

132 / 134 / 174 - Acessibilidade Urbana -Um Estudo de caso nos Edifícios Públicos do Município de Barra do Bugres- MT

CARIAGNANI, Gisele (1); AZEVEDO, Jaucele (2); AMARAL, Maisa da Silva (3); SILVA, Lucas Wanderley(4)

- (1) Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UNEMAT – Universidade do Estado de Mato Grosso e-mail: carignani@hotmail.com
- (2) Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UNEMAT – Universidade do Estado de Mato Grosso e-mail: jaucele_azeredo@hotmail.com
- (3) Acadêmico do Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UNEMAT – Universidade do Estado de Mato Grosso e-mail: maisa_mdm@hotmail.com
- (4) Acadêmico do Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UNEMAT – Universidade do Estado de Mato Grosso e-mail: lucas_wanderley@hotmail.com

Resumo

A busca pela igualdade de direitos e acesso à sociedade tem levado à mobilização de legisladores e organizações em prol dos portadores de necessidades especiais. Tem-se legislado a favor desse segmento da sociedade, desde a sua inserção no mercado de trabalho, através de cotas em empresas e concursos, como mais recentemente a transformação dos espaços públicos e edificações para a recepção, trânsito e permanência desses cidadãos nas cidades brasileiras. A preocupação com a mobilidade e o acesso à cidade através da democracia e oportunidades para diversos atores atuantes nesse espaço, tem sido levada ao poder público, cuja atuação é identificada nos planos diretores e nas diversas legislações elaboradas e aprovadas para a conquista da cidade acessível para todos. Este trabalho tem como objetivo identificar essa legislação e analisar sua aplicação na cidade de Barra do Bugres- MT, através de um estudo de caso que envolve os principais edifícios públicos, seus acessos e entorno urbano, cuja determinação legal para implantação foi imediata e deveria servir como referência para outras edificações de cunho privado, mas de uso público, e demais segmentos da sociedade. A metodologia utilizada consistiu nos levantamentos fotográficos e métricos dessas edificações e a comparação com a legislação e normas pertinentes para identificar sua aplicação ou não e sua correspondência e respeito a essa legislação.

Palavras-chave – Acessibilidade; Legislação; Portadores de necessidades especiais.

Abstract

The search for equal rights and access to society has moved legislators and organizations to act in the benefit of people with special needs. Laws have been enacted in favor of this segment of society, both for its insertion in the work market, through quotas in business enterprises and competitions for public jobs. and, more recently, for the transformation of public spaces and of buildings for the reception, circulation and residence of such citizens, in Brazilian cities. The concern about the need for mobility and access to the city through democracy and opportunity for various actors active in this spatial context, has been taken to the

public sector, whose role is identified with city planning and the creation and approval of various laws for the conquest of an accessible city for everyone. The aim of this reserach is to identify such legislation and review its application in the city of Barra do Bugres-MT, through a case-study involving the main public buildings, their access and urban environment, whose legal determination for implementation was immediate and should serve as a reference for other private buildings, but with public use, and for other segments of society. The methodology consisted in photographic and metric surveys of these buildings and the comparison with current legislation and norms to verify its applicability, correspondence and respect to this legislation.

Key words - Accessibility; Legislation; People with Special Needs

Introdução

Os dados do último censo do IBGE (2000) declaram que perto de 14,5% da população brasileira têm algum tipo de deficiência. É um número bastante significativo, nada desprezível. Mas, onde estão essas pessoas? Por que não aparecem? São na sua maioria formada por pessoas sem condições financeiras, sem instrução que fazem parte de um universo maior de excluídos cujas dificuldades de locomoção e a inadequação do ambiente urbano os fazem parecer ocultos ou inexistentes.

Em 9 de dezembro de 1975, a ONU aprovou a “Declaração dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência”, cujo artigo 3º descreve:

“As pessoas portadoras de deficiência têm o direito inerente de respeito por sua dignidade humana. Qualquer que seja a origem, natureza e gravidade de suas deficiências, os seus portadores têm os mesmos direitos fundamentais que seus cidadãos da mesma idade, o que implica, antes de tudo, o direito de desfrutar uma vida decente, tão normal e plena quanto possível”.

Desta mesma Declaração, convém destacar ainda o artigo 8º que estabelece que “As pessoas portadoras de deficiência têm o direito de ter as suas necessidades especiais levadas em consideração em todos os estágios de planejamento econômico e social” (ONU, 1975).

