

---

# JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL ATRAVÉS DO DEVER DO ESTADO EM CONSTRUIR/MANTER SUAS CALÇADAS

SOCIO-ENVIRONMENTAL JUSTICE THROUGH THE STATE'S DUTY TO  
BUILD/MAINTAIN ITS SIDEWALKS

Ciências Humanas • 27/05/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/779735700](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/779735700)

---

Alex Sandro Gonzaga Stein<sup>1</sup>

Camila Monteiro Santos<sup>2</sup>

Graziela Breitenbauch<sup>3</sup>

---

## RESUMO

O artigo discorre sobre a regulamentação da construção e manutenção das calçadas de Itajaí/SC. Apresenta o Meio Ambiente Artificial, pertencente ao Meio Ambiente tutelado pela CRFB/1988, conceitualiza o termo Cidades Inteligentes, e apresenta parte da realidade brasileira em Mobilidade Urbana. Em seguida, apresenta princípios do Direito Ambiental, sinaliza quem legisla sobre Plano Diretor e calçadas, através das competências legislativas, e formula o conceito de Justiça Socioambiental. Por fim, apresenta dados de 2023 sobre a realidade das calçadas em Itajaí/SC, e confirma a possibilidade de transmissão do dever de construção/manutenção das calçadas ao poder público. Porém, não comprova o aprimoramento da justiça socioambiental com tal transmissão na cidade devido a falta de dados coletados, devido à LGPD.

**Palavras-chave:** Calçadas; Mobilidade Urbana; Plano Diretor; Meio Ambiente Artificial; Justiça Socioambiental.

## ABSTRACT

This article discusses the regulation of sidewalk construction and Maintenance in Itajaí/SC. It addresses the Built Environment as part of the environment protected by the Brazilian Federal Constitution of 1988, conceptualizes the term “Smart Cities”, and presents an overview of urban mobility in Brazil. Next, it introduces principles of Environmental Law, identifies the entities responsible for legislating on Master Plans and sidewalks through legislative competencies, and formulates the concept of Socio-environmental Justice. Finally, it presents 2023 data on the status of sidewalks in Itajaí and confirms the possibility of transferring the duty of sidewalk construction and maintenance to public authorities. However, it concludes that the improvement of socio-environmental justice through such transfer cannot be proven in the city due to lack of available data resulting

from LGPD (Brazilian General Data Protection Law).

**Keywords:** Sidewalks; Urban Mobility; Master Plan; Built Environment; Socio-environmental Justice.

## 1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objeto a regulamentação da construção e manutenção das calçadas de Itajaí, cujo objetivo reside em analisar a possibilidade de transmissão do dever de construção e manutenção destas vias ao poder público local como ferramenta de conquista de justiça socioambiental, uma vez que tais calçadas não apresentam condições dignas de mobilidade, estando o seu conjunto – um emaranhado de retalhos, ou a sua falta – à mercê dos motivos diversos daqueles que têm o dever legal de construção e manutenção das mesmas.

Para isso, dividiu-se os objetos de análise em três partes:

Na primeira, conceitua-se e contextualiza-se Meio Ambiente Artificial, Cidades Inteligentes, e Mobilidade Urbana e Calçadas na realidade brasileira. Na segunda, apresenta-se questões relativas à democracia, dignidade ambiental e princípios do Direito Ambiental, assim como competências legislativas da CRFB/1988, e breve análise de Plano Diretor/Estatuto das Cidades, e sua importância à mobilidade urbana das cidades brasileiras. Por fim, na última parte, conceitua-se Justiça Socioambiental; apresenta-se dados sobre as condições das calçadas de Itajaí, através de reportagens, fotos de calçadas em diferentes locos da cidade, assim como intimações e infrações relacionadas a calçadas em desacordo com a legislação, encerrando com a apresentação dos dados que indicam a dificuldade de afirmar-se categoricamente que a transmissão do

dever de construção e manutenção das calçadas de Itajaí ao poder público local serve como uma ferramenta da conquista de justiça socioambiental.

A Justificativa deste trabalho reside no fato de que as calçadas das cidades do Brasil não condizem com o que preconiza o ordenamento jurídico brasileiro, não proporcionando justiça socioambiental aos seus habitantes, pelo contrário, gerando dificuldades de locomoção e acidentes.

Utilizou-se como metodologias o Método Indutivo (Pasold, 2015), Cartesiano (Pasold, 2015), e a base Lógica Indutiva. Também foram acionadas as Técnicas do Referente (Pasold, 2015), da Categoria (Pasold, 2015), do Conceito Operacional (Pasold, 2015), da Pesquisa Bibliográfica (Pasold, 2015) e documental, com acesso a dados primários.

Informa-se que o modelo Gemini 3 Flash (Google) foi empregado na finalização deste estudo como suporte tecnológico na fase de revisão das referências bibliográficas. A ferramenta auxiliou na correta aplicação da norma ABNT NBR 6023:2025, sendo que tais referências foram verificadas pelos autores após o resultado apresentado. O seu emprego não interferiu na análise crítica dos resultados ou na redação do conteúdo intelectual, cuja responsabilidade integral permanece com os autores.

## **2. SIGNIFICANDO AS CIDADES**

### **2.1. Um Meio, Vários Ambientes**

A Constituição Federal de 1988, através do seu Artigo 225 (Brasil, 1988), estabelece o meio ambiente equilibrado como um direito de

todos e um dever entre o Estado e a sociedade. No entanto, a compreensão jurídica contemporânea supera a visão popular que limita o meio ambiente à natureza. Conforme Milaré (2022, p.134), o conceito abrange tudo o que circunda e condiciona a vida humana, seja natural ou artificial.

Embora as leis iniciais, como a Lei 6.938, que dispunha sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (Brasil, 1981), tivessem um viés antropocêntrico, a última década expandiu a tutela ambiental para diversas esferas. Segundo Fiorillo (2022, p.128-139), o Meio Ambiente subdivide-se em cinco segmentos para fins didáticos e práticos, sendo eles o Natural, contemplando os elementos da natureza original; o Cultural, abrangendo o patrimônio histórico e elementos de identidade; o Laboral, englobando a salubridade dos locais de trabalho; o Genético, incluindo o patrimônio genético em todas as suas formas; e, por fim, o Artificial. Este último perfazendo os espaços urbanos, incluindo edificações e equipamentos públicos como as calçadas, destacando-se o Estatuto da Cidade, Lei 10.257, que regula a política urbana para garantir o bem-estar dos habitantes e a dignidade da pessoa humana, conectando o direito à cidade ao direito fundamental a uma vida sadia (Brasil, 2001).

## **2.2. Cidades Ricas, Cidades Inteligentes**

O advento da Internet das Coisas (IoT) introduziu a necessidade de monitoramento e gestão tecnológica dos espaços urbanos (Cidades Inteligentes, 2021, p. 16). As “Smart Cities” surgem como resposta ao consumo desenfreado de energia – 2/3 do consumo mundial – e à geração massiva de resíduos – 75% – concentrados nos centros urbanos (Leite, 2012, p.8).

Uma cidade Inteligente não é apenas tecnológica, mas um espaço orientado ao investimento em capital humano e social de forma a garantir desenvolvimento econômico sustentável, elevação da qualidade de vida e do bem-estar dos cidadãos através do uso de tecnologias que aperfeiçoem serviços e infraestrutura urbana de forma inclusiva, participativa, transparente e inovadora (Cidades Inteligentes, 2021, p. 16).

