outra coisa.”

Isto dito, o bairro Maraponga foi urbanizado na década de 90 com o alargamento da avenida Godofredo Maciel e melhorias no calçadão em torno da Lagoa da Maraponga, tornando um espaço de comum de convívio na qual muitas atividades de lazer eram proporcionadas, visto que muitas pessoas caminhavam e crianças brincavam em seus calçamentos. Era bom sair de casa para sentir o frescor das suas árvores, em um período onde havia vários tipos de atividade físicas, aulas de ginástica e artes maciais, dentre outras atividades prazerosas. Assim, existia um convite para as pessoas caminharem, pois a beleza natural estimulava as pessoas a estarem mais presentes. Com a falta de manutenção, o que se viu por muitos anos foi um local abandonado, onde quase não se percebia pessoas caminhando no seu antigo calçadão, agora tomado por grandes buracos e pedras no caminho.

Nesse viés, a falta de pessoas presentes acabou por tornar o lugar abandonado e, conseqüentemente, perigoso, como ilustrado na data de 14 de setembro de 2020 por meio da Figura 16:

Figura 20 – Calçadão da Lagoa



Fonte: Acervo da autora (2020).

Há 20 anos, o bairro possuía poucas opções de eventos, poucos restaurantes, com os encontros dos jovens ocorrendo nas ruas ou nas esquinas de suas casas com muros baixos, em uma época em que era comum famílias botarem suas cadeiras nas calçadas para conversarem com vizinhos e observar as crianças brincarem. Muitos sítios foram vendidos e transformados em condomínios multifamiliares. No presente, Maraponga é conhecida como um bairro com muitas opções de comércios, salientando-se que o Shopping Atacadista Maraponga Mart Moda durante muitos anos movimentou a economia local antes da chegada de outros comércios.

Com a especulação imobiliária, o metro quadrado valorizou-se, de modo que, contemporaneamente, existem muitos comércios, restaurantes, casas de show, bares para todos os gostos, bancos e proximidade com o shopping Parangaba. Assim, o bairro foi se modificando muito nas últimas décadas, com a chegada de grandes comércios e investimentos em grandes condomínios e pequenos shoppings abertos. Nessa lógica, “a atuação do mercado imobiliário nos anos 2000, altera a paisagem da Maraponga através da inserção de novas tipologias arquitetônicas atreladas ao processo de valorização dos terrenos” (FREITAS; FROTAS, 2014, p. 8).

Concomitante ao processo de valorização imobiliária na Maraponga ocorreu um crescimento populacional. Em 2000, segundo o Censo Demográfico - IBGE, a população total do bairro correspondia a 8.572 habitantes dentro de uma área de 171ha, o que significa uma densidade populacional bruta de 50 habitantes/ha. Esse número subiu para 59 habitantes/ha, em 2010, passando

a abrigar uma população de 10.148 habitantes. O incremento de 18% da população é significativo se consideramos que se trata de um bairro cujo processo de ocupação urbana ocorreu por volta dos anos 40 e 50, quando houve a aprovação dos primeiros loteamentos. Neste período, a Maraponga possuía baixíssima densidade e era povoada por sítios e chácaras que funcionavam como segunda residência. Nos anos 70, a ocupação foi intensificada e o bairro sofreu significativas transformações, a Av. Godofredo Maciel passa de uma estrada de terra batida para uma via asfaltada e a instalação do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e do Maraponga Mart Moda foram definitivas para sua consolidação urbana. (FREITAS; FROTA, 2014, p. 7).

As mudanças transformaram grandes sítios em condomínios fechados e prédios comerciais elevando o aumento populacional. Assim, muitas pessoas chamam o bairro de Nova Aldeota pelo alto valor do metro quadrado. Entretanto, apesar do bairro ter se estruturado, ainda é perceptível grande desigualdade social por meio de ruas precárias e comunidades vivendo sem infraestrutura adequada. Isto posto, na Maraponga, assim como em outros bairros, ainda existem muitas comunidades sem o mínimo de infraestrutura.

Além dos casos de transformação pela ação do mercado imobiliário, também é possível observar mudanças no setor informal. Apesar da favelização não ser um fenômeno novo dentro do bairro, nos últimos anos, observa-se um aumento da densidade dos assentamentos precários já consolidados e o surgimento de novos em áreas ambientalmente frágeis. (FREITAS; FROTA, 2014, p. 8).

Em observações em ruas de pequenas comunidades inseridas no bairro, é possível ver a presença das pessoas que ainda colocam bancos no lado externo de suas casas para conversar e ver o movimento da rua, havendo, assim, uma aproximação entre elas. Dessa forma, também existe um convívio social, havendo uma maior ligação entre as pessoas, pode-se pensar que quanto mais desenvolvidos os bairros e suas ruas mais distantes ficam seus moradores, muitos isolados em seus lares, cada um na sua individualidade.

Em 2021 teve início a revitalização da lagoa da Maraponga. A seguir, a Figura 17 traz uma foto de parte do calçadão, ainda em obras, tirada por esta pesquisadora em 19 de janeiro de 2022.

Figura 21 – Calçadão da Lagoa



Fonte: Acervo da autora (2022).

O material utilizado foi blocos de concreto intertravado, em alguns pontos a largura é aproximadamente 4,40 m.

O pavimento de blocos intertravados possui superfície com características antiderrapantes, de alta resistência ao desgaste e à abrasão proporcionando segurança ao pedestre mesmo em condições de piso molhado. Por se tratar de peças pré-moldadas, proporciona rápida e fácil execução, blocos intertravados são peças de concreto que se encaixam entre si por meio do alinhamento entre os blocos e a areia de travamento, deve seguir a NBR-15953 (Pavimento Intertravado com Peças de Concreto – Execução). Cartilha “A calçada que queremos” (FORTALEZA, 2019b).

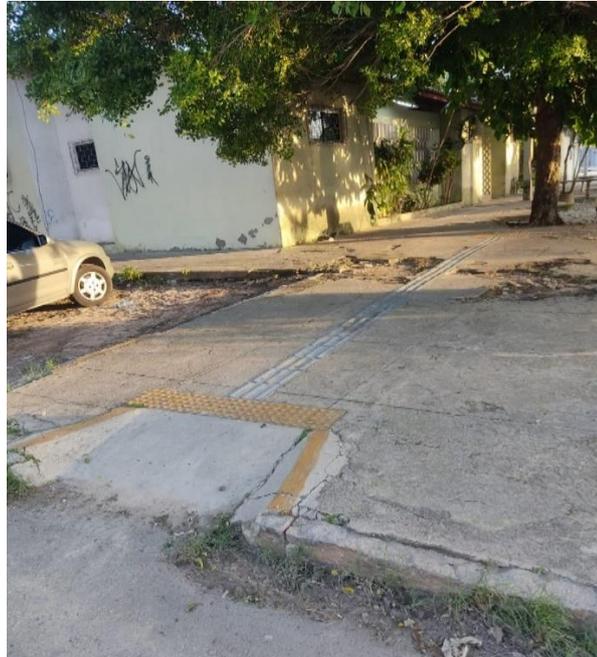
Na compreensão de Gehl (2013), se reforçarmos a vida na cidade de modo que mais pessoas caminhem e passem um tempo nos espaços comuns, em quase todas as situações, haverá um aumento da segurança, tanto real quanto da percebida. A presença de “outros” (outras pessoas) indica que um lugar é considerado bom e seguro. No bairro Maraponga, antes da pandemia do Covid-19, podiam ser vistos, aos domingos, grupos de pessoas que se juntavam para fazerem piqueniques e tomar banho na lagoa, aproveitando a beleza do espaço natural.

À face do exposto, no bairro aludido é possível presenciar a falta de manutenção nas calçadas em locais de responsabilidade de órgãos públicos como creches, praças, canteiros, lagoas, escola e postos de saúde.

A Figura 18, registrada em 23 de outubro de 2021, de um posto de saúde do bairro (Posto Celestino Romero), evidencia que apesar de existir a rampa de

acesso para cadeirante, a calçada não está em bom estado de conservação, cheia de buracos, o que dificulta a circulação.

Figura 22 – Rebaixamento da calçada



Fonte: Acervo da autora (2021).

Verifica-se a importância de reconhecer as particularidades de cada lugar, haja vista que existem ruas de moradias, ruas com comércio e ruas mistas. Dessa forma, pensar meramente em uma padronização restrita é esquecer as particularidades de cada lugar e sua história, desconsiderando sua formação, suas necessidades e suas problemáticas.

Cada cidade tem suas peculiaridades, assim como cada bairro e rua também têm suas singularidades. Dessa forma, esses locais possuem realidades diferentes no tocante à localização geográfica, à diferença em IDH, à diferença em sua formação sócio-histórica, dentre outras possibilidades. Urge pensar a cidade em suas diferenças, pois enquanto houver leis, regras e fiscalizações pensadas de forma genéricas não se encontrará soluções viáveis.

Jane Jacobs, por meio de suas observações descritas no livro “Morte e Vida de Grandes Cidades” (1961), escreveu que: “Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade” (ABRASEL, 2019, p. 1). Dessa forma, caracteriza-se como uma ordem complexa devido à

essência das calçadas das grandes cidades, trazendo consigo uma permanente fiscalização pelos usuários do equipamento público.

A seguir abordaremos a análise das calçadas de um trecho da Avenida Godofredo Maciel, objeto da pesquisa de campo que ocorreu entre os dias 17 e 27 de janeiro de 2022 durante o período da tarde.

7.1 Análise das calçadas da Avenida Godofredo Maciel após a realização da Operação Calçada Acessível

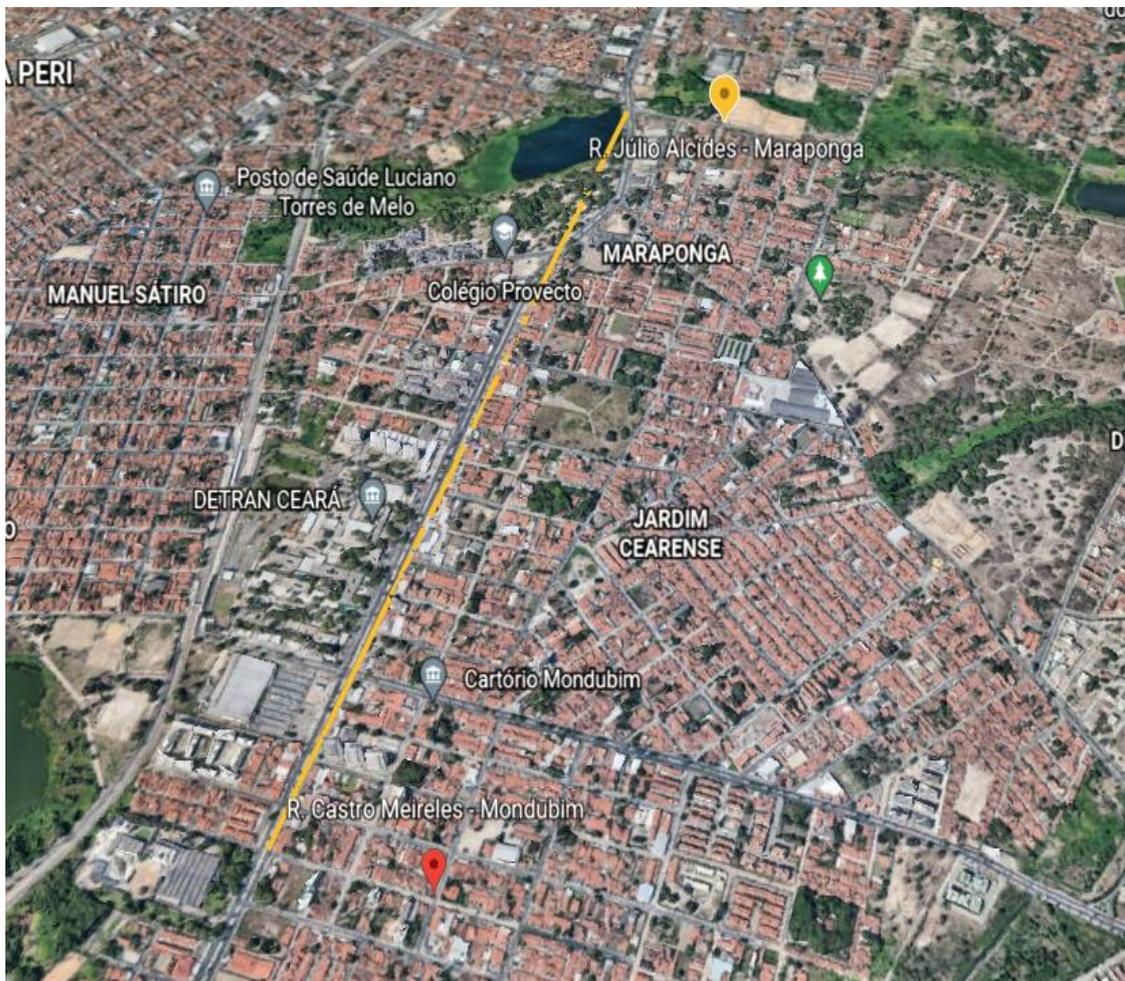
A avenida de aproximadamente 4100m de extensão dá acesso ao município Maracanaú, abrange os bairros Parangaba, Maraponga e Mondubim. Trata-se de uma via arterial com grande fluxo de veículos e pedestres, com presença tanto de comércios como de moradias.

A *Operação Calçada Acessível* teve início na Avenida Godofredo Maciel em abril de 2019, que foi fiscalizada em toda sua extensão. De acordo com os dados da Agefis já mostrados nessa pesquisa, não houve retorno das fiscalizações (AGEFIS, 2019).

Para avaliação das calçadas para estudo dessa pesquisa foi escolhido o trecho da Avenida Godofredo Maciel compreendido entre a rua Júlio Alcides e rua Castro Meireles. A escolha justifica-se pelo fato de tais logradouros fazerem a delimitação do bairro Maraponga, os quais possuem uma distância aproximada de 2,27 km.

A avaliação foi realizada presencialmente pela própria pesquisadora em todo o trecho nos dois lados, analisando a largura das calçadas, os tipos de pisos, os obstáculos presentes, se havia rebaixamento das calçadas para acesso dos cadeirantes, e se havia continuidade/conectividade entre as calçadas. Vale lembrar que esses pontos analisados fazem parte dos quesitos que também foram avaliados durante a *Operação Calçada Acessível*. A pesquisa foi realizada durante o período diurno com a realização de medições com trena e fotografias de todo o percurso. Iniciou-se pela rua Castro Meireles e foi no sentido Rua Júlio Alcides, e depois o lado oposto vindo da Rua Júlio Alcides para Rua Castro Meireles.

Figura 23 – Trecho da Avenida Godofredo Maciel, pertencente ao bairro Maraponga, Fortaleza/CE



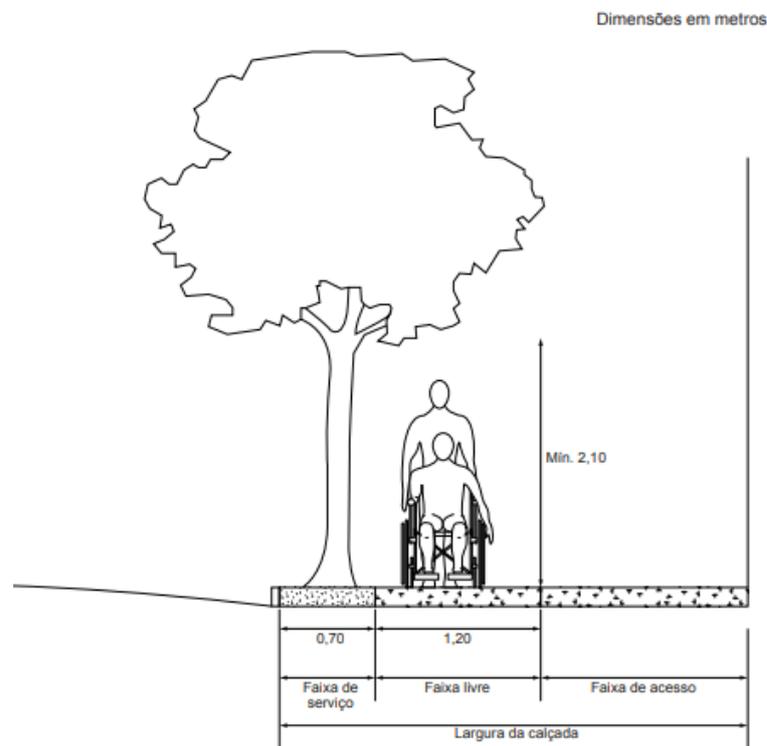
Fonte: Google Earth (2021)

De acordo com NBR 9050, as dimensões mínimas da calçada precisam ser:

Dimensões mínimas da calçada A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir e demonstrado pela Figura 88:

- a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas. (ABNT, 2015, p. 74).

Figura 24 – Dimensões mínimas em metros



Fonte: NBR 9050 (ABNT, 2015).

Sobre os tipos de revestimentos:

6.3.2 Revestimentos Os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado). Deve-se evitar a utilização de padronagem na superfície do piso que possa causar sensação de insegurança (por exemplo, estampas que pelo contraste de desenho ou cor possam causar a impressão de tridimensionalidade). (ABNT, 2015, 55)

Entre os materiais tidos como adequados, há o concreto moldado *in loco*, ladrilho hidráulico, blocos de concreto intertravados, placas de concreto pré-moldados, entre outros revestimentos antiderrapantes (FORTALEZA, 2019b).

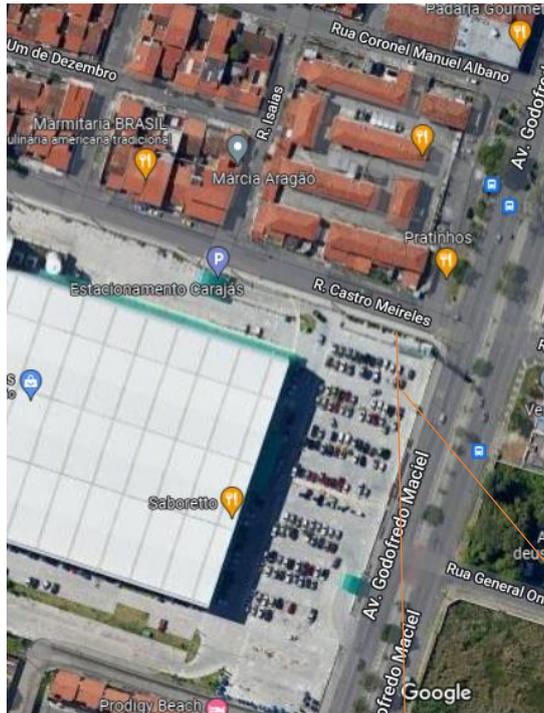
A respeito de rebaixamento das calçadas, a NBR-9050 (2015) determina:

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33% (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20m, da calçada. (ABNT – NBR-9050, 2015, p. 79).

