Acessibilidade em espaços públicos: riscos ao pedestre no Parque Halfeld em Juiz de Fora, Minas Gerais

Helisson de Paiva Miranda[1]
Rafael Vilela Pereira[2]
Geraldo César Rocha[3]

Resumo

Acessibilidade e mobilidade são preocupações crescentes do planejamento urbano, mas se encontram ainda de modo embrionário nas cidades brasileiras. O conhecimento sobre a evolução desses aspectos nas políticas públicas é importante para evidenciar progressos e falhas. O trabalho objetiva por meio do estudo empírico do Parque Halfeld, principal área verde do centro de Juiz de Fora, estado de Minas Gerais - Brasil, estabelecer o debate acerca do papel do estado na formulação e aplicação das leis de acessibilidade, conservação de logradouros, inserção social em espaços públicos e percepção dos usuários e transeuntes do parque sobre suas condições. A estratégia metodológica se dividiu em resgate histórico do parque, sua gênese e condição atual; levantamento do aparato legal da cidade de Juiz de Fora sobre acessibilidade/conservação de logradouros; idas a campo com diagnóstico dos riscos à mobilidade dos pedestres no interior da área do parque, tendo como produto o mapa de riscos à mobilidade de pedestres; pontuação das áreas mais críticas do parque para acesso dos pedestres. Espera-se oferecer contribuição ao poder público na definição estratégica de aporte de recursos e intervenção inteligente para garantia de cumprimento do que é preconizado – políticas inclusivas eficazes na garantia de acesso de todo cidadão aos espaços públicos.
Palavras-chave: acessibilidade, riscos, Parque Halfeld, legislação.

Resumen

Accesibilidad y movilidad son preocupaciones crecientes de la planificación urbana, pero siguen siendo tan embrionaria en las ciudades brasileñas. El conocimiento sobre la evolución de estos aspectos en las políticas públicas es importante destacar los avances y fracasos. El trabajo tiene como objetivo a través del estudio empírico Parque Halfeld, principal zona verde de la ciudad de Juiz de Fora, Minas Gerais - Brasil, ajuste el debate sobre el papel del Estado en la formulación y aplicación de las leyes de accesibilidad, conservación de parques públicos, integración social en el espacio público y la percepción de los usuarios y transeúntes del parque en sus condiciones. La estrategia se divide en un parque histórico, su génesis y su condición actual; levantar el aparato legal de la ciudad de Juiz de Fora sobre accesibilidad/conservación de los parques públicos, paseos diagnosticado con riesgos para la movilidad de los peatones en la zona del parque, cuyo producto arriesgar la movilidad de los peatones en lo mapa del parque; anotar las áreas más críticas del parque para el acceso peatonal. Se espera que ofrezca asistencia al Gobierno en la definición de la asignación estratégica de los recursos y la intervención inteligente para garantizar el cumplimiento de lo recomendado - las políticas de integración eficaces para garantizar el acceso de todos los ciudadanos a los espacios públicos.

Palabras clave: accesibilidad, riesgos, Parque Halfeld, legislación.

1. Mestrando do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFJF, geógrafo, Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil
2. Mestrando do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFJF, geógrafo, Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil
3.PhD, Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFJF, geólogo, Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil

Introdução

Não foi por acaso que o sociólogo alemão Ulrich Beck (1944 -) cunhou a expressão "Sociedade de Risco" como muito mais do que o título de sua mais importante obra. Datada de 1986, pouco depois do devastador incidente em Chernobyl, seu arcabouço vem ainda hoje como uma forma muito coerente de mostrar qual é o estágio social atual da humanidade. E se os riscos não são mais aqueles com os quais nossos ancestrais se deparavam no avançar da sua sobrevivência, não podemos afirmar que o domínio das técnicas suplantou o permanente estado de alerta tanto no âmbito das forças naturais como das tecnológicas, encaradas hoje por alguns com muito mais periculosidade do que nunca.

À parte de toda a rica discussão, inclusive da própria modernidade, suscitada por Beck e vários outros, podemos compreender que em alguns casos, o risco só está eminente por um conjunto de variáveis tal que mostra uma situação de descaso com sua extinção. Dizemos isso para, por exemplo, a análise a que nos propomos: da acessibilidade dos espaços públicos. Em muitos casos a legislação pertinente existe, os recursos não são tão vultosos e existem nos cofres públicos, as denúncias nos canais de mídia pipocam, há pressão popular para a resolução de dada situação e, mesmo assim, não há movimento por parte do poder público para mudar o quadro.

