

ACESSIBILIDADE NA CIDADE DE CASCAVEL

MORSCHBACHER, Jéssica Aline¹
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata²

RESUMO

O artigo a seguir tem como finalidade avaliar se a acessibilidade nas calçadas da cidade de Cascavel, Paraná, segue o padrão estabelecido. E se a lei municipal, está de acordo com as normas estabelecidas pela ABNT. Tendo em vista, que a lei federal, aplica a responsabilidade dos proprietários de cuidar de suas próprias calçadas, que em muitos casos, não em todos, as calçadas estão totalmente impossibilitadas de serem transitadas. Agravando assim, a dificuldade para locomoção dos pedestres.

PALAVRAS-CHAVE: Calçadas, Cascavel, Acessibilidade.

1. INTRODUÇÃO

É de conhecimento mútuo o direito de todos os cidadãos a utilização dos espaços e transportes públicos. Porém isso significa a necessária adoção de medidas de acessibilidade em todas as estruturas, vias e calçadas, mas nem sempre é o que acontece na maioria das cidades brasileiras.

É de fato que praticamente todos os deslocamentos envolvem pelo menos um percurso a pé, com isso, em algum momento, todo mundo é pedestre. Muitas calçadas, como as paralelas a da avenida Brasil, e as de bairros mais antigos e menos abastados, como o do Santa Cruz, Interlagos e Morumbi, não possuem calçadas apropriadas. Estão desniveladas, mal cuidadas, cheias de buracos e obstáculos, não oferecem acessibilidade e não trazem conforto para passear, sendo também que em alguns pontos as mesmas são inexistentes. As calçadas são o principal acesso às edificações e aos meios de transporte, por isso não adianta conter apenas em alguns espaços, precisam ser contínuas, para que assim as pessoas consigam através delas chegar ao local esperado.

Diante das leis aplicadas na cidade de Cascavel, fica entendido que para as novas obras, a retirada do alvará e depois da conclusão da obra o habite-se, é necessário e obrigatório possuir calçadas regularizadas. Conforme a lei **.Art. 7º** Para aprovação dos projetos visando emissão de alvará de construção (obra nova, reforma, ampliação, adequação, alteração ou afins) ou certidão de aprovação de projeto será obrigatória a apresentação de projeto de calçadas, desenvolvido conforme o padrão do Programa (CASCAVEL, 2011).

¹Discente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz. E-mail: jessicamorschbacher@hmail.com

²Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br

E entendesse que para obras antigas, a LEI Nº 5.744 /2011. (**Art. 6º** Os proprietários dos imóveis que desejarem executar/recuperar suas calçadas antes da etapa estabelecida no Programa podem fazê-lo).

Não é obrigatório aos donos dos imóveis, adequar as calçadas, fica apenas como uma sugestão á ser aplicada. Nada consta na lei, que o proprietário será notificado ou terá algum prazo.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

As definições sobre os conceitos de mobilidade e de acessibilidade são diversas, e as vezes, esses dois conceitos acabam por se confundir. Ao mesmo tempo em que aparecem como diferentes em termos de definições, na prática os dois “andam” juntos. As necessidades de deslocamentos são essenciais no dia-a-dia da população e devemos preocupar-se em ter essa mobilidade de forma segura e eficiente, com acessibilidade para todos. Em resumo, mobilidade urbana pode ser entendida 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 e a mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários viagens de pessoas no espaço urbano.

A Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvida pelo Ministério das Cidades, por sua vez, define mobilidade urbana como atributo associado às pessoas e bens e, que está relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvidas. (BRASIL, 2004)

Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos. A rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço. Esses elementos, é que irão determinar as características da mobilidade urbana. É claro que esses processos ocorrem de forma diferente em cada ambiente urbano, pois cada cidade apresenta suas diferenças urbanas. (RAIA JR.et al.,1997)

Além da mobilidade, outro conceito importante é o de acessibilidade. Assim como a mobilidade, a acessibilidade possui várias definições. Para Raia Jr. (2000), ela pode ser entendida como sendo a distância percorrida por um indivíduo, ou usuário, para utilizar o transporte a fim realizar uma determinada viagem, que compreende distância da origem da viagem até o local de

embarque e, do local de embarque até o destino final. A acessibilidade como sendo um esforço dos indivíduos para transpor uma separação espacial objetivando exercerem suas atividades cotidianas. (RAIA JR.et al.,1997)