O manual técnico para calçadas pertencente ao Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza recomenda que

em situações onde o passeio não comporte as medidas necessárias para o rebaixamento da calçada para a travessia da rua pelo usuário de cadeira de rodas, a esquina da calçada deverá ser totalmente rebaixada ao nível da via, onde haverá o rebaixamento total da largura do passeio. (FORTALEZA, 2019b).

Figuras 25, 26 e 27 – Av. Godofredo Maciel, 3570, esquina com Rua Castro Meireles, início das avaliações



Verificou-se que a calçada possui 2,80 m de faixa livre em sua maior parte e em determinada parte diminui para 1,70m além disso foi possível observar a presença de piso tátil e o rebaixamento da calçada. Essa foi a melhor calçada encontrada em todo o trecho avaliado.

Fonte: Google Maps (2022)

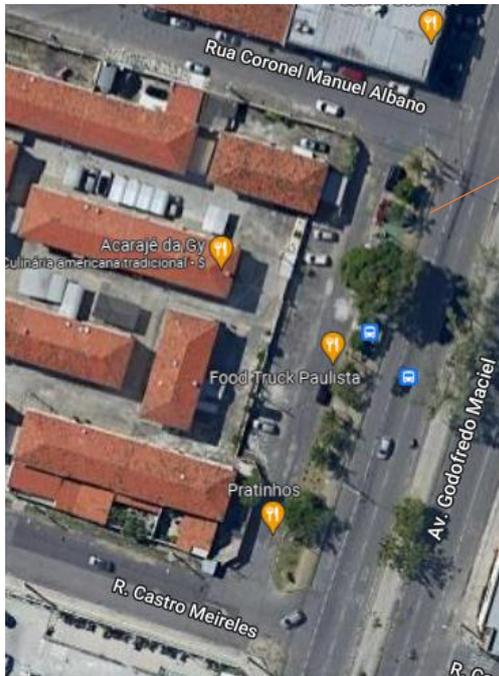


Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Segundo a ABNT NBR 16537/2016

3.17 piso tátil piso caracterizado por relevo e luminância contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação perceptível por pessoas com deficiência visual, destinado a formar a sinalização tátil no piso. (ABNT, 2016, p. 3).

Figuras 28 e 29 – Trecho entre Rua Castro Meireles e Rua Coronel Manoel Albano



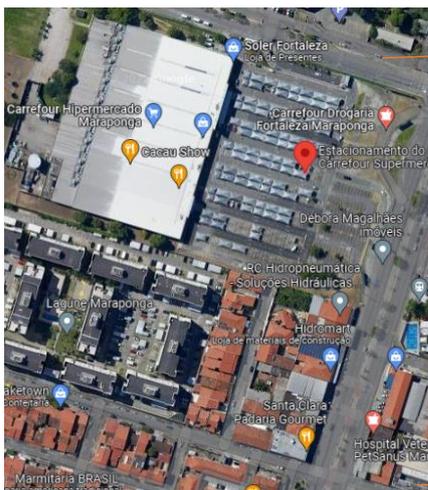
Todo o espaço é formado por paralelepípedos, alguns lugares estão ausentes e sendo ocupado por mato e não possui rebaixamento da calçada na esquina e nem em outra parte.



Fonte: Google Maps (2022) / Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Figura 30 – Trecho entre a Rua Coronel Manoel Albano e Rua Aristóbulo Quevedo

Há em quase todo o trecho continuidade/conectividade entre as calçadas.



Rua Aristóbulo Quevedo

Rua Coronel Manoel

Fonte: Google Maps (2022).

Figura 31 – Estabelecimento do ramo de padaria



Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Seguindo da Rua Coronel Manoel Albano em direção a Rua Aristóbulo Quevedo verificou-se que parte do trecho foi usado piso bloquete intertravado, há uma continuidade em termos de altura do piso em quase todo o quarteirão de um estabelecimento para o outro. A largura total varia entre 1,10m e 1,75m. No estabelecimento do ramo de padaria percebeu-se obstrução total por um veículo de grande porte. Observou-se a existência de uma rebaixamento da calçada, entretanto vai de encontro a um obstáculo o que dificulta o deslocamento de cadeirantes.

Figura 32 – Estabelecimento do ramo de madeira



Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

No momento da avaliação estava sem carros estacionados no local, mas como a largura é a mesma da padaria vizinha ocorreria a mesma problemática de obstrução caso veículos de grande porte estacionassem.

Figura 33 – Estabelecimento do ramo de material de revestimento



A calçada é feita de piso concreto moldado in loco com aproximadamente 1,63m de largura com presença de buracos.

Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Figura 34 – Estabelecimento de Autopeças



Calçada obstruída por carros estacionados. Piso feito de concreto moldado in loco em mau estado de conservação. Observa-se um pequeno desnível dessa calçada para a do vizinho

Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Figura 35 – Estabelecimento 3374



No momento não havia carros estacionados nem outros impedimentos. O piso é feito de bloquete de cimento intertravado.

Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Figuras 36, 37 e 38 – Estabelecimento do ramo de supermercado

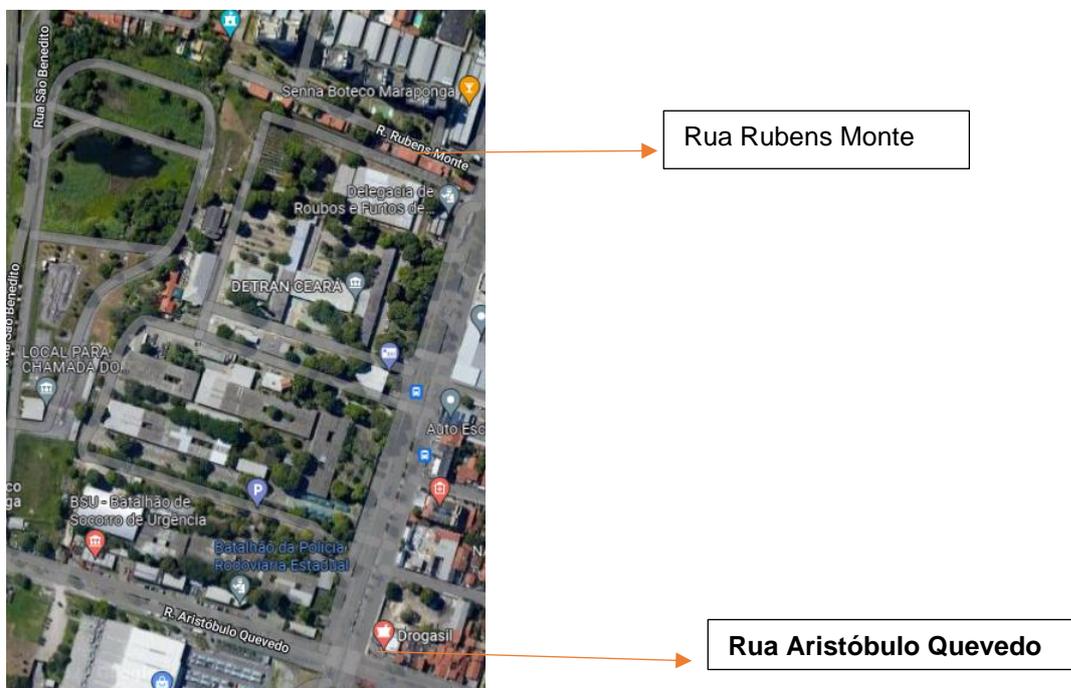


Existe rebaixamento nas calçadas em frente as duas faixas de pedestres e esquina. O piso é de concreto moldado *in loco*, na parte mais larga tem largura de 2,56 e na parte mais estreita onde existe uma parada de ônibus coberta o espaço reduz para 1,60 livre para transitar. Em alguns locais há o rebaixamento da calçada para manter o nível em termos de altura.

Fonte: Acervo da autora (17 de janeiro de 2022).

Figura 39 – Trecho entre Rua Aristóbulo Quevedo e rua Rubens Monte

Não há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022).

Nesse trecho, está presente o Detran da Maraponga e a Delegacia de roubos e furtos de veículos e cargas.

Figuras 40-47 – Trecho Detran-CE e Delegacia de roubos e furtos de veículos e cargas



Logo na esquina Godofredo Maciel com Rua Aristóbulo Quevedo existe uma árvore de grande porte ocupando a calçada, impossibilitando totalmente o livre transitar.

Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).



Parte do trecho possui largura total de 2,20m, entretanto nessa parte do percurso existe outras árvores de grande porte ocupando quase que completamente o passeio e suas raízes levantadas quebrando o piso de Ladrilho Hidráulico.

Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).



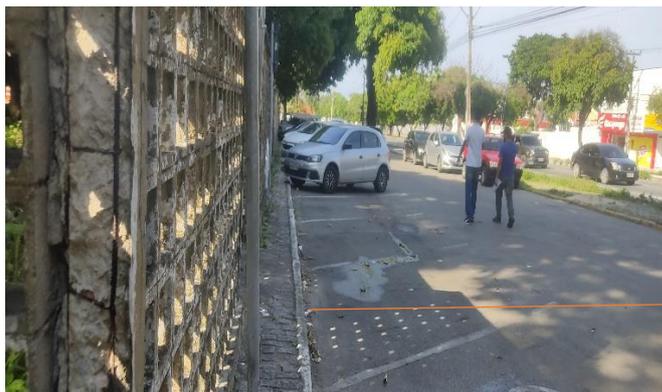
Impedimento de árvore e piso quebrado.

Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).



Local em frente à entrada do Detran-CE com obstruções.

Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).



Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Trecho com largura total de aproximadamente 0,60m e quase que completamente obstruído, sem espaço nenhum para o pedestre devido a frentes dos carros estacionados na via. Em frente ao local o espaço que poderia ser destinado para o trânsito de pedestres é formado por pedras de paralelepípedo e grande quantidade de mato e buraco. No momento foi observado pedestres transitando na parte destinada a veículos.



Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Área em frente à Delegacia de roubos e furtos de veículos e cargas. A calçada é totalmente obstruída por veículos apreendidos. O piso é formado por mato e restos de pedras soltando.

Figuras 48 e 49 – Residência nº 2740 e residência sem número

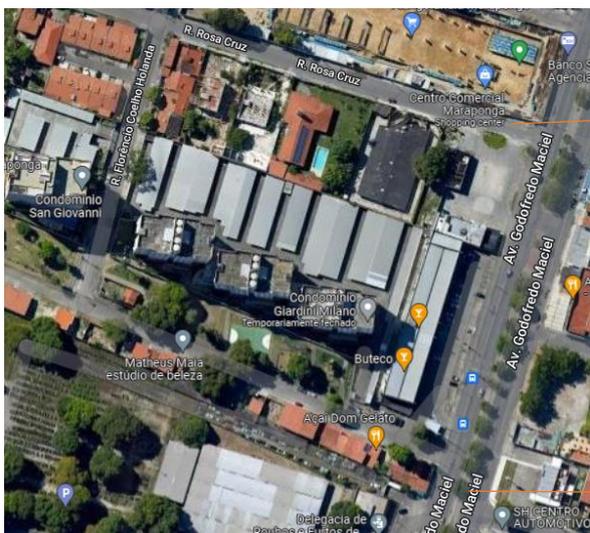


Ainda nesse trecho logo após a delegacia existem duas residências, na calçada em frente ao nº 2740 foi colocado piso cimento moldado in loco já na calçada da residência vizinha o piso está cheio de buracos, restos de paralelepípedos e mato.



Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Figura 50 – Trecho entre a Rua Rubens Monte e Rua Rosa Cruz



Rua Rosa Cruz

Rua Rubens Monte

Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 51 e 52 – Pátio Maraponga



O quarteirão é ocupado pelo centro comercial pátio Maraponga, por um estabelecimento comercial de lanches e uma área desocupada que antes funcionava um posto de combustível. Nesse trecho não há rebaixamento da calçada nas esquinas nem em seu trajeto, o piso colocado é de cimento moldado in loco com a presença de buracos. A largura total é 3,10 m, em algumas partes a faixa livre devido a obstáculos reduz para 1,60m.

Figura 53 – Estabelecimento comercial do ramo de lanches e área desocupada que antes funcionava um posto de combustível



Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Figura 54 – Trecho entre Rua Rosa Cruz e Rua 7 de maio



Fonte: Google Maps (2022)

Figura 55 – Centro comercial Maraponga

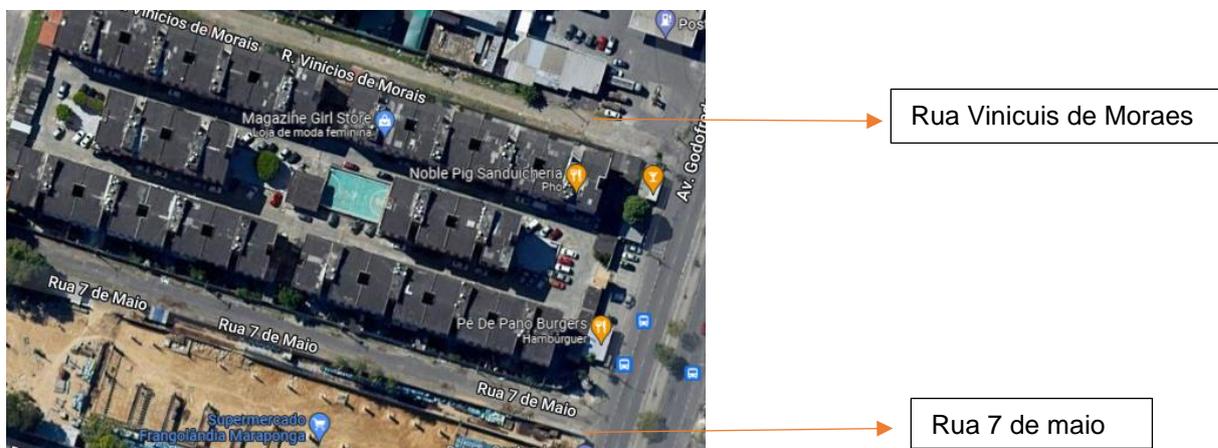
O trecho é ocupado pelo centro comercial Maraponga



A largura total é 3,10 m, possui rebaixamento da calçada próximo à esquina, o piso colocado foi blocos de concreto intertravados. É um empreendimento comercial que inaugurou em 2021 que deveria ter colocado piso tátil para atender a todas as normas técnicas.

Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Figura 56 – Trecho entre a Rua 7 de maio e Rua Vinícius de Moraes



Fonte: Google Maps (2022)

. Figuras 57 e 58 – Calçada em frente ao Residencial Parque da Flores



Nesse área existe o Residencial Parque da Flores que se encontra recuado, em sua frente existem alguns pontos comerciais. Não há rebaixamento da calçada, o piso é de concreto moldado in loco com a presença de muitos buracos e mato.



Em um dos lados existe a presença de ferros e buraco na calçada da esquina obstruindo a livre passagem.

Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Figura 59 – Trecho entre a Rua Vinicius de Moraes com Rua Francisco Glicério



Rua Francisco Glicério

Rua Vinicius de Moraes

Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 60 e 61 – Estabelecimento do ramo de posto de combustível



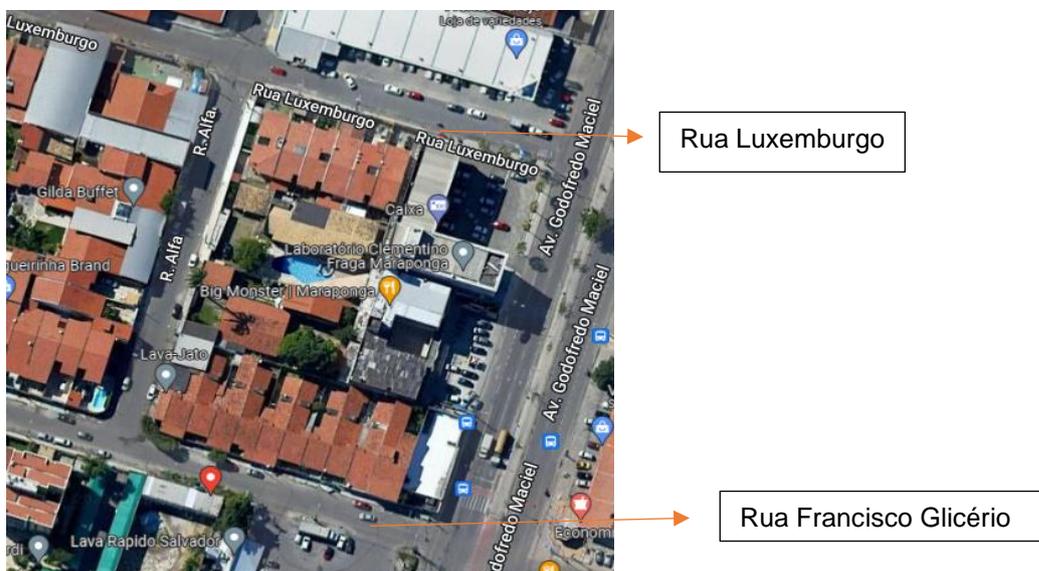
Há um posto de combustível, onde parte da calçada está tomada por buracos e mato. Foi verificado um rebaixamento em parte dessa calçada.



Fonte: Acervo da autora (18 de janeiro de 2022).

Figura 62 – Trecho entre a Rua Francisco Glicério com Rua Luxemburgo

Não há continuidade/conectividade entre as calçadas. Esse trecho é formado por pontos comerciais.



Fonte: Google Maps (2022)

O Manual Técnico Para Calçadas baseado no Guia Global de Desenho de Ruas orienta que: os meios-fios servem para criar um limite estrutural entre a calçada e as faixas adjacentes de bicicletas ou veículos, desencorajando os veículos a invadir ou bloquear áreas de pedestres. Eles não devem ter menos que 10 cm de altura (apenas quando rebaixo para execução das rampas) e nem mais do que 15 cm de

altura. É essencial, também, os meios-fios estarem integrados corretamente com a sarjeta, para facilitar o escoamento de água (NACTO, 2016).