Propomos aqui uma reflexão sobre o que é apregoado pelos órgãos do estado em quaisquer de suas esferas, que têm como função a proposição de medidas, execução e fiscalização de espaços públicos no sentido de inclusão social e acessibilidade irrestrita do cidadão. Dessa maneira, utilizamos como unidade de análise o Parque Halfeld, área verde central na cidade de Juiz de Fora, estado de Minas Gerais - Brasil para nos dar empiricamente uma noção do que o estado tem como discurso e o que se tem de efetivo no cotidiano do citadino que por ali tem seu caminho, sua vivência e reprodução de vida.

Localizada na mesorregião da Zona da Mata de Minas Gerais (IBGE, 1990), 21.76ºS; 43.34ºW, numa área de 1.435,664 km^2, porção sudeste daquele estado e com uma população de 516.247 habitantes (IBGE, 2010), o município de Juiz de Fora é o principal polo econômico da região em que se encontra. Se destaca na atividade de comércio e serviços, áreas educacional e de saúde e construção civil. Surgiu como passagem do chamado Caminho Novo que unia as Minas Gerais da porção central do estado à Corte no Rio de Janeiro ainda no século XVIII, mas só em 1850 foi criado o município como Santo Antônio do Paraibuna, que se tornou Paraibuna e, no ano de 1865, finalmente, Juiz de Fora (IBGE, 1971).

Histórico do Parque Halfeld

O Parque Halfeld é considerado o primeiro logradouro público de Juiz de Fora. Devido a sua facilidade de acesso, localização central e a importância no contexto histórico, é ponto de referência e turismo na cidade. A área de 14.740 m² foi adquirida pela Câmara Municipal em 1954. No dia 31 de janeiro de 1901, por Resolução Municipal nº 472 muda a denominação Largo Municipal para Parque Coronel Francisco Mariano Halfeld e hoje o chamamos simplesmente de Parque Halfeld.

Figura 1 – Foto aérea do Parque Halfeld (IPLLAN, 1996)

O terreno onde se localiza o parque pertencia ao engenheiro Henrique Halfeld, sendo adquirido pela câmara em 1854 por mil réis. Conhecido originalmente como Largo Municipal e posteriormente Jardim Municipal, o local era até 1879, descuidado, servindo para a armação de espetáculos circenses, cavalhadas e outras formas de entretenimento itinerante. Naquele ano, sob indicação do Dr. Marcelino de Assis Tostes, teve início o ajardinamento da praça, com a planta ficando a cargo do arquiteto Miguel Antônio Lallemant e as obras confiadas a Julio Monfá e André Halfeld. Concluída a reforma em 1880, uma comissão de vereadores e engenheiros constatou várias falhas em sua execução.

Em 1901, o Coronel Francisco Mariano Halfeld (filho de Henrique) contratou a empresa Pantaleone Arcuri & Spinelli e pagou do próprio bolso a quantia de vinte e seis contos de réis para uma nova reforma do jardim municipal, que recebeu em sua homenagem, através da Resolução n° 472, de 31 de julho daquele ano, a denominação de Praça Coronel Halfeld. As obras foram inauguradas em 1902, e em 1923 a praça voltou a ser remodelada, sendo retirados os gradis que a circundavam. Desde então vem sofrendo alterações, algumas menores e outras significativas, em praticamente todos os governos, principalmente a partir de 1965. A última reformulação paisagística ocorreu em 1981, quando o Parque Halfeld, como é atualmente

conhecido, teve sua área de terra e areia substituída por novos passeios de pedra portuguesa e diversas árvores derrubadas. Dos elementos implementados no projeto de 1901, restaram apenas o lago, a ponte e o quiosque com estrutura imitando bambu. Foi tombado pela prefeitura em 29 de dezembro de 1989.

O Parque Halfeld sempre foi um espaço de cultura e de manifestações culturais. No início do século XX abrigou a Biblioteca Municipal, com uma construção de estilo eclético. A mesma construção foi alterada na década de 30 apresentando uma repaginação em "art- décor". A edificação inicialmente tinha somente um andar onde funcionava a Biblioteca, depois da reforma passou a possuir dois andares, um deles recebeu a primeira rádio de Juiz de Fora. Em 1970 a construção, que se localizava no centro do Parque, e o chafariz que ficavam na frente da edificação foram demolidos. Como na época não havia a cultura de preservação de patrimônio, a construção que em 1970 já não contemplava nem a rádio nem a biblioteca, foi destruída juntamente com a arborização da Avenida Rio Branco. Pelo ambiente do parque circula um número muito alto de pedestres diariamente, visto que se trata de uma rota convergente de grandes vias públicas, próximo ao centro comercial da cidade e coração de uma área jurídica e administrativa.