2.1.1 A ACESSIBILIDADE NO BRASIL

A Acessibilidade, historicamente, tem sua origem na década dos anos quarenta, para designar a condição de acesso das pessoas com deficiência vinculada ao surgimento dos serviços de reabilitação física e profissional. Na sua qualificação era descrita como condição de mobilidade e eliminação das barreiras arquitetônicas e urbanísticas, numa clara alusão às condições de acesso a edifícios e meios de transporte (ARAÚJO, 2009)

O direito à acessibilidade de pessoas com deficiência se fundamenta nos direitos humanos e de cidadania, sendo regulamentado, no Brasil, pela Norma Brasileira 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT/NBR, 2004). Em suas normas a ABNT estabelece que: Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. No estabelecimento desses critérios e parâmetros técnicos foram consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos, como: próteses, aparelhos de apoio, cadeiras de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistidos de audição ou qualquer outro que venha a complementar necessidades individuais. Esta Norma visa proporcionar à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos. Todos os espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao disposto nesta Norma para serem considerados acessíveis. Edificações e equipamentos urbanos que venham a ser reformados devem ser tornados acessíveis. Em reformas parciais, a parte reformada deve ser tornada acessível.

3. A CIDADE DE CASCAVEL

Cascavel é um município brasileiro localizado na região Oeste do Estado do Paraná com área de 2.100,831 km². Conta com a 12ª maior população da Região Sul, e o quinto mais populoso do estado. Considerada Capital Regional do Oeste do Paraná, conta com 316 226 habitantes (IBGE, 2016).

Segundo Dias (*et al*, 2005) a região de Cascavel antes da sua colonização, servia apenas para pouso entre as cidades que faziam divisa com o Rio Paraná e as cidades do Leste. De 1532 até o início da comercialização de escravos que vinham da África, essa região servia de abastecimento de mão-de-obra indígena para grandes fazendas.

Após trezentos e cinquenta anos, somente no final de XIX a região volta a ser lembrada. Nessa época, poucas são as cidades que contam com uma organização populacional e de crescimento para se desenvolver. Mas não era o caso de Cascavel. O começo da organização populacional desta cidade, chamada “A Encruzilhada”, já contava com uma infraestrutura de estradas maior que necessitava, assim acompanhou o desenho urbano até o século XX, quando os imigrantes se dedicaram ao extrativismo da erva-mate para as grandes empresas da região (DIAS *et al*, 2005).

A colonização da cidade se deu principalmente como consequência de um movimento chamado Revolta Tenentista que, após fortes bombardeios, os revoltos que haviam dominado a capital paulista, acabaram por fugir. Dominaram Guaíra, Foz do Iguaçu e Catanduvas, onde nessa última cidade acontece uma das maiores batalhas do movimento. Após o termino dessa revolta e seu líder exiliado na Bolívia, em 1929 ocorrem às eleições presidenciais, com Júlio Prestes e Getúlio Vargas na concorrência. Próximo a Catanduvas, em Laranjeiras do Sul vivia José Silvério de Oliveira, que era conhecido por “Nhô Jeca” e apoiava a campanha de Vargas. Temendo ser perseguido por isso, pois apoiava o governo que era concorrente de Júlio Prestes que representava o Paraná, se mudou para um lugar desabitado (DIAS *et al*, 2005).

Independente dos destinos do governo, José Silvério, pressentiu o enorme potencial da região e começou um movimento para a colonização do território, convidando vários amigos a se mudarem para a região. Assim foram chegando descendentes de poloneses, ucranianos, alemães e italianos, explorando madeira, agricultura e criação de suínos. O distrito emancipou-se em 1952. A palavra “cascavel” surgiu de um grupo de colonos que descobriram um grande ninho de cobras cascavéis nos arredores de um rio (DIAS *et al*, 2005).

4. METODOLOGIA

O presente estudo está amparado numa pesquisa, pois tem como meta observar e analisar os fatores em que levam aos problemas atuais das calçadas da cidade de Cascavel.

Quanto aos procedimentos técnicos utilizados, a pesquisa bibliográfica foi indispensável à investigação. A pesquisa bibliográfica foi realizada com exploração de referenciais teóricos impressos, analisados e publicados como livros, artigos, legislação e material disponibilizado pela internet.

