DIAGNÓSTICO PANORÂMICO DAS CALÇADAS DO BAIRRO PEQUI ATRELADO À MOBILIDADE URBANA, EM EUNÁPOLIS – BAHIA

Recebido: 03/02/2022 Aceito: 26/05/2022

João Gabriel de Moraes Pinheiro¹

RESUMO

As calçadas são um espaço que promove a circulação de pedestres e o direito de ir e vir e usufruir dos serviços que a cidade oferece, todavia, as calçadas configuram-se como espaços negligenciados, seja por fatores históricos ou do planejamento urbano. Desta forma, este pela falta de implementação por objetivo fazer um diagnóstico da qualidade das calçadas do artigo teve bairro Pequi, localizado na cidade de Eunápolis no Extremo Sul da Bahia. atrelado à mobilidade urbana e a produção e reprodução do espaço geográfico. Trata-se de um estudo exploratório e descritivo, que buscou investigar a qualidade e os serviços das calçadas do bairro, uma pesquisa documental nos Planos Diretores Municipais e na legislação vigente realização de registros fotográficos. Através da análise constatou-se diversos problemas estruturais e sociais relacionados à calçada e os grupos da população residente mais vulneráveis a riscos. Destarte é nítida a não implementação do planejamento e a não fiscalização por parte do poder público das condições precárias nas quais as calçadas estão submetidas, corroborando para a ineficiente e perigosa mobilidade de pedestres e deturpação do direito de ir e vir.

Palavras-Chave: Legislação. Cidade. Mobilidade.

PANORAMIC DIAGNOSIS OF THE SIDEWALKS OF THE PEQUI NEIGHBORHOOD LINKED TO URBAN MOBILITY, IN EUNÁPOLIS – BAHIA

ABSTRACT

Sidewalks are a space that promote the circulation of pedestrians who have the right to come and go and enjoy the services that the city offers, however, sidewalks are often configured as neglected spaces, either because of historical factors or simply because of the lack of the implementation of urban planning. This article aims to diagnose the quality of the sidewalks in the Pequi neighborhood, situated in the city of Eunápolis in the extreme south of Bahia in Brazil, and is linked to the study of urban mobility and the production and

¹ Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). E-mail: jgmpinheiro.bge@uesc.br.

reproduction of geographic space. This is an exploratory and descriptive study, with a field study being carried out in order to determine the quality and service of the sidewalks in the neighborhood, as well as a documentary research in the current legislation for the municipals Master Plans, a photographic memory is also being carried out for the records. Through the analysis, several structural and social problems were found with the sidewalks. There are some obvious safety risks associated with the bad upkeep of the sidewalks used by all population groups both young and old in the city. Thus, the non-implementation of planning and the non-inspection by the public authorities of the precarious conditions in which the sidewalks are subjected is clear, corroborating the inefficient and dangerous mobility of pedestrians and the distortion of the right to come and go.

Keywords: Legislation. City. Mobility.

INTRODUÇÃO

O fenômeno da urbanização no Brasil de forma acelerada foi o motor de grandes mudanças estruturais da composição da sociedade brasileira, essa urbanização, por sua vez, culminou e moutras transformações de ordem econômica, social e política que reverberaram na sociedade, principalmente no meado do século XX (BRITO; PINHO, 2012). Salienta-se a priori que as cidades e suas características compõem a história brasileira há vários séculos, e seu processo de formação e consolidação é de grande proeminência para se compreender as configurações atuais das cidades (BAENINGER; PERES, 2011).

Destarte, Santos (2005) afirma que a urbanização aconteceu em três vertentes, a saber: i) urbanização da sociedade, ii) urbanização do território propriamente dito e iii) urbanização social, a qual foi seletiva do ponto de vista territorial. A cidade, como o produto das relações sociais, configura-se como criadora de pobreza; este fato justifica-se pelo padrão socioeconômico e por sua própria estrutura física, que agrava a ainda mais a pobreza de pessoas em zonas periféricas; logo, percebe-se que a condição da pobreza não é apenas um fato socioeconômico, mas também atrelado ao modelo socioespacial vigente (SANTOS, 2005).