Os parques urbanos e a questão ambiental

As necessidades crescentes da população e o desrespeito com a dinâmica dos componentes da natureza, principalmente, com o processo de industrialização/urbanização ocorrido no Brasil e no mundo, contribuíram para a degradação do meio ambiente nas cidades, tendo repercutido na queda da qualidade socioambiental urbana (Nucci, 2001). Contudo, nas últimas décadas, a consciência socioambiental ampliou-se fazendo com que os modelos de crescimento econômico e de apropriação dos recursos ambientais fossem questionados, gerando uma revisão dos paradigmas da relação homem e ambiente. A partir disso, por meio especialmente de pressões da sociedade civil, surgiram inúmeros projetos e pesquisas, de governos e empresas, para recuperação ou produção de ambientes urbanos ambientalmente sustentados.

Em 1972 deu-se na Suécia a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, mundialmente conhecida como Conferência de Estocolmo, que passou a ser o marco de referência para o início das discussões globais sobre meio ambiente (Meio Ambiente, 2013). No intervalo de 20 anos, vários encontros e documentos foram produzidos entre a Conferência de Estocolmo e a das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro em 1992, mais conhecida como Rio 92. Neste encontro teve origem o documento

Agenda 21, aprovado e assinado por 175 nações presentes. Ao mesmo tempo ocorreu o Fórum Global 92, promovido por entidades da sociedade civil, onde participaram cerca de dez mil Organizações Não Governamentais, que por sua vez deu origem a outro importante documento, a chamada Carta da Terra, com função de catalogar por legítimos interesses da cidadania, as ações globais de governos e órgãos oficiais (Meio Ambiente, 2013).

Dez anos após a realização da Rio 92, aconteceu a Conferência Mundial do Meio Ambiente, em Johannesburgo, África do Sul, também conhecida como Rio+10. Nesta mesma época, ocorreu também o Fórum Social Mundial de Porto Alegre, nas 11 edições de 2001 e 2002, que apresentou discussões ambientais (Meio Ambiente, 2013). A partir das reflexões promovidas por estes eventos, a preservação e a conservação do ambiente natural passaram a ser vistas de maneira mais atenta pelas autoridades e cobradas pela população, que busca melhores condições de vida. A vida urbana é complexa e alicerçada sobre diversos conflitos e problemas graves que afetam a qualidade de vida de seus habitantes. Esses problemas foram o resultado do processo de consolidação das áreas urbanas como espaço importante para a expansão do capitalismo e reprodução da vida social. Os espaços verdes urbanos vieram, assim, para minimizar as tensões da vida citadina. Essas áreas são resultado de um imaginário burguês que buscava amenizar problemas sociais e ambientais urbanos que se tornaram extremamente graves.

Espaços de socialização e conservação

O símbolo principal que se desenvolveu em torno dos parques foi o de grandes espaços que poderiam aliviar os problemas da cidade e romper a situação citadina de estresse. E de fato os parques implantados na Europa e nos EUA tiveram esse papel. Granz (1982) afirma que “os parques são concebidos como grandes áreas de prazer e usurpação, são pedaços do campo, com ar fresco, lagos, brincadeiras.” Além disso, os parques tinham como função principal a socialização da vida cotidiana. As pessoas poderiam caminhar, se encontrar, se conhecer e se relacionar. Era também espaço de descanso que compensaria as horas de excessivo trabalho por horas de ócio, e é nesta perspectiva que os parques poderiam também otimizar o trabalho semanal. Vários autores entre eles Granz (1982) e Kliass (1993) falam da importância dos parques para a saúde pública e mental.

A busca era a de um bem-estar psicológico da população, através da musicalidade e na organização visual da paisagem. As pessoas poderiam melhorar suas habilidades sinestésicas corporais e desenvolver os sentidos de direção, distância e outros. Na sociedade americana, tão contaminada com os valores competitivos e individualistas do sistema capitalista, os parques

tiveram o papel de reavivar certos valores relacionados com a vida em comunidade, com a vida do adolescente, do pobre e dos grupos étnicos, fazendo dos moradores bons citadinos, com consciência social e o sentimento de democracia (Granz, 1982). Cabe ressaltar que, num primeiro momento, os parques eram espaços utilizados pelas classes média e alta, pois eram antigos jardins privados. Os ricos nova iorquinos, por exemplo, promoviam carreatas no Central Park de passeios a cavalo. Entretanto, ao se tornarem espaços verdadeiramente públicos, houve uma socialização maior dos mesmos, em que eram desenvolvidos jogos dos mais diversos, inclusive os sexuais - encontros dos amantes.