O maior desafio, porém, reside no analfabetismo tecnológico, que impede o seu acesso aos benefícios tecnológicos provenientes desta revolução. Motivo pelo qual é necessário entender os aspectos socioculturais que formam e regem um agrupamento urbano, assim como as desigualdades sociais presentes, principalmente quanto a renda, educação e emprego (Cidades Inteligentes, 2021, p. 16).

Como indica Leite (2012, P.172-173), todas as informações acerca das desigualdades são extremamente relevantes, de forma a garantir que a inovação não aprofunde as desigualdades de renda e educação já existentes, e que proporcionem, ainda, inclusão e capacitação – tanto em infraestrutura física, quanto digital – empoderando também as pessoas com deficiências (Zhuang et al., 2023).

Estudos como o *IESE Cities in Motion*<sup>4</sup> e o *Ranking Connected Smart Cities*<sup>5</sup> tentam mensurar esse “grau de inteligência”. A disparidade de posições das cidades brasileiras nesses *rankings* (como a cidade do Rio de Janeiro, que oscila entre a 2ª e a 10ª posição, dependendo do estudo) deve-se aos critérios adotados. O índice internacional analisa 9 ‘dimensões chaves’: Capital Humano; Coesão Social; Economia; Governança; Meio Ambiente; Mobilidade e Transporte; Planejamento Urbano; Perfil Internacional; e Tecnologia

(Cidade em Movimento, 2023). Já o Ranking nacional analisa 11 'eixos temáticos': Urbanismo; Meio Ambiente; Tecnologia e Inovação; Economia; Saúde; Segurança; Empreendedorismo; Governança; Energia; e Mobilidade (Ranking, 2024). Este último eixo temático, o próximo ponto de análise desta pesquisa.

### **2.3. (Auto)mobilidade Urbana**

A mobilidade urbana, definida como o fluxo de pessoas e bens no espaço urbano (Silva, 2019, p.206), é um sistema complexo moldado por agentes políticos, econômicos e sociais (Vasconcelos, 2019, n.p.). No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587 (Brasil, 2012) visa a integração de modais e a acessibilidade. Porém, a prática revela uma histórica priorização do transporte individual motorizado em detrimento coletivo. Esse cenário é agravado por incentivos fiscais ao setor automotivo (O Desafio, 2015), e por um planejamento urbano que foca na fluidez de veículos, negligenciando custos sociais como congestionamentos, poluição e acidentes, que vitimam especialmente pedestres.

A análise da mobilidade urbana exige a compreensão das disparidades socioeconômicas refletidas no uso do espaço público. Conforme Vasconcelos (2019, n.p.) indivíduos de rendas mais elevadas tendem a utilizar o automóvel, modal que consome maior área viária, mais recursos naturais, gerando mais congestionamentos, acidentes de trânsito e custos com poluição. Em contrapartida, estratos de menor renda dependem do transporte coletivo, ou do deslocamento de bicicleta ou a pé, gerando impactos opostos aos descritos anteriormente. Por tal razão, Silva (2019, p.206) destaca que a mobilidade urbana é um elemento básico da sociedade e da qualidade de vida das pessoas,

gerando um impacto em toda a sociedade. E o que se observa é a prevalência de uma “ideologia do automóvel”, resultado de cidades construídas para carros, onde o pedestre é negligenciado, tanto pela ausência de infraestrutura adequada, quanto pela baixa literatura técnica sobre a capacidade das calçadas (Vasconcelos, 2013, p.8-9).

A insegurança é outro fator crítico: em 2021, pedestres representaram 19,5% das mortes no trânsito brasileiro (Saragiotto, 2023). O Programa de Meio Ambiente das Nações Unidas atribui parte dessa letalidade à manutenção de limites de velocidade incompatíveis com a segurança viária em zonas de interação mista (Zonas, 2016). Além dos riscos de atropelamento, o aspecto físico das calçadas impõe barreiras severas à caminhabilidade. Apesar das normas da ABNT, o descumprimento de padrões de acessibilidade e caminhabilidade é recorrente, especialmente em áreas não mantidas diretamente pelo poder público (Calçadas do Brasil, 2019). Obstáculos físicos, rampas inadequadas e a ocupação indevida do passeio por estabelecimentos comerciais agravam a exclusão do pedestre (Vasconcelos (2019, n.p.)

A situação se agrava quando se percebe que o Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei 13.146 (Brasil, 2015) não é cumprido desde o seu Artigo 46 até o Artigo 62A. Para Prado (2016), tal precariedade reflete uma omissão legal sistemática que corrobora a tese de que, no Brasil, “o pedestre é continuamente humilhado e violentado]” (Yazigi, 2000, P.17).

### **3. OS PLANOS ATRAVÉS DOS PRINCÍPIOS**

#### **3.1. Democracia e Dignidade Ambiental: Uma Questão de Princípios**

A compreensão da Democracia Ambiental, conforme exposto por Sampaio (2015), fundamenta-se no acesso e na efetiva participação da população nos processos deliberativos e decisórios acerca das questões ambientais, sendo o meio ambiente tratado como uma agenda política imprescritível para a garantia de uma vida digna e do pleno gozo do direito ao equilíbrio ecológico para as gerações presentes e futuras.

Internacionalmente, essa prerrogativa foi consolidada como o 10º princípio da Declaração do Rio, estabelecendo o dever do Estado em facilitar a sensibilização pública e disponibilizar informações, garantindo o acesso a procedimentos judiciais e administrativos (Carta do Rio, 1995). No ordenamento jurídico brasileiro, Trennepohl (2024, p.97-100) identifica este preceito como o Princípio Democrático, assegurando ao cidadão diversos instrumentos de atuação, como iniciativas legislativas (plebiscitos e referendos), medidas administrativas (estudos de impacto ambiental) e medidas judiciais (ações civis públicas).

Para Milaré (2013, p.275), cidadãos com acesso à informação estão melhor preparados para tomar decisões sobre situações que os atinge diretamente. Complementarmente, Sarlet (2017, p.244-254) ressalta que o Princípio Democrático é indissociável do Estado Constitucional moderno, exigindo um exercício robusto de cidadania para a preservação dos direitos humanos fundamentais e da dignidade humana.

Dentro do vasto rol de princípios do Direito Ambiental, destacam-se aqueles com maior repercussão sobre os espaços urbanos e as calçadas, como o *Princípio do Poluidor-Pagador* (cobra-se do poluidor os custos daquilo que poluiu); *Princípio do Usuário-Pagador*

(cobrança pelo uso de um bem ambiental); *Princípio do Protetor-Recebedor* (pagamento como incentivo pela proteção, ou não degradação do Meio Ambiente); *Princípio da Função Socioambiental da Propriedade* (delimita a ação do proprietário sobre a sua propriedade para evitar danos ao Meio Ambiente, condicionando o seu uso ao bem-estar social (Milaré, 2013, p. 267-274); *Princípio do Equilíbrio* (análise e ponderação de todas as consequências possíveis capazes de ocorrer por conta da ação sobre o Meio Ambiente (Sirvinskas, 2022, p.266); *Princípio da Solidariedade* (união de esforços de diferentes elementos constitutivos da sociedade humana responsáveis pela preservação do Meio Ambiente sadio (Sarlet, 2017, p.138-165); e o *Princípio da Participação Comunitária* (restrito à relação entre o Estado e a sua sociedade, limitando-se as suas fronteiras, valendo para todos os entes da federação) (Milaré, 2013, p. 275).

Aliás, é através da cooperação entre tais entes federativos da União, formulada pelo legislador constituinte, via competências de atuação e de legislação dispostas na Carta Magna, que se presume o desenvolvimento dos espaços urbanos e, conseqüentemente, de todos os temas ligados a tais espaços, como mobilidade urbana e calçadas, conforme análise a seguir.

