

113 - Acessibilidade em Espaços Públicos: o Caso da Requalificação Urbana do Centro e da Orla de Maceió

BITTENCOURT, Leonardo S.¹; BRANDÃO, Luiz Felipe L. M.²; PEIXOTO, Gabriella Vasconcelos³

1 – Professor Dr. da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas – UFAL. E-mail: lsb@ctec.ufal.br;

2 – Arquiteto e Urbanista. Aluno do Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado (DEHA) da UFAL. E-mail: luizbrandao83@gmail.com;

3 – Arquiteta e Urbanista. Aluna do Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado (DEHA) da UFAL. E-mail: gabriellavasconcelos@hotmail.com

Resumo

Dada a importância da construção de espaços acessíveis para a maior integração de uma sociedade verdadeiramente inclusiva, independente das diferenças existentes entre seus cidadãos, o presente artigo se propõe a investigar as condições de acessibilidade em recentes obras de requalificação realizadas em áreas públicas de Maceió-AL. Além da revisão das normas de acessibilidade vigentes, foram feitas visitas exploratórias a duas áreas da cidade recém reformadas e consultas aos órgãos públicos responsáveis pelos respectivos projetos. Como resultado, obteve-se um diagnóstico com os pontos positivos e negativos de cada intervenção, além de um conjunto de recomendações passíveis de serem adotadas em oportunidades futuras.

Palavras-chave: Acessibilidade; Cidadania; Espaços públicos.

Abstract

Given the importance of accessibility in the built environment for the integration of a truly inclusive society, regardless the differences among its citizens, the aim of this paper is to investigate the accessibility conditions of urban re-qualification projects in public areas in the city of Maceio-AL . In addition to revising the existing standards of accessibility, exploratory visits were made to two areas of the city recently refurbished and to the public institutions responsible for the projects. As a result, an evaluation regarding positive and negative aspects of each intervention is presented and various recommendations to be adopted in future opportunities have been proposed.

Key words: Accessibility, Citizenship, Public Spaces.

Introdução

Ainda que significativos avanços tenham sido alcançados nas últimas duas décadas, há muito a ser feito para que todos os espaços públicos brasileiros sejam, de fato, acessíveis. A arquitetura nacional ainda não se voltou de forma eficiente para a questão da pessoa Portadora de Mobilidade Reduzida – PMR (ARAÚJO, 2003).

Análise das obras

Como relatado anteriormente, foram examinadas as obras do Centro da cidade e das orlas das praias de Jaraguá e Pajuçara.

Centro da cidade

A planta do Centro da cidade foi elaborada em 1820 e permanece praticamente inalterada desde então (COSTA, 2001). Portanto, é de se esperar que a localidade necessite de reformas para o atendimento das demandas contemporâneas.

Com esse intuito, iniciou-se no ano de 2005 um conjunto de intervenções que visam melhorar as condições de acesso para os transeuntes no “Calçadão”, composto pelas ruas do Comércio, do Livramento, Moreira e Silva, Boa Vista e Melo Moraes.

A intervenção

O projeto executado pela prefeitura municipal consistiu, dentre outros aspectos, na: substituição do piso do “Calçadão” de pedra portuguesa por placas de granilite de alta resistência; locação dos serviços e equipamentos urbanos em “ilhas”, onde se agruparam lixeiras, bancas de revista, postes de iluminação e bancos; e definição de rotas específicas para os pedestres e para os veículos que, eventualmente, precisem adentrar a área para abastecer as lojas.

Até o momento, três ruas tiveram sua intervenção finalizada (Rua do Comércio, Rua do Livramento e Moreira e Silva), enquanto as ruas Melo Moraes e Boa Vista encontram-se em processo de requalificação.

Análise da acessibilidade

Através das visitas exploratórias realizadas, constataram-se algumas debilidades no projeto:

- **Existência de barreiras físicas nas rotas de pedestres**

No projeto da área foram determinadas as rotas voltadas para o trânsito de pessoas, entretanto, estas ainda não se encontram totalmente livres de obstáculos como postes de iluminação pública e lixeiras.

- **Inexistência de áreas de transição entre alguns espaços contemplados pela reforma e as partes do Centro que ainda não receberam intervenções**

Entre a área do calçadão que passou por reformas e algumas ruas que a circundam não há qualquer tipo de rampa ou passagem para que o portador de mobilidade reduzida possa transitar. Em determinadas situações, os blocos que compõem o meio-fio entre uma área e outra se configuram como uma barreira ao trânsito de cadeiras de roda.

