

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE: PROCESSOS E REFLEXÕES NA CIDADE DE MONTES CLAROS-MG

Joselane Ramos Magalhães BERTOLINO¹

Carlos Alexandre de BORTOLO²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo refletir a mobilidade urbana na vertente das calçadas como espaços de uso público a partir de uma análise de determinados locais na cidade de Montes Claros-MG. A metodologia empregada encontra-se centrada em pesquisa bibliográfica com ênfase em acessibilidade e mobilidade urbana, especialmente na leitura da NBR 9050/2004 que define parâmetros e critérios relacionados à construção de calçadas, além do Plano Diretor de Montes Claros e da Lei Nº 3.745, de 05 de junho de 2007, que trata da construção e manutenção das calçadas do município. Buscando enfatizar sobre as barreiras que impossibilitam a livre circulação dos pedestres, também foi realizada uma observação de algumas calçadas na cidade, que a partir do registro fotográfico, pode-se perceber que muitos espaços não obedecem às normas e critérios municipais e federais no que se refere a uma calçada corretamente construída. Mobilidade urbana adentra no uso coerente dos espaços de uso público, fato que permite à população circular de forma livre e segura.

Palavras Chave: Mobilidade Urbana. Acessibilidade. Calçadas. Promoção da Saúde.

¹ Licenciada em Geografia e Bacharel em Serviço Social. Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo – da Universidade Estadual de Montes Claros – MG – UNIMONTES.

² Licenciado e Bacharel em Geografia pela FCT Unesp de Presidente Prudente. Mestre e Doutor em Geografia pela UEL. Pró-Reitor Adjunto de Pós-Graduação na Universidade Estadual de Montes Claros – MG – UNIMONTES.

URBAN MOBILITY AND ACCESSIBILITY: PROCESSES AND REFLECTIONS IN THE CITY OF MONTES CLAROS-MG

ABSTRACT

This research aims to reflect on urban mobility in terms of sidewalks as spaces for public use from an analysis of certain locations in the city of Montes Claros-MG. The methodology employed is centered on bibliographic research with an emphasis on accessibility and urban mobility, especially in the reading of NBR 9050/2004 which defines parameters and criteria related to the construction of sidewalks, in addition to the Montes Claros Master Plan, and Law No. 3,745, of June 5, 2007 that deals with the construction and maintenance of sidewalks in the municipality. Seeking to emphasize the barriers that prevent free movement of pedestrians, an observation of some sidewalks in the city was also carried out, which can be seen from the photographic record that many spaces do not obey municipal and federal standards and criteria with regard to a properly constructed sidewalk. Urban mobility enters into the coherent use of spaces for public use, a fact that allows the population to move freely and safely

Keywords: Urban Mobility. Accessibility. Sidewalks. Health promotion.

1 INTRODUÇÃO

Acessibilidade e mobilidade urbana trazem discussões importantes no que diz respeito ao desenvolvimento dos centros urbanos para que seja possível a livre circulação dos pedestres nos passeios e calçadas, especialmente da pessoa com deficiência, visto a carência de infraestrutura urbana em relação a estes espaços de uso público. Conforme a Norma Brasileira 9050 (ABNT, 2004)³, a calçada é parte necessária da via, que permite uma circulação contínua com segurança, sendo a mesma reservada para o trânsito de pedestre, devendo assim, atender os parâmetros legais de acessibilidade.

Jacobs (2011, p.07) relata que “as ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais”, logo, uma infraestrutura de qualidade deve estar condizente com a vital importância desse espaço. O autor ainda enfatiza que “manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas” (JACOBS, 2011, p. 14). E diante dessa segurança, as calçadas também atuam no âmbito da qualidade de vida da população, fomentando uma livre circulação. Um passeio ou calçada que não facilita o deslocamento dos pedestres, seja com barreira arquitetônica ou má conservação, traz danos, pois impossibilita a acessibilidade e a inclusão social.

Trazer esse debate como objeto de estudo se justifica em pensar o quanto as calçadas e passeios interferem de forma positiva e/ou negativa na qualidade da acessibilidade nos espaços urbanos, limitando ou ampliando as atividades e deslocamentos dos pedestres, e o quanto a inclusão e a exclusão podem ser evidenciados no uso desses espaços públicos. Destaco aqui que existe uma diferença entre o que é uma calçada e um passeio, sendo considerada calçada à parte em nível diferente e não destinada a veículos, e o passeio à parte da calçada ou pista de rolamento separada por pintura ou elemento físico separador, destinada exclusivamente a pedestres e,