### **3.2. Regulando o Espaço Urbano: A Quem Compete Legislá-lo**

Para a efetiva caracterização do federalismo no Brasil, Tavares (2023, p.196) ressalta a imperatividade da atribuição de competências específicas a cada ente federado, assegurando-lhes autonomia real. Esta repartição, sedimentada na Constituição Federal do 1988, transcende a mera descentralização administrativa ao estabelecer múltiplos polos de decisão política, onde a União assume os

interesses gerais enquanto os Estados e Municípios gerem questões regionais e locais (Filho *et al.*, 2016, p.345). Mendes (2023, p.2511-2525) observa que essa distribuição se organiza em seis planos distintos, abrangendo desde competências privativas até as comuns concorrentes. No que tange ao desenvolvimento urbano, o Artigo 21, inciso XX, da Carta Magna, reserva à União a prerrogativa de instituir diretrizes para habitação, saneamento e transportes (Brasil, 1988). Interessante observar que o inciso IV, do artigo 48 prevê apenas ao Congresso Nacional legislar sobre “planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento” (Brasil, 1988). Assim, eventuais inovações tecnológicas de impacto nacional aplicadas à infraestrutura urbana, como calçadas geradoras de energia, por exemplo, estariam sob o domínio legislativo federal.

Os Estados-membros, por sua vez, detêm competências remanescentes, conforme o Artigo 25 da Constituição Federal (Brasil, 1988). Porém, os seus parágrafos 2º e 3º expressam taxativamente os temas em que os Estados podem legislar, como a instituição de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, acarretando a obrigatoriedade de elaboração de Planos Diretores por municípios integrantes de tais agrupamentos, conforme inciso II do artigo 41, da Lei 10527/2001, Estatuto da Cidade, (Brasil, 2001). No âmbito das responsabilidades conjuntas, o Artigo 23 da CRFB de 1988 determina responsabilidades conjuntas a todos os entes, de modo a realizar objetivos comuns (Mendes, 2023, p.2517), como o dever de proteção ambiental, combate à poluição e a implantação de políticas de educação para segurança no trânsito, tema diretamente relacionado às calçadas, partes do sistema de trânsito, conforme o Art. 68, da Lei 9503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997).

Finalmente, o Artigo 30 da Carta Maior reconhece a competência exclusiva dos Municípios para legislar sobre assunto de interesse local, cabendo a eles a responsabilidade por matérias que não repercutam na esfera federal (Mendes, 2023, p.2525). A delimitação dessa atuação deve constar na lei orgânica municipal, sob o risco de a matéria ser absorvida pela esfera estadual caso não reste comprovado o interesse local no caso concreto (Tavares, 2023, p. 2027). Essa definição é crucial para a gestão de espaços fronteiriços, como calçadas lindeiras a rodovias estaduais ou federais, cuja competência legislativa dependerá da correta caracterização da necessidade local. Em síntese, a adoção deste federalismo cooperativo atua como uma estratégia constitucional para garantir o bem-estar social por meio de uma articulação ordenada entre os entes, viabilizando o crescimento planejado das cidades, questão esta que será apreciada a seguir.

### **3.3. Um Plano, Vários Atores, Inúmeras Direções**

Definido pela Constituição Federal de 1988 como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (Brasil, 1988), o Plano Diretor finaliza a fixação e orientações objetivas, programas e projetos para ordenar o território em seus aspectos administrativos, sociais, urbanísticos e ambientais (Mukai, 2019, p.98). Segundo Milaré (2013, p.617), este instrumento atua como uma política nacional complementar à proteção do Meio Ambiente, integrando o Estatuto da Cidade, Lei 10.257 (Brasil, 2001) para estabelecer regras de uso e ocupação do solo que distinguem o espaço urbano do rural sob a égide do direito ambiental constitucional (Fiorillo, 2019, p.205). Mukai (2019, p.125) reforça que o plano confere ao Município o poder de definir Políticas de Estado que podem, inclusive, condicionar o direito de propriedade a

obrigações de fazer ou não fazer, respeitando-se sempre o Princípio da Razoabilidade<sup>6</sup>.

Obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, o plano fundamenta-se nos princípios da Legalidade, Proporcionalidade e, primordialmente, da Igualdade (Mukai, 2019, p.159-162), sendo que municípios com mais de 500 mil habitantes devem ainda apresentar um plano de transporte integrado compatível (Fiorillo, 2019, p.205). A Relevância do Estatuto das Cidades manifesta-se no seu Artigo 39, que visa assegurar a qualidade de vida e a justiça social, e de forma ainda mais específica no parágrafo 3º do seu Artigo 41, que impõe a elaboração de planos de rotas acessíveis, garantindo a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida aos principais polos geradores de circulação e serviços públicos, integrando-se, sempre que possível, ao sistema de transporte coletivo (Brasil, 2001).

A eficácia do Plano Diretor é essencial para a materialização da função social da propriedade (Mukai, 2019, p.98). Contudo, Fiorillo (Fiorillo, 2019, p.208) ressalva que sua concepção está intrinsecamente ligada à ordem econômica. E como o poder econômico frequentemente se converte em influência política, existe o risco de que o planejamento urbano sucumba a interesses de grupos restritos, negligenciando as necessidades da coletividade ou a preservação ambiental (Moreira, 2023, p.32).

Para evitar que anseios minoritários prevaleçam, o Artigo 2º deste Estatuto exige uma gestão democrática, com a participação ativa de diversos segmentos da comunidade na formulação e acompanhamento dos projetos urbanos (Brasil, 2001). Assim, a votação e execução do Plano Diretor devem focar na garantia do

bem-estar dos habitantes e na promoção da justiça socioambiental, justiça essa que será discutida a seguir.

#### **4. A TRANSMISSÃO DO DEVER DE CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS AO PODER PÚBLICO COMO FERRAMENTA DA CONQUISTA DE JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL**

##### **4.1. Justiça Social e Justiça Ambiental: Quando 1 + 1 é Mais Que Dois**

Os fundamentos da filosofia clássica, representados por Sócrates, Platão e Aristóteles, estabelecem a justiça como a virtude primordial do indivíduo, sendo que Aristóteles a define especificamente como o traço que caracteriza o verdadeiro cidadão em um contexto de liberdade e igualdade (Kraut, 2009, p.169). Essa premissa ecoa na modernidade através de Rawls (19997, p.3-4), que traspõe essa qualidade para a esfera pública ao afirmar que a justiça é a primeira virtude das instituições sociais. Para o autor, em uma sociedade justa, as liberdades fundamentais são invioláveis e não podem ser objeto de barganha política ou interesses setoriais. Bittar (2022, p.311) expande essa compreensão ao argumentar que a justiça deve transcender a mera coatividade da lei, incorporando uma dimensão de sensibilidade humana e social.

A eficácia de uma ordem social está diretamente ligada à semelhança nas concepções de justiça compartilhadas por seus membros, o que tende a gerar sociedades mais ordenadas, mesmo diante de propósitos individuais dispares (Rawls, 1997, p.4-6). Todavia, a realidade brasileira evidencia que as desigualdades sociais geram expectativas de vida heterogêneas, corroborando com a afirmação do autor em que as desigualdades sociais favorecem expectativas

de vida diferentes entre seus cidadãos e, por tal motivo, “as instituições da sociedade favorecem certos pontos de partida mais que outros” (Rawls, 1997, p.8). O autor ressalta, portanto, a urgência em se desenvolver condições sociais e oportunidades econômicas que permitam uma distribuição equânime de direitos e deveres (Rawls, 1997, p.8).