Neste sentido, Carlos (2007) afirma que a análise do espaço urbano deve ser feita considerando este como um processo em movimento, e na

modernidade isto representa a articulação intrínseca de três vertentes: i) o econômico, que se manifesta como a condição da cidade na realização da produção do capital; ii) o político, considerando a cidade como um espaço de dominação do Estado no qual a geração de um espaço normatizado configura dominação da sociedade; iii) o social, que está pautado na reprodução da vida humana através da prática socioespacial.

A acumulação de pessoas em torno de um lugar que pode oferecer emprego fez surgir os núcleos urbanos, esses núcleos, por sua vez, cresceram aceleradamente(inserir citação). O Estado, mesmo com leis que visam o controle da produção e reprodução do espaço, não consegue assistir às necessidades de planejamento urbano na mesma velocidade de sua expansão (GOMES; PINTO, 2020), e isto tem como resultado a precariedade da infraestrutura urbana e altíssimos problemas vinculados à mobilidade urbana.

Neste sentido, os vieses de mobilidade urbana sempre foram negligenciados e deixados aquém, prevalecendo a preocupação relacionada à mobilidade urbana apenas para o trânsito automotivo, o que evidencia a falta de preocupação acerca do deslocamento realizado pelos transeuntes (CONTE, 2014).

A omissão da atenção ao deslocamento dos pedestres é explicada por Vasconcelos (2013) devido ao rápido processo de urbanização ocorrida no Brasil nos anos de 1960 juntamente com o surgimento e consolidação das indústrias de automóveis no Brasil na década de 1970. Desta forma, foi estimulada a preocupação do Estado pelo deslocamento realizado apenas pelos automóveis, sendo o ato de caminhar menosprezado pelos projetos de urbanização e deslocamento sendo que a caminhada de acordo com os dados levantados por Vasconcelos (2013) corresponde a faixa de 42 a 58% dos deslocamentos até o destino final da população brasileira.

O instrumento que viabiliza a caminhada dos pedestres e que é constantemente negligenciado seja pela falta de planejamento ou pela falta de implementação são as calçadas. O Código de Trânsito Brasileiro na Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 no Anexo I, define calçada 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).

Complementarmente, Duarte, Sanches e Libardi (2012, p. 21) incorporam na definição de calçadas a acessibilidade e a segura locomoção : "a calçada é o equipamento capaz de proporcionar a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano, permitindo que o mesmo atinja seu destino com conforto e segurança". De acordo com Sposito (2013), a ausência da mobilidade urbana tem como consequência entraves à mobilidade socioeconômica, uma vez que o indivíduo que não consegue se locomover no espaço por causa de limitações de acessibilidade fica impedido de usufruir dos serviços e atividades que a cidade oferece.

A condição de pedestre em muitas cidades configura-se como um desafio, tendo em vista as diversas intempéries de mobilidade e acessibilidade, a circulação em calçadas precárias e a disputa de espaço com veículos, o que é apenas uma ponta do *iceberg* do grande dilema da mobilidade urbana (CONTE, 2014). Diante disto, esse trabalho teve como objetivo fazer uma análise da situação das calçadas do bairro Pequi e sua com a mobilidade urbana na cidade de Eunápolis no Extremo Sul da Bahia.

Esse estudo justifica-se pela necessidade de se conhecer a situação atual das calçadas bem como elas impactam na organização espacial do bairro, na disposição do comércio local, na segurança dos pedestres, na caminhabilidade e se as calçadas estão em consonância com a legislação vigente e os planos diretores municipais. Esse trabalho poderá fornecer subsídios ao planejamento e à implementação deste na mobilidade urbana no município.