Os parques urbanos também são espaços importantes para a conservação dos elementos da natureza em duas perspectivas: uma é a real, dado que os parques funcionam como "preventivos" de danos ambientais, pois se mantêm atributo natural de uma dada localidade e outra é a potencial, uma vez que a manutenção desses elementos é importante para amortecer ruídos, embelezar o ambiente, melhorar o microclima local quanto à umidade e insolação, ajudar no controle de erosão, melhorar a qualidade do ar, proteger mananciais e outros.

O espaço, as áreas verdes e a percepção

As cidades são recriadas sob a ruptura do sistema feudal e no surgimento de uma lógica capitalista. A formação do capitalismo e a transformação da terra em mercadoria são fenômenos que fizeram com que surgissem os grandes aglomerados urbanos, como suportes para o desenvolvimento capitalista. A lógica capitalista tem como fundamento principal a maximização do lucro e a cidade se forma também com essa tarefa: otimizar o lucro, através da alocação dos bens e serviços importantes para a reprodução do sistema.

Corrêa (1995) afirma que "o espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si e esses espaços são reflexo das escolhas de usos promovidos pela sociedade e seus grupos". No sistema capitalista a cidade se tornou um fenômeno que aglutina em torno de 80% da população mundial e acabou se tornando um espaço condicionante da sociedade, pois viabiliza a continuidade da sua produção e é também local de relacionamento das classes sociais ou grupos e, por isso, tem uma dimensão simbólica ao envolver o cotidiano. É cenário e objeto das lutas sociais pelos grupos sociais que visam seus direitos.

A ocupação desordenada do espaço urbano provou-lhe vários problemas ambientais e sociais. Nesse sentido, os parques surgiram como possibilidade de amenizar esses problemas, entretanto, nem todos os grupos ou atores que se apropriam e se reproduzem no espaço urbano

são adeptos desta ideia. Por exemplo, como cita Granz (1982), o Central Park e outros parques americanos quase foram inviabilizados por interesses de madeireiros e grandes construtoras, o que mostra que certas considerações econômicas e políticas podem ocasionar a mudança de destinação de área dos parques e quaisquer outras construções. Os parques urbanos são uma escolha de uso do espaço urbano entre tantas outras escolhas que podem ser feitas: áreas residenciais, comerciais, industriais e mistas que muitas vezes disputam espaços para acontecerem. São nessas escolhas que se formam os conflitos, dado que os grupos que se reproduzem no meio urbano não compartilham de interesses e necessidades comuns.

Corrêa (1999) é enfático ao lembrar que "a complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas aos espaços urbanos, diversificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação, etc.". Tal fato ocorre em inúmeras áreas destinadas à implantação de parques, pois o espaço urbano é uma teia de usos que, dependendo dos arranjos e interesses dos atores, pode ser viável ou não.

As áreas verdes nos espaços urbanos encontram dificuldades, pois os espaços livres enfrentam uma intensa pressão da urbanização acelerada, por exemplo, no Brasil a população urbana dobrou em 46 anos. Muitas vezes, mesmo com toda a sua importância tornam-se inviáveis frente aos interesses econômicos dos atores que atuam na organização do espaço urbano. À medida que se estrutura o arranjo dos atores no meio urbano, sua alocação de poder e produção dos seus interesses frente a outros, acirram-se os conflitos. Espaço de disputas, essa é a percepção moderna de áreas destinadas a parques urbanos, principalmente onde eles ainda não existem, onde se encontram apenas sob a forma de lei.

Há uma crescente tendência em se estudar a percepção de populações referentes a temas diversos. Em áreas protegidas essa abordagem tem sido cada vez mais requisitada em planos e projetos de implantação de parques e outros tipos de reservas. Acontece que o estudo da percepção não possui uma única abordagem e nem um campo metodológico devidamente estruturado. O conhecimento das percepções como um campo em descoberta pode determinar sentimentos, idéias, necessidades, expectativas e interpretação da sociedade sobre a sua realidade daqueles conjuntos de fatos e relações que a envolve. No caso deste ensaio, essa visão de percepção pode nos mostrar o imaginário que se formou em torno de parques urbanos.

A compartimentação destas imagens de parque como local de socialização, metáfora da natureza, espaço de conflitos, pode ser compartilhada socialmente pelo mesmo grupo ou grupos distintos. Por exemplo, um grupo de moradores de uma mesma localidade pode ter essas imagens sobre um parque que possivelmente viesse a se instalar próximo a suas residências.