Figura 63 – Calçada em frente à estabelecimento comerciais de variados ramos



Na parte do trajeto que faz esquina com rua Francisco Glicério percebe-se que não há rebaixamento da calçada mesmo possuindo uma altura de 0,25 m. O revestimento nessa parte é de concreto moldado in loco e a faixa livre é de 2m

Fonte: Acervo da autora (19 de janeiro de 2022).

No mesmo quarteirão existe a presença do centro comercial chamado Shopping da Maraponga.

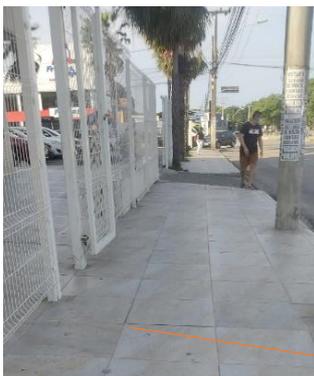
Figuras 64, 65 e 66 – Shopping da Maraponga



A parte reservada para calçada no caso nas laterais possui um parte com menos de 0,90m metro de faixa livre e em alguns trechos é encontrada totalmente obstruída, o revestimento é pedra portuguesa. Na parte que deveria ser usada para os pedestres transitarem é ocupada totalmente por veículos.

Fonte: Acervo da autora (19 de janeiro de 2022).

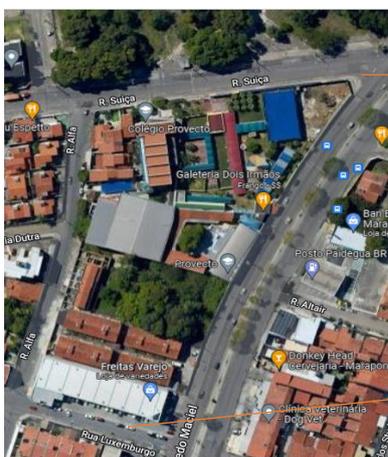
Figuras 67, 68 e 69 – Centro comercial nº 2238



Existe a presença de um outro cento comercial número 2238. Verificou-se a largura de 2 m de faixa livre reduzindo para 1,40m na parte que existe a presença de poste. O revestimento é de cerâmica. Existe a presença de rebaixamento na calçada em parte do trajeto.

Fonte: Acervo da autora (19 de janeiro de 2022).

Figura 70 – Trecho entre a Rua Luxemburgo e Rua Suíça
Há continuidade/conectividade entre as calçadas



Rua Suíça

Rua Luxemburgo

Fonte: Google Maps (2022)

Nesse trecho se encontram uma loja, um condomínio, um terreno, uma galeteria e um Colégio.

Figuras 71 e 72 – Estabelecimento do ramo de vendas de utensílios para casa



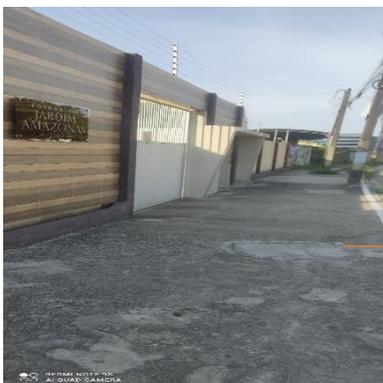
Em frente a essa loja verifica-se que não há o rebaixamento da calçada na esquina, existe um no meio da calçada que não está em frente a nenhuma faixa de pedestres. O piso é formado por blocos de concreto em piso intertravado. Existe uma placa de propaganda da loja e juntamente com a parte de um veículo está ocupando quase totalmente a calçada o que acaba levando os pedestres a caminharem na pista. Importante informar que quando a fiscalização em 2019 esteve no local foi solicitado através de uma notificação a retirada dessa propaganda que já existia.



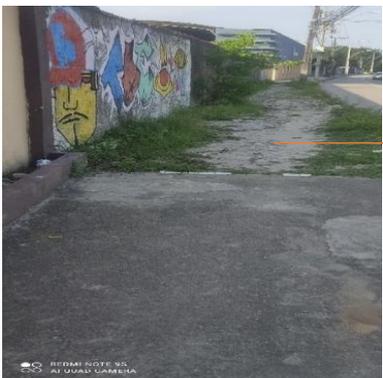
Figuras 73, 74 e 75 – Condomínio nº 2160 e terreno sem número



Depois da loja tem um condomínio residencial. Percebe-se que houve uma continuidade entre as calçadas evitando o desnível, o sobe e desce tão reclamado pelos entrevistados.



O piso usado utilizado foi concreto moldado in loco onde se percebe pequenos buracos.



Vizinho ao condomínio tem um terreno murado que em sua frente percebe-se a presença de mato e ausência da calçada.

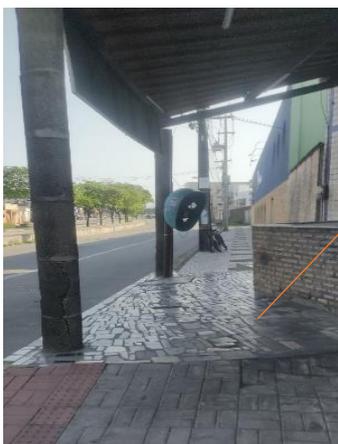
Figuras 76, 77 e 78 – Colégio e galeteria



Calçada revestida de pedra portuguesa com faixa livre de 2 m.



Galeteria com revestimento de pedras de cerâmica, granito e por ser mais alta em um dos lados foi colocado uma rampa de acesso para ligar uma calçada a outra.



Fonte: Acervo da autora (19 de janeiro de 2022).

Percorrendo, temos a continuação do mesmo colégio.

Figuras 79 e 80 – Colégio



O piso é de blocos de concreto intertravados. Percebe-se que existe o piso tátil, entretanto o mesmo vai em direção ao poste. Há o rebaixamento da calçada próximo à esquina e perto há blocos de concreto soltos. Em parte do trecho que existe a presença de um poste a largura de 2 m reduz para 1,30m.

Fonte: Acervo da autora (19 de janeiro de 2022).

Figura 81 – Trecho do Calçadão da Lagoa da Maraponga esquina com Rua Suíça



Rua Nereu Ramos

Rua Suíça

Fonte: Google Maps (2022)

Figura 82 – Calçadão da Lagoa da Maraponga



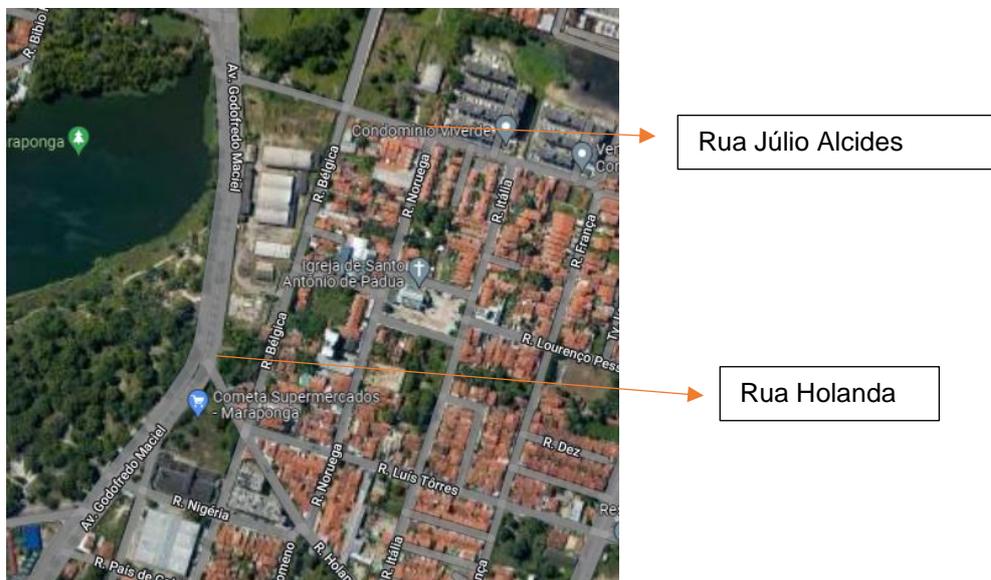
A obra ainda está em fase de finalização. No dia da visita ao local foi constatado que ainda não havia o rebaixamento da calçada na esquina, a largura total em alguns trechos é aproximadamente 4,40 m e em alguns pontos onde há a presença de postes reduz para 2,50m. O piso utilizado foi blocos de concreto intertravados

Fonte: Acervo da autora (19 de janeiro de 2022).

Foi possível perceber em todo esse lado analisado a presença de grandes quarteirões, com a presença de grandes estabelecimentos comerciais ocupando, por vezes, todo um quarteirão. Observou-se um exemplo de atendimento às normas técnicas, que foi a calçada em frente ao primeiro estabelecimento avaliado. Percebemos o nivelamento em alguns dos quarteirões em termos de altura; infelizmente, na grande maioria não havia rebaixamento das calçadas nas esquinas em parte do trajeto, o que dificulta o acesso de cadeirantes (foram presenciadas pessoas empurrando carrinho de bebê e pedestres com dificuldade de locomoção em geral). O quarteirão ocupado pelo Detran e pela Delegacia de roubos e furtos de veículos e cargas foi o pior local avaliado por estar totalmente cheio de irregularidades, agravando-se ainda mais por tratarem-se de órgãos públicos. Um fato bem importante foi a reforma do calçadão da Lagoa da Maraponga que está acontecendo e que trará grande vitalidade para a população ao trazer uma área pública arborizada, larga e acessível para andar, além de servir como exemplo caso venha atender as normas técnicas.

Lado oposto

Figura 83 – Trecho entre a Rua Júlio Alcides e Rua Holanda



Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 84 e 85 – Quarteirão totalmente inapropriado para o livre caminhar



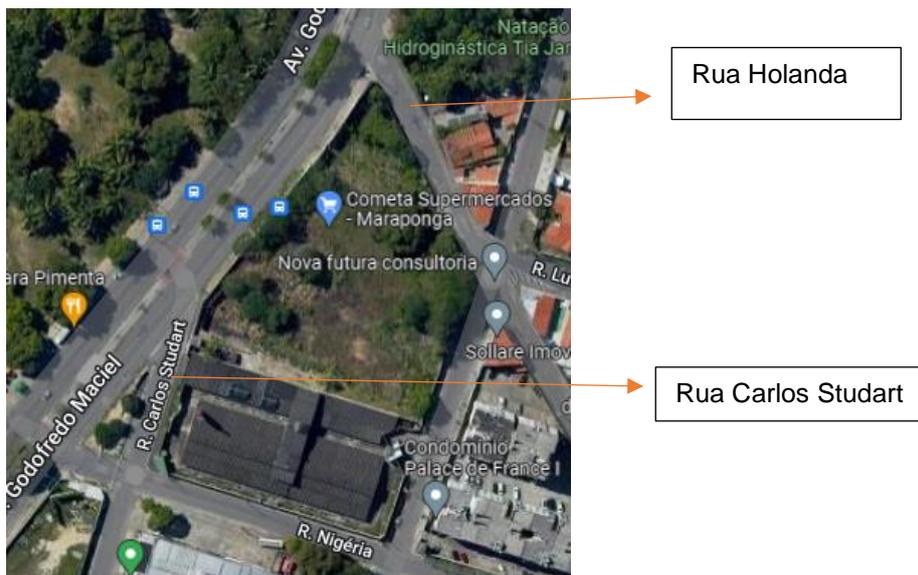
A calçada de aproximadamente 300 m de comprimento está totalmente coberta por mato.



No lote vizinho a calçada foi colocada concreto moldado in loco, mas existe a presença de matos e buracos

Fonte: Acervo da autora (21 de janeiro de 2022).

Figura 86 – Trecho entre a Rua Holanda e Rua Carlos Studart



Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 87 e 88 – Empreendimento comercial ainda em fase de conclusão de obras

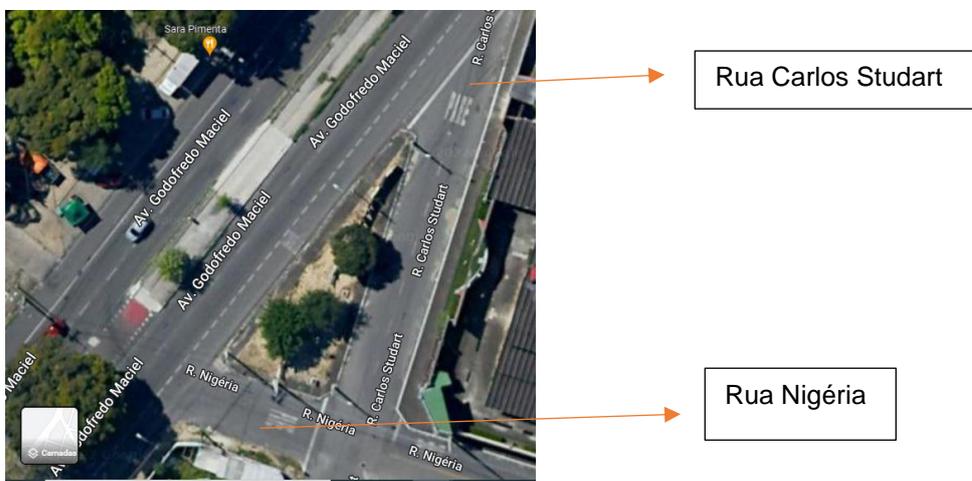


No momento da análise verificou-se que na calçada não havia rebaixamento da calçada nas esquinas nem em todo seu percurso. Em algumas partes havia 2,90 m de faixa livre e em outras diminua para 1,30m. O piso é concreto moldado in loco.



Fonte: Acervo da autora (21 de janeiro de 2022).

Figura 89 – Trecho entre a Rua Carlos Studart com Rua Nigéria



Fonte: Google Maps (2022)

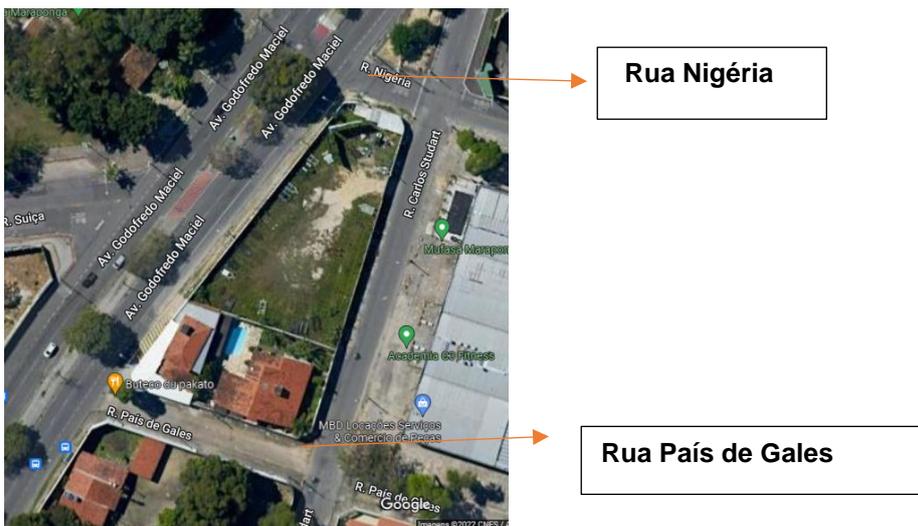
Figuras 90 e 91 – Canteiro



Há um canteiro formado por piso de concreto moldado in loco, com a presença de matos e buracos, com menos de 1,50m em algumas partes e sem rebaixamento da calçada nas esquinas

Fonte: Acervo da autora (21 de janeiro de 2022).

Figura 92 – Trecho entre a Rua Nigéria e Rua País de Gales



Fonte: Google Maps (2022)

O quarteirão é formado por uma calçada de aproximadamente 66 metros de comprimento em mau estado de conservação e por um estabelecimento do ramo de bar e restaurante.

Figuras 93, 94 e 95 – Terreno sem número e estabelecimento do ramo de restaurante



Presença de alguns paralelepípedos, buracos e matos.



Calçada com piso de concreto moldado in loco, faixa livre de 1,60m, sem rebaixamento na esquina.



Fonte: Acervo da autora (24 de janeiro de 2022).

Figura 96 – Trecho ente a Rua País de Gales e Rua Altair

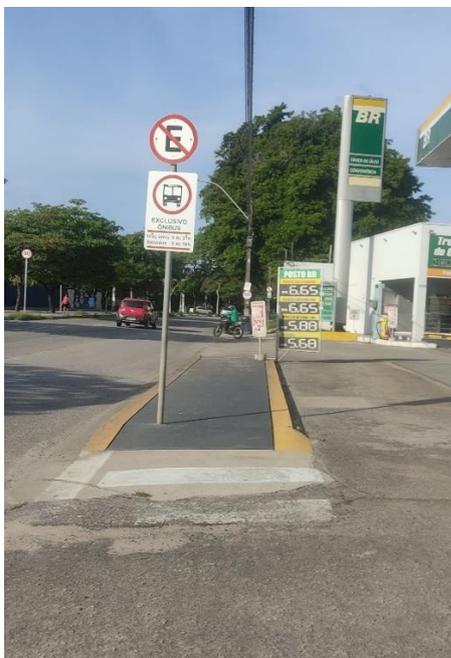


Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 97 e 98 – Trecho formado por uma calçada de aproximadamente 40m de comprimento e um posto de combustível.



Formado por uma calçada em má estado de conservação formada por paralelepípedos, matos e buracos. Observa-se um painel de propaganda junto a parada de ônibus interrompendo a faixa livre.