MATERIAIS E MÉTODOS

Trata-se de um estudo exploratório e descritivo de caráter qualitativo, na qual foi-se realizado uma pesquisa *in loco* com objetivo de fazer um diagnóstico em campo das condições das calçadas bem como a sua interação com o espaço geográfico e os agentes sociais que atua na produção e reprodução do espaço. Segundo Silveira e Cordóva (2009) a pesquisa de caráter qualitativo não se baseia na representatividade numérica dos dados,

este tipo de pesquisa preocupa-se na compreensão e esclarecimento das dinâmicas das relações sociais. Destarte, o caráter descritivo propicia a descrição de fatos e fenômenos da realidade que se deseja pesquisar (SILVEIRA; CÓRDOVA, 2009).

Foi realizada uma pesquisa documental nos planos diretores de acesso público disponíveis no site da prefeitura a fim de identificar se os mesmos dispõem sobre as calçadas e a legislação municipal vigente, bem como literatura especializada que verse sobre a mobilidade urbana e as calçadas públicas.

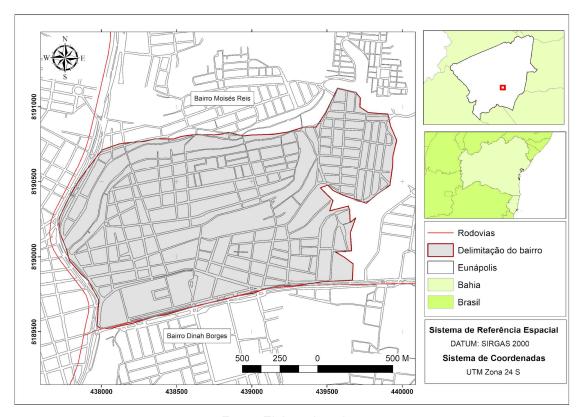
CARACTERÍSTICAS DA ÁREA ESCOLHIDA PARA ESTUDO

O município de Eunápolis está localizado sobre as coordenadas geográficas Latitude: 16° 22' 23" Sul, Longitude: 39° 34' 30" Oeste. Possui uma extensão territorial 1.425,970 km² a 183 metros de altitude e 648 km de distância da capital Salvador. De acordo com o último censo demográfica realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010, a população do município era de 100.196 habitantes, todavia segundo a projeção da população para o ano de 2020 feita pelo IBGE (baseado no censo de 2010) a população é de 114.396 habitantes.

O então povoado denominado de Km 64 desenvolveu-se às margens das BR 101 e da BR 367, sendo emancipada em 1988 passando a se tornar o município de Eunápolis. O bairro mais antigo e que deu origem à cidade é o Bairro do Pequi (figura 1), que segundo o zoneamento do município está inserido na área caracterizada como zona de urbanização contínua.

O bairro possui dupla função: residencial e comercial. Possuindo cerca de 89 ruas, o bairro tem uma feira livre e um mercado de carnes que atraem pessoas da zona rural e de outros distritos. Além disso, o bairro possui estabelecimentos públicos de grande proeminência: i) Hospital Regional, ii) Hemocentro Regional, iii) Secretaria Municipal de Saúde, iv) escolas municipais e v) Unidades Básicas de Saúde.

Figura 1. Mapeamento do Bairro Pequi, Eunápolis - Bahia



Fonte: Elaborado pelo autor.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram identificados no site do Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Bahia (CAU/BA) os planos diretores do município de Eunápolis referentes aos anos de 2001 e 2011. Os Planos Diretores municipais (Lei Nº 10.257/2001) são um instrumento de planejamento municipal e de desenvolvimento e expansão urbana, precisam ser elaborados pelo menos a cada dez anos, sendo obrigatórios para municípios que possuem população acima de 20.000 habitantes (BRASIL, 2001). Salienta-se que a criação do Plano Diretor deve fomentar o protagonismo da população, principalmente através de audiências públicas e a promoção do debate com representantes das mais variadas vertentes da população residente do município.

A análise do Plano Diretor municipal do ano de 2001 explicitou o conceito de calçada como sendo: "Parte do logradouro público reservado ao trânsito de pedestres" (EUNÁPOLIS, 2001. p. 48). Este documento evidenciou no artigo 14 do capítulo V que objetiva a implantação do projeto do sistema de espaços abertos, ampliação e melhoramento das calçadas e outras vias destinadas aos pedestres.