- **Inexistência de rotas com pisos tátil direcional e alerta voltadas para Portadores de Deficiência Visual (PDV)**

Apesar de terem sido utilizados na obra pisos com textura em relevo diferenciado, dotados das características de pisos táteis, estes não foram dispostos de forma a atuar adequadamente como tal. Em lugar disso, houve uma paginação que tenta alertar sobre a presença de ilhas de serviço, mas não que o faz de acordo com a NBR 9050 (ver Figura 4).

- **Inclinações transversais acima do recomendado nas áreas próximas aos estabelecimentos comerciais**

A NBR 9050 recomenda que a inclinação transversal máxima de um passeio deve ser de 3%. Contudo, uma aferição nos passeios laterais do calçadão demonstra que em alguns trechos essa inclinação é superior a 5% (ver Figura 5).

- **Poucos estabelecimentos comerciais apresentam rampas de acesso**

Apesar da construção de rampas no estabelecimento não ser de responsabilidade da prefeitura, ela poderia atuar no sentido de exigir tais aparatos como forma de contrapartida pelos benefícios gerados pela reforma. Em alguns casos, onde se identificou a existência de rampas, constatou-se o não atendimento destas às normas vigentes. Além da inclinação elevada, algumas rampas avançam sobre o alinhamento da rua, atuando como barreira física. (ver Figura 6).



Figura 4: Pisos com textura característica de piso tátil de alerta, dispostos de forma inadequada, passível de confundir o deficiente visual.

Figura 5: Passeio lateral possui inclinação acima do recomendado na norma.

Figura 6: Rampa em estabelecimento comercial executada em discordância com as normas.

A orla marítima, trecho entre Jaraguá e Pajuçara.

O bairro de Pajuçara e a área analisada do bairro de Jaraguá possuem urbanização recente, não sofrendo transformações significativas desde suas respectivas consolidações.

A intervenção

A proposta para esses bairros consiste em integrar parte da orla marítima da capital. As obras da orla de Jaraguá e Pajuçara já estão finalizadas, e o trecho seguinte em fase inicial de execução.

As medidas tomadas para requalificação da área foram: substituição de pisos (pedra portuguesa) por intertravados (inclusive pisos tátil) e cimentados, minimização das barreiras existentes, sinalização e definição de faixas para pedestres, ciclistas e mobiliário urbano.

Análise da acessibilidade

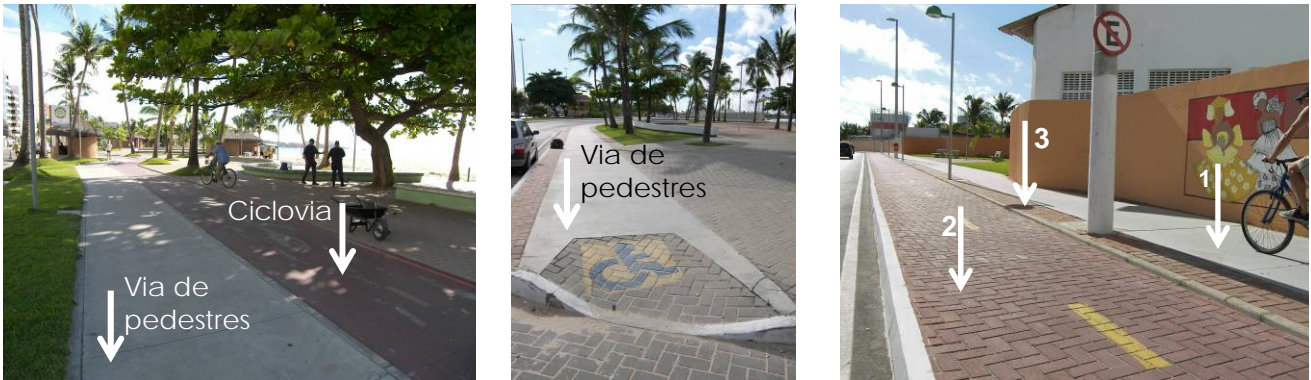
A partir da realização das visitas exploratórias, conferiram-se as principais qualidades e algumas deficiências deste projeto. Dentre as qualidades, pode-se destacar:

- **Determinação de rotas livres de obstáculos e com tratamento paisagístico**

Além de orientar os fluxos, o traçado foi pensado paisagisticamente, com diferenciação de pisos, texturas, vegetação e outros elementos (figuras 7 e 8).