Também na Constituição Federal (1988), o artigo 3º esclarece a questão: “Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: IV – promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação”, o que mostra a necessidade de uma ação no sentido de valorização e respeito a essas pessoas. Nosso país, baseado nesses preceitos da Constituição, criou um arcabouço jurídico que procura garantir de forma concreta esses direitos e promover, de fato, a inclusão social. Na lei nº 8213 de 24 de julho de 2001, o artigo 93 obriga as empresas com mais de cem empregados a preencher de dois a cinco por cento de seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência habilitadas, sob pena de multa.

É consenso que a cidade que todos buscamos é uma cidade racional e democrática, onde todos tenham acesso e os espaços sejam proporcionais às necessidades dos usuários e atendam às suas expectativas. Cada vez mais, o tema da acessibilidade e mobilidade, em particular no meio urbano, tem sido abordado. Debates, associações de grupos de pessoas, leis e ações têm crescido nos diversos segmentos da sociedade, produzindo avanços significativos. A 2ª Conferência das Cidades, promovida pelo Ministério das

Cidades, adotou o tema como uma de suas quatro campanhas em 2005. Evidentemente, ainda há muito por fazer para se alcançar resultado concreto nas cidades, veículos, edifícios, em busca da melhor qualidade de vida, especialmente para pessoas que têm mobilidade reduzida. Pode-se identificar o histórico desse movimento em prol da melhoria da mobilidade e do acesso universal à cidade, através das legislações pertinentes no decorrer dos anos. Observa-se que muito tem se discutido e pouco tem se conseguido de forma homogênea, como resultado, ainda em algumas cidades pelo interior do Brasil, carentes de um acompanhamento e efetiva fiscalização, como será analisado no estudo de caso da cidade de Barra do Bugres, interior de Mato Grosso.

Subsídios legais para a Manutenção dos Acessos Públicos

O Decreto Federal 5.296/2004 trata de cinco eixos principais: acessibilidade no meio físico; acesso nos sistemas de transportes coletivos terrestres, aquaviários e aéreos; acesso à comunicação e à informação; acesso às ajudas técnicas; e à existência de um programa nacional de acessibilidade com dotação orçamentária específica publicado para regulamentação das leis federais 10.098/00 e 10.048/00 que tratam da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (gestantes, pessoas com crianças de colo, pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, obesos, entre outros). A Lei nº 10.048/00 determina atendimento prioritário às pessoas com deficiência e acessibilidade em sistemas de transporte, já a Lei nº. 10.098/00 trata da acessibilidade ao meio físico (edifícios, vias públicas, mobiliário, equipamentos urbanos etc.), aos sistemas de transporte, de comunicação e informação e de ajudas técnicas.

Este programa foi incluído no Plano Plurianual 2004-2007, sob responsabilidade da Secretaria Especial de Direitos Humanos, no âmbito da Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE). Um dos pontos muito aguardados é a progressiva substituição dos veículos de transporte coletivo que hoje circulam, por veículos acessíveis. O decreto também estabelece que todas as edificações construídas a partir de sua publicação sejam acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Outro avanço relevante do decreto foi a revisão dos conceitos de deficiência física, visual e auditiva, definidos pelo decreto nº. 3.298, de 20 de dezembro de 1999. O nanismo e a ostomia passaram a ser considerados deficiências físicas; a baixa visão passou a ser considerada deficiência visual e a deficiência auditiva foi definida como perda bilateral, parcial ou total, tendo como referência 41 decibéis ou mais. Estes novos conceitos serão os norteadores das cotas para pessoas portadoras de deficiência em concursos públicos e no mercado de trabalho.

A elaboração do decreto foi um processo de diálogo com a sociedade civil - ele ficou disponível para consulta pública de dezembro de 2003 para março de 2004 - e fruto de um trabalho intersetorial. Com a edição desta norma, será possível às associações de defesa dos direitos das pessoas com deficiência e ao Ministério Público implementar, fiscalizar e aplicar sanções pelo descumprimento das determinações legais. Segundo dados do IBGE (2000), o Brasil possui 24 milhões de pessoas portadoras de deficiência, afora aquelas com mobilidade reduzida, que também serão beneficiadas pela legislação.

No âmbito municipal, o Plano Diretor da cidade de Barra do Bugres regulamentado pela Lei Complementar Nº 012/2006 de 30 de outubro de 2006, descreve no artigo 10 "ações estratégicas da Política de

Desenvolvimento Urbano”, inciso XI “adequar os espaços físicos públicos para garantir a acessibilidade de portadores de deficiência”.

Como se pode perceber, existe um arcabouço jurídico nas esferas tanto federal quanto municipal, que procura garantir de forma concreta os direitos e promover de fato a inclusão social.