Pinto (2021, p. 22-25; 45-56) afirma que, quando essa igualdade falha na esfera ecológica, surge a injustiça ambiental, fenômeno em que grupos vulneráveis convivem com riscos desproporcionais enquanto outros desfrutam de privilégios ambientais. Ele caracteriza essa injustiça como uma relação de exploração onde o Estado, sob o pretexto do desenvolvimento de infraestrutura, frequentemente intervém em favor de grandes atores econômicos, oferecendo-lhes incentivos e benefícios. Em contrapartida, grupos marginalizados tornam-se reféns de um modelo exploratório que os deixa desprotegidos e vulnerabilizados diante de desastres corporativos ou eventos climáticos extremos (31% dos Brasileiros, 2023; Pessoas, 2023; Vocês, 2023; Coutinho, 2024).

A ideia de justiça ambiental traduz-se no direito a um meio ambiente seguro, sadio e produtivo em todas as suas dimensões (naturais, urbanas, sociais, políticas, estéticas, econômicas) possibilitando que todos os indivíduos possam viver dignamente, preservadas e respeitadas suas características individuais e coletivas, livres de “perigos ambientais provenientes das ações físico-químicas das atividades produtivas” (Acselrad, 2009, p.16-17). Assim, a justiça socioambiental em uma sociedade depende de uma distribuição institucional de vantagens que garanta a todos a proteção contra danos antrópicos e a inclusão harmônica na vida urbana. Bittar chega a ser poético ao dizer que a cidade que inclui não mata nem

de fome, nem de frio, nem de trânsito, nem de tiro, não discrimina e não separa, não oprime, nem degrada, não explora e não esquece. A cidade que inclui é acolhedora; por ser *oikós*, lugar de encontro consigo e com o outro (Bittar, 2022, p.596-598).

E é tal “poesia”, também, base para a análise subsequente sobre as calçadas de Itajaí e sua capacidade de promover a vida ou perpetuar a opressão.

## **4.2. Caminhando por Itajaí**

O trânsito de pedestres pelas calçadas de Itajaí revela-se, sob análise crítica, uma experiência repleta de obstáculos estruturais que comprometem a segurança e a dignidade humana. A precariedade manifesta-se em falhas sistemáticas de construção, manutenção e fiscalização, ou, em cenários mais graves, na completa ausência de infraestrutura. Diante da escassez de dados oficiais abrangentes sobre a sinistralidade e a porcentagem de vias irregulares, este estudo fundamenta-se em registros do jornal local *Diarinho*<sup>7</sup> entre os anos de 2019 e 2024, dados de infrações fornecidos pela municipalidade, e imagens datadas de maio de 2024 de algumas calçadas pelas vias da cidade, permitindo diagnosticar a magnitude do problema sob a ótica da comunidade.

Relatórios jornalísticos da época evidenciam a privação de direitos fundamentais, como a falta de piso podotátil para deficientes visuais, carência de rampas de acesso para cadeirantes, gerando a ocupação indevida de ciclovias por pedestres em busca de segurança, inexistência de padronização das calçadas, buracos, desníveis e outras irregularidades apresentadas nas calçadas, assim como uma petição online por cobrança de soluções por parte do poder público

municipal (Marcon, 2021). Tal cenário de buracos, ondulações e desníveis configura o que a Lei Complementar 114/2007 do município de Itajaí define como “mau estado de conservação” (Itajaí, 2007), explicitando violações diretas às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas, tanto à NBR 16537, que versa sobre acessibilidade, sinalização tátil no piso, quanto à NBR 9050, que trata de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamento urbanos (Associação Brasileira De Normas Técnicas, 2015a, 2015b). Este descaso, compartilhado entre o Poder Público e proprietários particulares, ignora a obrigatoriedade de garantir um trânsito livre de impedimentos, conforme preceitua a legislação local (Itajaí, 2007).

Essa realidade de exclusão urbana corrobora a tese de Yázigi (2000, p.365) sobre a negligência histórica das cidades brasileiras em relação às necessidades de cidadãos com deficiência física. Ao impedir o deslocamento seguro e autônomo, o desenho urbano de Itajaí nega a esses indivíduos a dimensão fundamental do “Acesso”, pilar da teoria normativa de Lynch<sup>8</sup> sobre a forma da cidade.

A análise revela, portanto, que a desigualdade na fruição da infraestrutura urbana isola grupos vulneráveis, privando-os de bens públicos essenciais e aprofundando as barreiras entre o sujeito e o direito à cidade.

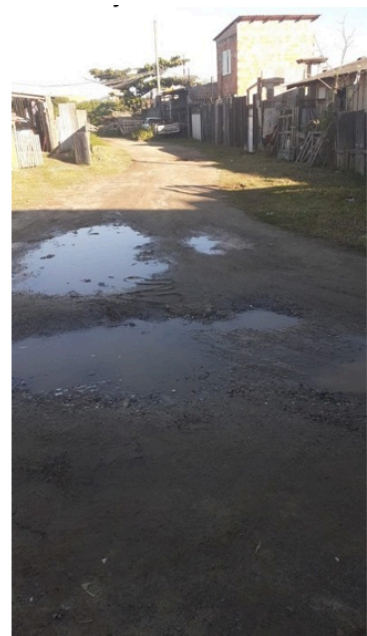
Através das figuras 1 (de 2011), 2, 3 e 4 (de 2024) é possível verificar o ‘progresso’(?) histórico das calçadas – ou da falta delas – na Rua Pedro Teixeira de Melo, no bairro Barra do Rio, em Itajaí.

**Imagem 1:** Falta de calçadas na R. Pedro Teixeira de Melo, Itajaí, 2011.



**Fonte:** Google Maps (2011)

**Imagens 2, 3 e 4:** Falta de calçadas na R. Pedro Teixeira de Melo, Itajaí, 2024.



**Fonte:** Rocha (2024)

Como se vê, nunca houve acessibilidade digna para os moradores daquela região, o que dizer para pessoas com deficiência daquela localidade.

Em dada matéria do Jornal Diarinho, um morador denunciou o descaso público com a manutenção das calçadas em reportagem do jornal no dia 2/03/2019 (Redação, 2019). Nela, observa-se a precariedade das calçadas e o visível desprezo dado ao local onde “realiza-se o universal, o encontro do outro, do diferente cujo ser dá sentido à democracia” (Yazigi, 2000, p.24). Tal acessibilidade é comprometida também em outros quesitos ligados a mobilidade urbana de pedestres, como faixas de pedestres, e o tempo (ou falta dele) nas sinalizas para sua travessia, assunto discutido – assim como problemas das calçadas da cidade – em outra matéria publicada no periódico, no dia 27/08/2023 (Redação, 2023).

Embora este estudo traga dados sobre as calçadas de Itajaí comprovados por matérias jornalísticas do Jornal Diarinho, foram adicionadas imagens fotográficas que apresentam a realidade destas vias no município, tiradas no mês de abril de 2024, em diversos bairros da cidade, seja em localidades mais pobres, centrais, assim como nas mais ricas, comprovando um problema geral na cidade. Na imagem 5, observa-se uma calçada no Bairro Cordeiros sem pavimento e uso de cascalhos e gramínea. Na imagem 6 o espaço da calçada vista no Bairro São Vicente possui mato ralo com caminho efetuado pelas inúmeras caminhas de pedestres no local.