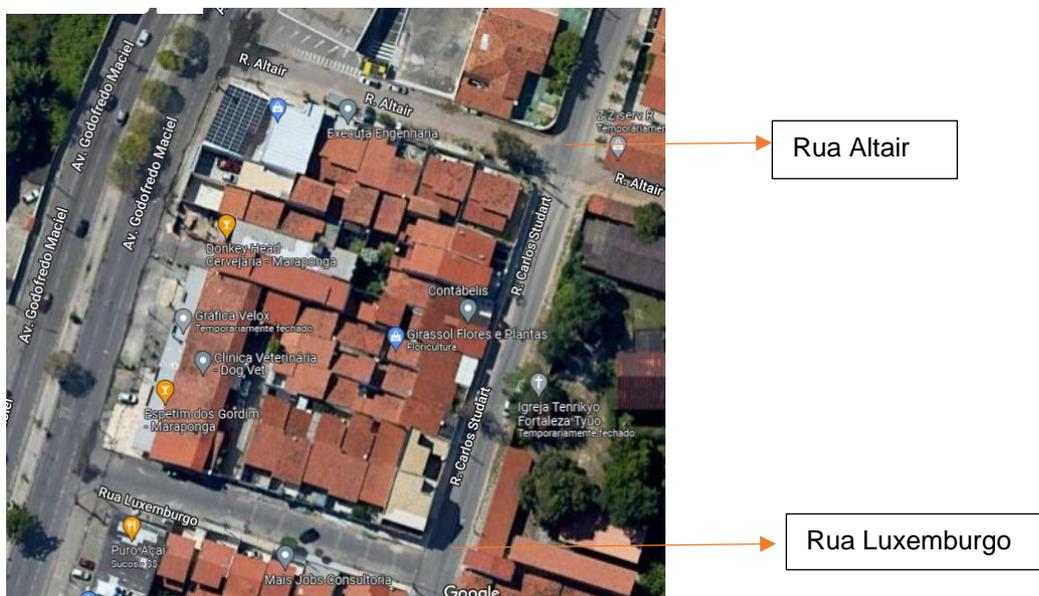


Posto de combustível de largura de 1,70m total e na parte do trecho que há uma placa diminui para 1,20m. Existe rebaixamento da calçada em ambos os lados para facilitar o deslocamento de cadeirantes e pedestres,

Fonte: Acervo da autora (24 de janeiro de 2022).

Figura 98 – Trecho entre a Rua Altair e Rua Luxemburgo

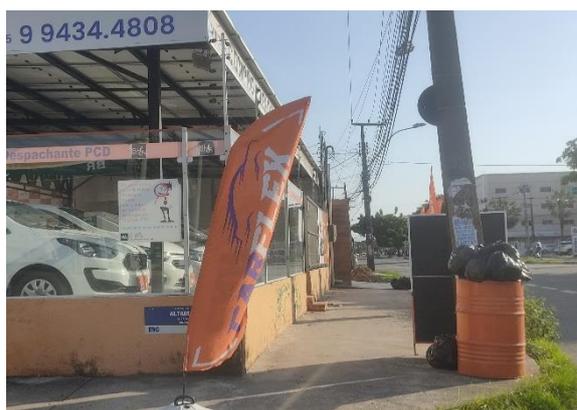
Não há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022)

Figura 99 – Estabelecimento do ramo de vendas de carros

Quarteirão formado por comércios e residências:



Esse quarteirão inicia-se sem rebaixamento da calçada, o piso usado foi concreto moldado in loco.

Fonte: Acervo da autora (24 de janeiro de 2022).

Nesse quarteirão, há duas residências:

Figuras 100 e 101 – Residências nº 2121 e 2133



Na frente de uma das residências existem impedimentos de material de construção em cima do piso de cerâmica



Na residência vizinha o piso de cerâmica está com buracos e mato.

Fonte: Acervo da autora (24 de janeiro de 2022).

Caminhando por esse quarteirão, há um espaço com vários comércios recuados na frente

Figuras 105, 106 e 107 – Centro comercial com estabelecimentos variados



A parte destinada para o pedestre possui o piso de cerâmica com a presença de mesas e cadeiras em frente a um comércio embaraçando o livre trânsito de pedestres. Em um determinado ponto a altura da calçada é 0,28 m. Não há um alinhamento entre as alturas das calçadas em frente aos comércios.



altura da calçada desnivelada em 0,28 m.

Fonte: Acervo da autora (25 de janeiro de 2022).

Figura 108 – Trecho entre a Rua Francisco Glicério e Rua Vinicius de Moraes

Não há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Rua Francisco Glicério

Rua Vinicius de Moraes

Fonte: Google Maps (2022)

Esse quarteirão inicia-se e termina com farmácias, entre elas tem residências.

Figuras 109 e 110 – Estabelecimento do ramo de farmácia



Na primeira temos o piso cheio de buracos. No ponto que existe a placa de propaganda a distância dela para o poste deixa de faixa livre 1,30m, entretanto, em alguns momentos do dia, o espaço fica totalmente ocupado por veículos que usam o espaço totalmente para estacionamento.



Figuras 111 e 112 – Residências nº 2385 e 2393 e estabelecimento do ramo de farmácia



Em seguida visualizamos calçadas com largura total de mais de 3 metros e alinhadas, entretanto parte da calçada é formada por paralelepípedos soltos, buracos e lama.



Na outra farmácia foi visualizada placa de propaganda e trilhos obstruindo a livre passagem.

Fonte: Acervo da autora (25 de janeiro de 2022).

Figura 113 – Trecho entre a Rua Vinicius de Moraes e Rua Rosa Cruz

Não há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Rua Vinicius de Moraes

Rua Rosa Cruz

Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 114, 115 e 116 – Estabelecimentos comerciais de variados ramos



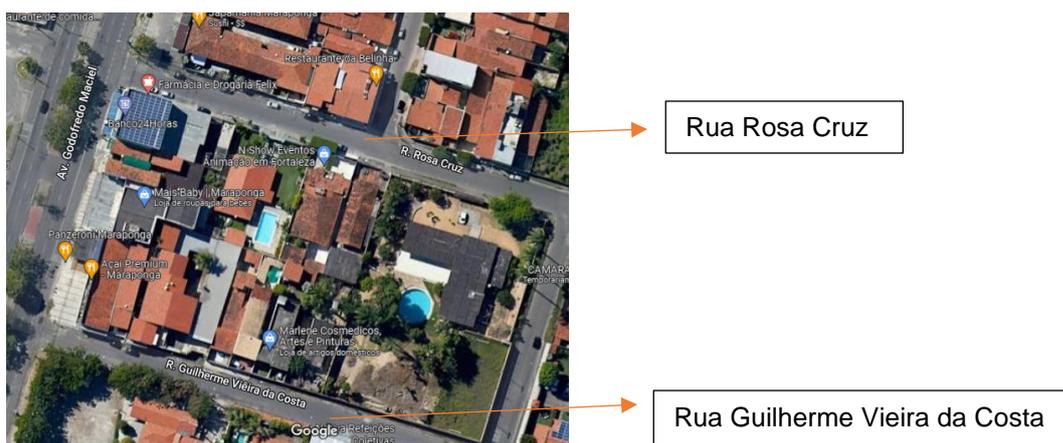
Esse quarteirão é formado por comércio, na parte superior existem apartamentos. Não há rebaixamento da calçada nas esquinas. Em frente a um dos comércio foi colocado piso pedra Cariri, a largura total é 2 m, entretanto em alguns pontos é impossível caminhar devido a presença de buracos, lixo, lama e alturas desniveladas.



Fonte: Acervo da autora (25 de janeiro de 2022).

Figura 117 – Trecho entre a Rua Rosa Cruz e Rua Guilherme Vieira da Costa

Há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022)

Esse quarteirão é formado só por comércios, sendo utilizada pedra portuguesa em quase toda a sua extensão.

Figuras 118, 119 e 120 – Estabelecimentos comerciais de variados ramos



A calçada em frente a farmácia não tem espaço para os pedestres já que é ocupada para estacionamento de veículos.



Má conservação do piso com pedras portuguesas soltas, buracos e mato.

Fonte: Acervo da autora (25 de janeiro de 2022).

Figura 121 – Trecho entre a Rua Guilherme Vieira da Costa e Rua Rubens Monte

Há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Rua Guilherme Vieira da Costa

Rua Rubens Monte

Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 122 e 123 – Quarteirão formado por um terreno e por um comércio do ramo de lanchonete



Calçada formada por paralelepípedos, buracos e mato na calçada em frente a um terreno antes ocupado por um grande restaurante.



Em frente ao comercio vizinho o piso colocado foi cerâmica e blocos de concreto em piso intertravado. Vale informar que cerâmica não é indicado, no período chuvoso se torna escorregadia.

Fonte: Acervo da autora (25 de janeiro de 2022).

Figura 124 – Trecho entre a Rua Rubens Monte e Rua São José

Não há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Rua Rubens Monte

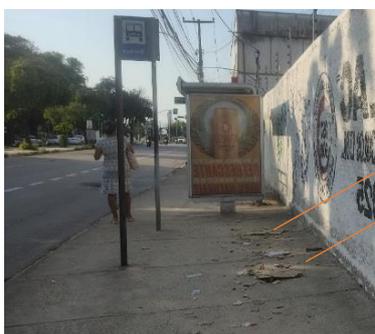
Rua São José

Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 125, 126 e 127 – Quarteirão formado por comércios. Não existe rebaixamento da calçada nas esquinas



O piso usado foi concreto moldado in loco. Percebe-se um desnível da altura da calçada e barreiras como mastro e painel de propaganda de parada de ônibus interrompendo a faixa livre, deixando menos de 1,50 m para o livre trânsito de pedestres.



Piso revestido com cerâmica. Desnível da altura da calçada.

Fonte: Acervo da autora (26 de janeiro de 2022).

Figura 128 – Trecho entre a Rua São José e Rua Maria Josefina Pessoa



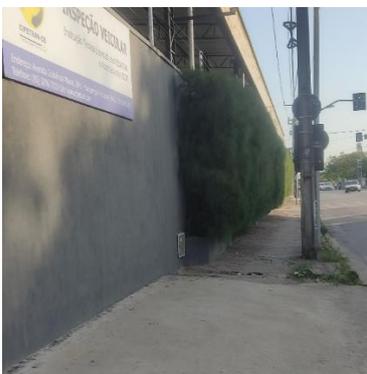
Rua São José

Rua Maria Josefina Pessoa

Fonte: Google Maps (2022)

O quarteirão é todo ocupado por um estabelecimento comercial.

Figuras 129, 130 e 131 – Estabelecimento comercial nº 2841



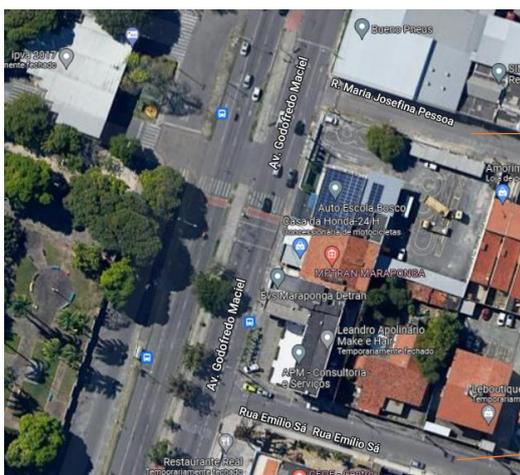
Parte do piso foi feito de concreto moldado in loco e outra parte de pedra portuguesa que apresenta buracos. As plantas estão invadindo totalmente a calçada impedindo o livre trânsito de pedestres.

No momento da vistoria, foi presenciado um pedestre caminhando na via devido à impossibilidade de transitar na calçada.



Fonte: Acervo da autora (26 de janeiro de 2022).

Figura 132 – Trecho entre a rua Maria Josefina Pessoa e Rua Emílio Sá



Rua Maria Josefina Pessoa

Rua Emílio Sá

Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 133 e 134 – Estabelecimento nº 2915



O piso usado foi bloco de concreto intertravado. Verificou-se a presença de buracos e mato.

Fonte: Acervo da autora (26 de janeiro de 2022).

Figuras 135, 136 e 137 – Estabelecimento nº 2947



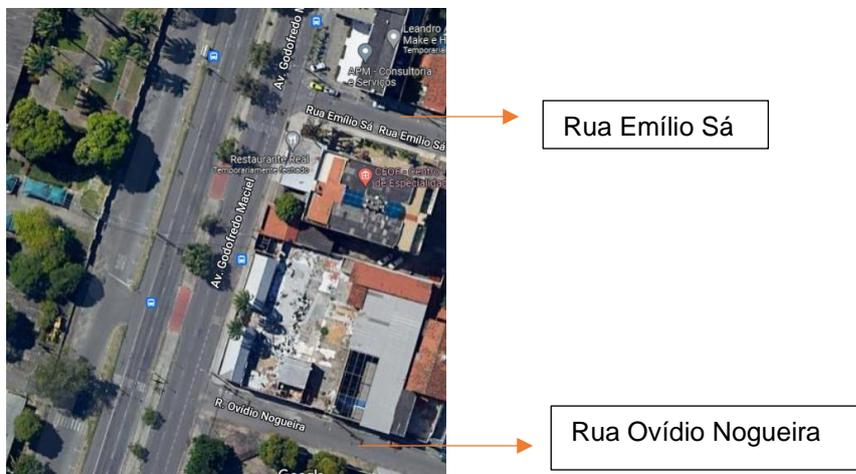
Nesse outro estabelecimento a presença de Palmeiras reduz a faixa livre para 1,35m e vai estreitando a ponto de a largura de um poste obstruir a passagem.



Fonte: Acervo da autora (26 de janeiro de 2022).

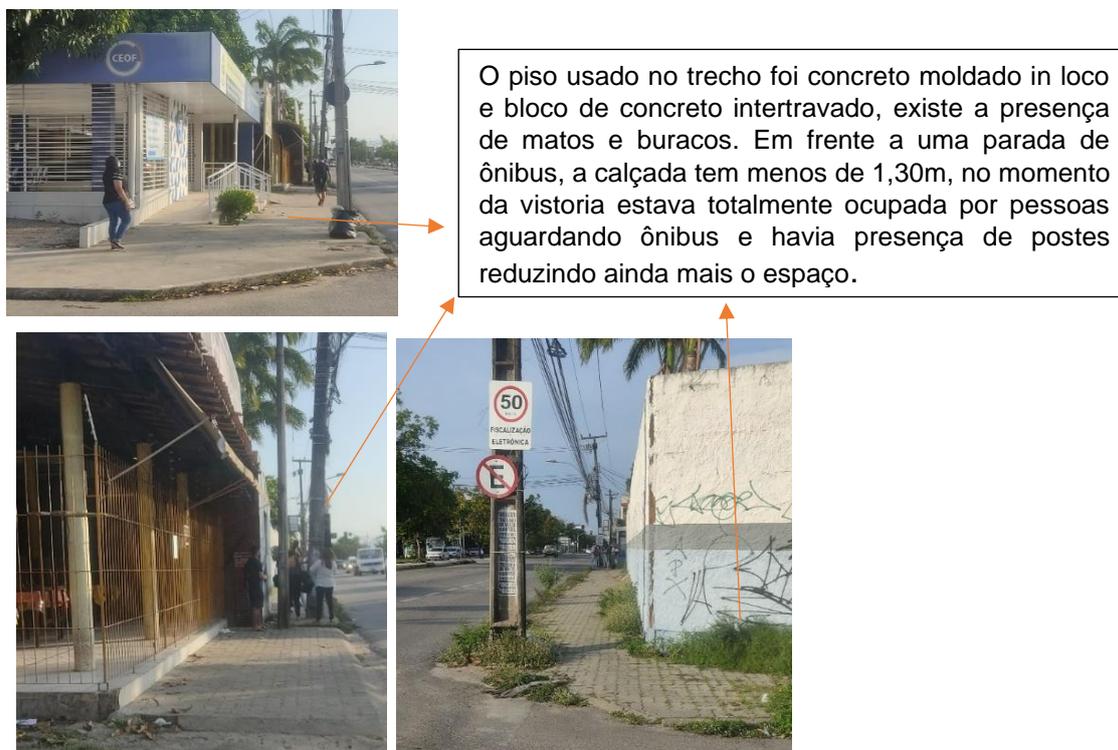
Figura 138 – Trecho entre a Rua Emílio Sá e Rua Ovídio Nogueira

Há continuidade/conectividade entre as calçadas



Fonte: Google Maps (2022)

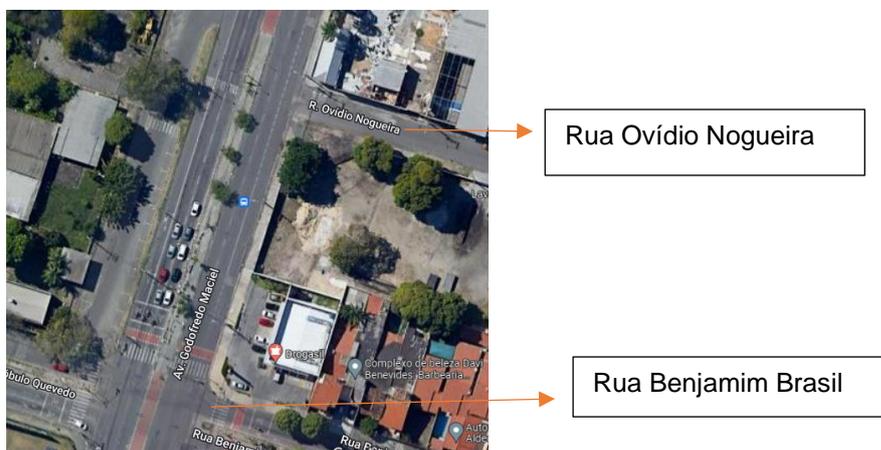
Figuras 139, 140 e 141 – Quarteirão formado por estabelecimentos comerciais



fonte: acervo da autora (26 de janeiro de 2022)

Figura 142 – Trecho entre a Rua Ovídio Nogueira e Rua Benjamim Brasil

Há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 143, 144 e 145 – Quarteirão formado por dois lotes





Nessa calçada de faixa livre de 2,50m foi usado concreto moldado in loco. Existe rebaixamento da calçada em frente a faixa de pedestres que liga ao canteiro central que também tem um rebaixamento. Não há desnível em relação à altura com o lote vizinho. A calçada seria um ótimo exemplo de atendimento as normas técnicas se não fosse a ausência de piso tátil.