Metodologia

A obtenção de dados para os estudos de caso apresentados neste trabalho deu-se a partir de levantamentos fotográficos e métricos durante os dias 25 e 29 de março de 2008, período vespertino, das instalações externas de edificações de serviços públicos na cidade de Barra do Bugres/MT e a conseqüente comparação com a Norma Brasileira NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, de 31/05/2004, a fim de identificar sua aplicação ou não. Escolheram-se sete edificações públicas - Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Correios, Fórum, Promotoria, Prefeitura e Câmara Municipal -, porque foram elas as primeiras a ser alvo de adaptações acerca da acessibilidade, atendendo às exigências da lei.

Estudos de Caso

Como já citado anteriormente, os estudos de caso a respeito do tema acessibilidade foram feitos a partir da realidade de edificações destinadas aos órgãos públicos na cidade de Barra do Bugres/MT, onde a legislação garantia sua aplicação imediata. Sua análise fará referência à NBR 9050/2004.

As figuras 01, 02 e 03 apresentam a sinalização tátil, na calçada do Banco do Brasil, perceptível por pessoas com deficiência visual. As cores são contrastantes como recomenda a NBR 9050; a representada pela cor amarela é a sinalização tátil de alerta e a representada pela cor vermelha, a sinalização tátil direcional. Como o piso adjacente apresenta textura, a sinalização tátil direcional deveria ser lisa, seguindo recomendações da NBR 9050. Foi o único exemplo registrado na cidade a respeito de sinalização tátil em espaço público.



Figura 01- Piso tátil
Fonte: Carignani (2008)



Figura 02- Piso tátil



Figura 03-Rebaixamento da calçada

Com relação ao rebaixamento da calçada, têm-se os exemplos mostrados através das figuras 03, 04, 05 e 06 que dispõem-se diante do Banco do Brasil, do Fórum, da Caixa Econômica Federal e da Prefeitura Municipal, respectivamente. Tanto o desenho desses rebaixamentos de calçada, quanto as dimensões, a inclinação e a ausência de piso tátil não se encontram em acordo com a NBR 9050, que recomenda a configuração apresentada através da figura 07.



Figura 04–Rebaixamento de calçada calçada
 Fonte: Carignani (2008)



Figura 05–Rebaixamento de calçada



Figura 06–Rebaixamento de

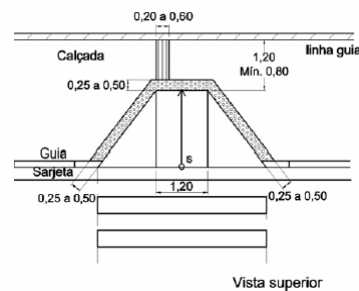


Figura 07–Rebaixamento de calçada
 Fonte: NBR 9050

A acessibilidade diante da Promotora não ocorre a partir do rebaixamento da calçada (figura 08). O que se executou, em um dos acessos, foi uma rampa que avança o limite do meio fio, em direção ao leito carroçável. No outro acesso, diante da outra fachada, optou-se por manter uma inclinação para toda a calçada (figura 09), evitando o uso do rebaixamento. Como a diferença de nível entre a calçada e o interior da edificação ocorre através de vários níveis de piso, houve a implantação de diversas rampas, não contínuas, com inclinações e dimensões diferentes, como pode ser observado através das figuras 10, 11, 12 e 13.



Figura 08 - Ausência – rebaixamento
 Fonte: Carignani (2008)



Figura 09 - Calçada inclinada



Figura 10 – Rampa de acesso



Figura 11 - Rampa acesso
Fonte: Carignani (2008)



Figura 12 - Rampa acesso



Figura 13 - Rampa acesso

Diante da Câmara Municipal, apesar de ter havido um rebaixamento da calçada, para o estacionamento (figura 14), a acessibilidade ao PNE permanece comprometida, pois há ainda uma diferença de nível do leito carroçável à calçada equivalente a 06 cm. Houve, como no exemplo anterior, a colocação de rampas para o acesso da calçada ao ambiente interno (figuras 15 e 16). Suas especificações não condizem com as recomendações da já citada norma, dentre as quais, a ausência da sinalização tátil.