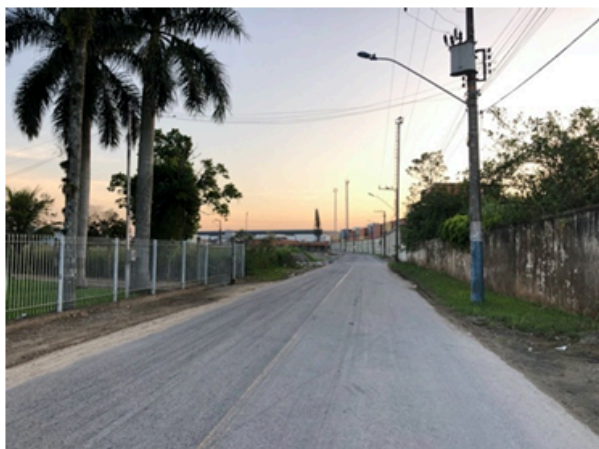
**Imagens 5 e 6:** Calçadas em desacordo com legislação (B. Cordeiros e São Vicente)



**Fonte:** Stein (2024)

É possível observar a impossibilidade de uso das calçadas por cadeirantes e pessoas com deficiência, uma vez que não há pavimentação nestas calçadas. Isso é observado na calçada apresentada na Imagem 7, no bairro da Murta. Já no bairro Barra do Rio, observa-se através da Imagem 8 que muitas calçadas são pavimentadas com restos de pedaços de pisos cerâmicos, desprovidas de qualquer acessibilidade e continuidade, impossibilitando o locomoção de pessoas com deficiência, ou dificuldade de caminhar, por estas 'calçadas'. Tal situação força a locomoção de pedestres pela via de rolamento para carros do local, aumentando os riscos de acidentes de trânsito.

**Imagens 7 e 8:** Calçadas em desacordo com a legislação (B. Murta e Barra do Rio)



**Fonte:** Stein (2024)

Outra situação corriqueira nas calçadas da cidade é a falta de acesso a pontos de ônibus, conforme apresentado na Figura 9. Nesta calçada do bairro Cidade Nova não há pavimentação, mas mato rasteiro. Também não há rampa de acesso ao que seria tal ‘calçada’ (uma vez que ela é elevada em relação à via de rolamento de carros), e ainda há um bueiro no local onde deveria estar tal rampa (situação muito comum no sistema viário da cidade). Ou seja, somente pessoas com facilidade de caminhada podem usufruir dessa ‘calçada’. Já a Imagem 10 apresenta outra situação comum observada na cidade: O uso das ciclovias por parte de cadeirantes e pessoas com carrinhos de bebê. Como não há uma calçada neste local do bairro Fazenda, mas apenas uma picada estreita para os pedestres, o uso da ciclofaixa é compartilhado para além de ciclistas.

**Imagens 9 e 10:** Calçadas em desacordo com a legislação (Cidade Nova e Fazenda)

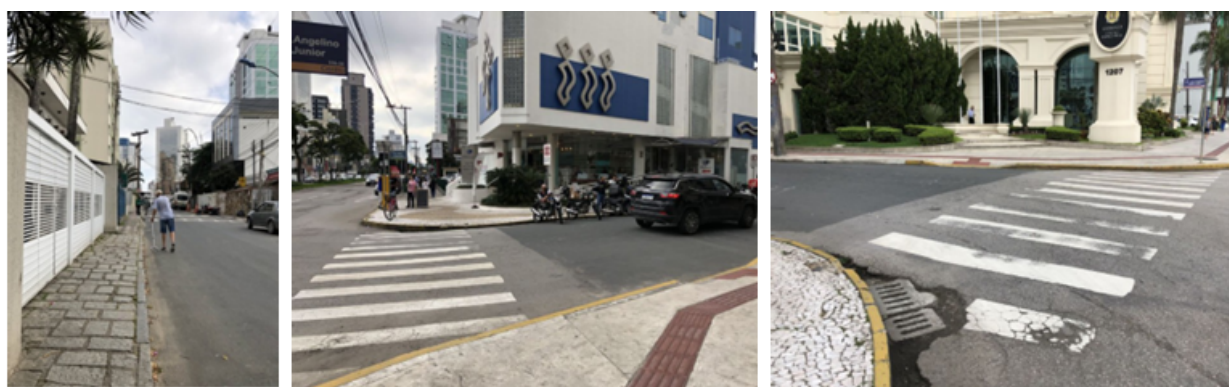


**Fonte:** Stein (2024)

As Imagens 11, 12 e 13 apresentam algumas das calçadas presentes no entorno do maior hospital do município: O Hospital e Maternidade Marieta Konder Bornhausen, que recebe pessoas de diversas cidades da região da Foz do Rio Itajaí-Açu. Como é possível observar, pessoas com dificuldade de locomoção utilizam a faixa de

rolamento para caminhar, uma vez que as calçadas não seguem as normas exigidas. São diferentes tipos de pavimentos, falta de rampas de acesso e bueiros no fim das faixas de pedestres.

**Imagens 11 e 12 e 13:** Calçadas em desacordo com a legislação no entorno Hospital MMKB (Centro)



**Fonte:** Stein (2024)

Mesmo nos bairros mais nobres da cidade é possível encontrar inúmeros casos de calçadas indignas para o deslocamento. Conforme observado na Imagem 14, a calçada presente na avenida mais importante do bairro Praia Brava (que conecta tal bairro ao centro da cidade e à cidade de Balneário Camboriú) impossibilita o acesso seguro de pessoas aos pontos de ônibus do local. No bairro Cabeçudas, calçadas muito estreitas impossibilitam o trânsito de cadeiras de rodas, ou mais de duas pessoas. E quando há postes em tais calçadas, não apenas cadeirantes, mas pedestres em geral são obrigados a fazer uso das vias de rolamento de carro para se locomover a pé, aumentando significativamente a possibilidade de acidentes de trânsito, principalmente à noite, conforme se observa através da Imagem 15.

**Imagens 14 e 15:** Calçadas em desacordo com a legislação (Praia Brava e Cabeçudas)



**Fonte:** Stein (2024)

Em contraponto, quando as calçadas são construídas pelo poder público, as condições apresentadas são completamente diferentes. Na Imagem 16 observa-se a situação das calçadas e ciclovias construídas pela Prefeitura do Município na Avenida Campos Novos, no bairro São Vicente. Nelas, embora seja possível observar problemas pontuais que causam certo desconforto a pessoas com deficiência, questões como caminhabilidade, acessibilidade, padronagem e infraestrutura são visivelmente superiores quanto à média observada nas demais calçadas da cidade. O mesmo pode ser observado na Imagem 17, onde as calçadas da Rua Pedro Ferreira, no centro histórico da cidade, foram construídas pelo poder público.

**Imagens 16 e 17:** Calçadas de acordo com a legislação (B. São Vicente e Centro)



**Fonte:** Stein (2024)

Mesmo que algum elemento constitutivo não esteja perfeitamente adequado, é possível se verificar que o locomover-se por elas é melhor, conforme observado na colocação equivocada dos pisos podotáteis da calçada que leva às praias da cidade. Conforme pode ser observado na Imagem 18, a disposição de tais pisos não é reta, mas curvada, acompanhando as curvas efetuadas pela via. Na figura 19, no bairro Praia Brava, a calçada construída pelo poder público segue a regulamentação de forma correta.

**Imagens 18 e 19:** Calçadas em desacordo com legislação (Cabeçudas e Praia Brava)



**Fonte:** Stein (2024)

Acessibilidade, continuidade, caminhabilidade e infraestrutura estão mais condizentes às normas legais sobre calçadas quando estas são

produzidas pelo Poder Público Municipal em relação àquelas sob cuidado dos proprietários/posse dos terrenos adjacentes a elas.

Duas outras observações importantes a serem destacadas referem-se às questões corriqueiras de quebra de calçadas para execução de obras de infraestrutura, e obras temporárias que interferem nelas.

