

Feiras abertas são locais de acessibilidade?

Emme Emanuela Ferreira Cardoso¹; Lorrana Lys Neves Fortes¹; Ivo Almeida Costa².

¹Universidade CEUMA, Campus Imperatriz–Faculdade de Engenharia Civil, Graduated em Engenharia Civil. Rua Barão do Rio Branco nº 100, Maranhão Novo, Imperatriz (MA). (99) 3528-3846 www.ceuma.br. ²Facimp WYDEN, Núcleo de Engenharias, Professor Adjunto. Av. Prudente de Moraes, s/n Imperatriz (MA). (99) 3003-4430. www.wyden.com.br/facimp

RESUMO

As feiras são importantes espaços de interação econômica, social e cultural, que tem a capacidade de abastecer uma localidade e promover a relação entre pessoas, especialmente vendedor e freguês. Contudo, a acessibilidade do espaço contribui para o conforto dos clientes e atração de novos fregueses, além de evitar acidentes para aquelas pessoas com restrição a mobilidade. Este trabalho tem como objetivo explorar a mobilidade para pedestres em feiras abertas, por meio de um estudo de caso na região conhecida como *Mercadinho*, em Imperatriz (MA). A região é um importante entroncamento logístico e comercial que interliga áreas produtoras próximas à importantes centros comerciais. De forma específica, o estudo buscou analisar aspectos voltados à infraestrutura (largura efetiva, desnível e qualidade do pavimento) e se há ocupação do espaço (livre ou obstruído). Identificou-se que o não uso de calçadas na feira aberta do *Mercadinho* se deve a fatores de infraestrutura, postura e educação. A feira do *mercadinho* apresenta na maior parte das calçadas espaço propício para o fluxo de pedestres, porém a circulação não é garantida pela ocupação irregular (postura e educação). Ainda que tenha largura efetiva na calçada, este espaço não se encontra livre de obstáculos, conforme registra-se a presença de barracas, produtos, utensílios de lojas e mercados, lixo e restos de alimentos. O principal resultado aponta que este importante espaço público, de fluxo econômico e interação social, não contribui para que grupos com restrição à mobilidade tenham acessibilidade, pelo contrário, tornam-se excluídos por não apresentar condições de acesso à todas as pessoas.

Palavras-chave : Feiras abertas. Acessibilidade. Pedestre.

INTRODUÇÃO

Investimentos em infraestruturas de transporte promovem não somente a melhoria na qualidade de vida da população, como estimulam a produtividade e o crescimento econômico (BERTUSSI e ELLORY JUNIOR, 2012). Vale ressaltar, que para garantir o crescimento econômico local a infraestrutura deve estar em condições adequadas para uso e livres de qualquer barreira física sem excluir grupos de pessoas, como por exemplo os portadores de deficiência física. A remoção de barreiras busca deixar o espaço livre para circulação de todos os tipos de pessoas independente de sua condição de locomoção.

As feiras são locais onde demanda um aglomerado de pessoas e exercem grande influência sobre o comércio local, a oferta de produtos e a possibilidade de negociação com os vendedores sendo um atrativo para clientes e consumidores. Esse tipo de negócio gera capital às famílias de baixa renda, sendo uma profissão muitas das vezes passada por gerações (CORONA et al., 2018). No entanto notasse a falta de literatura que alie feiras com acessibilidade e mobilidade (tabela 1).

Tabela 1. Trabalhos realizados de acordo com a temática do trabalho.

AUTOR	ANO	OBJETIVO	METODOLOGIA
Corona et al.	2018	Compreender a feira-livre como um espaço estratégico para a permanência da agricultura familiar, indo além da temática da inserção de mercado.	Pesquisa de campo com levantamento das características dos feirantes e entrevistas

domingos a via (Aquiles Lisboa) passa a ser ocupada por barracas e pessoas (fregueses e vendedores). Porém, esta prática não garante uma boa mobilidade, pois apesar da liberdade para utilizar a pista de rolamento, as pessoas têm seu caminhar limitado pela minimização do espaço destinado ao deslocamento e pela locação desordenada de novas barracas, haja vista que o domingo é o dia de maior movimento da semana.

