



PESQUISA APLICADA EM ESTÁGIO DE URBANISMO: ACESSIBILIDADE – MELHORAS CAUSADAS POR SUA IMPLANTAÇÃO.

FELIPINI, Renata de Franceschi.¹

SIMONI, Tainã Lopes.²

RESUMO

Ao longo dos últimos 20 anos o Brasil tem aplicado grandes mudanças em relação a acessibilidade, devido ao interesse e colaboração de vários profissionais. Como resultado disso está o desenvolvimento de leis, normas e políticas públicas a serem seguidas para tornar todos os espaços do meio urbano acessíveis. E a partir disso, a acessibilidade tem ganhado maior espaço em relação ao conhecimento da população, sendo buscada por todos por proporcionar melhoras na qualidade de vida da população como um todo, além do direito de todo cidadão de ir e vir. O conceito de acessibilidade apresentou muitas mudanças durante esse período, deixando de ser parte de um grupo fechado de pessoas com deficiência, para englobar também pessoas com sua mobilidade reduzida. Esse novo conceito abrange também os locais onde a acessibilidade deve ser incluída, ou seja, em todos os espaços do meio urbano. Diminuindo, como consequência, as possíveis barreiras encontradas por esses grupos de pessoas. Estas, podem ser dissolvidas a partir de normas técnicas encontradas na NBR, transformando o antigo e restrito conceito de acessibilidade em desenho universal, utilizando da comunicação e sinalização adequadas para concluir que a acessibilidade proporciona mudanças positivas no direito de ir e vir cotidiano dos cidadãos.

PALAVRAS-CHAVE Inclusão; Arquitetura; Acessibilidade; Políticas públicas;

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como tema o Planejamento Urbano Regional, afim de discorrer sobre o conceito de acessibilidade e as melhorias que ela pode causar no cotidiano de seus usuários.

A justificativa apresentada para este estudo é que o conhecimento básico acerca deste assunto é de amplo reconhecimento, mas infelizmente muitas vezes não é colocado em prática por falta de entendimento sobre soluções arquitetônicas e urbanísticas, resultando na formação de uma barreira na autonomia. Ao aumentarmos o conhecimento de todos acerca de todos os assuntos ligados a acessibilidade, inclui-se o aumento de chances de serem colocados em prática e o aumento da autonomia de todos os cidadãos.

Temos como problema principal a indagação de que a acessibilidade proporciona mudanças no direito de ir e vir cotidiano de seus usuários? E como hipótese, se os espaços urbanos devem ser pensados e projetados para conferirem acesso a todos e não apenas ao homem padrão. A acessibilidade, que se apresenta por diversos níveis, acompanhada pela

¹Acadêmica do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: ree.ff@hotmail.com.

²Arquiteta e Urbanista. Especialista e Projeto, Gestão e Sustentabilidade. Professora do Centro Universitário FAG e orientadora da presente pesquisa. E-mail: tai_lopes@hotmail.com.



legislação deve ser colocada em prática e promover mudanças positivas no cotidiano de seus usuários.

Como objetivos gerais, realçar a importância da acessibilidade cotidiana para garantir o direito de ir e vir de todos. E mais especificamente: conceituar e definir a acessibilidade; apontar benefícios e barreiras da acessibilidade no meio urbano e suas soluções; descrever espaços urbanos e políticas públicas; legislação e normas técnicas específicas; concluir e validar ou não a hipótese proposta para o problema.

Bahia et al. (1998), ao conceituar acessibilidade, apresenta como a mais adequada definição aquela que promove o questionamento deste assunto em debates que se relacionam ao espaço urbano e que buscam explicações para esses problemas ocorridos em várias cidades brasileiras. A partir destes debates, procura-se o desenvolvimento de diretrizes que direcionem a criação de políticas públicas que melhorem a adaptação de ambientes coletivos para todos, incluindo o grupo de pessoas que possuem necessidades especiais em acessibilidade. Para Garbe (2012), a divulgação da acessibilidade é o que proporcionará garantia de oportunidade a pessoas com deficiência de participarem de forma plena e igual em relação às demais.

A barreira urbanística ocasiona-se pela dificuldade de locomoção ou de autonomia que um cidadão encontra nos espaços públicos, mobiliários urbanos e sítios históricos. Como exemplo, podemos citar desníveis e revestimentos inadequados ou deteriorados em calçadas, calçadas estreitas e sem rampas nos locais de travessia, falta de vagas de estacionamento ou vagas estreitas que dificultam a entrada e saída do veículo, inexistência de mobiliário urbano em dimensão adequada (BAHIA et al., 1998).