Sem dúvida, se através do estudo da percepção conseguíssemos determinar todas as imagens negativas sobre áreas percebidas, poderíamos trabalhar para a implantação e criação de imagens e percepções positivas, sempre enfatizando os benefícios sociais de tais espaços. Acontece que, cada grupo social possui imagens diferentes, por que também possuem realidades e sensações diferentes e esse é um ponto central a ser levado em constante questionamento sobre as diferenciações das percepções.

A legislação, a mobilidade e a acessibilidade

A regência de normalizações é, por excelência, a forma que melhor estrutura aparatos técnicos da vida em sociedade. No Brasil, o Fórum Nacional de Normalização é a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Toda a composição de seu conteúdo é dado pelos Comitês Brasileiros (ABNT/CB), os Organismos de Normalização Setorial (ABNT/ONS) e as Comissões de Estudo Especiais Temporárias (ABNT/CEET), elaboradas por Comissões de Estudo (CE), formadas por representantes dos setores envolvidos: produtores, consumidores e neutros (universidades, laboratórios, outros). Para tratar das medidas de acessibilidade universal - "Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos" foi feita a Norma Brasileira NBR 9050:2004 que substitui a versão de 1994 e é a que mais se liga às questões de acessibilidade e mobilidade nos espaços públicos. A norma destrincha uma série de parâmetros técnicos e critérios que devem ser observados "quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, *espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade* [grifo nosso]" (ABNT, 2004).

A norma visa assim proporcionar à maior quantidade de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente e todos os seus elementos constituintes. Irão se incluir aí, portanto, o maior número de ambientes possível e praticamente todo o ambiente cotidiano da maioria dos habitantes das cidades. No caso específico dos parques e particular do Parque Halfeld, estão inclusas: vegetação, rampas, corrimões, pisos, área de circulação, sinalização, escadas, sanitários, etc. Além disso, há seções específicas para bens tombados (caso do Parque, tombado em 29 de dezembro de 1989).

Se integrarmos nossa análise a outros municípios brasileiros, veremos um cenário em que se percebem melhorias, porém em sua maioria pontuais, tanto dentro da própria cidade, como também no conjunto das cidades. Citando o exemplo de São Paulo, maior cidade do país, vemos que só recentemente o município une esforços concretos no plano legislativo para normalizar suas calçadas, tão heterogêneas e por vezes mal cuidadas como em muitos outros

locais do país. A Lei nº 15.442 de 9 de setembro de 2011 dispõe, entre outras coisas, sobre a construção e manutenção de passeios e cria o curioso Disque-Calçadas, numa tentativa de criar um canal entre prefeitura e cidadão para atendimento de reclamações e prestação de informações (São Paulo - cidade, 2011).

De forma complementar, o município lançou uma cartilha, em linguagem simples e acessível num sítio na *web* buscando ofertar ao cidadão toda a normalização necessária para adequação na construção, no uso, na manutenção e reforma das calçadas. Há uma rede técnica (Programa Passeio Livre) e informacional bem extensa para que se tenha, dentro de alguns anos, um resultado esperado de calçadas mais adequadas ao pedestre. São Paulo conta até com uma entidade executiva própria para isso, a Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (São Paulo - cidade, 2011). E não são poucas as leis a tratar, como no exemplo a respeito de acessibilidade que damos aqui, sobre as calçadas na cidade. Desde a primeira em 1923 já foram ao todo 31 leis no caminho de racionalizar os mais variados aspectos relacionados à essa via nobre para o pedestre nas cidades.

A esse respeito, pouco depois da entrada em vigor da lei, Rolnik (2012) escreve

> Dificilmente um modelo de gestão privada e individual das calçadas dará conta de enfrentar o problema. Uma calçada segura e confortável para os pedestres tem que ser parte integrante de um sistema geral de circulação da cidade, que historicamente cuidou do chamado leito carroçável, onde andam os veículos, mas nunca cuidou dos pedestres e ciclistas. E não é a soma de pedacinhos picados de trechos de rua – interrompidos aqui e ali, entrecortados por guias rebaixadas, nada uniformizados do ponto de vista do revestimento, desenho e implantação – que vai resolver o problema. Mesmo que proprietários cansados de pagar multas resolvam reformar o "seu" pedaço de rua.

Isso nos faz crer que a simples outorga de responsabilidades de espaço de uso coletivo para entes particulares de nada vai adiantar, posto que o mosaico que se impõe é o de algo maior, o da circulação de pessoas e, portanto, o da circulação da própria cidade, que não é feita de carro, mas de gente.