O Plano Diretor referente ao ano de 2011 não traz nenhuma disposição sobre as calçadas ou passeios, todavia a Lei Nº 1.010 de 1º de outubro de 2015, que dispõe e versa sobre a instituição de loteamentos fechados no município, profere que a construção de calçadas ficará sob a responsabilidade do proprietário do terreno, que no ato da construção deverá ser respeitado e observado os critérios estabelecidos pela NBR 9050/04 que dispõe sobre a construção de calçadas. No artigo 18 desta mesma lei os proprietários de loteamentos fechados precisam ter o dispêndio às próprias custas para construção de calçadas públicas, entre outras coisas, no período de até dois anos.

Através da análise e observação sistemática das calçadas do bairro Pequi atrelado as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e dos Planos Diretores Municipais teve-se como gênese três categorias temáticas relacionadas ao problema das calçadas e da caminhabilidade no bairro: i) Ausência de manutenção e os desafios e vulnerabilidades dos transeuntes; ii) Calçadas como extensão do comércio e iii) Estacionamento de veículos *versus* calçadas: e o direito de ir e vir dos pedestres?.

AUSÊNCIA DE MANUTENÇÃO E OS DESAFIOS E VULNERABILIDADES AOS TRANSEUNTES

Na análise da composição das calçadas do bairro destaca-se como materiais predominantes o cimento, concreto ou placas pré-moldadas de concreto. De acordo com Vieira e Marastoni (2013), este tipo de material resulta na impermeabilização do solo, ou seja, a menor absorção da água da chuva pelo solo e o consequente aumento do volume de água a ser escoado, sendo estas características não consonantes com os modelos de sustentabilidade urbana. A manutenção de calçadas com este tipo de material na maioria das vezes deixa "remendo" nas calçadas, fazendo com que estas fiquem com uma superfície irregular, inviabilizando a locomoção (VIEIRA; MARASTONI, 2013).

Este problema estrutural das calçadas é reflexo do crescimento acelerado do bairro ao longo do tempo. Os proprietários das casas acabam

fazendo as calçadas com pressa ou pela ausência de conhecimento técnico e da legislação, resultando em calçadas sem segurança e sem acessibilidade (VELHO et al, 2015). Na figura 2 percebe-se o estado crítico de degradação das calçadas que é resultado da falta de manutenção, pode-se observar partes das calçadas sem piso formando fraturas e rachaduras nas estruturas. Na figura 1-B além de possuir fraturas, o piso da calçada também foi remendado com cimento, gerando uma superfície desnivelada, onde é possível notar a presença de vegetação na parte fraturada.



Figura 2. Calçadas degradadas de ruas do bairro Pequi, Eunápolis -Bahia

Figura A: Rua Bela Vista; Figura B: Rua Jacarandá; Figura C:Rua Tupiniquins; Figura D: Rua Lomanto Júnior. Data das fotos: 24 de janeiro de 2022.

Fonte: Elaborado pelo autor

Outro problema bem comum identificado nas calçadas do bairro são as calçadas estreitas, não cumprindo a metrificação ideal. De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a faixa livre precisa ter no mínimo 1,20 m de comprimento, ou seja, 1,20 m sem considerar a faixa de serviço e a faixa de acesso. Segundo o Plano Diretor de Eunápolis elaborado no ano de 2001, as vias de pedestre precisam ter 3 metros (tabela 1), o mesmo

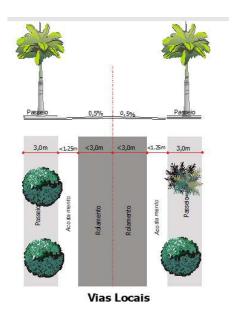
está explicitado na planta de Vias Locais disponível nos anexos do Plano Diretor (figura 3). Entende-se por Vias Locais as vias que são destinadas ao tráfego a nível local, não dispondo de semáforos, ou seja, são as vias das ruas tradicionais, sendo a velocidade máxima permitida de 30 km/h.