Com relação a infraestrutura, a medição das calçadas apresentou valores divergentes ao longo dos trechos selecionados para o estudo, oscilando entre 0,90 metros (mínimo) e 3,18 metros (máximo). A média de largura encontrada é de 2,06 metros para um desvio padrão de 0,565 metros, o que demonstra certa variação nas dimensões.

Em termos de desnível ou altura de degrau do meio fio o menor valor é zero (calçada no mesmo nível da rua e o maior valor medido é 0,48 metros. A média de altura das calçadas é de 16 centímetros em relação a pista de rolamento. O desvio padrão da altura de calçada é de 0,088 centímetros. Apesar de larga boa em vários trechos, as calçadas apresentam seções bastante elevadas (0,48) ou com variações de degraus entre vãos de logradouros, o que dificulta o acesso de pessoas com ou sem mobilidade. Outros problemas (figura 3) como pavimentos defeituosos, falta de rampas para cadeirantes, canaletas abertas sem proteção também fazem parte somam-se ao escopo de infraestrutura da região do mercadinho.

Figura 3 – Problemas de infraestrutura em calçadas.



Fonte: autores, 2019.

Paralelamente, não é só a infraestrutura que atrapalha a locomoção, fatores como: lixo, mercadorias, barracas e até feirantes obstruem a passagem de pedestres (figura 4). Essa questão inserida no contexto de postura e educação, transcendem os aspectos de mobilidade, e afetam o convívio social dos frequentadores da região.

Figura 4 – Obstrução de calçadas e questões de postura e educação



Fonte: autores, 2019.

A falta de higiene no local levanta indícios da perda de clientes para os grandes supermercados, impactando diretamente na disputa por clientes. Em contraponto ao mercadinho, os supermercados apresentam conforto e segurança, além de boa qualidade e organização dos produtos.

Nota-se, por meio da figura 4 que existem pontos onde o pedestre é impossibilitado de transitar. Tal situação, submete o indivíduo ao conflito com veículos que transitam na via durante a semana. Aos domingos é restrito o acesso de veículos na via, muito por conta do aumento da quantidade de pessoas.

Figura 5 – Rampas existentes na região



Fonte: autores, 2019.

As rampas identificadas na região registradas na figura 5 não apresentam característica ou identificação para o acesso à cadeirantes. Em sua maioria as rampas não têm a largura necessária definida na norma NBR 9050. Outro ponto relevante é a localização das rampas, geralmente dispostas à frente da entrada dos empreendimentos. Acerca das rampas infere-se que elas foram construídas pelos comerciantes para facilitar o

acesso dos produtos durante a operação de carga e descarga, haja vista que, o uso para cadeirantes é impossibilitado pela largura reduzida (abaixo do valor normativo) e pela inclinação também fora de norma (acima do valor normativo).

Tocante a operação dos caminhões verifica-se que a proximidade com a Rodovia BR-010 facilita a logística de chegada e saída dos veículos sem causar prejuízos a mobilidade da cidade. Contudo, as operações de carga e descarga feitas durante o funcionamento da feira tornam a ocupar a calçada seja pelos carregadores ou pelo fluxo de carrinhos de mão adotados para conduzir a carga para o interior das lojas ou depósitos. Essa prática é tida, e percebida *in loco*, como fator excludente do uso da calçada de forma que o pedestre ao verificar a movimentação, opta por se deslocar para pista de rolamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo teve como objetivo a avaliação da infraestrutura de calçadas na feira livre do Mercadinho em Imperatriz, Maranhão. Entende-se que a feira apresenta grande relevância para cidade, tanto no aspecto econômico como na cultura local. Como visto na literatura, locais com essa conotação devem apresentar boas condições de mobilidade para as pessoas circularem no espaço físico.

Identificou-se que o não uso de calçadas na feira aberta do Mercadinho se deve a fatores de infraestrutura, postura e educação. Com relação a infraestrutura, aponta-se a presença de degraus e a ausência de rampas dificultam o acesso de pessoas com deficiência. Este aspecto é visto como prejudicial a população, especialmente, em sua locomoção por não oferecer mobilidade e acessibilidade. Este aspecto obriga os pedestres a utilizarem a pista de rolamento, disputando espaço com os veículos motorizados. O conflito entre pedestres e veículos aumenta a chance de acidentes principalmente para o elo mais fraco desta disputa, o próprio pedestre.