- **Utilização de faixas diferenciadas para pedestres, serviços e ciclistas**

As faixas diferenciadas para as categorias: pedestres, serviços e ciclistas favorecem a redução de conflitos que poderiam ocorrer (figura 9). Apesar de alguns problemas identificados quanto a esta questão (em seguida comentados), a iniciativa se mostra relevante para disseminar a importância do espaço voltado exclusivamente para o pedestre, livre de obstáculos fixos ou móveis.



Figuras 7 e 8: Rotas de pedestres livres de obstáculos e tratadas de forma integrada no projeto.

Figura 9: Vistas das faixas para pedestres (1), ciclistas (2) e serviço (3) em diferentes trechos da orla.

- **Provisão de amplos espaços nivelados ou com discreta inclinação**

Áreas livres e com pisos nivelados foram consideradas e valorizadas pelo projeto (apenas a ciclovia é mais baixa em relação ao piso), potencializando a capacidade do portador de mobilidade reduzida de locomover-se (observar figuras 10 e 11).

- **Desenho correto de faixas de pedestres e rebaixamentos de guia em alguns pontos**

Conforme as especificações da NBR-9050 (ilustrada na figura 4), algumas seqüências de rebaixamento de guia e faixa de pedestre apresentam o desenho e execução adequados (figura 12), apesar da incipiente sinalização (comentada adiante).



Figuras 10 e 11: Espaços amplos e nivelados, favorecendo a liberdade e a autonomia de locomoção dos Portadores de Mobilidade Reduzida.

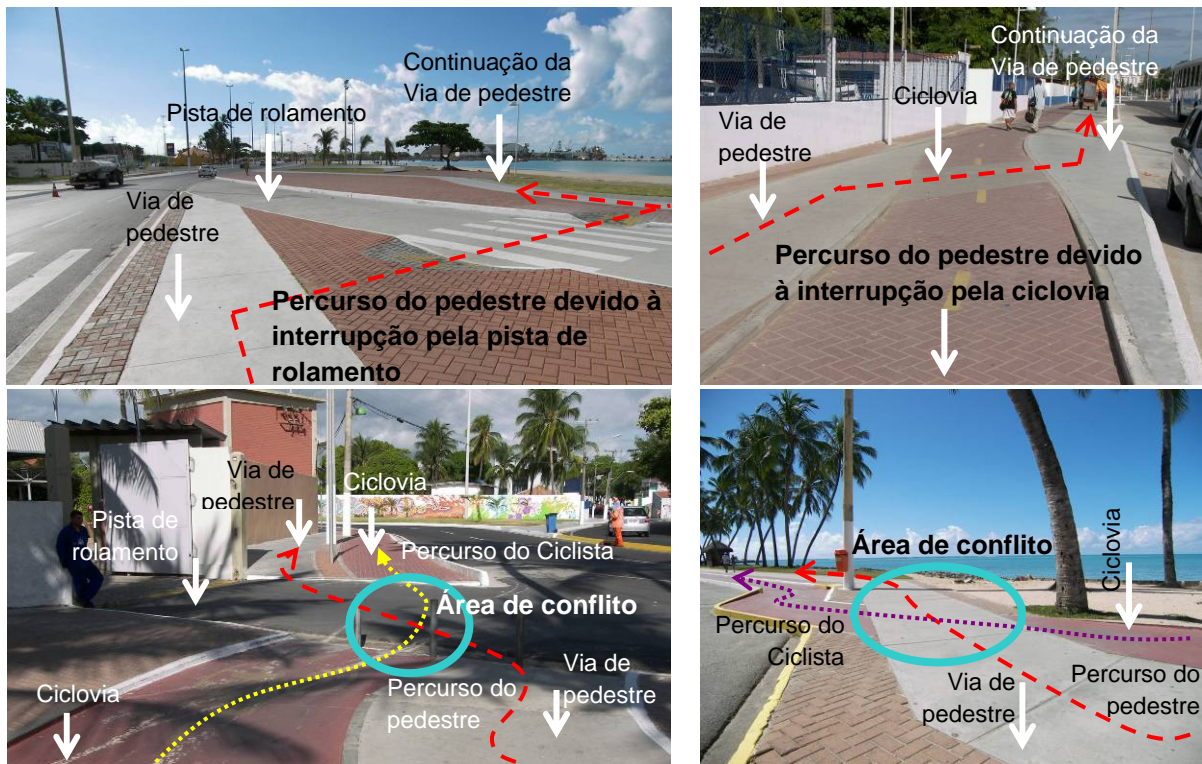
Figura 12: Rampa em conformidade com a norma vigente e a continuação da rota através da faixa de pedestre.

