

ACESSIBILIDADE PARA CADEIRANTES: RUAS E CALÇADAS DE MONTES CLAROS/MG

Admilson Eustáquio Prates¹
Carlos Eduardo Vieira²
Danyllo Gomes dos Santos²
Leonardo Augusto Couto Finelli³

RESUMO

O estabelecimento urbano de Montes Claros, em Minas Gerais, se processou de modo não planejado, sem considerar o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades. Reflexo disso é que grande parte dos instrumentos urbanos, como ruas e calçadas, não apresenta a qualidade aceitável para circulação da pessoa deficiente, a exemplo do que acontece na Rua Doutor Veloso, na região central da cidade, onde se encontram os pontos comerciais de alto padrão. Apesar de a população com deficiência física representar 7% da população. Diante disso, utilizando-se os termos “ruas”, “calçadas” e “deficientes”, coletou-se os principais artigos afins ao termo proposto, para que se configurasse uma revisão de bibliografia. Feita a identificação dos objetos do estudo, procuraremos fazer comparações entre as temáticas e os conceitos de acessibilidade e mobilidade, abordadas em cada um deles, com a situação em que se encontram as calçadas e ruas da cidade. Pode-se dizer que, com o objetivo principal de sensibilizar a sociedade em geral, esta revisão conclui uma realidade alarmante, na qual os conceitos de acessibilidade e mobilidade, na grande maioria, não se aplicam, mesmo este país, segundo o IBGE, ter 45.606.040 brasileiros com alguma deficiência. Isso indica que intervenções a médio e longo prazo serão necessárias para adequar o ambiente da cidade com as limitações do deficiente. Diante disso, justifica-se a elaboração do trabalho como forma de servir de instrumento norteador das políticas públicas de mobilidade e acessibilidade, sugerindo intervenções como a criação de espaços democráticos/compartilhados, entre outros.

Palavras Chave: Mobilidade; Acessibilidade; Deficiência física; Calçadas; Ruas.

INTRODUÇÃO

Usada para designar os direitos relativos ao cidadão, ou seja, aquele que integrava a cidade e ali participava ativamente dos negócios e das decisões políticas do local, a cidadania é um conceito antigo e, nos tempos modernos, é muito aplicada às pessoas portadoras de deficiência física e outras em geral. Ter livre acesso e circular livremente pelos espaços públicos, como ruas, praças e calçadas, além de haver locais e transportes adaptados para elas, são instrumentos de garantia do direito à prática cidadã. As calçadas, por exemplo, são peças fundamentais desse direito.

O Código Brasileiro de Trânsito (CTB, 2008) define calçada como sendo uma parte da via, segregada e em diferente nível, não destinada à circulação de veículos e reservada ao trânsito de

¹ Doutorando em Ciências da Religião e mestre em Ciências da Religião – PUC/SP. Graduado em Filosofia. e-mail: adeprates@yahoo.com.br

² Graduado em Engenharia Civil pelas Faculdades Integradas do Norte de Minas – Funorte.

³ Doutorando em Desenvolvimento Social. Mestre em Psicologia. Graduado em Psicologia. Graduado em Pedagogia; Professor adjunto das Faculdades Integradas do Norte de Minas - FUNORTE

pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. Por meio dessa definição o CTB possibilita, a critério da autoridade de trânsito, a construção de bancas de jornal, implantação de telefones públicos, coletores de lixo, postes de iluminação e jardins, desde que esses não tragam prejuízo ao fluxo de pedestres.

Todo esse mobiliário urbano engloba a área da calçada, por isso há a importância de incluir esse instrumento de circulação como parte viva das cidades, conforme Assis (2013), que explica:

As calçadas são parte do dinamismo da civilização moderna, já que estas são marcos das cidades contemporâneas por permitirem as pessoas terem acesso aos diferentes espaços da cidade, de modo seguro e sem entrar em conflito com a circulação de veículos (ASSIS, 2013, p. 4).

A engenharia civil vai muito além da simples edificação, não basta construir espaços objetivando-se apenas morar ou viver, já que aspectos qualitativos desses atos devem ser atendidos na elaboração dos projetos, e apenas a satisfação quantitativa do fato de residir em algum espaço não contempla uma engenharia com caráter inclusivo. Percebe-se que são as pessoas portadoras de deficiência as que mais sofrem pela desconsideração da arquitetura inclusiva.