³ A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é o Fórum Nacional de Normalização. As Normas Brasileiras, cujo conteúdo é de responsabilidade dos Comitês Brasileiros (ABNT/CB), dos Organismos de Normalização Setorial (ABNT/ONS) e das Comissões de Estudo Especiais Temporárias (ABNT/CEET), são elaboradas por Comissões de Estudo (CE), formadas por representantes dos setores envolvidos, delas fazendo parte: produtores, consumidores e neutros (universidades, laboratórios e outros). A ABNT NBR 9050 foi elaborada no Comitê Brasileiro de Acessibilidade (ABNT/CB-40), pela Comissão de Edificações e Meio (CE-40:001.01). O Projeto circulou em Consulta Pública conforme Edital nº 09 de 30.09.2003, com o número Projeto NBR 9050. Esta Norma substitui a ABNT NBR 9050:1994. Segunda edição 31.05.2004. Válida a partir de 30.06.2004. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/nbr_%2009050_acessibilidade%20-%202004%20-%20acessibilidade_a_edificacoes_mobiliario_1259175853.pdf acessado em 02/07/2020.

excepcionalmente, a ciclistas. Desta forma, o estudo foi desenvolvido no sentido de ampliar o olhar sobre a promoção da qualidade de vida relacionada à mobilidade urbana, enfatizando sobre os passeios e calçadas como um complemento à promoção da acessibilidade, permitindo assim, uma análise crítica de algumas calçadas de ruas e avenidas principais localizadas na região do bairro Maracanã, na cidade de Montes Claros - MG.

O plano diretor da cidade de Montes Claros (2016) evidencia que os passeios e calçadas devem ser construídos e conservados pelo proprietário do terreno, obedecendo aos parâmetros deste plano, que enfatizam a obediência às normas e critérios das leis e decretos federais direcionados a acessibilidade. Logo, a fiscalização e notificação deveria ser uma constante, já que a cidade ainda necessita de um olhar mais atento junto a esses espaços urbanos de uso público.

Diante do exposto, a pesquisa possui como objetivo principal refletir sobre essa mobilidade urbana na vertente das calçadas como espaços de uso público a partir de uma análise de determinados bairros na cidade de Montes Claros - MG. O procedimento metodológico centrou-se num primeiro momento em pesquisa bibliográfica com ênfase em acessibilidade e mobilidade urbana, especialmente na leitura da NBR 9050/2004. Essa norma regulamenta e define os critérios e parâmetros sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, assim como define acessibilidade como possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia em edificações, espaços, mobiliários e a equipamentos urbanos, bem como define parâmetros e critérios relacionados à construção de calçadas. Para mais foi analisado o Plano Diretor de Montes Claros e a Lei Nº 3.745, de 05 de junho de 2007, que trata da construção e manutenção das calçadas do município, além de pesquisa de campo, na intencionalidade de observar e registrar, através de fotografias, algumas calçadas da cidade que não obedecem ao referido Plano Diretor, destacando também, um passeio devidamente coerente com o que regem as normas e diretrizes dessa lei municipal.

Enfim, trazer para o centro do debate a relevância da gestão municipal no sentido de fiscalizar e notificar os proprietários frente às diversas calçadas e passeios que não atendem as normas e parâmetros de construção e manutenção, uma vez que, o pedestre necessita de calçadas caminháveis dentro do desenho urbano universal, ou seja, aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população que não limite a livre e segura circulação.

2 PASSEIOS E CALÇADAS, AMPLIAÇÃO A PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE: UMA ANÁLISE DE MONTES CLAROS-MG

Antes de abordar o tema é preciso fazer um parêntese no sentido de esclarecer os conceitos de mobilidade e acessibilidade, uma vez que as calçadas são espaços que, além do movimento de ir e vir, possibilitam a convivência social, local de trabalho e a atuação do Estado, ou seja, é um espaço repleto de simbolismo. Portanto, é importante atentar para que esses espaços sejam livres e seguros para o trânsito de pedestres. A mobilidade modificou-se ao longo dos tempos, possibilitando novas formas físicas e o surgimento de formas virtuais. No entanto, o conceito de mobilidade, por ser uma discussão “recente”, é comumente associado, segundo MIRANDA et al. (2009), somente ao transporte, sobretudo aos modos motorizados

Para se compreender as dimensões da mobilidade, temos que conceituar extensibilidade e acessibilidade. O autor Kwan (2007), afirma que extensibilidade é a capacidade de uma pessoa superar as dificuldades de movimento e acessibilidade é a potência para alcançar o ponto desejado. Estas duas dimensões estão interligadas e se complementam, uma vez que a extensibilidade está relacionada à habilidade de se mover, enquanto a acessibilidade está ligada as possibilidades de alcançar determinados pontos no deslocamento (sejam eles físicos, informacionais ou cognitivos).