Tabela 1: Tabela de características técnicas do sistema viário do município de Eunápolis – Bahia.

	Especia	Arteria	Arteria	Coletor	Margina		Ciclovi	Via para
Tipos de vias	I	- 11	111	а	I	Local	а	Pedestres
Características Físicas								
Número de Faixas	4	4	4	2	2	2 3,0	2	1
Largura das faixas Largura do	3,5 m	m 1,25	1,5 m	4,0 m				
Acostamento Largura da Pista Para	3,0 m	4,0 m	2,5 m	2,5 m	2,5 m	m 8,5	1,0 m	-
Rolamento Largura do Canteiro	20 m	20 m	19 m	12 m	10 m	m	5,0 m	-
Central	3,0 m	2,0 m	-	-	-	- 3,5	-	-
Passeios	3,0 m	m	3,5 m	3,0 m				
Rampa Máxima	6%	8%	8%	10%	10%	10%	5%	4%

Fonte: Plano Diretor Municipal de Eunápolis, 2001.

Figura 3. Representação das seções das Vias Locais



Fonte: Anexos Urbanos do Plano Diretor Municipal de Eunápolis, 2001.

A qualidade das calçadas está intrinsecamente relacionada à condição de fluidez, o conforto e a segurança que são oferecidas ao ato de caminhar; a segurança por sua vez está relacionada à suscetibilidade a acidentes ao longa da calçada e esta está condicionada a manutenção, declividade e perfil longitudinal (CAVALARO, ANGELIS, LEMOS; 2013). Neste sentido as calçadas estreitas configuram-se como um obstáculo à caminhada. Na figura 4 estão representado exemplos de quatro calçadas que são muito estreitas.

Na figura 4-A é nítido que além da calçada ser estreita, esta ainda abriga plantas, deixando-a ainda mais inacessível. Na figura 4-B além de estreita e com buracos, a calçada possui um poste que para a proporção da calçada representa um enorme obstáculo.



Figura 4. Calçadas estreitas de ruas do Bairro Pequi, Eunápolis – Bahia.

Figura A: Rua Lomanto Júnior; Figura B: Rua Cristóvão Colombo; Figura C: Rua Estácio de Sá; Figura D: Rua Boa Vista. Data das fotos: 24 de janeiro de 2022.

Fonte: Elaborado pelo autor

Ainda no quesito estrutural, outro problema que afeta os pedestres do bairro é a presença de degraus e desnivelamento nas calçadas. A presença de degraus nas calçadas representa um risco aos pedestres, aumentando a probabilidade de quedas e o risco de atropelamento. Para cadeirantes, deficientes físicos, idosos e pessoas com carrinhos de bebê o desafio ainda é maior, haja vista que a única alternativa é se locomover pela rua, disputando espaço com veículos. Neste quesito a rua Cristóvão Colombo é a que chama mais atenção, tendo em vista que nos seus 2 km de extensão quase todas as calçadas possuem degraus e desnivelamento.

Figura 5. Calçadas com a presença de degraus e desníveis no bairro Pequi, Eunápolis – Bahia.



Figura A: Rua Cristóvão Colombo; B: Rua Cristóvão Colombo; Figura C: Rua Pataxós; Figura D: Rua Tupiniquins. Data das fotos: 24 de janeiro de 2022.

Fonte: Elaborado pelo autor

No que concerne à acessibilidade, apenas uma calçada do bairro apresentou piso tátil (figura 6). O piso tátil é constituído de placas de altorelevo fixadas ao chão com objetivo de orientar o deficiente visual na sua locomoção e trata-se de uma tecnologia que atua na promoção da

autonomia de pessoas com deficiência visual além de promover a mobilidade na cidade bem como a utilização de serviços que ela oferece (ROSS; SILVA, 2013). No que se refere às normas técnicas, a NBR 9050 (ABNT, 2015) apresenta as diretrizes enfatizando a acessibilidade para a área interna e para espaços públicos, essas diretrizes seguem os princípios do Desenho Universal, sendo articulada à s propriedades e atributos que as calçadas devem ter para serem consideradas acessíveis (MENDES; REIS; TAKANO, 2019)

Euriapoiis – Barria.

