

---

**A FALTA DE  
ACESSIBILIDADE EM VIAS  
PÚBLICAS, COMO UM  
PROBLEMA  
ESTRUTURANTE NO  
MUNICÍPIO DE PORTO  
VELHO**

**THE LACK OF ACCESSIBILITY ON PUBLIC ROADS AS A STRUCTURAL  
PROBLEM IN THE MUNICIPALITY OF PORTO VELHO**

Ciências Sociais Aplicadas • 05/06/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/780549190](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/780549190)

---

Jailson Viana de Almeida<sup>1</sup>

---

## RESUMO

A acessibilidade urbana é condição essencial para a efetivação da cidadania e inclusão social, assegurada pela Constituição Federal e legislação infraconstitucional. No município de Porto Velho, contudo, a precariedade das calçadas, a ausência de rampas e a deficiência de sinalização configuram barreiras que comprometem o direito de ir e vir, o que, por sua vez, afeta especialmente pessoas com deficiência e idosos. Sob à ótica de Fredie Didier, trata-se de um problema estruturante, marcado por desorganização persistente que exige respostas estatais consistentes. Este artigo tem como objetivo analisar a falta de acessibilidade em vias públicas de Porto Velho, relacionando aspectos conceituais, normativos e empíricos, com base em dados como o levantamento do Instituto Mobilize (2019). Constatou-se que, apesar da existência de legislação robusta, sua aplicação prática ainda é limitada. Conclui-se que a superação do problema demanda políticas públicas integradas, fiscalização efetiva e participação social, visando à construção de uma cidade mais inclusiva e democrática.

**Palavras-chave:** Acessibilidade urbana; Problema estruturante; Mobilidade; Políticas públicas; Porto Velho.

## ABSTRACT

Urban accessibility is an essential condition for the realization of citizenship and social inclusion, guaranteed by the Federal Constitution and infra-constitutional legislation. In the municipality of Porto Velho, however, precarious sidewalks, the lack of ramps, and poor signage constitute barriers that compromise the right to come and go, which, in turn, particularly affects people with disabilities and the elderly. From Fredie Didier's perspective, this is a structural problem, marked by persistent disorganization that requires consistent government responses. This article aims to analyze the

lack of accessibility on public roads in Porto Velho, relating conceptual, normative, and empirical aspects, based on data such as the Mobilize Institute survey (2019). It was found that, despite the existence of robust legislation, its practical application remains limited. The conclusion is that overcoming this problem requires integrated public policies, effective oversight, and social participation, aiming to build a more inclusive and democratic city.

**Keywords:** Urban accessibility; Structural problem; Mobility; Public policies; Porto Velho.

## 1. INTRODUÇÃO

A acessibilidade urbana é um dos pilares fundamentais para a consolidação do direito à cidade e da cidadania plena, na medida que garante a todas as pessoas o usufruto dos espaços públicos de forma segura, autônoma e inclusiva. No entanto, no Brasil, observa-se que, apesar dos avanços normativos e das diretrizes de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano, a efetivação desse direito ainda se encontra distante da realidade cotidiana de grande parte da população.

A situação torna-se ainda mais grave em municípios da Região Norte, como Porto Velho, onde a ausência de infraestrutura urbana adequada não se manifesta apenas como falha pontual da gestão pública, mas como um verdadeiro problema estruturante que compromete a qualidade de vida dos cidadãos e reforça desigualdades sociais históricas.

A compreensão do que se denomina “problema estruturante” é relevante para o entendimento do objeto deste estudo. Para Fredie Didier, trata-se de uma situação de desconformidade estruturada,

caracterizada pelo rompimento com o estado ideal de coisas e que exige a atuação do poder público, em especial do Poder Judiciário, para reorganizar e reparar a estrutura em descompasso.