Com a transição demográfica processada no século passado, o Brasil se tornou um país urbanizado com mais de 80% da população vivendo na zona urbana. Dentro desse processo o que se observou foi um crescimento rápido e desordenado de núcleos urbanos, sem considerar os preceitos da arquitetura inclusiva. Diante disso, a falta de planejamento se estende por todos os espaços urbanos inclusive em ruas e calçadas.

Surge então a necessidade de reinventar espaços públicos, para que ofereçam acessibilidade aos usuários de cadeiras de rodas, uma vez que as limitações do ambiente, aliadas as limitações da própria deficiência em si, são amplificadoras da imobilidade dessas pessoas.

Em Montes Claros, observa-se uma situação de contrastes, na qual novas áreas vão sendo edificadas e estabelecidas, conforme Norma Brasileira, a NBR 9050, e outras se encontram fora desses padrões, oferecendo risco aos pedestres, principalmente os portadores de deficiência, uma vez que aquelas “são impróprias a circulação seja pela existência de obstáculos, ou pela precariedade ou inadequação dos materiais utilizados em sua construção aliado ao mau dimensionamento” (MOBILIZE BRASIL, 2013, p. 13).

Para pessoas sem restrição de mobilidade, tal preocupação aparenta ter pouca significância, já que essas podem facilmente contornar tais adversidades; porém, para aquelas pessoas com restrição de mobilidade, tais características podem se tornar verdadeiros obstáculos, impedindo que as pessoas deficientes convivam e se reconheçam como parte integrante de uma sociedade.

O diagnóstico das calçadas e ruas de Montes Claros é alarmante e não se resume apenas à cidade, mas a todo o Brasil. Frequentemente, obstáculos para circulação de cadeirantes são encontrados aliados a projetos e construções inadequadas. Segundo relatório da organização

Mobilize Brasil (2013):

Passeios inadequadamente dimensionados, junto com seu mal estado de conservação, são empecilhos para mobilidade das pessoas com os mais variados graus de limitações em mobilidade (pessoa com deficiência, obesa, idosa e gestante), fatores que obrigam as pessoas a invadir o espaço da rua destinado a circulação dos veículos (MOBILIZE BRASIL, 2013, p. 7).

No Estado brasileiro, os recursos do orçamento destinados para melhoria dos municípios são, em pequena parte, destinados para melhoria dos passeios e calçadas, já que, segundo o site do Ministério das Cidades:

No que concerne à responsabilidade pela manutenção das calçadas, constata-se que:

Os municípios possuem legislações específicas que determinam diretrizes para construção e manutenção de calçadas, cuja competência é, em geral, dos proprietários dos terrenos lindeiros. Isto, entretanto, não elimina a responsabilidade do poder público na determinação dos padrões construtivos e, principalmente, na fiscalização (SeMob, 2007, p. 87).

Diante do contexto, no qual o número de deficientes físicos é relativamente significativo, perfazendo 7% da população, e a presença de calçadas em qualidade aceitável está em pequeno número, a necessidade de estudos, para divulgar as idéias de mobilidade e acessibilidade urbana, contrapondo-as com a realidade das ruas e calçadas brasileiras fica demonstrada. Além disso, novas intervenções, para modificar o ambiente urbano, devem ser dirigidas por meio de projetos e pesquisas.

Pode-se dizer que, dessas novas intervenções necessárias para modificar as calçadas e ruas, surge necessidade de empenho dos órgãos responsáveis para orientar as modificações e novas construções tornando-as adaptadas para as pessoas com necessidades especiais, com isso, o conhecimento produzido sobre o assunto, de modo a produzir alguma contribuição para orientar as futuras intervenções.

Constata-se que algumas cidades sequer têm calçadas, já que a construção e manutenção delas é função do proprietário do imóvel (dependendo de leis municipais) que podem negligenciar essa responsabilidade, seja por falta de recursos ou mesmo pelo simples descumprimento da lei.

Em muitas situações o espaço destinado a elas se quer existe, uma vez que este foi incorporado ao lote por meio da invasão. De qualquer forma pela falta fiscalização e à medida que o tempo passa, o provisório acaba sendo definitivo e quando se faz necessária a regularização acaba se tornando um embate jurídico (DUARTE *et al.*, 2004, p. 5).

O portador de deficiência física motora é um dos indivíduos mais fortemente penalizados pela falta de acessibilidade do espaço urbano, pois sua mobilidade depende do uso de cadeira de rodas (MARCOS; OKIMOTO; SCHEER; WIGINESCKI, 2007).