Figura 6. Piso tátil em calçada de um comércio no bairro Pequi, Eunápolis – Bahia.

Figura: Rua Bela Vista. Data da foto: 24 de janeiro de 2022.

Fonte: Elaborado pelo autor

Calçadas como extensão do comércio

Como explicitado anteriormente, o bairro do Pequi possui função residencial e função comercial. O comércio do bairro que se subdivide em comércio formal e informal influencia a renda da população local bem como na economia do município. Uma prática que é comum ao comércio formal e informal é a utilização das calçadas como extensão das suas atividades, como a montagem de barracas, mesas e cadeiras, por exemplo.

A utilização das calçadas para fins comerciais em sua essência maior não é proibida, todavia o Código de Trânsito Brasileiro no artigo 68 profere :

É assegurada 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).

Ou seja, desde que essa outra atividade não comprometa o fluxo dos transeuntes ela pode acontecer mediante a autorização prévia. Porém, devido aos outros problemas estruturais ressaltados, como a largura insuficiente das calçadas, a prática da extensão do comércio é algo comum na paisagem do bairro, o que pode ocasionar transtornos e acidentes.

O comércio informal é um dos principais agentes que contribuem para a extensão do comércio nas calçadas. O comércio informal fica inserido nas calçadas bem próximo dos usuários, sendo empreendido em sua maioria por barraqueiros e ambulantes, desprovidos de um plano que regulamenta e organiza suas atividades no meio urbano (MARTINS; SOUZA, 2017).

A territorialização, entendida como o processo de ocupação ocorrida pelos processos de apropriação do espaço pelos trabalhadores do comércio informal acaba favorecendo o trânsito e o deslocamento caótico, neste sentido o ser humano enquanto produtor e reprodutor do espaço geográfico preserva uma relação com este espaço, tendendo ao fortalecimento frenéticos de apropriação desses lugares inadequados (MARTINS; SOUZA, 2017).

A prática do comércio informal que reverbera na mobilidade urbana tem suas raízes de acordo com Martins e Souza (2017, p. 2) pela dificuldade do mercado de trabalho, quando expõe:

Olhando de um ângulo favorável este é um mecanismo que ocorre principalmente pela falta de oportunidades, trabalho e o desemprego que a cada dia vem aumentando, fazendo com que muitos indivíduos não consigam dormir tranquilamente, com isso o ser humano precisa buscar outros meios de sobreviver.

As ruas com a maior concentração de calçadas usadas como extensão do comércio são aquelas que compõem o perímetro da feira pública e do mercado de carnes, a exemplo das ruas Boa Vista, Ana Nery e Cristóvão Colombo, e outras ruas adjacentes à feira.

Essas calçadas possuem três perfis quanto ao seu uso comercial: a primeira é a presença de barracas de frutas e verduras (figura 7). Durante a semana predominam aquelas barracas que estão na calçada de maneira permanente, ou seja, ocupam aquele espaço de maneira integral, no sábado surgem barracas temporárias tanto nas calçadas quanto nas ruas, cujos vendedores são em sua maioria agricultores familiares que vêm da zona rural ou de distritos com o objetivo de vender sua produção.

Figura 7. Calçadas ocupadas com barracas de frutas e verduras no bairro Pequi, Eunápolis - Bahia



Figuras A e B: Rua Boa Vista; Figuras C e D: Rua Belmonte; Data das fotos: 01 de fevereiro de 2022. Fonte: Elaborado pelo autor

O segundo perfil diz respeito à ocupação das calçadas por bares, lanchonetes e restaurantes (figura 8). Esta ocupação ocorre por estabelecimentos formais e informais, os comércios formais nos quais não dispõem de espaço interno e recorrem às calçadas ou mesmo para ampliar o atendimento aos clientes; já os informais não dispõem de uma estrutura física consolidada, na maioria das vezes com barracas e quitandas nas calçadas colocando também mesas e cadeiras que ocupam todo o perímetro da calçada.