Figura 14 - Rampa acesso
Fonte: Carignani (2008)



Figura 15 - Rampa acesso



Figura 16 - Rampa acesso

Ainda a respeito da acessibilidade à Câmara Municipal (figura 17), tem-se que, a inclinação de um de seus pisos corresponde a 14%, sendo que a citada norma recomenda uma inclinação entre 6,25% e 8,33%, e, em caso de reformas, uma inclinação de até 12,5%. Outro agravante é o fato da inexistência do último patamar, anterior à porta de entrada do pavimento superior (figura 18). Tais erros comprometem gravemente a acessibilidade, pois tanto a inclinação bastante superior à recomendada pela norma, quanto a ausência de patamar, impedem que um portador de cadeira de rodas, sem ajuda de outrem tenha acesso irrestrito ao piso superior da referida edificação.



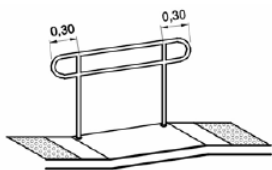
Figura 17 - Acesso Pav. Superior
Fonte: Carignani (2008)



Figura 18 - Acesso Pav. Superior



Figura 19 - Corrimão



b) Em rampas

Figura 20-Prolongamento corrimão
Fonte: NBR 9050

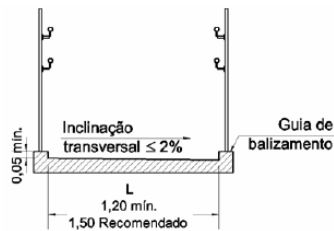
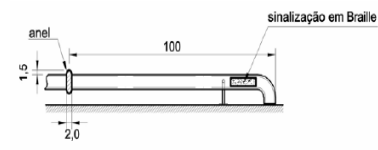


Figura 21-Guia de balizamento
Fonte: NBR 9050



Vista superior

Figura 22-Sinalização do corrimão
Fonte: NBR 9050

A figura 19 mostra que, apesar das extremidades do corrimão não terem acabamento recurvado, possuem desenho contínuo. Porém, é recomendável que haja um prolongamento do corrimão de pelo menos 30 cm antes do início da rampa, sem promover a interferência com áreas de circulação. Percebe-se ainda, em relação à esta rampa, a ausência da sinalização tátil do piso, da guia de balizamento e da sinalização tátil do corrimão (figuras 20, 21 e 22).



Figura 23 – Rampa acesso banco
Fonte: Carignani (2008)



Figura 24 – Piso tátil rampa banco



Figura 25 – Corrimão rampa banco

Quanto à rampa que promove o acesso da calçada ao Banco do Brasil (figuras 23, 24 e 25), tem-se que as medidas referentes à largura, inclinação, altura e dimensão do corrimão estão de acordo com a NBR 9050, como também, a sinalização tátil de alerta corresponde ao especificado pela citada norma. Contudo, percebe-se a ausência da guia de balizamento e a sinalização tátil do corrimão.

Em relação à rampa que acessa os Correios (figuras 26, 27 e 28), observa-se que a sua largura está incorreta, pois um dos pisos corresponde a 93 cm e o outro, a 105 cm, quando a NBR 9050 recomenda uma dimensão mínima de 120cm; há a ausência da sinalização tátil do piso e do corrimão e da guia de balizamento. O corrimão também não se encontra adequado, pois como já foi dito anteriormente, é recomendável que haja um prolongamento de pelo menos 30cm antes do início da rampa, sem interferência com áreas de circulação, e que suas extremidades tenham acabamentos recurvados, ou ainda, tenham desenho contínuo, o que não se apresenta neste exemplo. Há a ausência de instalação de outro corrimão a 70 cm do chão, recomendado pela norma.



Figura 26 – Rampa acesso Correios
Fonte: Carignani (2008)



Figura 27 – Rampa acesso Correios



Figura 28 – Rampa acesso

As figuras 29 e 30 apresentam que, diante das fachadas frontais do Banco do Brasil e do Fórum, há uma vaga de estacionamento destinada a PNE. A NBR 9050 recomenda, através da figura 31, que tal vaga esteja bastante próxima ao rebaixamento da calçada, o que não ocorre em nenhum dos dois casos. A sinalização vertical a respeito da vaga para estacionamento, na figura 29, diante do Banco do Brasil, indica a representação do símbolo internacional de acesso, disposto corretamente. Já diante do Fórum, não há esta sinalização vertical, tampouco a representação do símbolo de acessibilidade pintado no espaço da vaga está disposto corretamente; a figura sempre deve estar voltada para o lado direito e pintada na cor branca com fundo azul ou opcionalmente representada em branco e preto. As dimensões também não condizem com as recomendações da NBR 9050.