Acessibilidade implica edificações, mobiliário ou equipamentos urbanos configurados para que possam ser utilizados por qualquer pessoa, inclusive pelos portadores de deficiência, sendo essa utilização autônoma e segura. Por essa constatação, verifica-se que “acessibilidade e mobilidade estão diretamente relacionados e às vezes se confundem, pois ambas tratam do modo de se locomover no espaço urbano pelas pessoas” (PRADO *et al.*, 1997, p. 2).

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa se deu em duas etapas. A primeira revisão bibliográfica e, a segunda, o trabalho de campo. Foram utilizadas normas técnicas como as do Ministério das Cidades, que tratam da acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência física no contexto urbano, artigos científicos publicados nos últimos dez anos indexados na base de periódicos Scielo e Google Acadêmico e normas técnicas emitidas pelo Ministério das Cidades, que tratam da acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência física no contexto urbano.

O local escolhido para o trabalho é a Rua Doutor Veloso, localizada na região central de Montes Claros – MG pelo grande fluxo de pessoas e por dispor de estabelecimentos importantes como lojas e hospitais. A rua apresenta passeio estreito, piso irregular e tem pouca disponibilidade de rampas de acesso. Visitamos o local no dia 21/10/14 (terça-feira) para tirar algumas fotos e provar tal situação, escolhemos um dia de chuva para registrar possíveis alagamentos e optamos por ir às 06:00 horas da manhã por ser um horário menos movimentado onde nos permitiria ter mais liberdade para realizar nosso trabalho sem contratemplos.

A pesquisa bibliográfica consistiu, numa primeira instância, em uma fase de leituras exploratória, seletiva e reflexiva, para selecionar os materiais relevantes sobre o tema para compor o estudo, configurando assim o levantamento do material bibliográfico. A segunda etapa consiste na pesquisa de campo, onde com o auxílio de uma trena e uma câmera digital, registramos e levantamos informações a respeito da situação na qual a rua se encontra. Realizamos comparações das medidas atuais da rua com as das normas vigentes. Os dados e informações encontrados a partir da pesquisa de campo junto às obras selecionadas formam uma síntese integradora dividida em quatro capítulos: legislação vigente, características da acessibilidade, aplicabilidade em calçadas e considerações finais.

RESULTADOS

Os resultados dessa pesquisa são alarmantes, exemplos reais nos quais os conceitos de cidadania são desrespeitados nos núcleos urbanos brasileiros, nas ruas e calçadas, como podem ser vistos no resumo de figuras a seguir:

Calçada estreita e sem rampas de acesso (Figura 1). Segundo lei N° 3.031, de 6 de julho de 2002, sobre normas de uso e ocupação do solo no município de Montes Claros, em todos os logradouros, os passeios terão que ter, obrigatoriamente, uma largura correspondente a 30% (trinta por cento) da largura da pista de rolamento existente, obedecendo-se a um mínimo de 2 m (dois metros) para cada lado, exceto quando o loteamento for aprovado com um passeio de largura definida. Nesse caso a largura da rua é de 5 m (cinco metros) e a da calçada de 93 cm.

Figura 1 – Esquina da rua Dr. Veloso com Dom Pedro II – 21/10/14



Fonte: Pesquisador (2014).

A Figura 2 indica calçada estreita com largura de 0,97 m, sendo que o estipulado para essa calçada seria o correspondente a 30% (trinta por cento) da largura da pista de rolamento existente, obedecendo-se a um mínimo de 2 m (dois metros) para cada lado. Nesse caso a rua possui 5 m (cinco metros) de largura, ou seja, a calçada deveria ter no mínimo 1,5 m (um metro e meio de largura).

Figura 2 – Trecho da rua Dr. Veloso entre Dom Pedro II e Padre Augusto – 21/10/14

Fonte: Pesquisador (2014).

Calçadas com obstáculos (rampas mal dimensionadas), dificultando a locomoção de deficientes que apresentam limitação de mobilidade como os cadeirantes, ou que fazem uso de andador ou muletas (Figura 3).

Figura 3 – Trecho da rua Dr. Veloso entre Rua Januária e General Carneiro – 21/10/14

Fonte: Pesquisador (2014).

Calçadas estreitas com 0,76 m de largura (Figura 4). Novamente, no trecho apresentado, o estipulado para essa calçada seria o correspondente a 30% (trinta por cento) da largura da pista de rolamento existente, obedecendo-se a um mínimo de 2,00m (dois metros) para cada lado. Nesse caso a rua possui 5 m (cinco metros) de largura, ou seja, a calçada deveria ter no mínimo 1,5 m (um metro e meio de largura).