Para a concretização dos objetivos propostos, a investigação partiu de observações dos moradores locais, e o questionamento a respeito da responsabilidade das obras executadas para com seus usuários. Observa-se que as calçadas estão inseridas inadequadamente no espaço e também não rege as leis que são aplicadas a elas

Para o desenvolvimento da proposta, houve a visita a diversos pontos da cidade onde pode constatar a inadequação das rampas de acessibilidade, das calçadas e demais problemas.

5. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Calçada é “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, passeio vegetação e outros fins”. (Lei Federal nº 9.503/97) Passeio é a “parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas”. (Lei Federal nº 9.503/97).

Segundo o Plano Diretor do Município de Cascavel pela **Lei N 10257/01** , SECAO II e Art25. A mobilidade urbana será garantida por meio do Plano de Sistema Viário e Transporte, articulado com as diretrizes de uso e ocupação do solo, que devera: Priorizar acessibilidade cidadã sobre o transporte motorizado, privilegiando pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida; priorizar transporte coletivo sobre o individual; garantir a qualidade do desenho urbano; racionalizar o deslocamento.

Segundo a Lei Federal já citada, a construção do passeio público é de responsabilidade dos donos dos imóveis e deve seguir normas técnicas estabelecidas por órgão nacional e até por legislações municipais quando essas, por sua vez formulam e aprovam uma lei com esse conhecimento. Como não é o caso de Cascavel, em bairros mais antigos, encontramos total descaso,

com todas as vias, calçadas, ruas e demais. De forma geral, em todos os locais avaliados constatou-se certo descaso das autoridades quanto à conservação das calçadas, especialmente por conta das frequentes obras realizadas por concessionárias de serviços de água, gás, energia e telefonia. Raramente após as obras a calçada é restaurada conforme padrão de qualidade original, o que resulta em desnivelamentos e buracos.

Para os deficientes visuais a situação é mais difícil, uma vez que estão mais vulneráveis a acidentes. “Calçadas não são preparadas, não são adequadas, são totalmente inacessíveis, os transportes coletivos também são inacessíveis.

Também pode ser visto em toda a cidade, árvores com raízes expostas que são um dos principais motivos dos passeios quebrados. Árvores com suas raízes grandes e salientes danificam o piso e tudo o que há ao redor, inclusive os muros das casas. Por essas situações, hoje há diversos exemplares de vegetação exótica, ou seja, que não fazem parte da nossa flora nativa. Apesar de ainda não haver um plano de arborização em Cascavel, a SEMA informa que há técnicos para orientar os moradores que desejarem plantar árvores nas suas calçadas.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como propósito principal analisar os problemas e a precária condição das vias públicas da cidade de Cascavel.

No que diz respeito a mesma, apresentou-se o conceito segundo, principalmente, o plano diretor municipal. A partir de dados, pesquisas e fatos, foi possível ter ideias de como melhorar os passeios públicos, e também a partir de leis já determinadas, porém, não executadas como deveria, sendo que é um ponto de extrema importância em qualquer cidade, por ser de utilização de todos cidadãos.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Carolina Dutra de; CÂNDIDO, Débora Regina Campos Cândido; LEITE, Márvio Fonseca Leite. Espaços públicos de lazer: um olhar sobre a acessibilidade para portadores de necessidades especiais. **Licere** v. 12, n. 4, dez. 2009.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2004. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília.(a).

CASCADEL. **Lei nº 5.744** de 21/03/2011. Regularização do Programa “Calçadas de Cascavel”, Regulamentando o Art. 134, do Código de Posturas do Município e Art. 47, do Código de Obras do Município. Diário Oficial do Município publicada em 23/03/2011.

DIAS, S. I. S.; DIAS, S. C. Cascavel: Contestação Política, Identidade Econômica e Contemporaneidade Urbanística. In: **Anais do 1º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade nas Ciências Sociais**, 2013, Cascavel. Cascavel: Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, 2013.

DIAS, S. C.; FEIBER, N. F.; MUKAI, H.; DIAS, S. S. **Cascavel**: um espaço no tempo. História do Planejamento Urbano. 2. ed. Cascavel: Sintagma Editores, 2005.

RAIA JR., A. A. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. 2000. Tese (Doutorado em Engenharia Civil – Transportes) Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2000.