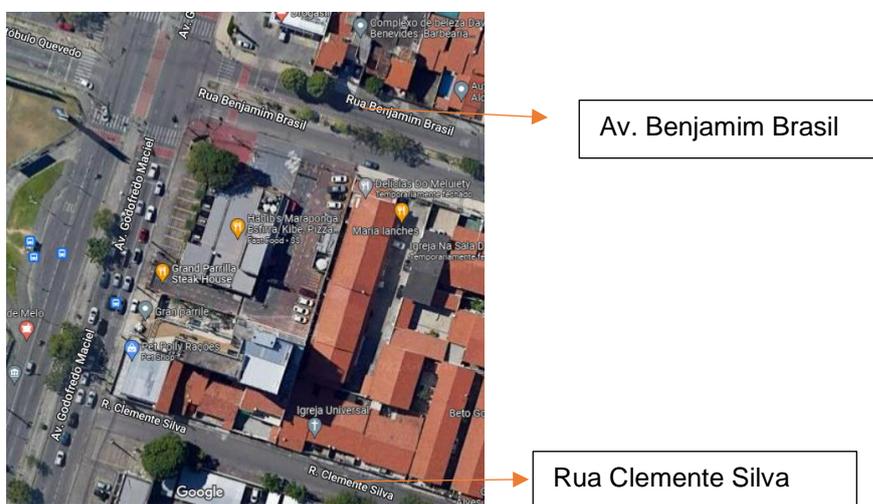


Foto do rebaixamento em frente a faixa de pedestre e no canteiro central localizado na Av. Benjamin Brasil.

Fonte: Acervo da autora (26 de janeiro de 2022).

Figura 146 – Trecho entre a Av. Benjamim Brasil e Rua Clemente Silva

Há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 147 e 148 – Estabelecimento comerciais de ramos variados



A calçada em frente ao estabelecimento esquina com Av. Benjamim Brasil possui rebaixamento da calçada em frente a faixa de pedestres, tem piso de bloco de cimento intertravado com largura de faixa livre de 2,30 m.

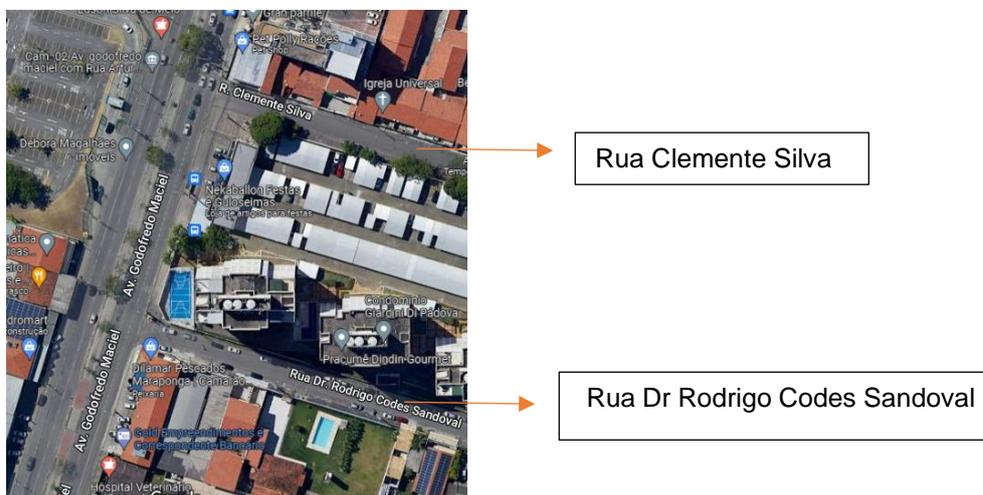


O estabelecimento vizinho usou o mesmo material para o piso mantendo o alinhamento em relação à altura. A largura diminui para 1,50 m no trecho que tem a presença do poste e parte de carros estacionados.

Fonte: Acervo da autora (27 de janeiro de 2022).

Figura 149 – Trecho entre a rua Clemente Silva e rua Dr. Rodrigo Codes Sandoval

Há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 150 e 151 – Quarteirão formado por pontos comerciais e um condomínio.

Foi utilizado em todo quarteirão bloco de concreto intertravado.





Na calçada em frente ao condomínio, a largura de faixa livre foi aproximadamente 2m.

Fonte: Acervo da autora (27 de janeiro de 2022).

Figura 152 – Trecho entre a Rua Dr Rodrigo Codes Sandoval e Rua Coronel Manoel Albano

Não há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Rua Dr Rodrigo Codes Sandoval

Rua Coronel Manoel Albano

Fonte: Google Maps (2022).

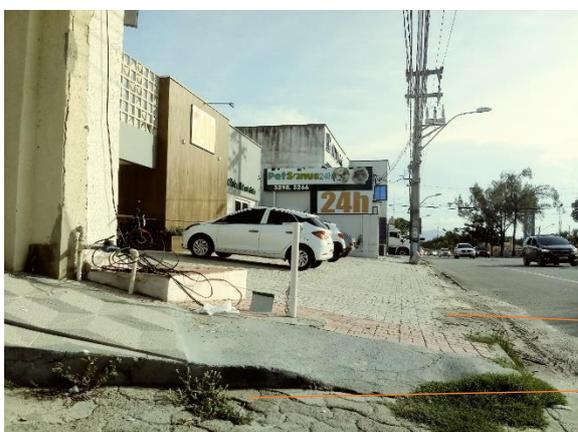
Figuras 153-160 – Quarteirão formado por pontos comerciais



Calçada com faixa livre de 1m sendo ocupada irregularmente por mercadorias e presença de degraus. Uso de revestimento de cerâmica.



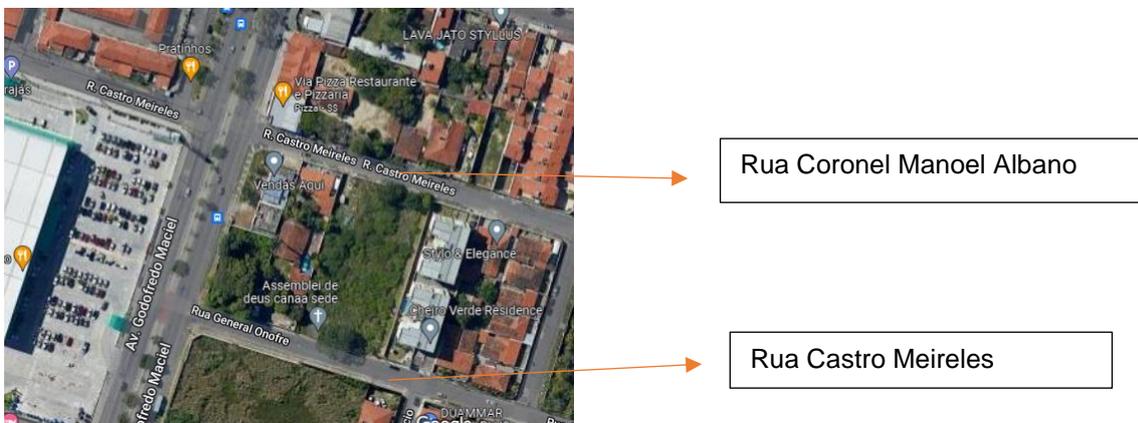
Piso de bloco de concreto intertravado.
Faixa livre de mais de 2 metros.



Calçada com desnível em relação à altura e presença de mato.

Figura 161 – Trecho entre a rua Coronel Manoel Albano e rua Castro Meireles

Há continuidade/conectividade entre as calçadas.



Fonte: Google Maps (2022)

Figuras 162 e 163 – Quarteirão formado por um espaço onde antes funcionava posto de combustível e por um restaurante



Piso de bloco de concreto intertravado com faixa livre de 1,80 m.



Piso bastante liso revestido de pedaços de granito e na esquina sem rebaixamento da calçada.

Fonte: Acervo da autora (24 de janeiro de 2022).

Assim como o lado oposto anterior analisado, percebemos grandes quarteirões sendo ocupados por apenas um estabelecimento comercial e outros por vários comércios. Observamos quarteirões com calçadas continuidade/conectividade entre si e outras sem, com altos e baixos com desníveis em termos de altura. Percebeu-se a presença de muitos obstáculos, além de alguns quarteirões serem impossíveis de caminhar em razão de determinados pontos comerciais estarem mais preocupados em deixar um espaço para estacionamento de veículo do que para o conforto do caminhar dos pedestres.

Em termos gerais, pode-se perceber que, mesmo tendo ocorrido a *Operação Calçada Acessível* em 2019, não houve modificações nos locais notificados, por isso é necessário haver o retorno e realização de autuações, já que, diante da possibilidade de multa, as irregularidades poderiam ser consertadas, o que traria qualidade de vida a todos que por ali transitam.

Na concepção de Rios (2016), não há, de fato, um caminho unívoco que nos leve a uma intervenção de sucesso, tendo em vista que a cidade é um organismo vivo tão complexo quanto as relações humanas que ocorrem nela. Por conseguinte, vemos que a vitalidade nos espaços urbanos, paradoxalmente, tem sido mantida pela tentativa de transformar a desorganização em ordem, bem como, enxergar a desorganização como ordem.

Em face do exposto, Azevedo (2016, p. 157) constatou em sua pesquisa de campo em Fortaleza que havia “nos cruzamentos, a ausência da travessia de pedestres, bem como do rebaixamento adequado, com inclinação respeitando os limites estabelecidos nas normas técnicas”. Isto dito, nesse estudo, a autora considerou as travessias como as áreas mais graves e de maior conflito para os caminhantes. Sendo que essa situação, indubitavelmente, é mais penosa para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, pois

o simples ato de sair de casa torna-se uma grande complexidade, necessitando de um planejamento de cada percurso, limitando sua autonomia para superação dos obstáculos existentes. Dessa forma as barreiras físicas existentes nas cidades excluem e segregam as pessoas que possuem restrição de mobilidade à medida que dificultam seu acesso ao espaço urbano e comprometem seu convívio social. (AZEVEDO, 2016, p. 157)..

Com efeito, essa realidade fortalezense compromete a circulação acessível de toda a população, reduzindo a mobilidade urbana, uma vez que o direito a logradouros com condições de deslocamento saudável não se resume apenas às

peças com alguma deficiência ou diversidade funcional, devendo estender a todos e quaisquer cidadãos.

Parece-nos que não é só uma questão de atendimento às leis e normas, mas de ausência de uma cultura de inclusão, em que a percepção das reais necessidades das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida colabore para que essas sejam atendidas em sua plenitude. Para tanto, é necessário continuar estudos e pesquisas, inclusive com a participação de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, para que projetos, obras e fiscalizações estejam alinhados em sintonia com as normas e legislações. E, conforme avancem, possam ser ampliados e venham a contribuir cada vez mais com a construção de espaços urbanos menos excludentes (SANTIAGO; SANTIAGO; SOARES, 2015).

Percebe-se o quanto é urgente a efetivação de políticas públicas sólidas e com princípios baseados nas particularidades e conscientização das pessoas, com fiscalizações frequentes e contínuas nas ações, pois de nada adianta fiscalizar, dar prazos para que sejam corrigidas as irregularidades e depois não haver retornos nas fiscalizações, muito menos a busca de melhores soluções.

7.2 Estudo de campo com idosos moradores da Maraponga, Fortaleza/CE

As entrevistas foram realizadas com pessoas que tinham a faixa etária de 60 a 96 anos, com duração de 7 a 50 minutos, entre os dias 20 a 30 de outubro de 2021, período em que houve certa diminuição dos números de contaminação do Coronavírus no Ceará. Ocorreram nas residências dos entrevistados e em três casos foram feitas nas calçadas em frente às suas casas, onde estavam sentados. Foram asseguradas as medidas de segurança sanitária, como máscaras e distanciamento de mais de dois metros. Os entrevistados faziam parte do meio familiar, amigos, vizinhos e parentes de amigos. As entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas.

Foram entrevistados 12 moradores do bairro Maraponga e 6 de bairros diversos da capital de modo a verificar a relevância da problemática da acessibilidade entre eles.

Os moradores mais antigos da Maraponga sempre relatavam a quantidades de sítios, vacarias, falta de calçamento e presença de muito mato e barracos na época que primeiro estabeleceram residência, cerca de 40 anos antes.

Os idosos que têm mais idade ou possuem algum tipo de impedimento, como baixa visão, problemas nas articulações ou alguma deficiência, informaram que só andam acompanhados e quando andam só e a pé, só se locomovem para lugares bem vizinhos.

Todos reclamaram do sobe e desce das calçadas, principal problema que faz com que sintam medo de andar pelas calçadas. Alguns, inclusive, já sofreram quedas. Enquanto uns preferem andar na pista de rolamento das ruas mesmo tendo medo dos carros, outros preferem as calçadas mesmo com muito medo de cair, havendo, ainda, quem intercale entre os dois meios descritos. Outros disseram que se sentem bem ao caminhar, mesmo se sentindo inseguros.

A avaliação das calçadas variava entre regular, ruim e péssima. Ninguém disse que estava boa.

O questionário, incluindo questões objetivas e subjetivas, foi analisado através de duas ferramentas distintas. As questões objetivas, através do *Statistical Package for Social Science* (SPSS) versão 25 para Windows, foram analisadas por meio de estatísticas descritivas, possibilitando análises de medidas de tendência central (Média) e análises de dispersão (Desvio padrão (DP)), assim como, também, análises de frequências absolutas e relativas das respostas objetivas.

As questões subjetivas e abertas foram analisadas por meio da análise de conteúdo de Bardin (1977, p. 42), que é definida como:

um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens.

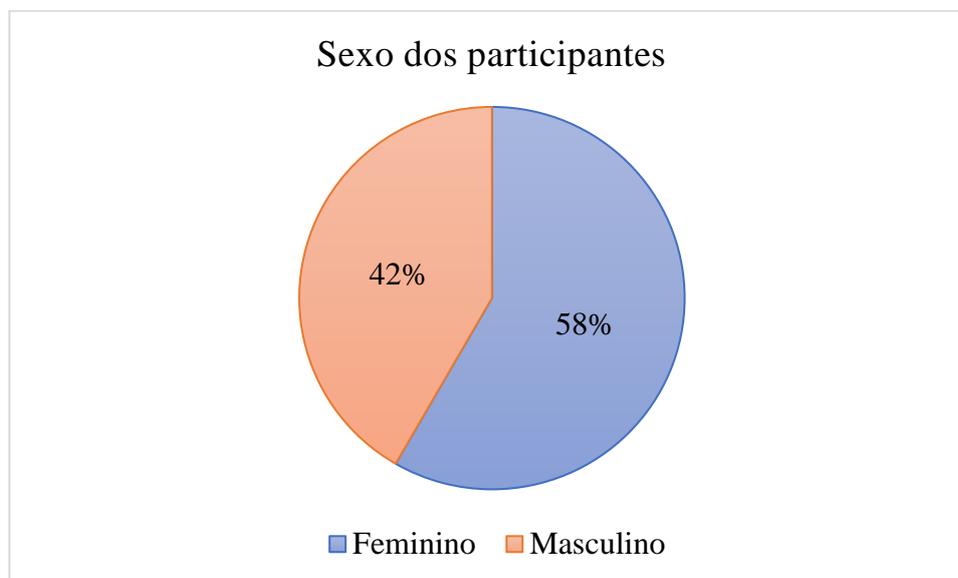
Ressalta-se que as metodologias utilizadas e respostas encontradas foram organizadas a fim de se apresentarem conforme sua disposição no questionário utilizado. Primeiramente, são apresentadas as características sociodemográficas dos participantes, seguidas das avaliações quantitativas e qualitativas das temáticas abordadas.

A sessão de resultados está dividida em duas partes, uma referente à avaliação das perguntas realizadas aos moradores do bairro da Maraponga, e a outra para os demais bairros. Os resultados das questões são apresentados nas mesmas ordens, conforme o instrumento aplicado.

7.2.1 Moradores da Maraponga

Acerca dos participantes moradores do bairro Maraponga, constatou-se uma média de idade de 76,91 anos (DP = 11,03), com uma média de 34,25 anos de moradia no bairro (DP = 12,27). Verificou-se, também, que 58,30% (n = 7) eram do sexo feminino e 41,70% (n = 5) eram do sexo masculino (ver Figura 160).

Figura 164 – Sexo dos participantes (Pesquisa no bairro Maraponga)



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Em seguida, foi perguntado aos participantes quais as lembranças que tinham sobre o bairro e como eram as calçadas antigamente. Após a análise de conteúdo, averiguou-se que os participantes apontam que nesse bairro, antigamente, existiam poucas possibilidades de meios de transportes provavelmente devido à impossibilidade de uso em virtude da qualidade das pistas. Havia estradas de areia somente e muitos buracos, inviabilizando o uso de meios de transporte. E após trabalhos de pavimentação das pistas, essas reformas foram avaliadas como sendo de má qualidade. Tais informações, a título de exemplo, são percebidas nas seguintes falas:

Quando eu cheguei aqui no bairro era tudo esburacado. Não passava nem bicicleta, aliás não tinha nem bicicleta. Não tinha carro, todo mundo andava de pé, para todo canto que você ia, você ia de pé. Não tinha calçamento não tinha essa avenida, só tinha os caminhos que nem se diz em interior, nem estrada não tinha. (Participante 1).

Quando eu cheguei, a rua das casa ainda não era asfaltada, com relação as calçadas não mudou muita coisa, porque as calçadas é horrível. (Participante 4).

Posteriormente, os participantes foram questionados sobre os lugares para onde mais se deslocam no bairro. Dos participantes que afirmaram fazer deslocamentos, verificou-se que 50% (n = 6) saem para fazer compras (padaria, mercantil, supermercados, lojas); 33,3% (n = 4) para momentos religiosos (igrejas, comunidades religiosas, templos religiosos); visitas de conhecidos, lazer e atividade física são os locais/atividades menos frequentados, com uma marcação somente para cada um dos eventos e locais citados. Quanto a esses deslocamentos, 50% (n = 6) os fazem acompanhado e 50% (n = 6) os fazem sozinhos.

Em seguida, os participantes foram perguntados sobre o local em que fazem o trajeto. A maioria dos participantes (58,3%; n = 7) afirmou optar pela calçada, mas comentando que, costumeiramente, há dificuldades, como desnível, dificultando viabilidade. Como demonstrado pela Participante 11: “Pelos calçadas apesar de serem ruins. Tem uns buracos aqui outros “acolá” calçadas irregulares, mas ainda assim prefiro nas calçadas”. Porém, outros, mesmo preferindo a calçada, afirmam que, em caso de desníveis em excesso, optam por andarem na pista: “Se tiver uma calçada boa que não tenha alto nem baixo eu vou pelas calçada, por que é mais seguro, não é? Mas quando tem sobe e desce, eu vou pra pista por que a calçada é desconfortável para andar.” (Participante 4).