Figura 8. Calçadas ocupadas com mesas e cadeiras no bairro Pequi, Eunápolis - Bahia



Figura A: Rua Princesa Isabel; Figura B: Rua Cristóvão Colombo Data das fotos: 01 de fevereiro de 2022. Fonte: Elaborado pelo autor

O terceiro perfil é a ocupação das calçadas por supermercados, lojas de vestuário, lojas de materiais de construção, borracharias e conveniência (figura 9), que expõem seus produtos na porta dos estabelecimentos com o objetivo de atrair clientes e dar visibilidade aos produtos, ocupando de forma integral o espaço da calçada.

Figura 9. Calçadas ocupadas com mercadorias no bairro Pequi, Eunápolis - Bahia



Figura A: Rua Boa Vista; B: Rua Santa Rita; Figura C: Cristóvão Colombo; Figura D: Rua Bela Vista. Data das fotos: 01 de fevereiro de 2022.

Fonte: Elaborado pelo autor

ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS *VERSUS* CALÇADAS: E O DIREITO DE IR E VIR DOS PEDESTRES?

Segundo Macedo (2019), diversos problemas podem ser percebidos na relação que se estabelece entre calçadas e estacionamento de veículos. Na realidade do bairro Pequi este panorama não é diferente: este tipo de conflito é comum e predominante em áreas que possuem fins comerciais e no contexto particular do bairro em calçadas cujas as casas não possuem garagens, gerando uma verdadeira competição de veículos e pedestres para com o espaço público.

Destarte, o conceito de estacionamento à luz do Código de Trânsito Brasileiro é a: "imobilização de um veículo por tempo superior ao necessário para embarque e desembarque de passageiros" (BRASIL, 1997), todavia o artigo 29 do mesmo Código profere que: "o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e acostamentos só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento" (BRASIL, 1997), outrossim é assegurada a utilização de calçadas exclusivamente aos pedestres.

Na figura 10 é possível observar em ruas do bairro calçadas utilizadas como estacionamento, além de ser contra lei e passível de multa demonstra um desrespeito e falta de fiscalização pelo poder público, expondo a população a diversos riscos e ficando nítido o descaso dos motoristas para com as leis vigentes.

Figura 10. Carros estacionados nas calçadas em ruas do bairro Pequi, Eunápolis -Bahia



Figuras A e B: Rua Bela Vista
Data das fotos: 01 de fevereiro de 2022.
Fonte: Elaborado pelo autor

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo demonstrou que as calçadas do bairro Pequi na cidade de Eunápolis apresentam péssimas qualidades quando analisadas sob a ótica do Código de Trânsito Brasileiro, dos Planos Diretores Municipais e da NBR 9050/2015. Por ser um bairro residencial e comercial, possuem grandes problemas que comprometem a mobilidade de pedestres no meio urbano.

A degradação das calçadas, extensão do comércio e estacionamento de veículos nas calçadas foram problemas graves encontrados, estando mais vulneráveis a acidentes pessoas idosas, cadeirantes, deficientes visuais e pessoas com carrinhos de bebê.

Desta forma, a falta de atenção da prefeitura, o não cumprimento das leis e a falta de sensibilidade e respeito da própria população residente é um fator que corrobora para a mobilidade ineficiente e perigosa de pedestres e o não aproveitamento de forma integral dos serviços que a cidade oferece, sendo uma deturpação, direito de ir e vir e direito à sadia qualidade de vida, haja vista que impossibilitar a caminhada é também impossibilitar a promoção da saúde individual e coletiva.