Conforme é possível observar nas Imagens 20 e 21, de abril de 2024, há um total descumprimento daquilo que a Lei Complementar 114/2007 ordena ser feito (Itajaí, 2007), como a vedação de emendas perceptíveis ao fim das obras de infraestrutura (Imagem 20), assim como a criação de passagens para pedestres (Imagem 21).

#### **Imagens 20 e 21:** Calçadas em desacordo com legislação (Centro)



**Fonte:** Stein (2024)

Os dados repassados pela Auditoria Fiscal Municipal (Itajaí SDUH, 2024) a pedido dos Autores sobre a quantidade de intimações e infrações referentes às calçadas em desacordo com a legislação da cidade são dos anos de 2021 a 2023, conforme Imagem 22<sup>9</sup>.

#### **Imagem 22:** Tabela com dados de intimações e infrações

1. Através de solicitações aos servidores sobre o levantamento de quantitativos de autos referentes às calçadas, em suma, informamos os seguintes quantitativos de autos de intimação e infração referentes às calçadas nos períodos indicados, com base na Lei Complementar nº 114/2007 – Lei das Calçadas:

**Tabela 01:** Levantamento de quantitativos

	Intimação	Infração
2021	556	77
2022	787	151
2023	555	184

**Fonte:** Itajaí SDUH, 2024

Neste documento não há dados referentes a reparos, adequações e/ou construções de calçadas motivados por tais intimações e/ou infrações, já que a Lei 13709, Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Brasil, 2018), veda a divulgação de dados pessoais, como quais calçadas foram autuadas, de forma a tornar possível a verificação *in loco*.

Importante ainda lembrar que estes números são relativos à fiscalização efetuada pelo poder estatal que, de acordo com a legislação municipal, é o responsável por tal ação, conforme o Artigo 3º, da Lei Complementar 114/2007 (Itajaí, 2007). Segundo ainda o que está disposto nesta lei, o dever de construção e manutenção das calçadas é do proprietário, ou possuidor do imóvel, a qualquer título, edificado ou não; Já o seu artigo 4º indica o Poder Público Municipal como responsável pela aprovação de projetos de loteamentos.

Em posse de tais dados e informações vislumbra-se que o modelo apresentado pela legislação vigente, qual seja, proprietário/possuidor do imóvel responsável pela construção e manutenção das calçadas, e poder público responsável pela fiscalização, não se traduz em uma realidade compatível com aquela que se deseja alcançar, baseado no que foi normatizado na Constituição Federal do Brasil, no Direito Ambiental Brasileiro, e no

Estatuto das Cidades, conforme apresentado nos capítulos anteriores.

Será, então, necessário transferir a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas ao poder público para que as calçadas de Itajaí apresentem as características dispostas nos manuais de normas e técnicas da ABNT, e conforme determina a própria legislação local, de forma a efetivar justiça socioambiental aos seus habitantes?

#### **4.3. A Transmissão do Dever de Construção e Manutenção das Calçadas de Itajaí Ao Poder Público Como Ferramenta da Conquista de Justiça Socioambiental**

A readequação da responsabilidade pela execução e conservação dos passeios públicos em Itajaí perpassa, necessariamente, pela revisão do ordenamento jurídico local, fundamentada na autonomia municipal conferida pelo Artigo 30, incisos I e VIII, da Constituição Federal (Brasil, 1988) e ratificada pela Lei Orgânica do Município (Itajaí, 1990). Atualmente, a transferência desse encargo ao Poder Público exige a modificação do Artigo 3º da Lei Complementar 114/2007, processo que demanda vontade política do Executivo, Legislativo, ou, alternativamente, a mobilização da sociedade civil por meio de projeto de lei de iniciativa popular, que requer a adesão de, ao menos, 5% do eleitorado local (ITAJAÍ, 1990).

Sob o prisma constitucional, as calçadas integram o Meio Ambiente Artificial e, portanto, estão sujeitas à tutela do Artigo 225 da Carta Magna, que impõe ao Estado e à coletividade o dever de preservação para garantir a sadia qualidade de vida (Brasil, 1988). Nesse sentido, a manutenção das vias de circulação de acordo com

as normas da ABNT deixa de ser uma mera questão urbanística para tornar-se um imperativo ambiental. A justiça socioambiental na base do sistema de mobilidade urbana depende de calçadas que não discriminem nem segreguem, garantindo que o acesso à cidade seja inclusivo e harmonicamente integrado à dinâmica social.

Contudo, a realidade fática de Itajaí demonstra que a conformidade técnica é observada predominantemente nas calçadas sob gestão direta da municipalidade. A opacidade dos dados fornecidos pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano que não vincula as infrações aplicadas à efetiva recuperação do passeio, impede uma avaliação conclusiva sobre a eficácia do modelo atual de fiscalização. Diante das evidências de que o Poder Público entrega infraestrutura com maior padronização e menores deficiências técnicas em comparação à iniciativa privada, a centralização da responsabilidade no ente estatal apresenta-se como uma ferramenta viável para a superação das injustiças ambientais e para a materialização de um espaço verdadeiramente democrático.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este estudo sintetiza a regulamentação das calçadas em Itajaí sob o prisma do Direito Ambiental e Urbanístico, consolidando o entendimento de que os passeios públicos integram o Meio Ambiente Artificial e são vitais para a infraestrutura urbana. As análises apresentadas e o conceito de Cidades Inteligentes evidenciam que a mobilidade sustentável requer políticas que priorizem o pedestre e a acessibilidade, rompendo com o paradigma automotivo brasileiro.

No plano jurídico, reafirma-se a competência constitucional dos municípios para legislar sobre o interesse local, utilizando o plano Diretor como instrumento essencial para a promoção da justiça social e das funções da cidade. Contudo, a pesquisa demonstra que a justiça socioambiental em Itajaí é comprometida pela precariedade estrutural das vias e por uma fiscalização municipal que, conforme dados e registros locais, mostra-se insuficiente para sanar as irregularidades observadas

Conclui-se que é juridicamente possível e factível transferir a reponsabilidade pela construção e manutenção das calçadas ao Poder Público Municipal, seja por iniciativa dos poderes executivo e/ou legislativo, seja por manifestação popular. Tal mudança configura-se como ferramenta para a conquista de justiça socioambiental visto que as calçadas executadas pela própria Prefeitura apresentam padrões técnicos e de acessibilidade superiores às construídas por particulares, conforme apresentado através das imagens das condições das calçadas da cidade. Entretanto, como o próprio poder público desconhece o impacto real da fiscalização na recuperação efetiva das vias, assim como também não conhece a extensão total da malha caminhável em desconformidade com a legislação municipal, entende-se imprescindível o seu conhecimento para averiguar a totalidade da injustiça socioambiental vivenciada pela população deste município.

Por fim, a pesquisa ressalta que a dignidade na locomoção é um pressuposto para o desenvolvimento humano e econômico, A negação de calçadas adequadas representa a negação do próprio direito de ir e vir e do acesso à cidade para as parcelas mais vulneráveis da população. O estudo clama por uma postura ativa do Estado na materialização de infraestruturas que não discriminem

nem segreguem, reiterando que o investimento em calçadas dignas é o patamar mínimo esperado de uma gestão pública que busca harmonia social e o cumprimento dos preceitos fundamentais de justiça.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

31% dos brasileiros têm vulnerabilidade crítica a eventos climáticos, e 13% têm baixa vulnerabilidade. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 18 dez. 2023. Disponível em: <https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniao-e-sociedade/2023/12/31-dos-brasileiros-tem-vulnerabilidade-critica-a-eventos-climaticos-e-13-tem-baixa-vulnerabilidade.shtml>. Acesso em: 24 abr. 2024.