Em Belo Horizonte, capital famosa pelo planejamento de algumas de suas regiões, a padronização das calçadas é dada pelo Decreto Municipal nº 14.060 de 6 de agosto de 2010, que regulamenta a Lei 8.616 de 14 de julho de 2003 (PBH, 2010). Estabelecem-se padrões gerais de inclinação, ladrilho, esquinas, calçadas sob proteção patrimonial, entre outros muitos aspectos, todavia, assim como em São Paulo, se trata de discussão bem recente e que demorará um tempo razoável até que promova seus primeiros resultados mais sentidos.

Rodrigues & Azevedo (2010) em interessante estudo sobre a calçada pública como um direito à mobilidade levantam a questão de quem é o verdadeiro responsável sobre este patrimônio dos municípios. E de antemão se pode responder que se trata de uma

responsabilidade compartilhada. O que vale destaca, todavia, é que não cabe ao cidadão as atividades de fiscalização, obras de patamar estrutural como as de trânsito e nem os espaços coletivos de grande circulação. Aliás, o papel primordial do cidadão é o trato do seu entorno mais imediato e a consciência patrimonial de conservação. Tudo o que escapa para além disto já endossa a lista de responsabilidades que são do poder público e, a partir daí, o papel do citadino é o de cobrar para se fazer cumprir.

A grande maioria das administrações públicas não consideram as vias de circulação de pedestres como infraestruturas componentes do sistema viário. Isso incorre em relegá-las à segundo plano e, não raro, vivenciam-se situações de uma malha de circulação de automóveis impecável junto de vias de pedestres em completo descaso.

Metodologia

Pode-se dividir a construção metodológicas em quatro momentos distintos, todos de suma relevância para que chegássemos a um produto final que cumprisse os objetivos propostos. A seguir eles aparecem em ordem cronológica:

1. Na primeira etapa, a partir de um levantamento bibliográfico sobre o espaço urbano, os parques urbanos e principalmente sobre o Parque Halfeld, incluindo-se aí a captação na Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico (SPDE) da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora a planta baixa do mesmo, criou-se uma malha de embasamento teórico sobre o que tínhamos como horizonte empírico de análise, quais as opções a se seguir no interior do que nos propusemos inicialmente qual seria o foco principal da pesquisa. Aqui contribuiu muito a disciplina Avaliação e Gerenciamento de Riscos Ambientais, do Prof. Geraldo César Rocha, que compõe a grade curricular do Mestrado em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora. Sob sua orientação, traçou-se a ideia de mapear os riscos que o parque oferecia aos pedestres que se utilizavam daquele espaço;

2. Num segundo momento, o levantamento foi o da legislação específica sobre a acessibilidade em espaços públicos. Uma tarefa que despende rigor e faro, dada a multiplicidade de leis a respeito de temas correlatos e o grande número de administrações municipais que contam com as mesmas. Após triagem, selecionaram-se algumas hordas de aparatos legais, incluindo-se aí o Plano Diretor e o Código de Posturas do município de Juiz de Fora, como pilares principais, além de outros a quesito de comparação. Criteriosamente analisaram-se as leis que poderiam se correlacionar ao que se veria em campo na etapa seguinte;

3. Essa foi a etapa do levantamento em campo de dados que alimentassem o problema exposto – o risco à mobilidade dos pedestres e transeuntes usuários do espaço público que

compõe o Parque Halfeld em Juiz de Fora. Nos dias 20 e 21 de setembro, 09 e 10 de outubro de 2012 realizaram-se quatro atividades campais. As atividades de cada dia são descritas a seguir:

a) 20/09: medição da área do parque e adequação à escala da planta baixa do parque;

b) 21/09: diagnóstico dos riscos como pontos em campo;

c) 09/10: continuação do diagnóstico dos riscos e fotos dos respectivos pontos;

d) 10/10: continuação do diagnóstico dos riscos e fotos dos respectivos pontos.

As atividades em campo tiveram duração total de aproximadamente 19h, em dois turnos nos três últimos dias. Foram utilizadas nessa fase como materiais: faixa de isolamento, câmera 2.3Mp de celular Samsung modelo GT-S5360B, trena (2) de 5m, prancheta, barbante, fita adesiva, planta baixa do parque em escala 1:2000.