A feira do mercadinho apresenta na maior parte das calçadas espaço propício para o fluxo de pedestres, porém a circulação não é garantida pela ocupação irregular (postura e educação). Ainda que tenha largura efetiva na calçada, este espaço não se encontra livre de obstáculos, conforme registra-se a presença de barracas, produtos, utensílios de lojas e mercados, lixo e restos de alimentos. Destaca-se, portanto, a preocupação com a acessibilidade para pessoas com deficiência, haja vista que o espaço destinado à circulação se encontra ocupado irregularmente.

Assim, apesar de ser um espaço público de importante fluxo econômico e interação social, sua infraestrutura não contribui para que grupos com restrição à mobilidade tenham acessibilidade, pelo contrário, pode tornar-se excludente por não apresentar condições de acesso a todas as pessoas.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Fabíola Oliveira. Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrição de mobilidade: 2010. – Programa de Pós-graduação em Engenharia de transporte. Escola de engenharia de São Carlos, USP, São Paulo
- ANDRADE, Alessandra Araújo de. A feira livre de Caicó RN: um cenário de tradição e resistência às novas estruturas comerciais modernas. Monografia. Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. - Caicó, 84f: II 2016.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 9050 Manual de instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico. 2004.
- ALMEIDA, Rodrigo Braga; FERREIRA, Osmar Mendes. Calçadas Ecológicas: construção e benefícios sócio-ambientais. 2008.

- BERNARDINO, Virgílio Manuel Pereira, and Márcio Mendes Rocha. "Mobilidades, comércio e consumo da feira de Leiria: conflitos de uma centralidade temporária." *Finisterra-Revista Portuguesa de Geografia* 99 (2015).
- BRASIL, Presidência da República. Lei 10.098 de 19 de Dezembro de 2000. Dispõe sobre a Política Nacional de Acessibilidade Urbana. 2000.
- BRASIL, Presidência da República. Lei 12.587 de Junho de 2012. Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012.
- CACHOEIRA, L.R.S (2013) A integração entre os planos e políticas como solução para a mobilidade urbana sustentável. Curso de Gestão da Mobilidade Urbana – ANTP.
- CORONA, Hieda Maria Pagliosa, Samuel Tafernaberi Vasques Vasques, and Wilson Itamar Godoy. "Dinâmicas socioeconômicas dos feirantes agricultores familiares de Chapecó (SC)." *REDES: Revista do Desenvolvimento Regional* 23.1 (2018).
- CRUVINEL, Ilton Belchior et al. Fatores determinantes da tomada de decisão para o consumo de produtos orgânicos em uma feira livre. *Revista Brasileira de Agropecuária Sustentável*, v. 7, n. 2, 2017.
- GUNN, L. D., et al. The cost-effectiveness of installing sidewalks to increase levels of transport-walking and health. *Preventive medicine*, 2014.
- MINNAERT, Ana Cláudia de Sá Teles, and Maria do Carmo Soares Freitas. "Práticas de higiene em uma feira livre da cidade de Salvador (BA)." *Ciência & Saúde Coletiva* 15 (2010).
- ROCHA, Hélio Carlos, et al. "Perfil socioeconômico dos feirantes e consumidores da feira do produtor de Passo Fundo, RS." *Ciência Rural* 40.12 (2010).
- SILVA, Daciane Oliveira, et al. "Caracterização e análise da feira livre de Cruz das Almas-Ba sob a ótica do planejamento e gestão municipal." *Caminhos de Geografia* 15.49 (2014).
- ZANELLA Martinhago, Dariana, Ricardo Pereira Reis, and Claudia Maria Miranda de Araújo Pereira. "Potencial e estrutura de mercado no município de Cruzília, mg: viabilidade de implantação de feira livre." *Organizações Rurais & Agroindustriais* 15.3 (2013).