ACSELRAD, Henri. **O que é justiça ambiental**. 1. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537**: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2015a.

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

BARROSO, L. R. **Curso de direito constitucional contemporâneo**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2023. *E-book*.

BITTAR, E. C. B. **Democracia, Justiça e Direitos Humanos**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. *E-book*.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. p. 112. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm). Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 3 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm). Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.** Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm). Acesso em: 24 abr. 2024.

CALÇADAS do Brasil: uma avaliação da caminhabilidade nas cidades brasileiras. **Mobilize Brasil**, [s. /], 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil-2019/>. Acesso em: 24 abr. 2024.

CARTA do Rio. *In*: MINISTÉRIO DA CULTURA. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Caderno de Documentos n. 3**: “Cartas Patrimoniais”. Brasília, DF: IPHAN, 1995. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20do%20Rio%201992.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2024.

CIDADE em Movimento: Índice IESE 2023. **IESE Business School University Navarra**, Barcelona, 2023. Disponível em: <https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0633-E.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2024.

CIDADES inteligentes: uma abordagem humana e sustentável. 1. ed. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2021.

CONHEÇA o Diarinho. **Diarinho**, Itajaí, [s. d.]. Disponível em: <https://diarinho.net/conheca.php>. Acesso em: 24 abr. 2024.

COUTINHO, Mateus. Em Londres, Vale consegue prorrogar julgamento sobre crime de Mariana até 2025. **Brasil de Fato**, São Paulo, 2 fev. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/02/02/em-londres-vale->

[consegue-prorrogar-julgamento-sobre-crime-de-mariana-ate-2025/](#).

Acesso em: 24 abr. 2024.

FILHO, P. D. A. M.; ARAÚJO, F.; JUNIOR, G. A. L.; SIQUEIRA, G. **Coleção Diplomata - Direito Interno:** Constituição, Organização e Responsabilidade do Estado Brasileiro. São Paulo: Saraiva, 2016. *E-book*.

FIORILLO, C. A. P.; FERREIRA, R. M. **Estatuto da Cidade Comentado.** 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2019. *E-book*.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro.** 22. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

GOOGLE. **Google Maps:** Itajaí. Agosto de 2011. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-26.8858137,-48.6686049,3a,75y,68.16h,91.47t/data=!3m6!1e1!3m4!1sKpT0JkKHknwLBLEDCgzuzQ!2e0!7i13312!8i6656?entry=ttu>. Acesso em: 24 abr. 2024.

ITAJAÍ (Município). Câmara Municipal. **Lei Complementar nº 114, de 17 de agosto de 2007.** Dispõe sobre a construção de calçadas no município de Itajaí e dá outras providências. Itajaí, 2007. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/i/itajai/lei-complementar/2007/12/114/lei-complementar-n-114-2007-dispoe-sobre-a-construcao-de-calçadas-no-município-de-itajai-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 24 abr. 2024.

ITAJAÍ (Município). Câmara Municipal. **Lei Orgânica do Município de Itajaí.** Itajaí, 1990. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/lei-organica-itajai-sc>. Acesso em: 24 abr. 2024.

ITAJAÍ (Município). Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SDUH). Auditoria Fiscal Municipal. **Comunicação Interna – C.I. nº 076/2024/AFM**. Itajaí, 22 abr. 2024.

KRAUT, Richard *et al.* **Aristóteles: a ética a Nicômaco**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

LEITE, Carlos. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1981.

MARCON, Franciele. Calçadas mal cuidadas são armadilhas para pedestres no centro da cidade. **Diarinho**, Itajaí, 3 mai. 2021. Geral. Disponível em: <https://diarinho.net/materia/626040/Calçadas-mal-cuidadas-sao-armadilhas-para-pedestres-no-centro-da-cidade>. Acesso em: 24 abr. 2024.

MENDES, G. F.; BRANCO, P. G. G. **Curso de Direito Constitucional**. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2023. *E-book*.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente**. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

MOREIRA, Eduardo. **Economia do Desejo: a farsa da tese neoliberal**. 17. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2023.

MUKAI, T. **O Estatuto da Cidade**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2019. *E-book*.

NÃO é preciso gastar muito para melhorar a mobilidade. **Câmara Municipal de São Paulo**, São Paulo, 25 set. 2013. Notícias. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/nao-e-preciso-gastar-muito-para-melhorar-a-mobilidade/>. Acesso em: 24 abr. 2024.

O DESAFIO da mobilidade urbana. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Edições Câmara, 2015. Disponível em: [https://www.google.com.br/books/edition/O\\_Desafio\\_da\\_Mobilidade\\_Urbana/eYfgDwAAQBAJ](https://www.google.com.br/books/edition/O_Desafio_da_Mobilidade_Urbana/eYfgDwAAQBAJ). Acesso em: 24 abr. 2024.

PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica**: teoria e prática. 13. ed. Florianópolis: Conceito Editorial, 2015.

PESSOAS em situação de rua são vulneráveis aos extremos climáticos. **Agência Brasil EBC**, Brasília, DF, 27 set. 2023. Radioagência. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2023-09/pessoas-em-situacao-de-rua-sao-vulneraveis-aos-extremos-climaticos>. Acesso em: 24 abr. 2024.

PINTO JR, Antonio Roberto. **Justiça ambiental, da igualdade formal à material**: realidades a desafiar o direito. 1. ed. Curitiba: Appris, 2021.

PRADO, Antonio. Pedestre: Cidadão de segunda classe. **Ambiente Legal**, [s. l.], 2 mar. 2016. Geral. Disponível em: <https://www.ambientelegal.com.br/pedestre-cidadao-de-segunda-classe/>. Acesso em: 24 abr. 2024.

RANKING Connected Smart Cities - Edição 2023. **Urban Systems**, [s. l.], 2023. Disponível em:

[https://drive.google.com/file/d/1959D\\_SG2D2XXuKgWo1GxLFgO4W-y62iz/view?pli=1](https://drive.google.com/file/d/1959D_SG2D2XXuKgWo1GxLFgO4W-y62iz/view?pli=1). Acesso em: 24 abr. 2024.

RAWLS, J. **Uma teoria da justiça**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

REDAÇÃO. Lombadas fora do padrão e tempo 'apertado' de sinaleiras prejudicam a mobilidade. **Diarinho**, Itajaí, 27 AGO. 2023. Itajaí. Disponível em: <https://diarinho.net/materia/646439/Lombadas-fora-de-padrao-e-tempo----apertado----de-sinaleiras-prejudicam-mobilidade-->. Acesso em: 24 abr. 2024.

REDAÇÃO. Morador denuncia falta de acessibilidade. **Diarinho**, Itajaí, 9 nov. 2021. Geral. Disponível em: <https://diarinho.net/materia/630396/Morador-denuncia-falta-de-acessibilidade-em-calcadas-de-novo-loteamento>. Acesso em: 24 abr. 2024.

REDAÇÃO. Morador preocupado com estado das calçadas. **Diarinho**, Itajaí, 21 mar. 2019. Reclamações. Disponível em: <https://diarinho.net/materia/546152/morador-preocupado-com-estado-das-calcadas>. Acesso em: 24 abr. 2024.

ROCHA, S. **Falta de calçadas na Rua Pedro Teixeira de Melo, Itajaí-SC**. Itajaí, 2024. Arquivo pessoal.

SAMPAIO, José. Democracia Ambiental como Direito de Acesso e de Promoção ao Direito ao Meio Ambiente Sadio. *In*: ENCONTRO DE INICIALIZAÇÃO DO CONPEDI, 3., 2015, Madrid. **Anais** [...]. Madrid: Conpedi, 2015. v. 1, n. 11. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/conpedireview/article/view/3445>. Acesso em: 24 abr. 2024.