Portanto chama-se atenção para a necessidade da prefeitura e órgão competentes atuarem na fiscalização das calçadas, notificação dos

proprietários que não estão em consonância com lei e promover a educação e conscientização da população no que diz respeito ao deslocamento dos pedestres e a mobilidade urbana como um todo. Salienta-se ainda que a população residente exija do poder público a fiscalização, rompendo desta forma com a práxis da expropriação dos direitos da população.

REFERÊNCIAS

BAENINGER, R. N; PERES, R. G. Metrópoles brasileiras no século XXI: Evidências do Censo Demográfico de 2010. **Anais**. Encontro Nacional sobre Migrações, ABEP, Curitiba, 2011

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. **Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil-03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 17 de jan de 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia de Assuntos Jurídicos. **Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/I10257.htm. Acesso em: 19de jan de 2022.

BRITO, F. A; PINHO, B. A. T. D. **A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010**, Textos para Discussão Cedeplar-UFM<u>G</u> 464, Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2012.

CARLOS, A. F. A. **O espaço Urbano:** Novos Escritos Sobre a Cidade 1. ed. São Paulo: FFLCH, 2007.

CAVALARO, J.; ANGELIS, B. L. D; LEMOS, S. Nível de serviço e qualidade das calçadas. Simpósio de Estudos Urbanos: A dinâmica das cidades e a produção do espaço (SEURB), v. 2, 2013.

CONTE, E. P. As calçadas públicas urbanas e a responsabilidade quanto à sua construção e conservação. Orientador: Renato Luiz Hilgert. 2014. 65 f. TCC (Graduação) – Curso de Direito, Centro Universitário Univates, Lajedo, 2014. Disponível em: https://www.univates.br/bdu/handle/10737/660. Acesso em: 17 de jan. de 2022.

EUNÁPOLIS. Prefeitura Municipal de Eunápolis. Lei Nº 407/2001 de 28 de dezembro de 2001. Institui o Plano Diretor Urbano, o Sistema de Planejamento, o Plano Regulador da Cidade de Eunápolis e dá outras

providências. Eunápolis, 2001. Disponível em: https://www.cauba.gov.br/wpcontent/uploads/2020/04/LEI-407-28-12-Plano-Diretor-Urbano-.pdf. Acesso em: 19 de jan. de 2022.

GOMES, M. F; PINTO, W. S. Justiça socioambiental e processo de urbanização das cidades. **Revista de Direito da Cidade**, v. 12, n. 1, p. 582-608, 2020.

MACEDO, G. P. N. Uma abordagem do problema de estacionamento versus calçada: caso de João Pessoa. Orientador: Clóvis Dias. 2019. 56 f. TCC (Graduação) — Curso de Engenharia Civil, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019. Disponível em: https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/17015. Acesso em 02 de fev. de 2022.

MARTINS, A. R; SOUZA, J. C. R. Apropriação do comercio informal na calçada: um estudo em torno da rua Augusto Gianola no bairro Paulo Corrêa. Amazonas: Universidade Estadual do Amazonas, 2017. Disponível em: http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/711. Acesso em: 01 de fev. de 2022.

MENDES, M. F.; REIS, L. S.; TAKANO, M. S. M. **Avaliação da qualidade das calçadas no município de Luziânia.** Instituto Federal de Goiás, 2019.

ROSS, P. R.; SILVA, P. V. T. O senso de pertencimento de deficientes visuais em relação aos pisos táteis. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, v. 8, n. 1, p. 161-179, 2013.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SILVEIRA, D. F; CÓRDOVA, F. P. A pesquisa científica. *In:* GERHARDT, T. E; SILVEIRA, D. F (org.). **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2009. p. 31-43.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. *In:* VASCONCELOS, P. A; CORRÊA, R. L; PINTAUDI, S. M (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 61-93.

VASCONCELOS, E. A. Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2013.

VELHO, A. P. M. et al. Análise da qualidade das calçadas públicas de Maringá: garantindo o direito de ir e vir do idoso no ambiente urbano. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, v. 12, n. 1, 2015.

VIEIRA, R.; MORASTONI, R. Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área

turística. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 7, n. 2, p. 239-259, 2013.