Como estratégia para as medições, setorizou-se o parque, a partir da medição de área total em 30 quadrantes, que tinham dimensões de 17m x 21,67m. Isso possibilitou que se trabalhasse com áreas inscritas no interior, de modo que só se avançasse a uma área contígua seguinte ao fim do diagnóstico de todos os riscos ao pedestre no quadrante de trabalho. Para delimitar cada quadrante, percebeu-se no segundo dia de campo e passou-se a utilizar de barbante em que as sinalizações com medidas estavam inseridas, fazendo com que as medições fossem mais velozes. Ao fim das atividades, diagnosticou-se um total de 122 pontos que representavam risco. A natureza desses riscos se avaliou em dois alicerces - mobilidade e periculosidade - elencando ao todo 14 riscos diferentes e hierarquicamente também distintos.

4. Esteve-se a cargo de gerar um mapa de riscos à mobilidade do pedestre, plotando em uma base cartográfica o que se mediu nas atividades de campo. A partir do mapa gerado, permitiu-se concentrar as análises que correlacionassem o cotidiano de uso do parque pelos pedestres à respectiva responsabilidade de formulação, implantação e fiscalização das leis de acessibilidade e das intervenções técnicas que as permitem.

Resultados e conclusões

Ao analisar os riscos ao pedestre no Parque Halfeld a partir da leitura do mapa gerado podem-se delinear algumas discussões. Por essas discussões, sem dúvida, pesa tanto quanto a vontade política de adoção de medidas para solucionar os problemas e a pressão popular para que os representantes das esferas executiva, legislativa e judiciária façam valer a legitimidade que os postulou à direção da sociedade, a utilização da intervenção técnica, inteligente e racional.

Ao confrontar a legislação juizforana com o que se viu *in loco* o cenário é um tanto desanimador. Não se atendem a maioria dos preceitos que estão tão claros no Código de

Posturas do Município, Decreto nº 9117 de 1º de fevereiro de 2007 que regulamenta a Lei nº 11.197 de 3 de agosto de 2006. Já no Título II – Vias e Logradouros Públicos, Capítulos I - Salubridade das Vias e Logradouros Públicos e III - Condições Técnico-posturais das edificações vê-se a preocupação do legislador em constituir uma racionalidade na forma como deverá estar condizente com a normalização oficial (da ABNT) a totalidade dos logradouros, passeios, vias de circulação. Racionalidade que não é posta em prática, por uma série de variáveis, mas que está direta e inicialmente relacionada ao poder público, ao estado, posto ser este o dono da tutela da coisa pública, dos locais que são de todos e que não são de nenhum específico.

A análise do Plano Diretor da cidade não traz (como não é em realidade seu papel) nada que diz respeito à acessibilidade em espaços públicos, dada sua análise escalar bem mais ampla, bem como seu interesse específico com a intervenção em regiões do município.