Outra parte dos participantes afirma preferir a pista (33,3%; n = 4), devido ao risco que correm ao andar em calçadas de má qualidade: “Vou só por fora da calçada, pela pista. Pela calçada é mais arriscado eu cair.” (Participante 1). Somente um dos participantes (8,3%; n = 1) opta pela ciclovia como principal opção “Vou a pé pela ciclovia. [...] A ciclovia é plano.” (Participante 12).

Foi perguntado aos participantes o que sentem ao andarem nas calçadas do bairro. Como resposta, 66,6% dos participantes (n = 8) afirmam não se sentirem bem ao andarem pela calçada, argumentando acerca da má qualidade delas, destacando, também, uma necessidade maior de atenção devido os carros e outros fatores.

Eu ando nas calçadas com medo de cair, pois elas não são certas. Não é aquele calçamento reto, principalmente para minha idade, tem muito altos e baixos. Seria bom pra nossa idade que fosse os calçamentos tudo igual, mas não tem. Eu já cai foi muito nessa brincadeira. (Participante 3).

Não me sinto bem por que é tudo uma cima outra em baixo. A calçada é pra ser reta. Nesse comércio da esquina, ninguém pode passar. Tem as motos na calçada e o povo sentado não deixa ninguém passar. Um dia uma mulher estava injuriada à noite sem poder passar. (Participante 10).

Acho perigoso. Fico todo tempo atento aos carros. Já duas vezes jogaram o carro na faixa de bicicleta. (Participante 9).

Foi solicitado aos participantes que apontassem quais são os principais obstáculos percebidos nas calçadas. Como resultado, constatou-se que 100% (n = 12) participantes assinalaram “alturas irregulares, desniveladas (mais baixas e outras mais altas)”. Avaliação similar foi encontrada para “Calçadas muito altas”, onde 100% (n = 12) participantes também indicaram esse aspecto. As opções “Tamanho das calçadas (estreitas)”, “Calçadas cheias de buracos, mal cuidadas” e “Piso lisos” foram marcadas por 66,66% dos participantes (n = 8). 58,30% (n = 7) apontam os “Degraus” como dificuldades vivenciadas nas calçadas. “Impedimentos como árvores, cadeiras, lixos, pessoas sentadas, ambulantes” foi assinalada por 50% (n = 6) dos participantes. “Falta de calçada” foi assinalada por 41,70% (n = 5) dos participantes.

De maneira objetiva, foi perguntado aos participantes como avaliavam as calçadas do bairro Maraponga. Como opção de resposta, os participantes poderiam escolher entre Boa; Regular; Ruim; ou; Péssima. “Péssima” foi a avaliação mais frequente (58,3%; n = 7), seguida de “Regular” (33,3%; n = 4) e “Ruim” (8,3%; n = 4). Nenhum dos participantes avaliou as calçadas como boas (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Avaliação das calçadas do bairro Maraponga

	n	%
Boa	0	0
Regular	4	33,3
Ruim	1	8,3
Péssima	7	58,3

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Acerca de já ter sofrido alguma queda decorrente do estado da calçada, 58,3% (n = 7) dos participantes afirmaram que sim e 41,7% (n = 5) que não. Ao descreverem o acidente, os participantes citam que acabaram caindo ou por conta da variação de altura das calçadas, ou por estarem escorregadias. Quando perguntados

se conheciam alguém que já havia caído nas calçadas do bairro, 83,3% (n = 10) afirmaram que não, e 16,7% (n = 2) que sim.

Várias vezes. A primeira vez foi indo para missa e, sem querer, deu um branco e cai. Das outras vezes foi a sandália que tropecei, teve outras vezes que foi na calçada por causa dos altos e baixos, uma vez eu fui subi e cai. (Participante 1).

Mais de uma [queda]. Como eu tenho essa deficiência da coluna por que se a calçada for derreada eu sinto a minha coluna doer. (Participante 2).

Só escorreguei uma vez. Levei uma queda tão grande naquela rua da Mart Moda. A calçada estava molhada, tinha lodo. Quando eu pisei sem ver, eu cair pra trás, me sujei todinha. Foi uma queda horrível. Lá a calçada é muito alta, do outro lado é baixa e cheia de lodo no inverno. Só ando na calçada por perto daqui de casa. (Participante 4).

Eu sou fisioterapeuta eu atendi umas pessoas que sofreram queda nas calçadas quebravam tornozelos. Entorse tinha muito por que as mulheres andavam de salto alto e torciam devido aos buracos nas calçadas. (Participante 10).

A pesquisa foi realizada dentro do período de pandemia. Tendo em vista essa especificidade vivenciada pelos participantes, ao fim do questionário, foi lançada a seguinte pergunta: Sobre a pandemia, o que mais mudou na sua rotina? Como resultado, 25% (n = 3) afirmaram que não houve mudanças em suas rotinas, porém 75% (n = 9) afirmaram ter havido mudanças em suas rotinas. Das mudanças citadas, foi averiguado que ter que ficar em casa devido o isolamento social foi a mais destacada, seguida de prática de novos hábitos, como usar máscara e usar álcool em gel com frequência.

Ficar dentro de casa [foi o que mudou]. Fico muito dentro de casa por que ninguém pode sair, ninguém pode visitar ninguém, ninguém pode abraçar, ninguém pode pegar na mão de ninguém. Isso eu acho muito ruim, ficar só dentro de casa, só dentro de casa, eu não me dou bem. (Participante 4).

Tudo [mudou], ninguém sai mais pra canto nenhum. Só sai para mercantil e eu fazia caminhada minha mulher fala “não vá não” e é de máscara direto e pedindo proteção a Deus. (Participante 9).

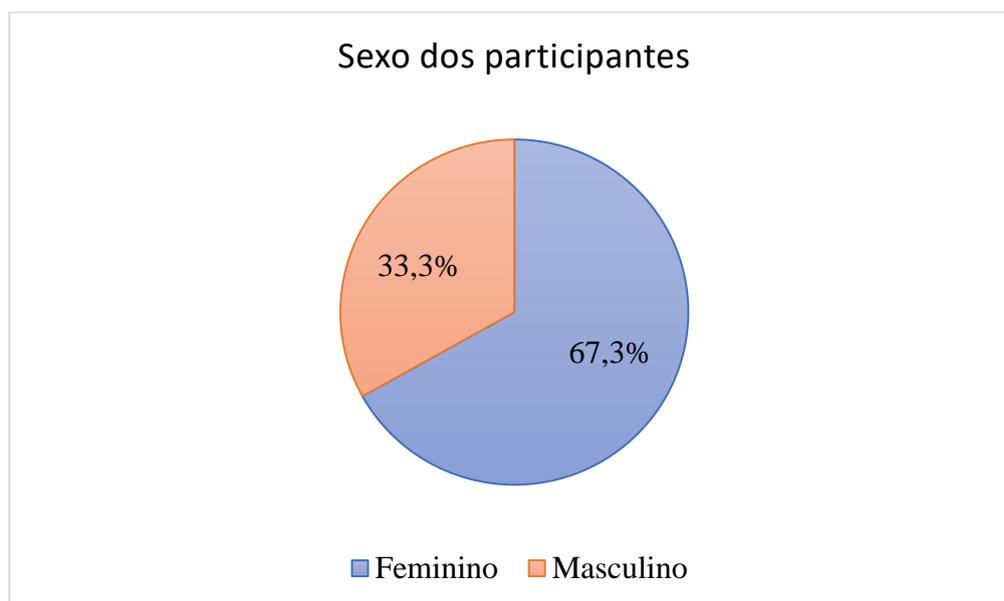
A partir das respostas dos idosos moradores do bairro da Maraponga, observou-se que a maioria prefere andar pelas calçadas mesmo avaliando como péssimas, ruim e regular, mesmo se sentindo inseguros devido à grande quantidade de irregularidades presente nos percursos, em especial os desníveis recorrentes com calçadas altas e baixas sem uma padronização, sem continuidade/conectividade entre elas, o que gera constante medo de cair, seja por já terem caído, seja devido a alguma

fragilidade física decorrente da idade. Constata-se, dessa maneira, que o bairro Maraponga não possui calçadas adequadas e próprias para o livre caminhar.

7.2.2 Moradores dos demais bairros

Sobre as características sociodemográficas dos participantes dos demais bairros, constatou-se uma idade média de 71,33 anos (DP = 9,11), com uma média de 29,83 anos de moradia nos bairros (DP = 24,44). Acerca do sexo dos participantes, averiguou-se que 66,7% (n = 4) eram do sexo feminino e 33,3% (n = 2) eram do sexo masculino (ver imagem 2).

Figura 165 – Sexo dos participantes (Pesquisa em demais bairros)



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Em seguida, foi perguntado aos participantes sobre suas lembranças acerca do bairro em que mora e também sobre como eram as calçadas. Em suma, os participantes ressaltaram que antigamente não se havia pavimentação ou calçadas. As pistas eram feitas de terra e não havia calçadas adequadas ou estruturadas para atender a população quanto ao ir e vir. Ao mesmo tempo, ressaltam que, em geral, as ruas eram mais movimentadas devido à segurança que hoje, na fala dos participantes, está precarizada.

Eu gostava mais naquela época, porque o mundo está muito violento. Não tinha calçada, não era um bairro chique, mas era um bairro seguro. [...] Existia pouca calçada era de tijolo, de cimento. (Participante 1).

Antigamente era calçamento, não tinha pista [...] e em muitas da rua não tinham calçadas. (Participante 4).

[...] era mais estrada de terra. Não existiam calçadas, depois que passaram a construir asfalto que não tinha na época, depois de anos, de cinco dez anos começou a fazer os asfaltos, mas agora as calçadas não foram estruturadas elas eram calçadas irregulares, é perigoso a queda de uma pessoa nova como velha que podia cair ali, aí tinha degraus nas calçadas. Muito irregular na época e ainda continua em muito lugar. (Participante 5).

Sobre os lugares para onde os participantes mais se deslocam no bairro, das opções oferecidas, os mais frequentes foram: “Compras (padaria, mercantil, supermercados, lojas)” (83,30%; n = 5); seguido de locais religiosos (igrejas, comunidades religiosas, templos religiosos) (66,6%; n = 4); realização de atividades físicas (50%; n = 3); visitar familiares, outras atividades não listadas (33,3%; n = 2); visitar familiares (33,3%; n = 2), e por questões de saúde (16,6%; n = 1). Quanto a esses deslocamentos, 83,3% (n = 5) os fazem sozinhos e 16,7% (n = 1) os fazem acompanhados.

Em seguida, os participantes foram questionados acerca de sua preferência quanto a andar nas ruas ou nas calçadas dos bairros onde moram. Como resultado, metade dos participantes (50%; n = 3) opta por andar nas calçadas e os demais na pista (50%; n = 3). Ressalta-se que, nessa pergunta, já surgiram falas de insatisfação quanto às calçadas dos bairros: “Eu detesto as calçadas, quando eu vou eu prefiro andar pelo fio de pedra.” (Participante 1); “Às vezes a calçada é tão pequena que eu sou forçado a andar beirando a pista.” (Participante 2), “É o seguinte, as calçadas aqui tem muitos altos e baixos. [...] Eu ando mais aqui na beiradinha da pista, por que eu tenho muito medo de queda. Eu já tenho visto gente cair na calçada.” (Participante 4).

Acerca do sentimento ao utilizarem as calçadas dos bairros, constatou-se que a maioria dos participantes (66,6%; n = 4) afirmou alguma insatisfação. Tal compreensão vem de falas como: “Eu me sinto inseguro, com medo até de ser atropelado.” (Participante 2); “Aqui e acolá eu escorrego porque tem muitos buracos nas calçadas.” (Participante 5); e “As calçadas realmente são assim, [...] cheias de degraus, é irregular para você passar, então não dá pra andar e, às vezes, estreitas. Elas não são padronizadas.” (Participante 6). Somente dois participantes (33,3%) afirmaram se sentir seguros com as calçadas.

Os participantes foram solicitados a apontar quais são os principais obstáculos percebidos por eles nas calçadas. Como resultado, constatou-se que 100% (n = 6) participantes assinalaram “Alturas irregulares, desniveladas (mais baixas e outras mais altas)”. Avaliação similar foi encontrada para “Tamanho das calçadas (estreitas)”, assinalado por 100% (n = 6) dos participantes. Outro aspecto frequentemente citado foi “Calçadas muito altas”, com 83,30% (n = 5) dos participantes apontando esse fator. Fatores como “Calçadas cheias de buracos, mal cuidadas”, “Degraus” e “Impedimentos como arvores, cadeiras, lixos, pessoas sentadas, ambulantes” foram marcados por 66,66% (n = 4) dos participantes. “Falta de calçada” foi assinalada por 50% (n = 3) dos participantes e “Pisos lisos” foi apontada somente por 33,3% (n = 2) dos participantes.

Com maior objetividade, foi solicitado aos participantes uma avaliação das calçadas dos bairros em que moram. Como opção de resposta, os participantes poderiam assinalar: Boa; Regular; Ruim; ou; Péssima. “Ruim” foi a avaliação mais frequente (66,6%; n = 4). “Regular” (16,7%; n = 1), e “Péssima” (16,7%; n = 1) foram as outras opções com pontuação. Nenhum dos participantes avaliou as calçadas como boas (ver Quadro 14).

Quadro 14 – Avaliação das calçadas de bairros variados

	n	%
Boa	0	0
Regular	1	16,7
Ruim	4	66,6
Péssima	1	16,7

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Sobre os participantes terem sofrido alguma queda decorrente do estado da calçada, 83,3% (n = 5) dos participantes afirmaram que sim e somente 16,7% (n = 1) que não. Acerca da queda, é citado que as calçadas não são pensadas no cidadão idoso, necessitando que eles tenham maior atenção. Também é comentado sobre objetos que atrapalham o trajeto. Tais apontamentos podem ser verificados nas seguintes falas: “O problema é que as pessoas quando vão fazer as calçadas esquecem que tem gente velho, eu já levei duas queda” (Participante 1) e “eu tropecei em uma pedra. Tinha uma pedra no meio do caminho” (Participante 2). Quando

perguntados se conheciam alguém que já havia caído nas calçadas do bairro, 50% (n = 3) afirmaram que não, e 50% (n = 3) que sim.

Por fim, foi perguntado aos participantes sobre as mudanças na rotina durante a pandemia. Como resposta, verificou-se que todos os participantes apontaram mudanças em suas vidas. O isolamento social gerou medo quanto à própria saúde, quebrando a rotina, gerando insegurança, afetando, também, o comportamento social das pessoas.

Mudou tudo. Todo mundo da minha idade fica trancado com medo, não é? Deixei de ir a shopping, deixei de ir ao médico. Faz dois anos que eu não vou ao médico. Vou começar a ir de novo. (Participante 1).

Mudou muita coisa. Logo no começo, então, confinado dentro de casa com medo de cair, com medo dessa doença. Era um verdadeiro pesadelo. (Participante 2).

Mudou tudo na rotina. Tudo mudou. Eu percebo que as pessoas tem mais medo, mais cuidado. Achar que sempre podem pegar essa doença e eu estou vendo que as pessoas estão mais caladas, mais tímidas. (Participante 5).

A partir das falas dos idosos moradores de outros bairros da cidade, foi constatado que a metade prefere andar pelas calçadas mesmo se sentindo inseguros diante das irregularidades presentes; aqueles que andam pelas pistas o fazem por as acharem mais seguras, apesar de temerem acidentes com veículos. Todos assinalaram como problemas mais presentes os desníveis em relação a altura e tamanho das calçadas, assim como indicaram outros problemas existentes, como degraus, impedimentos, falta de calçadas e pisos lisos. A grande maioria afirmou já ter sofrido queda ou conhecer alguém que já caiu ao andar nas calçadas. Verificou-se, dessa forma, que as calçadas dos bairros onde moram os idosos entrevistados encontram-se fora dos padrões, gerando sensação de insegurança e limitando a liberdade e autonomia ao caminhar.

Em seguida, foi realizada uma nuvem de palavras a fim de agrupar as palavras e organizá-las graficamente em função da sua relevância, sendo as maiores aquelas que possuíam maior frequência. Essa análise pode facilitar uma compreensão geral dos materiais coletados. A análise foi realizada por meio do auxílio do *software Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires* (IRaMuTeQ). O *software* tem como principal objetivo analisar a estrutura e a organização do discurso, possibilitando informar as relações entre os

Sobre a pandemia: “Mudou que a gente não pode sair de casa, se juntar quatro, cinco pessoas pra conversar, tem que andar de máscara, se sair na calçada tem que botar a máscara na cara.”

“Aqui a gente diz assim passou dos 40 tudo aparece, nem diz que você sente dor eu não sei nem onde dói.” (Participante 1, 96 anos).

“Eu me agarro nas paredes e vou andando e sobe aqui e desce ali. [...]”

“Eu percebo todos esses desmantelos se fosse minha eu tinha ajeitado tudo. Olha é um negócio de calçada feia.” (Participante 2, 90 anos).

“Eu ando nas calçadas com medo de cair pois elas não são certas, é sempre uma altas e baixas, não é aquele calçamento reto, principalmente pra minha idade, tem muito altos e baixos, vem assim e desce lá pra baixo. Seria bom pra nossa idade que fosse os calçamentos tudo igual, mas não tem, é umas mais altas outras mais baixas. Eu já cai foi muito nessa brincadeira.” (Participante 3, 68 anos).

“Se tiver uma calçada boa que não tenha alto nem baixo eu vou pelas calçada, por que é mais seguro né, mas quando tem sobe e desce, eu vou pra pista por que a calçada é desconfortável para andar... Eu não me sinto bem eu vou por que eu preciso.” (Participante 4, 78 anos).

“Eu procurava as calçadas, mas devido aos altos e baixos quase sempre eu tinha que andar na rua”. (Participante 5, 96 anos).

“Por aqui é nas calçadas por onde dá pra andar né? Na calçada me sinto as vezes mais segura por que não tem carro, nem moto, nem bicicleta.” (Participante 6, 71 anos).

“Pela calçada, quando o sol está quente boto o óculos escuros e chapéu.” (Participante 7, 70 anos).

“Pelo asfalto, detesto essas calçadas, por que as calçadas são cheias de altos e baixos.” (Participante 8, 79 anos)

“Prefiro caminhar na pista pois na calçada tira todo o conforto”. (Participante 9, 69 anos).