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A seguir, são apresentados os fundamentos que elencaram conceitos para o desenvolvimento da pesquisa. Iniciando pelo subtítulo Acessibilidade, em seguida são apresentadas as barreiras encontradas, métodos de dissolução dessas barreiras, as formas de comunicação e sinalização relevantes, e também os espaços públicos e políticas públicas que norteiam a aplicação da acessibilidade no espaço. Para concluir, os subtítulos de análises e discussões, considerações finais e referências utilizadas.



2.1 ACESSIBILIDADE COMO CARÁTER HOLÍSTICO

Segundo Prado, Lopes e Ornstein (2010), nos últimos 20 anos brasileiros o tema acessibilidade tem ganhado voz, principalmente nas metrópoles, pelo esforço de grandes profissionais de diversas áreas e como consequência temos o desenvolvimento de normas regulamentadoras, leis, o desenvolvimento de conceitos, nomenclaturas e várias pesquisas nesta área. Bernardes (2012), explica que tal progresso é decorrente de políticas públicas que compreendem as especificações e limitações, proporcionando direitos e a valorização de pessoas com deficiência como cidadãos. As políticas públicas têm como propósito tornar universal discursos a respeito de adversidades, tais quais étnico-raciais, de gênero, de deficiência ou de outra natureza.

Para Moraes (2011), a acessibilidade, popularmente, é associada a pessoas portadoras de alguma deficiência ou que possuam sua mobilidade reduzida, porém este conceito vem se transformando ao longo do século XX por consequência de reivindicações de grupos sociais, em suma preocupados com a exclusão social e que pedem que este conceito seja mais abrangente para se alcançar, desta forma, uma cidade para todos. Caccia (2015), aponta que a atribuição do termo acessibilidade apenas a cadeirantes acontece pela falta de conhecimento e também pelo design de um cadeirante do pictograma, que reforça esse estereótipo errôneo. Como exemplo, podemos citar a distorção da necessidade de adaptação que ocorrem nos transportes coletivos, que no intento de serem acessíveis, dispõem de elevadores para cadeirantes, mas não se atentam aos degraus altos e ao piso não nivelado. Isso demonstra que a política é falsamente acessível, pois os ônibus deveriam dispor de piso nivelado ao do terminal ou ao meio-fio da rua para proporcionarem inclusão a todos que possuem sua mobilidade reduzida. Para Bahia et al. (1998), a acessibilidade deve prover autonomia para obesos, pessoas com problemas cardíacos, respiratórios, idosos, gestantes, pessoas com carrinho de bebe ou compras, ou seja, todos que possuem limitações em sua capacidade de se locomover. Porém, o coletivo de pessoas portadoras de deficiência precisa ser observado de maneira mais cautelosa e singular, devido as diferenças apresentadas pelo padrão social predominante. Tais diferenças que não são apenas localizadas nas dificuldades cotidianas de execução de tarefas, mas também no alcance a educação, saúde, trabalho, lazer e acesso aos espaços urbanos.

Bahia et al. (1998), ainda contribui explicando que o que colaborou para a implantação de novos parâmetros foi este novo conceito considerado mais abrangente. A cerca deste



assunto, o questionamento se faz presente em debates que buscam solucionar os problemas no espaço urbano de muitos municípios brasileiros. Como resultado, planejam-se diretrizes que guiem a implantação de políticas públicas que colaborem para a adequação dos espaços coletivos as necessidades e exigências de toda população, incluindo a parcela que apresenta necessidades especiais em relação a acessibilidade.

Alves (2009), explica que a acessibilidade utilizada de forma inclusiva e universal implica em mudanças nos espaços em geral e não só nos espaços físicos. Que a cidade seja desenhada de forma que reduza os obstáculos culturais, materiais e jurídicos. Para o autor a acessibilidade deve ser conceituada como “[...] a facilidade de acesso de pessoas a pessoas e pessoas a bens ou equipamentos [...]”, e precisa ser respeitada como um dos pilares no planejamento, desenho e intervenção urbana.