Mobilidade é, então, a condição que permite o deslocamento, facilidade para se mover. Importante destacar que a mobilidade não deve ser vista apenas como um percurso entre os pontos, ela revela formas de poder, vigilância e monitoramento. Já a acessibilidade tem sido um desafio para inclusão das pessoas, pois muitas vezes é negligenciada nos projetos de urbanização que não consideram as necessidades das pessoas, principalmente aquelas com deficiência física e visual. Embora os conceitos de mobilidade e acessibilidade estejam diretamente relacionados e se complementam, eles não devem ser confundidos.

Ao adentrar o contexto de qualidade de vida, acessibilidade e mobilidade, é necessário enfatizar sobre a qualidade dos passeios e calçadas presentes nos territórios urbanos. Conforme a Norma Brasileira 9050 (ABNT, 2004), que tem o objetivo de estabelecer parâmetros técnicos de projeto, construção, instalação e adaptação, visando o desenho universal, a 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, sinalização, vegetação e outros fins”.

Entretanto, o espaço público urbano é local que gera conflitos, e esse fator atinge diretamente a mobilidade da população, especialmente os grandes e médios centros urbanos. Hannah Arendt⁴, em sua obra *A Condição Humana* (1958), *Mudança Estrutural da Esfera Pública* [1962] de Jürgen Habermas e *O Declínio do Homem Público* [1974] de Richard Sennett.

Em todas essas obras, os autores apresentam direta ou indiretamente, a condição urbana como um fenômeno conectado à dimensão pública da vida social, nesse sentido, a cidade aparece como um lugar onde, em algum momento histórico, seja na antiguidade ou nos primórdios da modernidade, se constituiu determinada esfera ou cultura pública. Para Hanna Arendt, é em público que podemos viver juntos.

Não somente essas obras, mas outros autores posteriores, como Cidade de Muros [2000] de Tereza Caldeira, evidenciam em suas obras a cidades contemporâneas como espaços de segregação e conflitos. Logo, como espaço de conflitos, as calçadas e passeios na vertente da disputa dos espaços é algo perceptível na atualidade. Jacobs (2011, p. 31) enfatiza que,

[...] e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento adequado das cidades.

Dentro desse contexto, que é importante atentar sobre a necessidade das calçadas e passeios estarem voltados para a mobilidade urbana e a qualidade da infraestrutura, é um fator que facilita o trânsito dos pedestres, enfatizando que, a construção e manutenção dos mesmos são de responsabilidade do proprietário do imóvel.

⁴ Segundo Hannah Arendt [1959], a oposição entre público e privado tem sua origem na Grécia antiga. Para a cultura helênica, o privado era o espaço da casa (oikia) e da família; reino da necessidade, onde os homens viviam juntos para satisfazer suas necessidades vitais através do labor – conjunto de atividades básicas para manutenção da vida. Nesse espaço, o homem era um animal social, detentor de propriedade e de vidas (da família e de escravos) e que exercia o poder de violência engendrando relações de desigualdade. A esfera privada era entendida como uma privação; a limitação de ser ouvido e visto por outros homens e tentar realizar algo mais permanente, ou seja, que ganhasse publicidade. A esfera pública, por sua vez, era o espaço da polis, da cidade e da política. Nela, tem origem a segunda vida do homem, a vida política (BioPolitikos), considerada a vida boa, aquela que supera o reino da necessidade tornando o homem um animal político (o ZoonPolitikon de Aristóteles). A esfera da polis constituía o espaço dos negócios humanos por excelência, a busca da virtude (Arete), através da ação (práxis) e do discurso (lexis). Nela, os homens superam a violência e a dominação, conquistando igualdade e liberdade. Na modernidade, a relação entre estas duas esferas se reconfiguram, assumindo novas conotações e consequências distintas. Para esta autora, como se verá melhor mais adiante, na modernidade nunca houve uma real separação entre esfera privada e esfera pública, que se desenvolveu colonizada pelas características dos negócios privados (ARENDT, 2008). Habermas (2003), por sua vez, tem uma interpretação distinta, como se poderá ver ao longo desta exposição.

Pensar no espaço urbano que permite a acessibilidade no contexto da sociedade atual possui *status* de relevância, assim como os serviços de saneamento básico, distribuição de água, eletricidade, segurança e telecomunicações fazem parte da mobilidade urbana, sendo essencial à população (FERRAZ; TORRES, 2001).