“Por aqui tem umas calçadas tão estreitas que mal dá pra passar, é tudo ruim, é arriscado morrer. Tem que andar pulando da calçada pra pista. Tudo mal feito.”

“Quando eu fazia caminhada eu preferia na calçada pois na pista é arriscado a gente morrer né... Não me sinto bem por que é tudo uma cima outra em baixo, a calçada é pra ser reta...” (Participante 10, 67 anos).

“Pelas calçadas apesar de serem ruins tem uns buracos aqui outros acolá, calçadas irregulares, mas ainda sim prefiro nas calçadas. Morro de medo de bandido, da violência, de cair. Eu ando olhando pro chão porque de uma hora para outra pode ter um buraco.” (Participante 11, 69 anos).

“Vou a pé pela ciclovia, quando eu vou ao banco, vou pelas calçadas. Na ciclovia é plano, se você pegar as ruas aqui perto é cheio de batentes, é um sobe e desce das calçadas. Não me sinto confortável primeiro por que ando muito pouco, antes da pandemia eu corria.” (Participante 12, 70 anos).

7.4.2 Moradores demais bairros

“Eu detesto as calçadas, quando eu vou eu prefiro andar pelo fio de pedra e reparo os carros, quando eles vem se aproximando eu subo as calçadas, eu sou prevenida, é um batente alto outros baixinhos, um buraco aqui outro ali, é por que as pessoas não tem dinheiro pra ajeitar as calçadas aí complica, tem calçadas que é descendo outras que é escorregando, tem calçadas que é toda quebrada, cheia de buraco, tem canto que nem calçada tem.” (Participante 1, 70 anos, moradora do Montese).

“Às vezes a calçada é tão pequena que eu sou forçado a andar beirando a pista.”

“Eu me sinto inseguro com medo até de ser atropelado, um dia desse eu ia sendo atropelado em cima da calçada, o ônibus com a porta aberta.” (Participante 2, 60 anos, morador do Centro).

“Sinto mais segura nas calçadas.” (Participante 3, 75 anos, moradora do Presidente Kennedy).

“É o seguinte, as calçadas aqui tem muitos altos e baixos, eu não vou mentir não, eu ando mais aqui na beiradinha da pista, porque eu tenho muito medo de queda, eu já tenho visto gente cair na calçada, porque a calçada tem as vezes um negócio e as pessoas as vezes topam né, e eu com a minha vista pouca, Ave Maria, eu digo assim que eu tenho tanto medo de cair, a gente vê tanta gente de braço quebrado, mão quebrada. Nosso senhor é muito bom para nós, eu tenho maior cuidado... Andando eu me sinto bem graças a Deus, às vezes é tão bom a gente sair um pouquinho né, quando eu vou para o mercantil nós vamos mais à noite. Eu digo assim pra Socorro é tão bom a gente sair, é bom que a gente mexe com as pernas, faz um exerciciozinho, já é um a caminhadinha né, mas quando eu ando eu não me sinto tão segura não, mas as vezes ela pega até na minha mão, com ela eu me sinto até segura.” (Participante 4, 86 anos, moradora da Vila Peri).

“Eu adoro estar sempre acompanhada de um bom papo de uma boa companhia, mas ando muito sozinha. Nas calçadas aqui e acolá eu escorrego porque tem muitos buracos nas calçadas.” (Participante 5, 64 anos, moradora do José Bonifácio).

“Eu costumo fazer caminhada no bairro em bloco de apartamentos arrodando uns 800 a 100 metros, essa calçada tem algumas irregularidades nas entradas dos apartamentos, nas passagens de carro é rebaixado, sai do nível a calçada. Nessa caminhadas eu só ando nessa calçada que é mais regular, tem um pedaço pequeno onde a calçada não foi construída e tem lixo aí tem que ir pelos asfalto, pois tem pouco espaço.”

“O problema é o seguinte. Existe o problema muito difícil de você andar pelas calçadas, porque as calçadas realmente é assim como eu digo cheias de degraus, é irregular para você passar então não dá pra andar e às vezes estreitas, elas não são padronizadas, deveriam fazer calçadas mais largas padronizadas para as pessoas poderem andar, esse é um projeto que tem que eu acho que está em cogitação na Prefeitura, mas acontece que as pessoas andam muito pelo asfalto

porque não há a possibilidade das pessoas andarem, tem muitas irregulares para as pessoas andarem assim nas calçadas. Especificamente nesse local que eu faço essa caminhada é um local mais seguro, mais padronizado, por isso eu escolhi lá para fazer a caminhada, mas os demais locais lá são muito irregulares, as vezes estão construindo a calçada, às vezes são estreitas, às vezes as calçadas tem degraus, é perigoso você cair.” (Participante 6, 73 anos, morador do Passaré).

Verificou-se que, assim como os moradores da Maraponga, os idosos moradores de outros bairros entrevistados são insatisfeitos com a realidade das calçadas, sofrendo com as mesmas irregularidades, sempre dando muita ênfase ao sobe e desce das calçadas. Constata-se que, independentemente do bairro, as calçadas da cidade não são adequadas para o caminhar, o que suprime o livre direito de andar e aumenta o sentimento de medo constante de cair.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Se eu não posso fazer grandes feitos, eu farei pequenos feitos de forma grandiosa.”
(Dr. Martin Luther King Jr.)

Sumariamente, apesar de o Plano de Caminhabilidade ter sua importância, as mudanças até agora colocadas em ação no que concerne às calçadas práticas pouco trouxeram resultado visíveis e pouco geraram soluções concretas em que a população realmente sentisse mudanças.

Constata-se que a criação de planos não garante a efetividade de ações do poder público, haja vista que urge a busca de soluções que levem a concretização de fato em melhorias reais.. Nesse viés, a criação do Plano de Caminhabilidade, do Código da Cidade, do *Operação Calçada Acessível*, dentre outras ações, refletem a importância de se estabelecer padrões a serem seguidos, mas nada se transforma se continuam genéricos não pensados para a cidade de Fortaleza nas suas particularidades. Do contrário (como ocorre na realidade), não passarão de um conjunto de regras aleatórias. Isto posto, a construção, recuperação, manutenção e reordenação das calçadas são pressupostos essenciais para uma Fortaleza mais acessível e agradável. Avaliar o Plano de caminhabilidade é avaliar o processo de construção ,pois não está concluído ,mudanças podem ser feitas ,dessa forma é necessário a criação de um decreto que obrigue de fato que as modificações saiam do papel.

A Operação Calçada Acessível que inicialmente teve caráter educativo e depois punitivo requer haver a continuidade com o retorno aos locais já fiscalizados, com fiscalização de novos lugares e com mudanças necessárias para uma melhor atividade fiscalizatória em busca da otimização dos resultados. É necessário que a administração pública transforme locais públicos como praças ,canteiros ,escolas ,hospitais em exemplos para a população ,criando construindo e reconstruindo de acordo com as normas técnicas pois antes de cobrar da população é preciso ser o principal modelo a ser seguido. Além disso a Prefeitura precisa encontrar soluções para áreas carentes onde as pessoas não tem recursos financeiros para realizar padronização das calçadas ,sendo importante que da mesma forma como é feito melhorias com recursos públicos em vias por onde trafegam os veículos que assim

também sejam por onde transitam os pedestres. E não jogue essa responsabilidade apenas para os munícipes que na maioria das vezes não tem conhecimento da maneira corretas a construir as calçadas .

Buscou-se atingir o objetivo geral de avaliar o Plano de Caminhabilidade a partir da acessibilidade da pessoa idosa do bairro da Maraponga ao estudar e investigar como o idoso é pensado no plano. Observou-se que existe uma preocupação na participação direta de grupos mais vulneráveis a fim de pensar nas singularidades desses grupos tão prejudicados com a falta de acessibilidade. O “Caderno de Diagnóstico” ilustra o Ranking de Bairros de Fortaleza em relação ao número de famílias beneficiadas com o Programa de Concessão de Benefícios de Prestação Continuada (BPC idoso) inscritas no CadÚnico (novembro 2019) (FORTALEZA, 2019b) demonstrando a importância de conhecer diferenças e desigualdades das suas várias regiões de modo a sanar os impedimentos a uma caminhabilidade mais segura e contribuir para um processo de envelhecimento com mais qualidade de vida. Os objetivos específicos identificaram os conceitos referentes a mobilidade, acessibilidade, inclusão, caminhabilidade e aos direitos das pessoas idosas numa tentativa de, a partir desse conhecimento, buscar gerar soluções para uma melhor acessibilidade. Com avaliação das calçadas da Avenida Godofredo Maciel no bairro da Maraponga, observou-se que mesmo tendo sido realizada a *Operação Calçada Acessível*, as condições das calçadas continuaram as mesmas com variadas quantidades de irregularidades que dificultam o caminhar, situação demonstrada pelas insatisfações nas falas dos idosos entrevistados, da insegurança gerada que sentem ao caminhar pelas calçadas e o permanente medo de cair, preferindo, muitas vezes, andar fora delas arriscando suas vidas ao dividirem as pistas com veículos.

Diante do exposto, escancara-se o contexto de anos de esquecimento da atividade urbanística pelo poder público, onde ainda é perceptível o exemplo de quem governa sem a devida atenção à preservação dos seus espaços públicos e nem às normas técnicas de acessibilidade, associado à desinformação da grande parte da população principalmente pela falta de divulgação , somado a um quadro de anos com pouca ou nenhuma efetividade das atividades fiscalizatórias e, principalmente, planos e projetos que não levaram e não levam em consideração as peculiaridade de cada área, reverberando na baixa qualidade de vida dos transeuntes brasileiros. Foi possível perceber que aqueles idosos com menor poder aquisitivo, que geralmente

moram em bairros periféricos, fazem seus percursos a pé e muitas vezes desacompanhados, sofrem mais com a problemática, pois esses lugares, em sua maioria, têm infraestrutura urbana desordenada, com incontáveis problemas de acessibilidade.

Nessa seara, concordamos com Sousa (2019), quando ele expõe que mesmo com legislações, operações, manuais e demais recursos de estímulo à melhoria das calçadas, a cidade real continua longe de ser acessível e caminhável às pessoas idosas

Devemos ser nós os principais interessados em uma mudança na qualidade das nossa calçadas e vias públicas ,pois as dificuldades enfrentada por um idoso hoje em seus deslocamentos serão as complicações enfrentadas por idosos amanhã e esse idosos de amanhã já poderão sermos nós .

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DE FORTALEZA (AGEFIS) **Plano de Fiscalização – Operação Calçada Acessível**. Fortaleza: Agefis, 2019. Disponível em: fiscalize.agefis.fortaleza.ce.gov.br Acesso em: dez/2019.

ALVES, P.; RAIA JUNIOR, A. A. Mobilidade e Acessibilidade urbanas sustentáveis: a gestão da Mobilidade no Brasil. *In*: VI Congresso de Meio Ambiente da AUGM, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos – SP, 2009, **Anais [...]**. Disponível em: <http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf> Acesso em: 01 de abril de 2021.

ANACLETO, M. I. C.; SOUZA, A. S.; BATISTA, C. L.; ANGELIS, G.; BRAGATTO, M. J. M.; PEREIRA, M. P.; MARTINS, N. E. S. Grupo com idosos: uma experiência institucional. **Revista da SPAGESP - Sociedade de Psicoterapias Analíticas Grupais do Estado de São Paulo**, Ribeirão Preto, Jan.-Jun. 2005. v. 6. p. 27-38. Disponível em: Acesso em: 22 mar. 2021.

ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades de pedestres**: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.

AREOSA, S.V.C. **Envelhecimento, contexto social e relações familiares**: o idoso, de assistido a provedor da família. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: encurtador.com.br/fuDUX. Acesso em: 22 mar. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE BARES E RESTAURANTES (ABRASEL). Conheça o trabalho da Jane Jacobs e Jaime Lerner, urbanistas com o "jeito Abrasel de ser". ABRASEL São Paulo, **Revista Bares & Restaurantes**, 1 de abril de 2019. Disponível em: encurtador.com.br/pqFLM. Acesso em: 18 nov. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR Nº 9050/2004**. Disponível em: encurtador.com.br/hCLSZ. Rio de Janeiro: ABNT, 2004. Acesso em: 18 nov. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 16537/16**. Norma Brasileira de acessibilidade, Sinalização tátil no piso, diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050/15**. Norma Brasileira de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT 2015.

AZEVEDO, M. do S. M de. **Caminhar na cidade**: uma reflexão sobre o uso das calçadas em Fortaleza como estrutura de mobilidade do pedestre. Dissertação (Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas). Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará (UECE), 2016.

AZEVEDO, M. do S. M de; BEZERRA, R. G. Caminhar na Cidade: uma reflexão sobre o uso das calçadas em Fortaleza como estrutura de mobilidade do pedestre. **Conhecer**: debate entre o público e o privado, v.6, nº17, 2016. Disponível em: encurtador.com.br/cmFQ1. Acesso em: 19 jan. 2021.

BAIARDI, Y. C. L. **A importância da microacessibilidade nas estações metroferroviárias na mobilidade urbana**: o caso da estação de trem Santo Amaro na cidade de São Paulo. 2013. 161 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2013. Disponível em: www.aeamesp.org.br/biblioteca/stm/21sml36rl.pdf Acesso em: 02 abr. 2021.

BARBOSA, A. S. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**. Disponível em: encurtador.com.br/txAG4. Acesso em: 23 mar. 2021.

BARRUCHO, L. **Pandemia de coronavírus evidencia 'velhofobia' no Brasil, diz antropóloga**. BBC News Brasil, 2 maio de 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52425735> Acesso em: 8 set. 2022.

BEAUVOIR, S. **A velhice**. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2018.

BEZERRA, R. **Obstáculos nas calçadas são ameaças a pedestres**. Diário do Nordeste, 6 de fevereiro de 2018. Disponível em: encurtador.com.br/rvKL7. Acesso em: 20 jan. 2021.

BIANCHI, I. M. **Microacessibilidade em vias urbanas estruturais**: o caso da 3ª perimetral de Porto Alegre. 2011. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/36809/000817257.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 04 abr. 2021.

BRAGA, L. **Como devem ser as calçadas em Fortaleza**: confira dicas de padronização. O POVO, 10 de março de 2020. Disponível em: encurtador.com.br/bmoP8. Acesso em: 20 nov. 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm.

BRASIL. LEI Nº 8.842, DE 4 DE JANEIRO DE 1994. Dispõe sobre a política nacional do idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8842.htm. Brasília: **Diário Oficial da União**, 1994. Acesso em: 23 mar. 2021.

BRASIL. LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: **Diário Oficial da União**, 1997. Disponível em: encurtador.com.br/wyBW7. Acesso em: 18 nov. 2020.

BRASIL. LEI N. 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm. Brasília: **Diário Oficial da União**, 2000. Acesso em: 23 mar. 2021.

BRASIL. LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Brasília: **Diário Oficial da União**, 2003. Acesso em: 23 mar. 2021.

BRASIL. LEI Nº 5296, 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: **Diário Oficial da União**, 2004. Acesso em: 6 nov. 2022.

BRASIL. LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: **Diário Oficial da União**, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 23 mar.2021.

BRASIL. LEI N. 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: **Diário Oficial da União**, 2015. Disponível em: encurtador.com.br/orsyS. Acesso em: 22 mar. 2021.

CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL. **Idosos serão 30% da população mundial em 2050**. Rádio Câmara, 2013. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/radio/programas/407614-idosos-serao-30-da-populacao-mundial-em-2050/> Acesso em: 9 abr. 2022.

CAMARGO, B. V.; JUSTO, A. M. IRAMUTEQ: um software gratuito para análise de dados textuais. **Temas em psicologia**, v. 21, n. 2, p. 513-518, 2013.

CAMBRA, P. J. M. de. **Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment**. Dissertação (Mestrado) – Curso de Urbanismo e Ordenamento do Território, Instituto Superior Técnico Lisboa, Lisboa, 2012.

CARLETTO, A. C.; CAMBIAGHI, S. **Desenho universal**: um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrielli, 2007. Disponível em: https://www.maragabrielli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web-1.pdf Acesso em: 12 set. 2022.

CARTACAPITAL. **Teich já sugeriu que salvar idoso em vez de jovem é mais caro à Saúde**. CartaCapital, 16 de abril de 2020. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/politica/teich-ja-sugeriu-que-salvar-idoso-em-vez-de-jovem-e-mais-carro-a-saude/> Acesso em: 9 abr. 2022.

CARVALHO, C. H. R. de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. *In*: COSTA, M. A. C. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III**: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana – Brasília: Ipea, 2016.

CARVALHO, I. R. V. de. **Caminhabilidade como instrumento de mobilidade urbana**: um estudo de caso em Belo Horizonte. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia, 2018.

CEARÁ. DECRETO Nº 34.298, de 16 de outubro de 2021. Mantém as medidas de isolamento social contra a Covid-19 no Estado do Ceará, com a liberação de atividades. Ceará: **Diário Oficial do Estado**, 2021. Disponível em <https://www.ceara.gov.br/wp-content/uploads/2021/10/DECRETO-No34.298-de-16-de-outubro-de-2021.pdf> Acesso em: 26 out. 2021.

CLARIS, S.; SCOPELLITI, D. **Cities alive**: towards a walking world. London: ARUP, 2016.

COST, C. R. S.; BASQUES, I. T. O idoso: mobilidade e acessibilidade urbana. **Revista portal de divulgação**, n. 51, p. 36 - 48. 2017. Disponível em: www.portaldoenvelhecimento.com/revista-nova. Acesso em: 5 abr. 2021.

COSTA, E. A. C. da; SCHOR, T. Envelhecimento populacional e sua produção histórica no Brasil, Amazonas, Tefé, Alvarães e Uarini-AM. *In*: VII Congresso Brasileiro de Geografia, **Anais** [...]. 10 a 16 de agosto de 2014, Vitória/ES. Disponível em: encurtador.com.br/ptTWY. Acesso em: 23 mar. 2021.

COUTINHO, F. **Maraponga**. Fortaleza: [s. n.], 2013. Coleção Pajeú.

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

DIÁRIO DO NORDESTE. **Acessibilidade é desafio na capital**. 31 de março de 2014. Disponível em: encurtador.com.br/cqOR5. Acesso em: 24 nov. 2020.

DIAS, L. C. Direito de ir e vir. **Revista jurídica**, nº 294, p. 33., 2001.