Essa desconformidade, embora nem sempre vinculada diretamente à prática de ilícitos, representa um quadro de desorganização sistêmica, que dificulta o pleno exercício de direitos. No caso da acessibilidade urbana, a ausência de calçadas regulares, rampas de acesso, sinalização adequada e mobiliário urbano inclusivo constitui um exemplo evidente desse estado de coisas desestruturado.

No município de Porto Velho, a falta de acessibilidade nas vias públicas é um reflexo tanto da ocupação desordenada do espaço urbano, resultante de políticas de povoamento do passado – como os programas de colonização da Amazônia durante o regime militar – quanto da ausência de planejamento e fiscalização efetiva.

As cidades surgiram e se expandiram sem que houvesse preocupação correspondente com infraestrutura básica, o que produziu um cenário de desorganização urbanística, que persiste até os dias atuais. Calçadas irregulares, desníveis perigosos, ausência de rampas de acessibilidade e mobiliário urbano inadequado compõem a paisagem de bairros antigos e até mesmo das regiões centrais da capital rondoniense.

A questão da acessibilidade, entretanto, não é apenas uma demanda social, mas também uma exigência legal. A Constituição Federal, em seu artigo 21, XX, e artigo 24, I, estabelece a competência da União e dos Estados em matéria de desenvolvimento urbano, cabendo à União a fixação de normas gerais e aos demais entes federativos a competência suplementar.

Já os municípios, conforme o artigo 30, da Carta Magna, têm competência explícita para legislar sobre o ordenamento territorial e a ocupação do solo urbano. Essa repartição de competências evidencia que, embora a União trace diretrizes gerais, cabe aos municípios a implementação prática de políticas públicas de acessibilidade, por meio de instrumentos como o Plano Diretor e os Códigos de Posturas.

Apesar disso, os estudos realizados pelo Instituto Mobilize em 2019, envolvendo as 27 capitais brasileiras, revelam que Porto Velho apresenta um desempenho apenas mediano em aspectos essenciais da mobilidade urbana, ocupando a 18ª posição no ranking nacional. Embora a cidade tenha obtido resultados razoáveis em critérios como largura das calçadas e ausência de obstáculos, os indicadores relativos a rampas de acessibilidade, faixas de travessia e semáforos para pedestres foram extremamente baixos, revelando a precariedade do sistema.

Esses dados reforçam a percepção de que a ausência de acessibilidade no município não decorre de exceções pontuais, mas de uma deficiência estrutural.

O presente artigo tem como objetivo analisar a falta de acessibilidade em vias públicas de Porto Velho sob a perspectiva do problema estruturante, articulando o debate jurídico, urbanístico e social. Busca-se, a partir de fundamentos doutrinários, dispositivos legais e pesquisas empíricas, compreender a extensão da problemática e propor alternativas normativas, fiscais e administrativas que possam contribuir para a construção de uma cidade mais inclusiva. Dessa forma, pretende-se demonstrar que a efetivação da acessibilidade urbana é condição indispensável para a

realização da cidadania e a superação de desigualdades historicamente reproduzidas.

## **2. CONCEITO DE PROBLEMA ESTRUTURANTE**

Para Fredie Didier, um problema estruturante é uma situação de desconformidade estruturada, que não corresponde a um estado de coisas ideal, e exige do Poder Judiciário uma intervenção para reorganizar e reparar a estrutura pública ou privada em questão.

Para o autor estado de desconformidade, como dito, não é sinônimo necessariamente de estado de ilicitude ou de estado de coisas ilícitas. Estado de desconformidade é situação de desorganização estrutural, de rompimento com a normalidade ou com o estado ideal de coisas, que exige uma intervenção estruturante. Essa desorganização pode, ou não, ser consequência de um conjunto de atos ou condutas ilícitas.

De fato, alguns Estados do Brasil, principalmente os situados na Região Norte do Brasil tiveram seu povoamento marcado por invasões, até mesmo posses motivadas pelo poder público, como por exemplo os programas do governo federal PIN – programa de integração nacional, um programa do governo militar brasileiro (1964-1985) que visava à colonização da Amazônia.