Portanto, mobilidade urbana, na perspectiva dos passeios e calçadas no campo da acessibilidade, garante de forma concreta a autonomia do cidadão, colaborando ao ir e vir da população, mesmo quando há a necessidade de deslocar-se para fora do seu espaço de vivência, seja para o trabalho, passeios, etc, indo para além do seu território, “as ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais” (JACOBS, 2011, p. 29). Para esse autor, uma de suas funções estaria a manutenção da segurança urbana. Já para o autor (Gomes, 2013), partindo de uma visibilidade geográfica do espaço público, estes são por excelência espaços de exposição de pessoas, grupos e objetos, ou seja, quanto mais exposto em um espaço público maior será a visibilidade alcançada. Enquanto que, nas palavras do Ângelo Serpa (2013), “Se a rua já foi o lugar de encontro por excelência, hoje se converte em rede organizada pelo/para o consumo, em passagem de pedestres encurralados e de automóveis privilegiados, em transição obrigatória entre o trabalho, os lazeres programados e a habitação”.

A rua e suas adjacências podem ser percebidas de várias maneiras por vários autores. Entretanto, a correlação entre o acesso e na vertente dos passeios, calçadas e qualidade de vida imbrica-se com os impactos da acessibilidade, mobilidade urbana, infraestrutura, e oferta dos serviços aos usuários. Lefebvre enfatiza que não são apenas locais de passagem,

[...] não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação [...]. A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada (LEFEBVRE, 1999, p.29).

Calçadas e passeios enquanto espaço público de livre circulação de pedestre traz grandes preocupações no que se refere à utilização, especialmente na superação de barreiras, principalmente no que se refere à inclusão. Uma abordagem discutida em estudos e pesquisas sobre a mobilidade urbana, diz respeito à presença de barreiras geográficas nas calçadas, fatores estes que dificultam à acessibilidade e circulação dos pedestres. Conforme o Plano Diretor de Montes Claros - MG, a

partir da Lei Complementar nº 53 de primeiro de Dezembro de 2016, no que se refere à mobilidade urbana, torna-se primordial, “melhorar as condições de circulação dos pedestres, por meio de tratamento das calçadas e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário” (MONTES CLAROS, s/p, 2016).

Logo, observando a cidade de Montes Claros, localizada no Norte de Minas Gerais, algumas calçadas e passeios não permitem a acessibilidades, a figura 01 demonstra a falta de rebaixamento em duas vias importantes do bairro Maracanã, um bairro de classe média baixa, localizado na região periférica da cidade. Percebe-se que a falta de rebaixamento e a presença da barreira arquitetônica impedem a locomoção, existe a necessidade de um olhar mais inclusivo, que permita a mobilidade e a segurança de pedestres, e também de pessoas cadeirantes, deficientes.



Figura1 – Montes Claros (MG): Localização de calçadas sem rebaixamento

Fonte: Bertolino (2020)

Falar de acessibilidade é pensar na inclusão, como calçadas destacadas na figura podem permitir a mobilidade de cadeirantes? Impossível não observar a necessidade do olhar mais atento da gestão da cidade no que se refere ao seu Plano Diretor (2016), pois deveria estar atenta em melhores condições de circulação, fazendo valer uma melhor mobilidade urbana, enfatizada neste

documento municipal. Obrigando moradores e comerciantes a adequarem suas calçadas, eliminando as barreiras e ampliando a segurança dos pedestres.

Diante do exposto, é necessário afirmar que os proprietários desses dois imóveis não seguiram o que recomenda o Artigo 11 da Lei nº 3.745, de 05 de junho de 2.007 que dispõe sobre a construção e manutenção das calçadas do município de Montes Claros, afirmando que “na pavimentação do passeio não será admitido obstáculo de caráter permanente que impeça o livre trânsito dos pedestres” (MONTES CLAROS, p. 04, 2007).

Nesse sentido, torna-se primordial que ocorra uma modificação das edificações que não permitem a facilidade do deslocamento e locomoção das pessoas. Infelizmente, ao caminhar em algumas vias da cidade, notam-se as calçadas que limitam a locomoção dos pedestres. Os passeios presentes na figura 01 não obedecem às diretrizes traçadas pelo Plano Diretor Municipal, e também, não está de acordo às NBR 9050 (ABNT, 2004), pois sendo a calçada uma rota acessível, a mesma deve ter, um trajeto desobstruído, que possibilite o seu uso de forma autônoma e segura, principalmente a pessoas com deficiência, logo, ainda no que se refere ao exemplo da figura 01 citada acima, a calçada deveria ser rebaixada para permitir uma rota acessível. A figura 02 enfatiza duas calçadas sem a devida pavimentação, situações que também dificultam a mobilidade dos pedestres.