Para Nunes et al. (2007), a acessibilidade pode ser entendida como a maneira que um cidadão tem de se relacionar com o meio em que vive, e isso inclui interagir com outros que tenham ou não dificuldades sensoriais ou físicas. É considerado como espaço acessível o que possui acesso inclusivo nas edificações, nos transportes, no meio urbano, na comunicação e nos serviços. Dá-se ênfase ao direito que todo cidadão tem de ter acesso a todos os espaços, proporcionando a inclusão e o fortalecimento na sociedade.

Bahia et al. (1998) explica que ao proporcionarmos oportunidades de vida essenciais apenas para a porção populacional considerada padrão, recusando tais quais para a parcela com necessidades especiais, barreiras vão sendo instaladas. Como consequência destas barreiras, a segregação social e marginalização destes indivíduos. A solução apresentada pelo autor, para minimizar ou acabar com as barreiras sociais, é a equiparação das oportunidades conseguida pela garantia de acesso. Nunes et al. (2007) completa citando que o assunto precisa ser melhor entendido, valorizado e de maior interesse de toda sociedade, para que com isso o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos beneficiados pela acessibilidade seja alcançado. “A acessibilidade assume assim um caráter holístico, negando medidas de atendimento exclusivo ou segregadoras” (BAHIA et al., 1998, p.11).

2.2 TIPOLOGIAS DE BARREIRAS ENCONTRADAS

Prado, Lopes e Ornstein (2010), explicam que ao se falar em acessibilidade, nos referimos as possibilidades de acesso a algum lugar e suas possíveis variáveis, que englobam



assuntos como a comunicação e sinalização para um espaço e as atividades desenvolvidas no mesmo. Segundo Bahia et al (1998), os centros urbanos brasileiros, em sua maioria, apresentam real dificuldade em relação a acessibilidade. Seja essa dificuldade urbanística e arquitetônica (barreiras físicas e visíveis) ou também pelo fato da presença de pessoas com características diferentes aparentes, que causa desconforto para o considerado padrão estruturado de pessoas (barreiras sociais e invisíveis).

O ambiente sócio físico é apontado como principal empecilho para a autonomia de pessoas portadoras de alguma deficiência ou mobilidade reduzida. Empecilhos denominados popularmente como barreiras (NBR 9050, 2004) que podem ser diferenciadas em barreiras físicas, comunicacionais (visíveis), sociais e atitudinais (invisíveis) (PRADO, LOPES e ORNSTEIN, 2010).

2.2.1. Barreiras físicas

Para Prado, Lopes e Ornstein (2010) e Bahia et al (1998), a barreira arquitetônica se caracteriza por obstáculos existentes em edificações de utilização pública ou privada. Como exemplos dessas barreiras, podemos citar escadas ou degraus para acesso a uma edificação, portas, circulações e elevadores pequenos que impossibilitam a passagem de uma cadeira de rodas, falta de sinalização em Braille e a inexistência de banheiros e balcões comerciais adaptados.

Segundo Bahia et al (1998), a barreira urbanística ocorre pela dificuldade de locomoção ou de autonomia que um cidadão encontra nos espaços públicos, mobiliários urbanos e sítios históricos. Como exemplo, podemos citar desníveis e revestimentos inadequados ou deteriorados em calçadas, calçadas estreitas e sem rampas nos locais de travessia, falta de vagas de estacionamento ou vagas estreitas que dificultam a entrada e saída do veículo e inexistência de mobiliário urbano em dimensão adequada.

2.2.2. Barreiras comunicacionais

Prado, Lopes e Ornstein (2010) explicam que a barreira comunicacional é causada pelo déficit de sinalização em um ambiente público ou privado, “quer visuais (inclusive em *braille*), lumínicos e/ou auditivos”. Podemos exemplificar esse déficit citando a falta de sinalização urbana, que impede que o cidadão chegue a um determinado lugar ou um



deficiente visual atravessasse uma rua. Também como exemplo podemos citar a dificuldade encontrada por pessoas analfabetas em se locomover em ambientes sinalizados inadequadamente.

Sem barreiras na comunicação interpessoal (face-a-face, língua de sinais, linguagem corporal, linguagem gestual etc.), na comunicação escrita (jornal, revista, livro, carta, apostila etc., incluindo textos em braile, textos com letras ampliadas para quem tem baixa visão, notebook e outras tecnologias assistivas para comunicar) e na comunicação virtual (acessibilidade digital) (GUEDES, 2007, p.32).