SARAGIOTTO, Daniela. Caminhar é o principal transporte de massa da cidade de São Paulo. **Mobilidade Estadão**, São Paulo, 27 mai. 2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/caminhar-e-o-principal-transporte-de-massa-da-cidade-de-sao-paulo/>. Acesso em: 24 abr. 2024.

SARLET, I. W. **Princípios do Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. *E-book*.

SILVA, Eduardo. **Meio Ambiente & Mobilidade Urbana**. São Paulo: Senac, 2019.

SIRVINSKAS, L. P. **Manual de Direito Ambiental**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. *E-book*.

STEIN, A. **Fotos de Itajaí, Itajaí-SC**. Itajaí, 2024. Acervo fotográfico.

TAVARES, A. R. **Curso de Direito Constitucional**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2023. *E-book*.

TRENNEPOHL, T. **Manual de Direito Ambiental**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2024. *E-book*.

VASCONCELOS, Eduardo. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. São Paulo: Senac, 2019.

VASCONCELOS, Eduardo. **Mobilidade Urbana: O que você precisa saber**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

‘VOCÊS precisam sair ou serão presos’: as famílias obrigadas a deixar suas casas por risco de colapso de mina da Braskem in Maceió. **BBC News Brasil**, São Paulo, 1 dez. 2023. Disponível em:

<https://www.bbc.com/portuguese/articles/clwpp1j093jo>. Acesso em: 24 abr. 2024.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas:** por uma política democrática de espaços públicos. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

ZHUANG, K.; TAT, J.; LEE, S.; GOGGIN, G.; WONG, E. Smart Cities for all: why inclusive smart cities are important for sustainable futures. **QS Insights Magazine**, Londres, ed. 9, 2023. Disponível em: <https://magazine.qs.com/qs-insights-magazine-9/essay-smart-cities-for-all>. Acesso em: 24 abr. 2024.

ZONAS de baixa velocidade: uma medida para salvar vidas. **UNEP - United Nations Environment Programme**, [s. l.], dez. 2016. Disponível em: [https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/20776/Policy\\_brief\\_on\\_low\\_speed\\_zones\\_%28Portuguese%29.pdf](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/20776/Policy_brief_on_low_speed_zones_%28Portuguese%29.pdf). Acesso em: 24 abr. 2024.

---

## **ANEXOS**

**ANEXO A** – Informação da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação e Auditoria Fiscal Municipal do Município de Itajaí sobre Autos de Intimação e Infração referentes às calçadas do município.



**MUNICÍPIO DE ITAJAÍ**  
**SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO**  
**AUDITORIA FISCAL MUNICIPAL**  
Rua Alberto Werner, 300 - Vila Operária  
88304-053 - Itajaí - Santa Catarina

**Comunicação Interna – C.I. nº 076/2024/AFM**

Itajaí, 22 de abril de 2024.

**Ao Sr. Rodrigo Lamim**  
**Secretário de Desenvolvimento Urbano e Habitação**  
Para conhecimento e encaminhamento:

**Protocolo Geral**  
**Ouvidoria Geral do Município**

**Assunto:** Levantamento de quantitativos de autos referentes às calçadas

Prezados,

Considerando a solicitação realizada através do protocolo nº 0930008/2024, tem se o seguinte:

1. Através de solicitações aos servidores sobre o levantamento de quantitativos de autos referentes às calçadas, em suma, informamos os seguintes quantitativos de autos de intimação e infração referentes às calçadas nos períodos indicados, com base na Lei Complementar nº 114/2007 – Lei das Calçadas:

**Tabela 01:** Levantamento de quantitativos

	Intimação	Infração
<b>2021</b>	556	77
<b>2022</b>	787	151
<b>2023</b>	555	184

2. Informamos que não foram localizados registros referentes ao ano de 2020. Cumpre ressaltar que foi o ano que novos servidores começaram a ingressar. Após isso, foram realizadas ações para organização dos serviços referentes às demandas.



MUNICÍPIO DE ITAJAÍ  
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO  
AUDITORIA FISCAL MUNICIPAL  
Rua Alberto Werner, 100 - Vila Operária  
88304-053 - Itajaí - Santa Catarina

Sendo o que tínhamos para o momento.

Estamos à disposição para maiores esclarecimentos.

Auditoria Fiscal Municipal  
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

## AGRADECIMENTOS

Esta pesquisa foi financiada pela Fundação de Ampara à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (FAPESC), por meio de bolsa de pós-graduação concedida ao Autor Alex Sandro Gonzaga Stein, através da Chamada Pública (Edital) 018/2024, Concessão No. 734/2024. O autor expressa sua sincera gratidão à Instituição pelo financiamento concedido para o Programa de Pós-Graduação de

Gestão em Políticas Públicas da Univali, quando produziu este Artigo Científico em conjunto com sua Orientadora, Prof. Dra. Graziela Breitenbauch, e com a Prof. Dra. Camila Monteiro.

---

<sup>1</sup> Mestrando do Curso de Pós-Graduação em Gestão de Políticas Públicas da Universidade do Vale do Itajaí. Pós-Graduando do curso de Teoria Crítica da Sociedade pela FESPSP. Graduado em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí, com graduação em Derecho pela Universidad Anahuac Mayab. Graduado em Comunicação Social - Publicidade e Propaganda, pela Universidade do Vale do Itajaí.

Email: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>2</sup> Doutora em Derecho Ambiental pela Universidad de Alicante. Mestre em Ciência Jurídica pela Universidade do Vale do Itajaí. Graduada em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí. Pós-graduada em Direito Tributário pela Universidade do Vale do Itajaí.

Email: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>3</sup> Doutora em Administração e Turismo pela Universidade do Vale do Itajaí. Mestre em Cooperação Internacional e em Educação, Administração e Comunicação pela Universidade São Marcos. Especialização em Marketing pela Universidade do Vale do Itajaí. Graduada em Administração com Hab. em Comércio Exterior pela Universidade do Vale do Itajaí e Graduada em Estatística pela FMU.

Email: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>4</sup> produzido pela IESE Business School, da Universidade de Navarra (Cidade em Movimento, 2023).

<sup>5</sup> produzido no Brasil pela Urban Systems (Rankig, 2024).

<sup>6</sup> “Princípio da Razoabilidade, ou Princípio da Proporcionalidade, é o produto da união de ideias de dois sistemas jurídicos – estadunidense e alemão – cujo objetivo está em resolver o conflito entre princípios jurídicos, ou a ponderação entre valores

constitucionais que se chocam, em situações em que estes conflitos, ou choques, ocorram” (Barroso, 2023, p. 465-477).

<sup>7</sup> “Fundado em 12 de janeiro de 1979, o Diarinho foi o primeiro jornal diário da região de Itajaí/SC. Construindo uma trajetória dedicada à produção de jornalismo independente, possui enfoque local, sendo um verdadeiro porta voz da comunidade. O jornal também se destaca pelo tom crítico e pela linguagem fácil, sendo o mais lido do litoral norte catarinense” *In* **CONHEÇA**, 2024.

<sup>8</sup> a mobilidade e as comunicações são os bens mais importantes de uma área urbana, sendo que a forma como se alcança tais bens é desigual dentro de tal espaço, uma vez que pessoas mais pobres vivem mais isoladas em condições piores que ricos, e idosos e pessoas como pessoas com deficiências possuem mais dificuldades de utilização de infraestruturas em desacordo com suas condições (LYNCH, 1981, p.179-194).

<sup>9</sup> Documento completo disposto na seção Apêndice.