Figura 2 – Montes Claros (MG): Localização de calçadas sem pavimentação

Fonte: Bertolino (2020)

A figura 2 traz duas situações que merecem destaque, duas calçadas sem pavimentação que dificultam a mobilidade e circulação dos pedestres, afetando assim, a locomoção da população, observando também a falta de valorização deste espaço. Fato que incentiva a circulação nas vias, aumentando a insegurança. Esteticamente falando, as duas calçadas apresentadas não seguem a padronização de calçadas, nota-se que ainda existe a carência do cuidado paisagístico, devido ao excesso de mato num local que deve proporcionar a circulação de pedestres. Contudo, no que se refere à correta aplicação das normas de acessibilidade (ABNT, 2004) estas calçadas necessitam de adequação para proporcionar a locomoção dos pedestres. Cabendo à gestão municipal, a partir da Secretaria de Serviços Urbanos (SSU) uma devida e coerente fiscalização destes espaços, responsabilizando os proprietários e/ou os ocupantes do imóvel a atender às normas técnicas para construção, manutenção e recuperação das calçadas e passeios (MONTES CLAROS, 2007), indo para além da estética, observando a importância para mobilidade urbana. Outra situação bem frequente na cidade é a transformação das calçadas em depósitos de materiais de construção (FIGURA 03).



Figura 3 – Montes Claros (MG): Depósito de materiais de construção nas calçadas

Fonte: Bertolino (2020)

Segundo a Procuradoria Jurídica de Montes Claros a construção, manutenção e recuperação dos passeios e calçadas devem estar de acordo com a Lei nº 3.745, de 2.007, as normas

de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, além das regras estabelecidas pela legislação federal e municipal. Conforme a referida lei, a figura 03 descumpre os preceitos sobre calçadas, pois se trata de um passeio que em desacordo com a legislação municipal, obstruindo assim a acessibilidade dos pedestres. De acordo com a referida lei são cabíveis de notificação,

[...] colocar sobre a faixa exclusiva de circulação de pedestres, material de construção, mesas, cadeiras, banca ou quaisquer materiais ou objetos, qualquer que seja a finalidade, excetuando-se os casos regulados por legislação específica, e, previamente autorizados pelo Município (MONTES CLAROS, p. 04, 2007).

Notadamente, nenhuma notificação ou punição foi realizada pela legislação municipal, visto que, os materiais de construção não foram retirados. Falar de mobilidade urbana é pensar no âmbito da inclusão social, calçadas, passeios e vias devem estar de acordo com as normas técnicas relacionadas à acessibilidade. No que se refere à acessibilidade na vertente da inclusão, o Decreto Nº 5.296/2004 regulamenta a promoção da acessibilidade da pessoa deficiente ou com mobilidade reduzida, destacando a relevância do planejamento e urbanização orientada pelas normas de acessibilidade da ABNT. A figura 04 traz para o estudo, uma calçada corretamente pensada, planejada e construída no sentido da inclusão.



Figura 4 – Montes Claros (MG): Calçada construída seguindo as NBR 9050

Fonte: Bertolino (2020)

Segundo a Constituição Federal Brasileira (1988), não deve ser negado o direito de ir e vir, principalmente no sentido da livre locomoção, contudo, ainda existe um desafio muito grande para que esse direito seja alcançado, especialmente no que se refere à mobilidade urbana na vertente da construção e manutenção das calçadas e passeios. Mascaró (2005, p.71) destaca que, “se todos têm direitos iguais perante a lei, as cidades devem adequar a sua infraestrutura e equipamentos urbanos de forma a atender as necessidades e limitações daqueles com capacidade física reduzida”.

É notável que o caminho para a acessibilidade e mobilidade urbana no campo da promoção da saúde se efetive através de estudos, práticas, diálogo e trabalho em conjunto, uma vez que, acidentes relacionados com a mobilidade e acessibilidade geram impactos no sistema de saúde, tais como morte, invalidez, licença do serviço, etc.. Onde os entes federados atuem no sentido de modificar essa realidade, e permitir a livre circulação dos pedestres, de forma autônoma e sem barreiras.

Após as análises das figuras aqui disponibilizadas e também no contexto de urbanização da cidade de Montes Claros, torna-se importante frisar as deficiências presentes nas calçadas da cidade. Números significantes de barreiras que impossibilitam a acessibilidade deste espaço. Os problemas são muitos, a falta de atuação da gestão no que refere a notificar os moradores leva a compreender a necessidade de uma atuação mais efetiva. Impedir ou dificultar a livre circulação do pedestre é ir de contramão às Normas Técnicas Brasileiras. As calçadas devem atender as premissas da legislação municipal e federal, estando aptas para permitir uma mobilidade urbana adequada.