Todo esse contorno político e social ajudou muitas famílias, motivou o surgimento de municípios e expansão de alguns Estados devido à migração de muitas famílias, principalmente, as situadas na região nordeste do país.

Contudo, não se pensou na infraestrutura dessas localidades que estavam sendo ocupadas, tanto sobre o aspecto de mobilidade

urbana, mobiliário urbano e vias públicas, que com o tempo esse estado de desconformidade, de desorganização estrutural passou a ser um problema estruturante a ser enfrentado pelo poder público.

Cabe destacar, o que garante a caminhabilidade<sup>2</sup> com segurança é a qualidade das calçadas, que precisam ser niveladas, ter largura adequada para a passagem de pessoas. Não podem ter degraus, nem inclinações laterais que dificultem o caminhar, assim como outros obstáculos, tais como excesso de postes, árvores mal posicionadas, bancas de jornais, lixeiras, etc.

Além disso, precisam ser dotadas de rampas de acessibilidade, em todas as esquinas, não apenas para atender às pessoas com mobilidade reduzida, mas também para facilitar a circulação de carrinhos com crianças, malas com rodinhas, carrinhos de entregas e outros utensílios leves com rodas.

No município de Porto velho, podemos citar a título de exemplo, as vias públicas sem condições adequadas para o trânsito de pedestres, principalmente, para aqueles que necessitam acessibilidade, ou seja, a condição de utilizar com segurança e autonomia, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.

### **3. COMPETÊNCIA CONCORRENTE DA UNIÃO E ESTADOS SOBRE DIREITO URBANÍSTICO**

Quanto à legislação, em primeiro lugar, registra-se a definição das competências em matéria de desenvolvimento urbano estabelecida na Constituição Federal, a saber:

*Art. 21. Compete à União:*

*XX – Instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;*

*Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:*

*I – direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;*

*§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.*

O jurista José Afonso da Silva, ao comentar os dispositivos acima, em sua obra “Direito Urbanístico Brasileiro”, manifesta-se desta forma:

*[...] só podem ser consideradas normas gerais urbanísticas aquelas que, expressamente mencionadas na Constituição, fixem os princípios e diretrizes para o desenvolvimento urbano nacional, estabeleçam conceitos básicos de sua atuação e indiquem os instrumentos para sua execução.*

O aludido autor ainda esclarece que não é objeto das normas gerais promover, em concreto, o desenvolvimento urbano, mas apenas direcioná-lo.

Por sua vez, Diogo de Figueiredo Moreira Neto, em “Competência concorrente limitada: o problema da conceituação das normas gerais”, ensina as características dessas normas:

- I. estabelecem princípios, diretrizes, linhas mestras e regras jurídicas gerais;
- II. não podem entrar em pormenores ou detalhes nem esgotar o assunto legislado;
- III. devem ser regras nacionais, uniformemente aplicáveis a todos os entes públicos;
- IV. são limitadas, no sentido de não poderem violar a competência dos Estados (e ainda menos dos municípios).

De outro modo, em relação aos Municípios, a Constituição Federal estabelece:

*Art.30. Compete aos Municípios:*

*I – legislar sobre assuntos de interesse local;*

*I – suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;*

*III – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e **da ocupação do solo urbano;***

O próprio plano diretor, instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, é de competência explicitamente municipal, como define o art. 182<sup>3</sup>, da Carta Magna.

Calçada, então, é matéria típica de códigos de obras ou de edificações, os quais, por serem complementares à legislação de uso e ocupação do solo urbano, inserem-se claramente na esfera de competência municipal.

#### **4. ESTUDOS SOBRE AS CALÇADAS DO BRASIL REALIZADO PELO INSTITUTO MOBILIZE, MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, REALIZADO EM SETEMBRO DE 2019.**

Os estudos foram realizados nas 27 (vinte e sete) capitais do Brasil, e resume os resultados de avaliações sobre acessibilidade e caminhabilidade entre o período de março e julho de 2019. A definição dos critérios de análise foi resultado de um longo processo, iniciado em 2015, que envolveu o estudo e a discussão de

metodologias com organizações e especialistas em mobilidade ativa de todo o país.