Figura 4 – Trecho da rua Dr. Veloso em frente o Hospital FAMED – 21/10/14

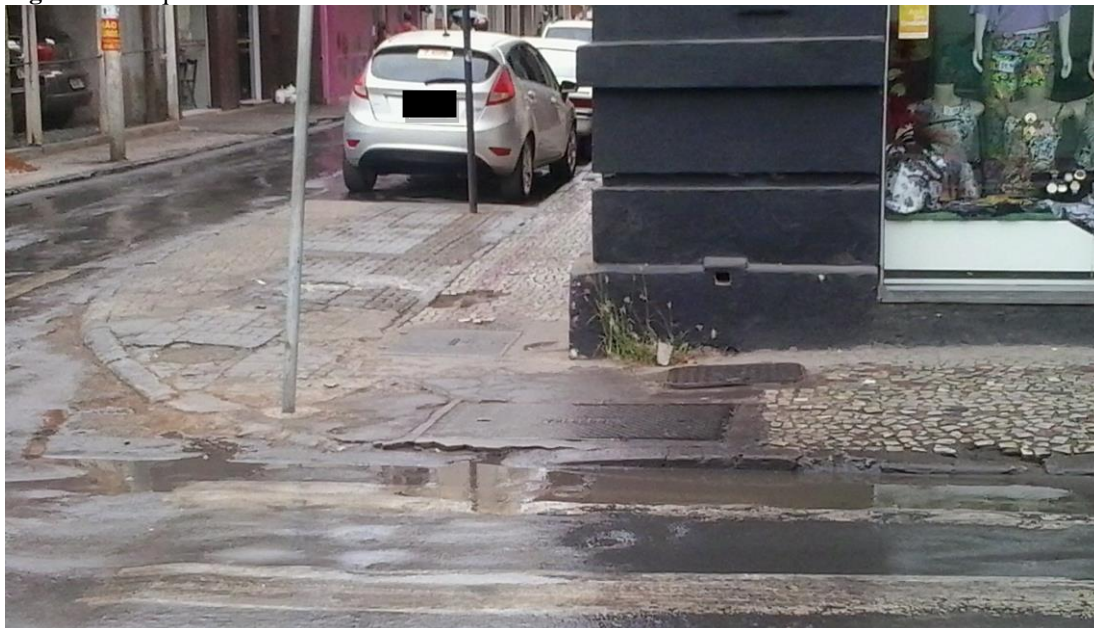
Fonte: Pesquisador (2014).

Calçada estreita e esquina sem rampas de acesso (Figura 5). A rampa facilita o acesso do carrinho de bebê, auxilia os mais velhos e mais desequilibrados na travessia, facilita para quem está puxando carrinhos de compras, evita que crianças tropecem ao atravessar a rua e é essencial para cadeirantes.

Figura 5 – Esquina da rua Dr. Veloso com Dom João Alves Pimenta – 21/10/14

Fonte: Pesquisador (2014).

Na Figura 6, a esquina esburacada propõe dificuldades para a mobilidade de pedestres. A quantidade de buracos, desníveis e ladrilhos soltos é comprometedora à segurança e mobilidade urbana, um grande problema para as pessoas. Esse se torna mais grave àquelas que têm alguma deficiência, pois essas têm maior dificuldade para desviar de certos obstáculos. Pedestres são vítimas diárias desses empecilhos.

Figura 6 – Esquina da rua Dr. Veloso com Lafetá – 21/10/14

Fonte: Pesquisador (2014).

Calçada estreita e esquina deformada (Figura 7). Os cidadãos são obrigados a caminhar pelo asfalto, pois não têm como usar a calçada. Isso é gravíssimo. Medidas como apelo aos órgãos fiscalizadores, para que esses tomem alguma providência urgente em relação às calçadas, antes que as pessoas venham a se machucar, devem ser tomadas.

Figura 7 – Esquina da rua Dr. Veloso com Padre Augusto – 21/10/14

Fonte: Pesquisador (2014).

Esquina sem rampas de acesso (Figura 8). Um grande problema para cadeirantes, pois dependem diretamente dessas rampas para ter acesso à rua ou às calçadas, principalmente diante da faixa de pedestre que é por onde as pessoas devem atravessar.

Figura 8 – Esquina da rua Dr. Veloso com Presidente Vargas – 21/10/14



Fonte: Pesquisador (2014).

Todos esses fatores contribuem direta ou indiretamente para que a realidade de Montes Claros esteja aquém do que preconiza a acessibilidade e mobilidade. Ideias como a da organização Mobilize Brasil sugerem a criação de dispositivos como espaços compartilhados.