Sobre o exposto, uma calçada ou passeio adequado é aquela que permite o livre acesso, sem barreiras ou obstáculos. Que garanta a acessibilidade, que possua uma largura adequada para que haja uma livre circulação, que possibilite a fluidez, que seja contínua e segura, que fomente a socialização do espaço.

Logo, com base nos resultados alcançados nota-se a carência de um olhar mais concreto da gestão municipal, bem como a necessidade de uma infraestrutura urbana que esteja em consonância com a ABNT NBR 9050. Portanto, pensar em acessibilidade no espaço urbano é pensar nas condições estruturais desses locais que permitam a promoção da saúde a partir de uma mobilidade urbana apropriada e acessível a todos.

3 MOBILIDADE URBANA, PROMOÇÃO DA SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA

A promoção da saúde encontra-se intimamente relacionada ao contexto da qualidade de vida, uma busca incontestável para que o indivíduo alcance as condições necessárias de saúde. Essa correlação vem sendo bem discutida, ocupando espaço importante na vertente da saúde, observando às diretrizes preconizadas pela legislação brasileira. E para alcançar uma qualidade de vida satisfatória. O termo qualidade de vida é bastante complexo, mas vem sendo utilizado por muitos autores em diferentes áreas de interesse como sinônimo de saúde, esse conceito partiu das ciências humanas e biológicas dando amplitude maior para a expectativa de vida.

Para tanto, aqui abordaremos o conceito de uma forma mais holística. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS, 1995), a qualidade de vida é definida como “a percepção do indivíduo de sua inserção na vida, no contexto da cultura e sistemas de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. Por meio de instrumento avaliativo de qualidade de vida realizado em 1995, essa dimensão envolve o bem estar espiritual, físico, mental, psicológico e emocional, além de relacionamentos sociais, como família e amigos e, também, saúde, educação, habitação saneamento básico e outras circunstâncias da vida. O termo qualidade de vida abrange muitos significados, nas mais diversas áreas do conhecimento, depende da área de interesse e de cada objetivo buscado.

Assim, a qualidade de vida pode ser entendida como a noção eminentemente humana, que tem sido aproximada ao grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e ambiental e à própria estética existencial (MINAYO, et al., 2000). Alguns enfrentamentos são observados, e alguns empecilhos no campo da saúde encontram-se presentes no contexto das condições de vida e situação de saúde da população. Na vertente da promoção da saúde, há algumas décadas tornou-se uma promissora estratégia de enfrentamento dos problemas inerente à saúde da sociedade, especialmente no contexto do processo saúde-doença, que para ser alcançada torna-se primordial a mobilização de diversos setores e recursos públicos e privados.

A Carta de Ottawa (1986), enquanto primeira documentação pertinente a promoção da saúde, vem há algumas décadas, associando a promoção da saúde, à qualidade de vida, contanto como a participação efetiva do Estado, das comunidades, e do sistema de saúde no que se refere a reorientação, além das parcerias intersetoriais. Tendo como meta a promoção da saúde, prevenção das enfermidades, condições de vida, educação, trabalho, lazer, cultura, dentre outros, reduzindo

assim, a vulnerabilidade e os riscos à saúde. Ciente que a Promoção da Saúde atua numa perspectiva de política pública de âmbito mundial, tornou-se um novo paradigma para a atenção à saúde, consequentemente interligada nas práticas inerentes à saúde. Logo,

No desenvolvimento de políticas de promoção de saúde, deve haver contínua consulta diálogo e troca de ideias entre indivíduos e grupos, tanto leigos como profissionais. Mecanismos políticos devem ser estabelecidos de forma a garantir oportunidades de expressão e desenvolvimento do interesse público na saúde. (WHO, 1984, p.22.)

Ainda no que se refere à promoção da saúde, a sua relação encontra-se imbricada nos pilares da vigilância em saúde, numa perspectiva de ausência de doenças e/ou enfermidades, observando às condições de vida, com o olhar voltado também para o saneamento básico, trabalho, meio ambiente, e outros serviços essenciais a vida humana (SICOLI, NASCIMENTO, 2003). Conforme a Organização Mundial da Saúde, no âmbito da Carta de Ottawa (1986), destacou cinco princípios fundamentais centrados na promoção da saúde, a citar.