Os estudos se concentraram na avaliação de calçadas apenas no entorno de edifícios e demais equipamentos construídos e mantidos pelo poder público, que na visão dos pesquisadores, deveriam ser exemplares para a circulação de qualquer pessoa a pé ou em cadeiras de rodas, mas que infelizmente, não foi exatamente isso o que encontraram.

Para avaliação foram utilizados como critérios: conectividade entre os caminhos a pé para acesso aos locais de interesse, declividade da rua, atratividade das ruas e praças do trajeto, asseio e manutenção dos locais, oferta de transporte público, existência de estabelecimentos comerciais na área, capacidade da calçada em relação ao número de pedestres em circulação, entre vários outros itens.

Para facilitar as avaliações e permitir maior participação, os estudos cingiram-se a quatro pontos principais:

- **Acessibilidade:** a calçada em si, incluindo a regularidade do pavimento, sua inclinação e largura, a existência de obstáculos e degraus, além da oferta de rampas de acessibilidade e faixas podotáteis;
- **Sinalização para pedestres:** considerando faixas de travessia, semáforos e sinais de orientação;
- **Conforto para quem caminha:** considerando mobiliário urbano, arborização e paisagismo, pontos de apoio ao pedestre, além da poluição acústica e atmosférica;

- **Segurança para o pedestre:** com avaliações da velocidade do tráfego e segurança criminal.

#### **4.1. Resultado da Pesquisa Realizada Pelo Instituto Mobilize em Relação Ao Município de Porto Velho**

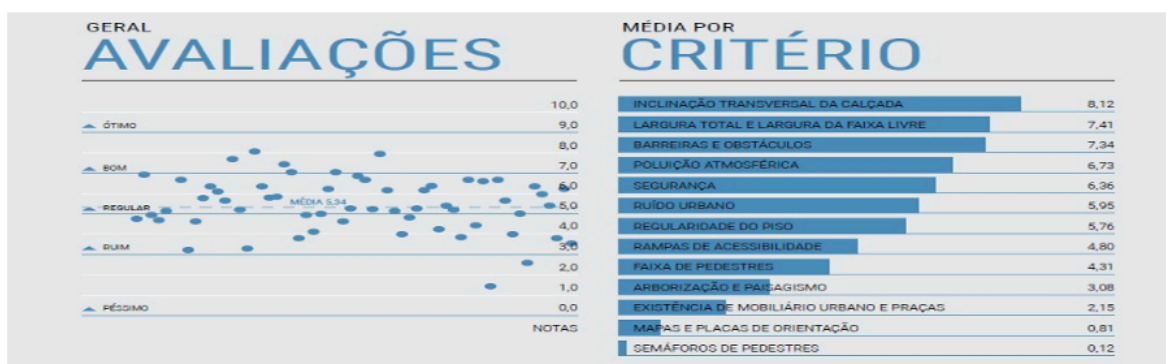
De acordo com a pesquisa, Porto Velho encontra-se na média 5,34 e ocupa a 18º colocação no ranking nacional, sendo que os estudos locais, foram feitos por dois pesquisadores, arquiteta e urbanista Luciana Cristina Ramalhão, e pelo professor Giovani Bruno Souto Marini, do curso de arquitetura da Faculdade São Lucas, onde foram unânimes em afirmar:

*“os problemas das calçadas na capital rondoniense e que há tempos prejudicam a acessibilidade e o caminhar das pessoas por toda a cidade. Embora conhecidas do poder público, as situações irregulares persistem sem solução, “muitas vezes pela falta de aceitação da própria sociedade em regularizar seus passeios”.*

Outro ponto de relevo na pesquisa que merece destaque foi o resultado do cotejamento dos critérios obtidos, veja-se:

“pelas médias obtidas, as calçadas não são o pior problema para os pedestres de Porto Velho. Na média, pelo menos no entorno dos edifícios públicos, a cidade recebeu avaliações regulares em relação à Regularidade do piso (nota 5,76) e Largura das Calçadas (7,41), e boas médias quanto à Inclinação transversal (8,12) e a existência de Barreiras e obstáculos (7,34). Um ponto fraco da cidade é a oferta de Rampas de acessibilidade (4,80), Faixas de travessia (4,31) e Semáforos de pedestres (0,12), está uma das piores médias da cidade. Outros dois aspectos problemáticos são a baixíssima presença de Arborização e paisagismo (média 3,08), e a quase inexistência de qualquer Mobiliário urbano para abrigo ou descanso (média 2,15), dois itens importantes para uma cidade de clima quente e úmido”.

## 4.2. Demonstração Gráfica da Avaliação e dos Critérios Mensurados



Ponto de atenção, conforme demonstra o gráfico, seria o critério regularidade do piso, e rampas de acessibilidade das calçadas, na

qual evidencia precariedade, necessitando de mais esforços do poder público para regularização, atendendo assim, as normas de regência sobre a matéria, em especial o plano diretor do município de Porto Velho, evitando assim, eventos indesejáveis e garantindo a integridade física do cidadão.

## **5. MEDIDAS LEGAIS PARA FREAR OS PROBLEMAS ESTRUTURANTES NO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**

O município de Porto Velho, conta hoje com várias legislações que regulam o espaço urbano, como a legislação do código de postura, Lei Complementar nº 873, de 16 de dezembro de 2021, plano diretor, Lei Complementar nº 838, de 04 de fevereiro de 2021, todavia, o que se vê nas ruas de Porto Velho, principalmente nas regiões centrais localizadas nos bairros mais antigos, são calçadas apresentando vários desníveis, além de revestimentos sem as mínimas condições de segurança para o trânsito de pedestres.

Para melhor entendimento da matéria é importante evidenciarmos alguns conceitos, que servirão de balizas para o nosso estudo, como a definição de via pública, calçada, e passeio público, que conforme código de postura de postura de porto velho, prescreve:

- a. **via pública:** superfície por onde circulam veículos, pessoas e animais, compreendendo: calçada, guia, sarjeta, pista de rolamento, acostamento, ilha, canteiro central e similar, situada em áreas urbanas e caracterizada por possuir imóveis lindeiros edificados ao longo de sua extensão.
- b. **calçada:** local destinado ao trânsito de pedestres e instalação de mobiliários urbanos, com definição prevista neste Código,

composta por divisão de elementos constitutivos, sendo eles: guias e sarjetas, faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso;

- c. **passeio:** público ou faixa livre: parte da calçada ou da pista de rolamento, com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura, *composta por superfície regular, firme, estável para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado), separada por pintura ou outro elemento, livre de interferências, destinadas à circulação exclusiva de pedestres.*

Em que pese o município de Porto Velho ter uma robusta legislação sobre o uso do solo urbano, que, em tese, frearia o problema estruturante da falta de acessibilidade dos passeios públicos, o que vemos de fato são vias públicas, ou de passeio sem condições mínimas de trafegabilidade e na maioria das vezes, sem acessibilidade, contrariando a Lei Federal nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, precisamente, o art. 4º do referido diploma legal, que assim prescreve:

*Art. 4º. As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.*

Por outro lado, temos o regramento previsto no código de postura do município em questão, que confere ao proprietário e a até mesmo ao próprio poder público a regularidade das calçadas, conforme excerto da lei, transcrito abaixo:

*Art. 46. Caberá ao proprietário a limpeza, manutenção e conservação do pavimento da calçada e das faixas de permeabilidade exigidas.*

*§ 1º Nos casos onde a via pública não for pavimentada o responsável por imóvel urbano é obrigado a zelar pelo espaço reservado para o calçamento da calçada.*