Espaço compartilhado é um conceito de planejamento urbano que integra a utilização dos espaços; eles removem a tradicional segregação entre os veículos automóveis, pedestres e outros usuários das vias. Muito mais que a construção de aparatos físicos como calçadas, esse modelo de gestão urbana visa modificar comportamentos individuais no trânsito, considerando que dispositivos de controles de tráfego convencionais apresentam menor efetividade no controle da circulação urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Refazer a realidade, no sentido de implementar conceitos urbanísticos, se faz necessário, afim de que as cidades deixem de ser fonte de exclusão e passem a ser o ambiente de expressão da democracia e cidadania, inclusive para as pessoas portadoras de deficiência física. Tudo isso implica mudar o modo de pensar as cidades com suas ruas e calçadas, afim de que a temática da mobilidade urbana se torne a ordem do planejamento urbano. Surge, então, a necessidade de reinventar espaços públicos, para que ofereçam acessibilidade aos usuários de cadeiras de rodas,

uma vez que as limitações do ambiente, aliadas às limitações da própria deficiência em si, são amplificadoras da imobilidade dessas pessoas.

Pode-se dizer que atingimos grande parte do nosso objetivo de analisar a acessibilidade urbana para cadeirantes na rua Dr. Veloso em Montes Claros - MG. Averiguamos em que situações se encontram a rua e suas calçadas e se essas possuem empecilhos para a locomoção ou fonte de acidentes; examinamos as condições de mobilidade oferecidas às pessoas com dificuldade de locomoção e avaliamos as rotas quanto à acessibilidade, na rua e nas calçadas.

Os desafios são muitos, mas a participação de todos, no sentido de reivindicar seu direito a uma cidade acessível, será o que de fato transformará o ambiente urbano.

REFERENCIAS

ASSIS, A. T. *et al.* **Ruas da gente**: um caminho para sustentabilidade urbana e humana. In: Encontro Latino americano de Edificações e Comunidades Sustentáveis, 2013, Curitiba.

BERNARDI, N.; KOWALTOWSKI, D. C. C. K. A aplicação do conceito do desenho universal no ensino da arquitetura: Considerações sobre o uso de instrumento de leitura de projeto. In: ENCONTRO NACIONAL e VI ENCONTRO LATINO AMERICANO DE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 2009, Natal. **Anais...** Natal: ENCAC e ELAC, 2009. p. 1456-1465.

BRASIL. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2004. 98 p.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2000**: população residente, por tipo de deficiência. Brasília, 2001.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB. **Código de Trânsito Brasileiro**. Instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 - 3ª edição - Brasília: DENATRAN, 2008 232 p.: il

DUARTE, C. R.; COHEN, R. **Arquitetura, Espaço, Acesso e Afeto**: A Construção de uma Experiência Afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção. Seminário Internacional Sociedade Inclusiva, PUC-Minas, 2004. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/afetoelugar.php>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

MACHADO, Laura. **Índice de mobilidade sustentável para avaliar a qualidade de vida urbana Estudo de Caso da Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA**. 2010. 173 f. Dissertação de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional – Faculdade Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2010.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Transporte e Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=8&Itemid=66>. Acesso em: 16 mai. 2014.

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – MOBILIZE BRASIL. **Campanha Calçadas do Brasil**: Relatório Final da Campanha e Estudo Realizado pelo Mobilize Brasil. São Paulo: Associação Abaporu, 2012. 60 p.

PRADO, A. R. de A. **Ambientes Acessíveis**. Artigo publicado no documento sobre o Primeiro Seminário Nacional "A Pessoa Portadora de Deficiência no Mundo do Trabalho", CORDE, 1997. Disponível em: <<http://www.entreamigos.com.br/>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **PlanMob**: Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007. 180 p.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Caderno de Atendimento Adequado às Pessoas com Deficiência e Restrição de Mobilidade**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. 60 p.

SECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SDH/PR; Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNPD). **Cartilha do Censo 2010: Pessoas com Deficiência Física**. Brasília: Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa Com Deficiência, 2012. 32 p.

SILVA, A. N. R. da; RAMOS, R. A. R.; SOUZA, L. C. L. de; RODRIGUES, D. S.; MENDES, J. F. G. **SIG**: Uma Plataforma para Introdução de Técnicas Emergentes no Planejamento Urbano, Regional e de Transportes. São Carlos, SP: Ed. dos Autores, 2004. 227 p.