FARIA, H. M.; LIMA, C. A. Andar a pé: mobilidade urbana e sustentabilidade nas regiões metropolitanas brasileiras. **Revista Rua**, nº. 22 – v. 1, junho 2016. p. 125-148.

FERRO, M. **Bolsonaro diz que quarentena será só para idosos e pessoas com comorbidades**. Poder360, 27 de março de 2020. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/governo/bolsonaro-define-que-brasil-tera-quarentena-so-para-idosos-com-comorbidade/> Acesso em: 9 abr. 2022.

FORTALEZA EM FOTOS. **Bairro da Maraponga**. Fortaleza em Fotos, 2 de janeiro de 2014. Disponível em: <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2014/01/bairro-da-maraponga.html> Acesso em: 8 set. 2022.

FORTALEZA. **Fortaleza 2040**. [s.d.] Disponível em: <https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/siga2040/dashboard> Acesso em: 8 set. 2022.

FORTALEZA. Lei Municipal nº 5530/1981, de 17 de dezembro de 1981. Dispõe sobre o Código de Obras e Posturas do Município de Fortaleza e dá outras providências. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 1981.

FORTALEZA. Decreto Municipal N.º 21.349/1991, de 3 de maio de 1991. Cria a Lagoa da Maraponga. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 1991.

FORTALEZA. Lei Complementar n. 62, de 2 de fevereiro de 2009. Plano Diretor Participativo de Fortaleza. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 2009.

FORTALEZA. Plano Plurianual de Fortaleza. Lei n. 010.645, de 23 de novembro de 2017. Dispõe sobre o Plano Plurianual (PPA) de Governo do Município de Fortaleza para o quadriênio 2018–2021. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 2017a.

FORTALEZA. Lei Complementar n. 237, de 13 de setembro de 2017. Dispõe sobre a criação do Conselho Municipal de Políticas de Promoção da Igualdade Racial (CMPPIR) e dá outras providências. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 2017b.

FORTALEZA. Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente. Lei Complementar n. 270, de 2 de agosto de 2019. Código da Cidade. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 2019a. Disponível em: encurtador.com.br/vwyS9. Acesso em: 17 nov. 2020.

FORTALEZA. Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFFor**. Fortaleza: Seuma, 2019b. Disponível em: <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/infocidade/450-plano-municipal-de-caminhabilidade-fortaleza>

FORTALEZA. Lei Complementar nº 278, de 23 de dezembro de 2019. Altera dispositivos da Lei Complementar n. 176, de 19 de dezembro de 2014, que dispõe sobre a organização e a estrutura administrativa do Poder Executivo Municipal e dá outras providências. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 2019c.

FORTALEZA. Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente. Portaria n. 10, de 14 de fevereiro de 2020. Composição da Rede Interdisciplinar e Intersectorial para apoiar a Operacionalização do Plano Municipal de Caminhabilidade – PMCFFor. Fortaleza: **Diário Oficial do Município**, 2020.

FOSS, M. N. As contribuições do materialismo histórico dialético para a pesquisa sobre o programa ensino médio inovador (ProEMI). *In*: III Encontro dos Mestrados Profissionais e Letras, **Anais [...]**. UEMS, Campo Grande, 06 a 08 de junho de 2018. Disponível em: encurtador.com.br/nwyCV. Acesso em: 14 set. 2021.

FREITAS, C.; FROTA, N. Política ambiental urbana no cenário de expansão do capital imobiliário: o caso da Maraponga em Fortaleza. *In*: III Seminário Nacional sobre o tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e restrições ambientais ao parcelamento do solo, **Anais [...]**. 10 a 13 de setembro de 2014. Disponível em: encurtador.com.br/dxFRX. Acesso em: 24 nov. 2020.

FUNDO DE POPULAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Envelhecimento no século XXI**. Nova York, 2012. Disponível em: https://www.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/Portuguese-Exec-Summary_0.pdf. Acesso em: 23 mar.2021.

GARCIA, F. **Bairro Maraponga**. Fortaleza em Fotos, 2 de janeiro de 2014. Disponível em: encurtador.com.br/gtuPR. Acesso em: 24 nov. 2020.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GHIDINI, R. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP - Ano 33 - 2011 - 1º quadrimestre. Disponível em: encurtador.com.br/fmwEYf. Acesso em: 17 nov. 2020.

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

GOLD, P. A. **Melhorando as condições de caminhada em calçadas**. Gold Projects, 2003.

GOLDENBERG, M. **A invenção de uma bela velhice**. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2021.

GORZ, A. A ideologia social do automóvel. *In*: LUDD, N. (org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

GUSSI, A. F. G.; OLIVEIRA, B. R. de. Políticas públicas e outra perspectiva de avaliação: uma abordagem antropológica. **Desenvolvimento em Debate**, v.4, n.1, p. 83-101, 2016. Disponível em: encurtador.com.br/bmnE8. Acesso em: 18 jan. 2021.

INSTITUTO DE LONGEVIDADE MAG. **Felicidade se conquista com liberdade, diz Mirian Goldenberg**. Instituto de Longevidade MAG, 2 de setembro de 2019. Disponível em: <https://institutodelongevidademag.org/longevidade-e-comportamento/como-as-pessoa-encontram-a-felicidade> Acesso em: 9 abr. 2022.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Índice de Caminhabilidade – Ferramenta**. Rio de Janeiro: Versão de 09 de setembro de 2016. Disponível em: encurtador.com.br/cnuRZ. Acesso em: 14 set. 2020.

ISTOÉ. **Ator Flavio Migliaccio comete suicídio e deixa carta**. IstoÉ Gente, 4 de maio de 2020. Disponível em: <https://istoe.com.br/ator-flavio-migliaccio-deixa-carta-apos-suicidio/> Acesso em: 8 set. 2022.

JAZAR, M. M.; ULTRAMARI, C. Periodizações e idealizações da cidade brasileira: 1875-2015. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, 2018. Disponível em: encurtador.com.br/akQY6f. Acesso em: 18 nov. 2020.

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

LEFEBVRE, H. **Posição**: contra os tecnocratas. São Paulo: Nova Crítica, 1969.

LEJANO, R. **Parâmetros para análise de políticas**: fusão de texto e contexto. Campinas: Arte Escrita, 2012.

LIMA, M. C. M. **O idoso e a cidade**: a qualidade do espaço urbano no Centro de Fortaleza. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo + Design, da Universidade Federal do Ceará (UFC), 2021.

MARCONI, M. A.; LAKTOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**. 8. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2017.

METHORST, R. et al. **COST 358 – PQN Final Report**. Cheltenham: Walk21, 2010.

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

MINISTÉRIO PÚBLICO DO CEARÁ (MPCE). **MPCE requer na Justiça que Município de Fortaleza divulgue campanha sobre acessibilidade das calçadas**. MPCE, 15 de janeiro de 2020. Disponível em: encurtador.com.br/uzBGP. Acesso em: 18 nov. 2020.

MOBILIZE BRASIL. **Relatório final – campanha 2019 – Calçadas do Brasil**. Santana de Parnaíba: Mobilize Brasil, 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/Midias/Campanhas/Calçadas-2019/relatorio-final.pdf>. Acesso em: 12 set. 2022.

MONTENEGRO, N. G. S. D.; SANTIAGO, Z. M. P.; SOUSA, V. C. **Guia de acessibilidade**: espaço público e edificações. Elaboração Governo do Estado do Ceará. Fortaleza: SEINFRA-CE, 2009.

MORANO, R. P.; SANTIAGO, Z. M. P. Reflexões acerca das políticas públicas de acessibilidade. In: XVIII ENANPUR, 2019, **Anais** [...]. Disponível em: encurtador.com.br/alzMS. Acesso em 3 mar. 2021.

MORICONI, L. V. **Pertencimento e identidade**. Trabalho de conclusão de curso (graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, Campinas-SP, 2014.

NAIDIS, G. **Guedes critica aumento da expectativa de vida**: "Todo mundo quer viver 100 anos". IG Economia, 27 de abril de 2021. Disponível em: <https://economia.ig.com.br/2021-04-27/paulo-guedes-aumento-expectativa-de-vida.html>. Acesso em: 8 set. 2022.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (NACTO) **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: SENAC, 2016.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (NACTO). **Guia Global de Desenho de Rua**. São Paulo: SENAC, 2018.

O POVO. **Obras no centro de Fortaleza têm como desafio manter patrimônios históricos.** 1º novembro de 2020. Disponível em: encurtador.com.br/ntMVY. Acesso em: 17 nov. 2020.

O POVO: **Ceará soma 942.981 casos e 24.465 mortes pela Covid-19.** O POVO, Coronavírus, 24 de outubro de 2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/coronavirus/2021/10/24/ceara-soma-942-981-casos-e-24-465-mortes-pela-covid-19.html> Acesso em: 12 set. 2022.

OLIVEIRA, A. **Espaço urbano sustentável passa pelo conceito de walkability.** Urbe-me, 15 de agosto de 2015. Disponível em: encurtador.com.br/joACY . Acesso em: 17 nov. 2020.

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

PAIVA, Lincoln. **Urbanismo caminhável: a caminhabilidade como prática para construção de lugares.** Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, 427 f. São Paulo, 2017.

PARK, S. **Defining, Measuring, and Evaluating Path Walkability, and Testing Its Impacts on Transit Users' Mode Choice and Walking Distance to the Station.** 2008. 239 f. Tese (Doutorado) - Curso de Philosophy, City and Regional Planning, University Of California, Berkeley, 2008.

PÊGO, B. **Logística e transportes no Brasil: uma análise do programa de investimentos 2013-2017 em rodovias e ferrovias.** Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP_Log%C3%ADstica_2016.pdf Acesso em: 17 nov. 2020.

PINHEIRO, O. D. S. P.; AREOSA, S. V. C. A importância de políticas públicas para idosos. **Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos**, Goiânia, v. 4, n. 2, p. 183-193, jul./dez. 2018. Disponível em: encurtador.com.br/kpqC9. Acesso em: 22 mar. 2021.

PINHOLATO, A. Z. **Apropriação e expropriação da velhice como um dos elementos para a reprodução do capital.** 182f. Dissertação (Mestrado em Política Social) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, 2013. Disponível em: encurtador.com.br/jquF4. Acesso em: 22 mar. 2021.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E.C. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico.** 2. ed. Novo Hamburgo - RS, Associação Pró-Ensino Superior em Novo Hamburgo (ASPEUR), Universidade Feevale, 2013. Disponível em: encurtador.com.br/stFWY. Acesso em: 21 out. 2021.

RIOS, Laura. **O balé da boa calçada.** O POVO, 10 de junho de 2016. Disponível em: encurtador.com.br/izDKV. Acesso em: 19 nov. 2020.

RODRIGUES, L. C. Método experiencial e avaliação em profundidade: novas perspectivas em políticas públicas. **Revista Desenvolvimento em Debate**, v.4, n.1, p. 103-115, 2016. Disponível em: encurtador.com.br/cdzC3. Acesso em: 18 jan. 2021.

RODRIGUES, L. C. Novas perspectivas metodológicas na avaliação de políticas públicas. **Revista Avaliação de Políticas Públicas**, Fortaleza, v. 2, n. 2, p. 117-119, jul./dez. 2008. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/22510>. Acesso em: 18 jan. 2021.

RUFINO, G. H. da S.; MATSUOKA, J. V.; COSTA, E. S. Avaliação do índice de caminhabilidade urbana no centro de Monte Carmelo – MG. **GETEC**, v.7, n.19, p. 40-71/2018. Disponível em: encurtador.com.br/gnuX5. Acesso em: 22 mar. 2021.

SABACK JÚNIOR, V. de O.; SANTANA, L. C. de. **Mobilidade urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida**. Fundação Visconde de Cairu, 2019. Disponível em: encurtador.com.br/chuU0. Acesso em: 18 nov. 2020.

SANTIAGO, Z. M. P. A acessibilidade de pessoas com deficiência nas instituições de ensino superior: o caso da Universidade Federal do Ceará. *In: Jornada Internacional de Políticas Públicas*, 5., 2011, São Luís - MA. **Anais [...]**. São Luís - MA: Universidade Federal do Maranhão; Centro de Ciências Sociais; Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, 2011.

SANTIAGO, Z. M. P.; SANTIAGO, C. Q.; SOARES, T. S. Acessibilidade no espaço público: o caso das praças de Fortaleza. *In: USIHC*, 15., 2015, Recife. **Anais [...]**. Recife, UFPE, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/22651>. Acesso em: 22 mar. 2021.

SANTOS, F. H. dos S.; ANDRADE, V. M.; BUENO, O. F. A. Envelhecimento: um processo multifatorial. **Psicologia em Estudo**, v. 14, n. 1, p. 3-10, jan./mar. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/pe/v14n1/a02v14n1.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2021.

SANTOS, P. M.; SAMIOS, A. **Guia de defesa da mobilidade a pé**. Disponível em: https://mobilidadeape.files.wordpress.com/2017/12/web_cidadeape_cartilha_single1.pdf. Acesso em: 18 nov. 2020.

SASSAKI, R. K. Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação. **Revista Nacional de Reabilitação (Reação)**, São Paulo, Ano XII, mar./abr. 2009, p. 10-16. Disponível em: encurtador.com.br/boszS. Acesso em: 23 mar. 2021.

SCHLINDWEIN, B. L.; BUGS, E. K. T.; SCHMITZ, A. Importância da Caminhabilidade para a Sociedade Urbana Contemporânea. *In: XXVIII CONGRESSO REGIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA EM ENGENHARIA – CRICTE*, **Anais [...]**, Ijuí – RS – Brasil 15 a 18 de novembro de 2017. Disponível em: encurtador.com.br/cpEM0. Acesso em: 17 nov. 2020.

SCHMITT, C. L. **Mobilidade urbana**: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras. 184f., 2015. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-

graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2015.
disponível em: encurtador.com.br/ezAEV. Acesso em: 23 mar. 2021.

SILVA FILHO, A. L. M. e. **Fortaleza**: imagens da cidade. Fortaleza: [s.n.], 2001.

SILVA, C. O. da. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos Planos Diretores posteriores ao Estatuto da Cidade. Dissertação (Mestrado). Universidade de Brasília (UnB). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília – DF, 2009.

SILVA, M. do R. de F. Envelhecimento e proteção social: aproximações entre Brasil, América Latina e Portugal. **Serviço Social**, São Paulo, n. 126, p. 215-234, maio/ago.2016. Disponível em: encurtador.com.br/fswxS. Acesso em: 19 nov.2020.

SOUSA, R. R. M. de. **Caminhabilidade nas cidades brasileiras muito além das calçadas**. Mobilize Brasil, 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/381/caminhabilidade-nas-cidades-brasileiras-muito-alem-das-calçadas.html> Acesso em: 17 nov. 2020.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

STEIN, M. L. Caminhabilidade: aplicação do projeto IAAPE em um trecho da área central da cidade de Joinville (SC). *In*: V Simpósio Nacional de Gerenciamento de Cidades 3ª Semana de Arquitetura e Urbanismo UNIVAG, **Anais [...]**, 01 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.amigosdanatureza.org.br/>. Acesso em: 19 nov. 2020.

TORICELLI, Renan Cavalcanti. Cidades para quem? uma caracterização da caminhabilidade em Campinas-SP. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo Campinas, SP: [s.n.], 2019.

UFJF NOTÍCIAS. “**Velhofobia**” **sem véu**. UFJF Notícias, 12 de maio de 2020. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/noticias/2020/05/12/velhofobia-sem-veu/> Acesso em: 8 set. 2022.

UNITED NATIONS. **New Urban Agenda**. Resolution 71/256 adopted by the General Assembly on 23 December 2016. New York, 2017.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac, 2012.

VASCONCELOS, E. A. de. **Políticas de Transporte**: a construção da mobilidade excludente. Barueri: Editora Manole, 2014.

VERAS, M.; DOMENICO, M. D.; MARQUES, K. do V. O transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde. *In*: ANDRADE; V. LINKE, C. C. (org.). **Cidade de pedestres**: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro, Babilônia Cultura Editorial, 2017.

VIEIRA, R.; PACKER, G. Z.; MENESES, R. N. Índice de caminhabilidade de Blumenau em Santa Catarina/Brasil: uma análise do Centro e do Bairro Badenfurt. *In: VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Anais [...]*, Barcelona-Balneário Camboriú, Junio, 2016. Disponível em: encurtador.com.br/bfpL7. Acesso em: 18 nov. 2020.

VIRTUOSO, E. **A cidade deficiente o direito à cidade e a acessibilidade no cotidiano dos cadeirantes**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Departamento de geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2016. Disponível em: encurtador.com.br/awxy2. Acesso em: 23 mar. 2021.

APÊNDICE A – ROTEIRO DA ENTREVISTA AOS IDOSOS

1. Idade: _____

2. Bairro: _____

Quanto tempo você mora nesse bairro? _____

3. Quais suas lembranças aqui do bairro? como era as calçadas antigamente?

4. Quais lugares que mais se desloca no seu bairro?

5. Seus deslocamentos geralmente ocorrem? sozinho(a) acompanhado (a)

6. Geralmente quando você anda nas ruas do bairro você costuma realizar nas calçadas ou pela rua? Por quê?

07. Como você se sente ao caminhar pelas calçadas das ruas do bairro?

08. Para você quais os principais obstáculos que você percebe nas calçadas?

09. Como você avalia as calçadas do seu bairro

boa

regular

ruim

péssima?

10. Já sofreu alguma queda decorrente do estado da calçada?

Sim

Não

Como foi?

11. Conhece alguém que já caiu?

12. Sobre a pandemia o que mais mudou na sua rotina?

ANEXO 1 – Check List

1. Dimensionamento

- a. Largura total _____
- b. largura da faixa livre _____
- c. altura em relação a pista de rolamento _____

2. Piso utilizado

- cerâmica
- pedra portuguesa
- placas Concreto
- concreto moldado in loco
- blocos de concreto intertravados
- ausência

- outros _____

3. Presença ou não de guias rebaixadas para acesso de cadeirantes nas esquinas

- possui
- não possui
- possui de forma irregular

4. Principais obstáculos encontrados

- veículos estacionados
- degraus
- árvores
- paradas de ônibus
- entulho e lixo
- material de construção
- placas de propagandas
- buracos
- mato
- lama

toldos

comercio ambulante

alinhamento irregular da altura com o lote vizinho (altos e baixos)

outros _____

5. Possui piso tátil

sim não