*§ 2º Quando o mau estado da calçada for resultante de obras ou interferências executadas por órgãos públicos, instituições públicas ou privadas ou ainda pessoas físicas, desde que devidamente identificadas, os reparos correrão por conta destes.*

## **6. CRIAÇÃO DE LEI PARA REGULARIZAÇÃO DE CALÇADAS EM VIAS PÚBLICAS COM INCENTIVO FISCAL PARA O CONTRIBUINTE.**

Apesar de existir lei municipal regulando a construção de calçadas, o que se vê na zona central da capital são inúmeras calçadas com desníveis, revestimentos lisos, larguras inadequadas, colando em risco a integridade física das pessoas, que fazem uso desse mobiliário urbano.

Como alternativa, poderia a prefeitura criar mediante lei, um programa de regularização dessas calçadas antigas, estabelecendo prazos e benefícios para os proprietários que aderissem ao referido programa, não obstante, prever a regularização dos referidos mobiliários urbanos pelo próprio município, e a cobrança desta despesa do contribuinte mediante lançamento no carnê de IPTU.

Como forma de motivar o contribuinte a regularizar a sua calçada aos padrões previstos na legislação municipal e federal, seria a concessão de desconto em percentual a ser estimado pela prefeitura, com critérios adequados, além de estabelecer nos seus instrumentos de planejamento, como lei de diretrizes orçamentárias os possíveis impactos desta renúncia de receita.

## **7. DA SEGREGAÇÃO DA RECEITA TRIBUTÁRIA QUANDO DO LANÇAMENTO DO IPTU – IMPOSTO SOBRE PROPRIEDADE TERRITORIAL URBANO, FACILITANDO ASSIM, A EXECUÇÃO DO CRÉDITO.**

A competência para lançamento e arrecadação do Imposto predial e Territorial Urbano – IPTU pertence aos municípios, conforme dispõe art.156, I, da CF/88<sup>4</sup>, e seria uma alternativa viável para cobrar

possíveis despesas com a manutenção de calçadas, quando o proprietário, descumprir com o estabelecido na legislação do código de postura.

Entretanto, como forma de controle, e melhor planejamento quanto à arrecadação dessas receitas, decorrentes dessas despesas extraordinárias efetuadas pelo poder público, teria natureza vinculada, ou seja, só podendo ser aplicada na manutenção das calçadas públicas, conforme a fonte de recurso específico.

Nesta esteira, classificação por fontes ou destinações de recursos (FR) tem como objetivo agrupar receitas que possuam as mesmas normas de aplicação na despesa. Em regra, as fontes ou destinações de recursos reúnem recursos oriundos de determinados códigos da classificação por natureza da receita orçamentária, conforme regras previamente estabelecidas.

Por meio do orçamento público, essas fontes ou destinações são associadas a determinadas despesas de forma a evidenciar os meios para atingir os objetivos públicos. Para a receita orçamentária, esse código tem a finalidade de indicar a destinação de recursos para a realização de determinadas despesas orçamentárias. Para a despesa orçamentária, identifica a origem dos recursos que estão sendo utilizados.

A fonte, nesse contexto, é instrumento de gestão da receita e da despesa ao mesmo tempo, pois tem como objetivo assegurar que determinadas receitas sejam direcionadas para financiar atividades (despesas) governamentais em conformidade com as leis que regem o tema, em especial o art.8º, parágrafo único<sup>5</sup>, da lei de responsabilidade fiscal.

## **8. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A análise empreendida neste estudo permitiu constatar que a falta de acessibilidade em vias públicas no município de Porto Velho constitui um problema que ultrapassa a dimensão meramente urbanística, configurando-se como um problema estruturante no sentido proposto por Fredie Didier.

Trata-se de uma situação de desconformidade persistente, na qual o estado ideal de coisas, previsto pela legislação e ordenamento urbanístico, está em constante ruptura diante da realidade das ruas e calçadas da capital rondoniense.