Figura 29 – Vaga destinada a PNE
Fonte: Carignani 2008



Figura 30 – Vaga destinada a PNE

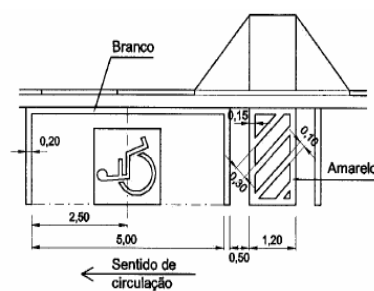


Figura 31–Vaga destinada a PNE
Fonte: NBR 9050

As figuras 32, 33 e 34 apresentam faixa para pedestres, diante do Fórum, da Prefeitura Municipal e da CEF, respectivamente. Apenas na figura 33, o rebaixamento se encontra na direção do fluxo de pedestres, porém, não centralizado. Em nenhum dos casos apresentados houve a implantação da sinalização tátil, como recomenda a NBR 9050, através da figura 35.



Figura 32– Faixa pedestres - Fórum
Fonte: Carignani (2008)



Figura 33–Faixa pedestres - Prefeitura



Figura 34 –Faixa pedestres CEF

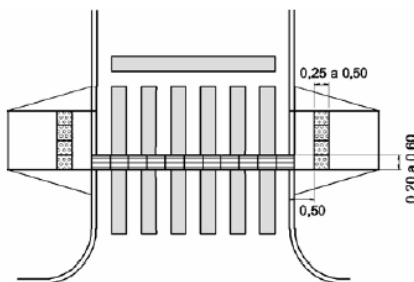


Figura 35 – Faixa pedestres
Fonte : NBR 9050

Observa-se através da figura 36, uma rampa que se localiza na fachada lateral da CEF. Mesmo que se tenha havido a preocupação com a acessibilidade da calçada à entrada da edificação, percebe-se a

ausência de rebaixamento de calçada, tornando a acessibilidade aos portadores de cadeira de rodas comprometida. Nos exemplos apresentados nas figuras 37 (Fórum) e 38 (Prefeitura Municipal), (apesar de existirem rampas do leito carroçável à calçada - figuras 04 e 06), a acessibilidade é barrada na entrada das edificações, devido haver, no primeiro caso, um desnível correspondente a 02 cm, e no segundo caso, um desnível equivalente a 09 cm, dificultando o acesso a cadeirantes.



Figura 36- Rampa acesso CEF
Fonte: Carignani (2008)



Figura 37- Rampa acesso Fórum



Figura 38- Rampa acesso Prefeitura

Conclusões

As edificações dos órgãos públicos foram as primeiras a ter suas construções adaptadas para as necessidades dos usuários portadores de algum tipo de dificuldade de locomoção, de acordo com a aprovação da legislação que rezava em seu bojo, cumprimento imediato nestes casos. Apesar de algumas edificações de uso público terem tido seus acessos facilitados pela adaptação para portadores de necessidades especiais, este esforço se concentra apenas nos espaços imediatamente próximos, sendo que o percurso necessário para este acesso é totalmente despreparado para um cadeirante ou cidadão com mobilidade reduzida. A cidade não conta com serviço de transporte público, sendo assim, na impossibilidade de um portador de necessidades especiais com mobilidade reduzida ter condução própria adaptada, terá que se servir do meio urbano para o seu deslocamento. O Plano Diretor da cidade de Barra do Bugres instituído pela Lei Complementar N° 012/2006 de 30 de outubro de 2006 traz como ação estratégica em seu escopo (artigo 10, inciso XI) a adequação dos espaços físicos públicos para garantir a acessibilidade, mas até o presente momento, o que se vê são precárias intervenções pontuais em praças e lugares de uso coletivo. Talvez seja o momento do poder público se munir das oportunidades que o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana oferece para esta adaptação. Apesar desta tentativa, com a implantação de rebaixamentos de calçadas e colocação de rampas, diante de edificações públicas, nem sempre tais implantações se encontram de acordo com as diretrizes recomendadas pela NBR 9050. Portanto, o gasto de dinheiro público na implantação destas intervenções, não traz um resultado satisfatório para quem realmente precisa, os portadores de mobilidade reduzida.

Referências Bibliográficas

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS E TÉCNICAS-ABNT. NBR 9050:2004- Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
- BARRA DO BUGRES, Prefeitura Municipal. Avaliação Temática Integrada do Município de Barra do Bugres, 2006. Prefeitura Municipal de Barra do Bugres . Barra do Bugres, 2006.

Constituição da República Federativa do Brasil. 1988

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <<http://mapas.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 20 março 2008.

ONU – Organização das Nações Unidas. Disponível em <<http://www.senac.br/conheca/DClegislacao.pdf> >. Acesso em: 20 março 2008.