1. A ‘promoção da saúde’ afeta a população em seu conjunto no contexto de sua vida diária e não se centra nas pessoas que correm o risco de sofrer determinadas enfermidades;
2. A ‘promoção da saúde’ pretende influir nos determinantes causais ou causas das doenças;
3. A ‘promoção da saúde’ combina métodos ou enfoques distintos, porém complementares;
4. A ‘promoção da saúde’ orienta-se claramente a conseguir a participação concreta e específica da população;
5. Os profissionais de saúde, particularmente no campo da atenção primária, devem desempenhar um papel de grande importância na defesa e facilitação da ‘promoção da saúde’.

Assim, conforme o exposto, entende-se que as premissas da promoção da saúde são primordiais para a qualidade de vida da população, que a partir da atuação dos entes federados, conseguem alcançar a todos no princípio da equidade. Rabello (2010) enfatiza que, a saúde numa perspectiva ampla, encontra-se centrada nos preceitos da qualidade de vida, destacando que as questões relacionadas à tentativa de solucionar os problemas se relacionam como a mobilização dos setores da sociedade, atuando no princípio da autonomia e da descentralização e planejamento.

Conforme a Política Nacional de Promoção da Saúde (BRASIL, 2002, p. 09) destaca que,

A promoção da saúde como campo conceitual, metodológico e instrumental ainda em desenvolvimento, traz, em seus pilares e estratégias, potenciais de abordagem dos problemas de saúde: assume a saúde em seu conceito amplo, pauta a discussão sobre qualidade de vida, pressupõe que a solução dos problemas está no potencial de contar com parceiros e a mobilização da sociedade. Trabalha com o princípio da autonomia dos indivíduos e das comunidades, reforça o planejamento e poder local (BRASIL, 2002, p. 09).

No que se refere à mobilidade urbana relativa às deficiências na estrutura das calçadas, é possível observar que o pedestre deixa de circular nos passeios, devido a alguma barreira física, seja ela, lixo acumulado, depósito de materiais, carros estacionados, mesas de bares ou outro obstáculo qualquer existente, que o leva a transitar nas vias de circulação de veículos automotores, fato que poderá acarretar algum acidente, interferindo assim, na saúde e na qualidade de vida do pedestre.

Uma possibilidade para a acessibilidade adequada nestes espaços públicos, é favorecer com segurança e autonomia a utilização desses ambientes, fato que contribui positivamente para a promoção de uma cidade mais saudável, atenuando acidentes e possibilitando uma livre circulação dos pedestres. Logo, falar de mobilidade urbana no campo da promoção da saúde, é pensar na cidade como um campo dinâmico, onde a sua infraestrutura possibilita a minimização de riscos, que no caso das calçadas que não obedecem aos critérios municipais, podem contribuir para acidentes de diversos graus.

A articulação entre qualidade de vida e promoção da saúde vem sendo hodiernamente debatida, presente em pesquisas que se relacionam esses pares, servindo de inspiração para muitos estudos e discussões (BUSS, 2000). E nesse campo, a qualidade de vida, também tem os seus desdobramentos, que nos direcionam às diversas vertentes e eixos, como meio ambiente, educação, lazer, e mobilidade urbana como um fator, que colabora ou não para as premissas da qualidade de vida da população. Partindo do pressuposto que, este eixo na vertente da acessibilidade nos passeios públicos, pode contribuir no âmbito do processo saúde/doença, a partir de uma concepção da influência do ir e vir no cotidiano populacional, observando os impactos positivos e negativos na qualidade de vida e na saúde das pessoas nos grandes centros urbanos e também nas cidades médias, como Montes Claros-MG.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Falar de espaços públicos e mobilidade urbana no âmbito da promoção da saúde é garantir à população o livre direito da locomoção e da acessibilidade. É lembrar que, a infraestrutura urbana também é responsável por gerar saúde e permitir a efetividade do uso do espaço público de forma confortável e segura. Articular promoção da saúde na vertente da acessibilidade nas calçadas e passeios possibilita uma leitura mais ampla sobre o que seria promoção da saúde, sendo a mesma tudo que afeta a população e a sua qualidade de vida, e no que se refere a calçadas, esta, atinge de forma negativa e positiva no cotidiano da população.

Negativamente, a calçada que não segue as normas técnicas de acessibilidade, não permite o livre acesso, sendo determinante para impossibilitar a mobilidade populacional num devido espaço. Logo, de forma positiva, uma calçada bem estruturada, também fomenta a segurança no deslocamento, o caminhar mais tranquilo e contínuo, permitindo assim, o uso de espaço público de forma efetiva e equivalente, fazendo valer o direito de ir e vir de toda população.