A investigação demonstrou que essa desconformidade não decorre apenas de falhas contemporâneas da gestão pública, mas é fruto de um processo histórico de ocupação e expansão territorial desordenada, marcado pela ausência de planejamento urbano adequado. Desde os programas de integração nacional que incentivaram a colonização da Amazônia sem garantir infraestrutura mínima, até as práticas recentes de urbanização, Porto Velho vem acumulando déficits estruturais que hoje se manifestam na precariedade das calçadas e na carência de elementos essenciais para a mobilidade urbana inclusiva.

Nesse contexto, a legislação brasileira apresenta-se como um marco importante para a promoção da acessibilidade, ainda que sua aplicação prática revele fragilidades. A Constituição Federal delinea a repartição de competências entre União, Estados e Municípios, cabendo a estes a implementação de medidas concretas para o ordenamento urbano.

Ademais, diplomas legais como a Lei Federal nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais de acessibilidade, e a Lei nº 13.146/2015, conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, estabelecem diretrizes obrigatórias que vinculam a atuação estatal. No plano local, o Código de Posturas e o Plano Diretor de Porto Velho apresentam previsões normativas consistentes, mas que, na prática, têm sido negligenciadas, permitindo que a realidade urbana se distancie do ideal jurídico.

Os dados empíricos levantados pelo Instituto Mobilize, ao avaliar a caminhabilidade das calçadas da capital, reforçam a gravidade do quadro. Embora alguns indicadores, como largura das calçadas e ausência de obstáculos, apresentem resultados medianos, outros itens fundamentais, como rampas de acessibilidade, faixas de travessia e semáforos para pedestres, figuram entre os piores desempenhos nacionais. Além disso, a escassez de arborização, mobiliário urbano e condições de conforto para pedestres agrava a exclusão e compromete a qualidade de vida em uma cidade de clima quente e úmido como Porto Velho. Esses elementos confirmam que a falta de acessibilidade não é um problema isolado, mas um fenômeno estrutural que afeta diferentes dimensões da vida urbana.

A conclusão que se impõe é que enfrentar esse problema exige medidas integradas e consistentes, que ultrapassem a simples construção ou reforma pontual de calçadas. É necessária uma mudança de paradigma na gestão urbana, que reconheça a acessibilidade como direito fundamental e condição de cidadania, e não apenas como uma obrigação secundária ou um custo adicional.

Entre as medidas possíveis, destaca-se a criação de programas de incentivo fiscal para estimular a regularização das calçadas pelos proprietários, a previsão de recursos orçamentários vinculados à manutenção e adequação das vias públicas, bem como a intensificação da fiscalização pelo poder público municipal.

Outra alternativa viável seria a utilização de instrumentos tributários, como a segregação de receitas oriundas do IPTU, para custear intervenções públicas em calçadas e passeios, especialmente nos casos em que os proprietários se omitam em realizar as adaptações exigidas. Essa medida, além de garantir maior justiça fiscal, permitiria ao município dispor de recursos vinculados exclusivamente à melhoria da acessibilidade, promovendo uma gestão mais eficiente e transparente.

Por fim, ressalta-se que a superação do problema estruturante da falta de acessibilidade em Porto Velho não depende apenas da atuação estatal. É necessário também o engajamento da sociedade, que deve compreender a importância da acessibilidade não apenas para pessoas com deficiência, mas para todos os cidadãos, incluindo idosos, gestantes, crianças e usuários eventuais de carrinhos, malas ou outros dispositivos com rodas. A construção de uma cidade inclusiva é, portanto, um projeto coletivo, que exige conscientização, participação social e compromisso político.

Conclui-se, portanto, que a falta de acessibilidade em vias públicas em Porto Velho configura um desafio complexo, de caráter estrutural e multidimensional. Para enfrentá-lo, é imprescindível conjugar instrumentos jurídicos, políticos, fiscais e sociais, com vistas à implementação efetiva de políticas públicas inclusivas. Somente assim será possível transformar a realidade urbana da capital

rondoniense, promovendo uma cidade acessível, democrática e verdadeiramente cidadã, em conformidade com os princípios constitucionais e com as normas de regência sobre a matéria.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BRASIL. Presidência da República. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm).