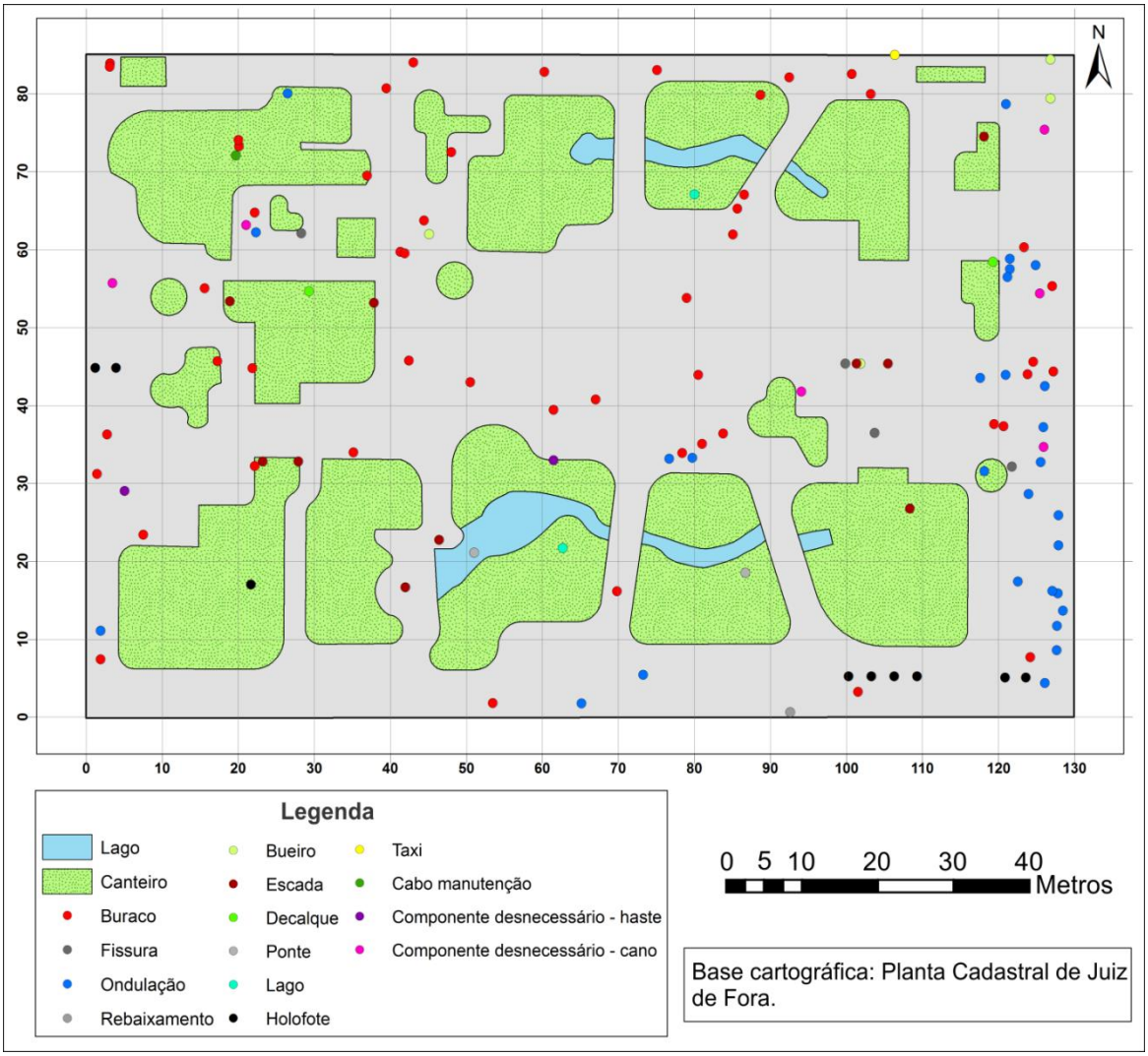

Figura 2 – Mapa de ocorrência de riscos à mobilidade do pedestre no Parque Halfeld em Juiz de Fora

No mapa, a calçada é parte integrante do sistema da via pública. Destina-se à circulação de pessoas, à implantação de mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins,

propiciando um ambiente seguro para a mobilidade. A calçada está em nível diferente do da faixa de tráfego, com a qual faz fronteira, separando-se assim os espaços ocupados por veículos e pedestres. Ela deve garantir o deslocamento de qualquer pessoa, independentemente da idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, pela via pública. É na calçada em que se encontram os principais problemas do Parque Halfeld. O número de buracos e de ondulações está mais adensado no local ocorre o maior fluxo de pessoas. Relato de comerciantes e de pessoas que usam o parque, sobre queda de pessoas, é bastante frequente.

Referências bibliográficas

ABNT. **ABNT NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** 2 ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

CORRÊA, R. L. (org). **Manifestações da Cultura no Espaço.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999. p.17-46.

GRANZ, G. **The Politics of Park Desing:** A History of Urban Parks in America. The Mit Press. Cambridge, Massachurtts: London, England. 1982.

IBGE. **Juiz de Fora Minas Gerais Monografia nº496.** Rio de Janeiro: IBGE, 1971. Disponível em: <www.ibge.gov.br/cidadesat> Acesso em: 02/02/2013.

_____. **Censo demográfico 2010.** Disponível em: < http://www.censo2010.ibge.gov.br/> Acesso em: 10/01/2013.

_____. **Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas.** Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IPPLAN/JF. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora.** Juiz de Fora: IPPLAN, 1996.

KLIASS, R. G. **Parques Urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade.** São Paulo: Pini, 1993.

MEIO AMBIENTE. **Revista Eletrônica.** Disponível em: <http://www.comciencia.br/>. Acesso em: 08/01/2013.

NUCCI, J. C. Qualidade Ambiental e Adensamento Urbano. São Paulo: Humanitas/ FFLCH/ USP, 2001.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE - PBH. **Decreto nº 14.060, de 6 de agosto de 2010.**

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Decreto nº 9117, de 1º de fevereiro de 2007.**

RODRIGUES, A. A. S.; AZEVEDO, P.R. **Calçada pública é um patrimônio do município -** de quem é a responsabilidade? Curitiba-PR: CRESS, 2010.

ROLNIK, R. **Nova Lei das Calçadas:** alguma mudança além das multas? São Paulo: Blog da Raquel Rolnik, 2012.

SÃO PAULO (Cidade). **Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011.**