Dentre as debilidades identificadas, podemos apontar:

- **Pontos de conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos**

Em determinados pontos, as vias de pedestre e de ciclistas se cruzam sem a devida sinalização. Estes pontos críticos se repetem devido ao estreitamento do espaço dos passeios.

Em outras localidades, encontram-se interrupções nas faixas de ciclistas e pedestres. Também ocorre o cruzamento entre estas e a pista de rolamento, o que ameaça a segurança das pessoas de um modo geral. Da mesma forma, a ausência de sinalização pode tornar o passeio arriscado, diante das barreiras encontradas, como ilustram as figuras 13, 14, 15 e 16.



Figuras 13, 14, 15 e 16: Pontos de conflitos identificados (informações na própria imagem).

- **Ausência de sinalização (tátil, visual, sonora)**

É possível identificar pisos de alerta em determinadas localidades, inclusive em torno de algumas cabines telefônicas (figura 17), mas, em geral, estão dispostos de maneira “aleatória”, comprometendo sua finalidade.

Percebe-se que o calçamento especificado poderia atuar como sinalização tátil (figura 18), mas de maneira semelhante ao modo como foi aplicado no Centro da cidade, não atua com a finalidade para o qual foi concebido.

Com exceção de placas de trânsito de veículos motorizados, é incomum encontrar qualquer outro tipo de sinalização.



Figura 17: Colocação de piso tátil em torno do orelhão, percebe-se, porém, que esta situação não ocorre com frequência, além de não seguir as especificações das normas.

Figura 18: Uso do piso tátil de alerta informando a existência de um desnível. Este é o único local identificado onde tal piso foi utilizado adequadamente para indicação de mudança de nível.

- **Provisão de faixas de pedestres sem o devido tratamento das áreas não afetadas pela intervenção e rebaixamentos de guia não padronizados**

As faixas de pedestres se fazem presentes. Entretanto, a execução não contemplou o tratamento da outra extremidade da via de rolamento, local onde não houve intervenção (ver figura 19).

Os rebaixamentos de guia, que deveriam ser significativos auxílios aos usuários do espaço, configuram, em pontos analisados, como outro empecilho à locomoção de PMR, principalmente cadeirantes. Em sua maioria, não respeitam as diretrizes da NBR 9050, conforme mostra a figura 4, e se apresentam em várias inclinações, por vezes severas, o que impossibilita a movimentação autônoma do cadeirante, por exemplo. Outros são estreitos, ou se ligam diretamente à valeta (profunda). Outros ainda possuem inclinação adequada, mas em seguida há algum tipo de obstáculo, como barras de ferro (figura 20).

- **Existência de mobiliários urbanos inadequados e/ou em locais inapropriados**

Os mobiliários urbanos não se adequam as condições dispostas pela norma técnica vigente (conforme figura 21). Os principais exemplos são as paradas de ônibus que, além disso, estão dispostos na faixa de pedestre, forçando o desvio dos transeuntes.



Figura 19: Rebaixamento de guia seguido de faixa de pedestre onde na extremidade oposta não existe a rampa para acessar o passeio.

Figura 20: Identifica-se a existência de barreiras físicas, onde deveria haver passagem livre para os usuários, em particular se tratando de pessoas que utilizam cadeira de rodas.

Figura 21: Mobiliário urbano (parada de ônibus) não apropriado, obstruindo a via de pedestre.

As cabines de telefones públicos convencionais também não se enquadram nas especificações desejadas, e não atendem aos portadores de deficiência auditiva e/ou visual. Em alguns pontos, não são dispostos “orelhões” para a altura de um cadeirante, ou quando esses existem encontram-se em local de difícil acesso, na grama, por exemplo (figura 22).

As lixeiras são fixadas aos postes de iluminação a uma altura satisfatória, porém, por vezes, alocam-se distantes do passeio dos pedestres ou separadas por diferenciação de níveis de piso. Estas não contam ainda com pisos táteis de alerta em seu perímetro.

- **Obstrução de caminhos**

Além dos pontos críticos levantados no tópico anterior, no trecho de Jaraguá permitiu-se que o passeio de pedestres fosse parcialmente obstruído por várias árvores que permaneceram no local (figura 23).

A disposição dos postes de iluminação, na maioria das vezes, tem sua alocação na faixa de serviço, porém constatou-se a permanência de um desses elementos da via de pedestre (como se observa na figura 24).