Sendo a mobilidade urbana a capacidade de se mover de forma acessível, nos leva a compreender que o uso e ocupação das calçadas devem proporcionar e garantir uma segura e livre circulação. Uma vez que, condições infraestruturais, espaços e equipamentos públicos devem contribuir para a promoção da saúde e qualidade de vida da sua população, e a calçada como espaço de locomoção não seria diferente. Logo, a partir de uma pesquisa investigativa, e de uma observação participante, a cidade de Montes Claros – MG ainda necessita adequar às Normas Técnicas relacionadas à acessibilidade, carece de forma urgente uma fiscalização mais rotineira nesses espaços urbanos, ampliar o olhar, responsabilizar e notificar os proprietários sobre a necessidade do cuidado e manutenção das calçadas, visto que são espaços públicos, de uso contínuo e importante na garantia da acessibilidade, mobilidade e segurança dos pedestres.

5 REFERÊNCIAS

ARENDT, Hannah. **La Condición Humana**. Barcelona: Paidós Ibérica 1993 [1958].

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162. 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Senado Federal.

BRASIL. Decreto n. 5.296, de 2 de dez. de 2004. **Normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. Brasília, DF, dez. 2004.

BUSS, Paulo Marchiori. **Promoção da saúde e qualidade de vida**. Ciênc. saúde coletiva [online]. 2000, vol.5, n.1, pp.163-177.

CALDEIRA, Tereza Pires do Rio. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. Editora 34 Ltda. Rua Hungria, 592 Jardim Europa CEP 0 1455-000 São Paulo - SP Brasil TcUFax (I I) 3816-6777 www.edil0ra34.com.br

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Paulo: Rima Editora, 2001.

FLECK, Marcelo Pio de Almeida et al .**Desenvolvimento da versão em português do instrumento de avaliação de qualidade de vida da OMS (WHOQOL-100)**. Rev. Bras. Psiquiatr., São Paulo , v. 21, n. 1, p. 19-28, Mar. 1999.

GOMES, Paulo César da Costa. **O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança Estrutural da Esfera Pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1984 [1962].

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; Revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão- 3ª Ed.- São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KWAN, Mei-Po. Mobile communication, Social Networks, and Urban Travel: Hypertext as a New Metaphor for Conceptualizing Spatial Interaction. In: The Professional Geographer. November 2007, volume 59, number 4, Washington, p. 434-446.

LEFEVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins-Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MASCARÓ, Juan L.; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; HARTZ, Zulmira Maria de Araújo; BUSS, Paulo Marchiori. **Qualidade de vida e saúde: um debate necessário**. Ciênc. saúde coletiva, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 7-18, 2000.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2004. **Diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília, DF: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. 2004.

MIRANDA, H. F, MANCINI, M. T; AZEVEDO FILHO, M. A. N; ALVES, V. F. B; RODRIGUES DA SILVA, A. N, (2009) Barreiras para implantação de planos de mobilidade. Artigo apresentado no XXIII, Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes, Vitória, Brasil.

MONTES CLAROS. Procuradoria Jurídica. **Lei Nº 3.745, de 05 de junho de 2007**. Dispõe sobre a construção e manutenção das calçadas do município de Montes Claros. 2007.

MONTES CLAROS. **Lei complementar nº. 53, de 01 de dezembro de 2016**. Plano diretor do município de Montes Claros. 2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Carta de Ottawa para a promoção da saúde**. Ottawa: OMS, 1986.

OMS. **The World Health Organization Quality of Life Assessment (WHOQOL): position paper from the World Health Organization**. Social science and medicine. v.41, n.10, 1995.

RABELLO, LS. **Promoção da saúde: a construção social de um conceito em perspectiva do SUS**. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2010.

SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras. 1988 [1977].

SERPA, Ângelo. **Espacialidade do Corpo e Ativismos Sociais na Cidade Contemporânea**. Mercator, Fortaleza, v. 12, n. 29, p. 23-30, set./dez. 2013. ISSN 1984-2201 © 2002, Universidade Federal do Ceará. Todos os direitos reservados.

SÍCOLI, J. L., NASCIMENTO, P. R. **Promoção de saúde: concepções, princípios e operacionalização**, *Interface* - Comunic, Saúde, Educ, v.7, n.12, p.91-112, 2003.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Discussion document on the concept and principles. In: _____. **Health promotion: concepts and principles, a selection of papers presented at Working Group on Concepts and Principles**. Copenhagen: Regional Office for Europe, 1984. p.20-3.

***Data de recebimento:** 04 de maio de 2020.*

***Data de aceite:** 23 de agosto de 2020.*