Acesso em: 1º de setembro de 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Lei de Responsabilidade Fiscal**. Lei Complementar

n. 101, de 4 de maio de 2000. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm). Acesso em:

1º de setembro de 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Lei de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**.

Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em: 3 de

setembro de 2025. Acesso em: 1º de setembro de 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Lei

n. 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)

[2018/2015/lei/l13146.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 3 de setembro de 2025. Acesso em: 1º de setembro de 2025.

CONTE, Eduardo Pinheiro. As Calçadas Públicas Urbanas e a Responsabilidade quanto à sua Construção e Conservação.

Disponível em: <http://www.univates.br/bdu>. Acesso em: 2 de setembro de 2025.

JÚNIOR, Fredie Didier. Elementos para uma teoria do processo estrutural aplicada ao processo civil brasileiro. Disponível em: [https://www.mprj.mp.br/documents/20184/1606558/Fredie\\_Didier\\_jr\\_%26\\_Hermes\\_Zaneti\\_Jr\\_%26\\_Rafael\\_Alexandria\\_de\\_Oliveira.pdf](https://www.mprj.mp.br/documents/20184/1606558/Fredie_Didier_jr_%26_Hermes_Zaneti_Jr_%26_Rafael_Alexandria_de_Oliveira.pdf). 4 de setembro de 2025.

MOBILIZE BRASIL. Calçadas do Brasil 2019. Uma avaliação da Caminhabilidade nas Cidades Brasileiras. Disponível em: [www.mobilize.org.br](http://www.mobilize.org.br). Acesso em: 2 de setembro de 2025.

NETO, Diogo de Figueiredo Moreira. Competência concorrente limitada. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bitstream/handle/2012/200720/2012PLS00133-1.pdf>. 4 de setembro de 2025.

PORTO VELHO. **Institui o Código de Posturas do Município de Porto Velho e dá outras providências.** Lei Complementar n. 873, de 16 de dezembro de 2021. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/1847/text>. Acesso em: 1º de setembro de 2025.

PORTO VELHO. **Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho.** Lei Complementar n. 838, de 04 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/1490/text?>. Acesso em: 1º de setembro de 2025.

Programa de Integração Nacional. In: WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. Disponível em:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Programa\\_de\\_Integra%C3%A7%C3%A3o\\_Nacional](https://pt.wikipedia.org/wiki/Programa_de_Integra%C3%A7%C3%A3o_Nacional). 4 de setembro de 2025.

SILVA, **José Afonso da**. Direito Urbanístico Brasileiro, São Paulo: Malheiros Editores, **2015**.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Entender Direito: especialistas debatem sobre processos estruturais. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/18072022-Entender-Direito-especialistas-debatem-sobre-processos-estruturais.aspx>. Acesso em 4 de setembro de 2025.

YOUTUBE. Processo Estrutural. JÚNIOR, Fredie Didier. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=tisgz3Ziv2I> 5 de setembro de 2025.

---

<sup>1</sup> Mestrando em Políticas Públicas pela Faculdade Católica de Rondônia.

<sup>2</sup> Caminhabilidade (do inglês, walkability) é uma medida quantitativa e qualitativa para medir o quão convidativa uma rua, praça, ou qualquer espaço público pode ser para pedestres, cadeirantes e outras pessoas com deficiência.

<sup>3</sup> Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

<sup>4</sup> Art. 156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre: I - propriedade predial e territorial urbana.

<sup>5</sup> Art. 8º Até trinta dias após a publicação dos orçamentos, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias e observado o disposto na alínea c do inciso I do art. 4º, o Poder Executivo estabelecerá a programação financeira e o cronograma de execução mensal de desembolso.