Figura 22: Num percurso de aproximadamente 600m, o único telefone público encontrado na altura recomendada pela NBR-9050 encontra-se alocado no centro do gramado.

Figuras 23: Árvores obstruindo a passagem dos pedestres, configurando-se como uma barreira à continuidade da rota.

Figura 24: Poste de iluminação pública no meio da via de pedestres.

5. Considerações voltadas a futuros projetos

A partir do diagnóstico elaborado, algumas considerações se mostram importantes:

Definição prévia de rotas para os transeuntes, faixas para a disposição do mobiliário urbano e para ciclistas (quanto necessário).

A existência de rotas pensadas para a **continuidade integral dos fluxos** (desde o início até o fim do percurso) e traçadas **livres de barreiras físicas** (arquitetônicas/urbanísticas) representa uma importante oportunidade de participação na vida social em condições semelhantes aos demais.

Na intervenção urbanística da orla litorânea, delinear os caminhos dos usuários do espaço foi atitude de significativa importância, bem como a locação dos mobiliários em faixas contínuas, favorecendo, inclusive, a manutenção dos mesmos. Ainda assim, conforme relatado na análise de seu projeto, alguns problemas foram identificados (de acordo com item 4.2.2).

Adoção de passagens elevadas nas pistas de rolamento e eliminação de desníveis desnecessários.

A eliminação dos desníveis pode ser um fator que possibilite uma maior liberdade de movimento e circulação, em segurança, das pessoas, em particular os PMR. Na orla, poucas situações apresentaram desníveis. Já no calçadão do Centro, a situação mostrou-se mais crítica pelas diferenças entre os níveis das áreas que passaram pela reforma e daquelas que ainda não foram contempladas pelo projeto.

Padronização de rebaixamento de guias (rampas) e de faixas de pedestre

Em ambos os casos, observou-se uma quantidade considerável de rampas executadas de forma inadequadas e, muitas vezes, dispostas sem sentido ou ligação com as rotas dos usuários do espaço. Possivelmente, o primeiro problema decorre da aparente desinformação de quem executa a obra. Já o segundo, é mais provável que se trate da insuficiente compreensão das necessidades inerentes aos PMR refletidas na concepção projetual, pois a locação das rampas e faixas deve obrigatoriamente considerar a continuidade dos passeios e a não obstrução das rotas.

Faz-se relevante, portanto, o estudo prévio dos fluxos no local, bem como um acompanhamento mais efetivo da execução das rampas.

Uso adequado dos pisos com relevos diferenciados

Os pisos táteis funcionam como orientação para as pessoas portadoras de deficiência visual. Compõem, antes de elementos paisagísticos, um sistema de sinalizações. Nas duas obras analisadas, as diferenciações de piso não foram utilizadas com a sua finalidade primordial.

Verifica-se que o uso desses pisos em consonância com a NBR-9050, não implicariam custos adicionais significativos. Seria necessário, portanto, utilizar os pisos de alerta, adequadamente.

Sinalização Adequada

Como os sistemas de sinalização não foram propostos/executados até o momento nas obras analisadas, será interessante que, em oportunidades futuras, tais elementos sejam adotados.

Conclusão

É perceptível o esforço e o dispêndio de verba empregados na requalificação urbana das obras do Calçadão e da Orla de Maceió no intuito de oferecer espaços mais acessíveis e promover a inclusão social dos PMR. É importante destacar que as reformas analisadas, apesar dos problemas apontados, trouxeram significativas melhoras nas condições de acesso nos locais estudados. Todavia, levantamentos e locações de mobiliário, vegetação e desníveis pré-existentes, aparentemente não vêm sendo devidamente considerados no projeto.

Observou-se, ainda, que muitos dos problemas identificados relativos à acessibilidade nos espaços públicos poderiam ser evitados caso houvesse, desde a fase de concepção ao efetivo acompanhamento das obras, uma maior preocupação com os princípios de desenho universal existentes.

Referências Bibliográficas

ABNT – Associação Brasileira de Normas técnicas. NBR 9050 – **Acessibilidade a edificações, mobiliários espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.

ARAÚJO, Luiz Alberto David. **Proteção Constitucional das Pessoas Portadoras de Deficiência**. Brasília: CORDE, 2003.

COSTA, Craveiro. **Maceió**. Maceió: Edições Catavento, 2001.

Ministério das Cidades. **Construindo a Cidade Acessível**. Brasília: Governo Federal, 2006.