2.2.3. Barreiras sociais

A barreira social é atribuída as atitudes da sociedade em relação a exclusão e inclusão de um grupo de pessoas. Apresentando foco especial as chamadas “minorias”, como grupos étnicos, a comunidade homoafetiva, portadores de deficiência física ou mental, dentre outros (PRADO, LOPES e ORNSTEIN, 2010). E de acordo com Bahia et al (1998), desde a aceitação das características diferentes desses grupos até o direito de acesso ao trabalho, a saúde, a educação e ao lazer, são empecilhos discriminatórios capazes de privar uma pessoa com alguma característica diferente do convívio coletivo.

2.2.4. Barreiras atitudinais

Segundo Prado, Lopes e Ornstein (2010), a barreira atitudinal é aquela estabelecida pelas atitudes e comportamentos, intencionais ou não, que impeçam o acesso ou locomoção em algum espaço. Situações comuns que ilustram esse tipo de barreira são, por exemplo, um motorista que estaciona o veículo sobre a calçada ou em frente a uma rampa de acesso ou travessia para cadeirantes.

2.3. MEDIDAS PARA A DISSOLUÇÃO DAS BARREIRAS

Muitas barreiras levantadas podem ser solucionadas a partir de medidas técnicas encontradas na NBR 9050 (2015), como a utilização de rampas para acesso em edificações,



respeitando a inclinação adequada. A adaptação de banheiros e balcões comerciais, o uso de corrimão e dimensões adequadas em circulações internas e externas, principalmente em edificações de uso público e também o uso de sinalização em tátil.

Bahia et al (1998), apresentam também como solução, medidas simples como calçadas niveladas e com revestimento não escorregadio e em auto relevo para deficientes visuais, rampas nos meio fios para garantir a travessia pelas ruas, comunicação visual, sinalização sonora e em Braille em uma travessia para pessoas portadoras de deficiência visual, vagas de estacionamento e mobiliários urbanos em dimensões adequadas para acesso, deslocamento e interação aos equipamentos em parques e praças.

Ainda de acordo com Bahia et al (1998), as barreiras sociais e invisíveis são um pouco mais complicadas de se solucionar por demandarem de tempo e estratégias específicas. Medidas como campanhas de sensibilização e conscientização sobre tema podem minimizar esses problemas. Campanhas de sensibilização tem propósito educativo. Por essa finalidade fazem parte de um processo de planejamento que por muitas vezes leva tempo. Esse tipo de intervenção aliado a solução de barreiras físicas tem o poder de atrair a atenção da população para as soluções propostas e para as barreiras que ainda não foram extinguidas.

2.4. DESENHO UNIVERSAL COMO EQUIPARAÇÃO DE OPORTUNIDADES

Podemos avaliar o desempenho no espaço urbano, considerando as necessidades da população com alguma deficiência ou mobilidade reduzida, pelo conceito de Desenho Universal. Esse tema volta-se a equiparação de oportunidades, que garante a mesmas condições de utilização, segurança, conforto, flexibilidade, percepção, privacidade e autonomia a todos os usuários do espaço urbano (PRADO, LOPES e ORNSTEIN, 2010). Para Aguiar (2010), a intenção do Desenho Universal é fazer com que as atividades cotidianas, os ambientes, informações e produtos sejam simplificadas e utilizadas por grande parte da população, com pouco ou nenhum custo extra. Significando melhorias para pessoas de qualquer idade e diferentes capacidades. Gil (2006), complementa citando que a partir do momento em que o ambiente se torna acessível, adotando princípios do Desenho Universal, o mesmo possibilita a inclusão e consequentemente pessoas com deficiência podem usufruir de uma vida independente.



A NBR 9050 (2015, p. 4) apresenta alguns objetivos a serem alcançados pelo conceito de desenho universal: “equiparação das possibilidades de uso, flexibilidade no uso, uso simples e intuitivo, captação da informação, tolerância ao erro, mínimo esforço físico, dimensionamento de espaços para acesso, uso e interação de todos os usuários”.

2.4.1. Comunicação e sinalização

A combinação dos recursos de comunicação considerando formas táteis, sonoras e visuais é um dos fundamentos do Desenho Universal, que possibilita que sejam atendidas as exigências dos diferentes públicos (NBR 15599, 2008). De acordo com Prado, Lopes e Ornstein (2010), ambientes, produtos e serviços se comunicam de diferentes maneiras a fim de despertar a atenção do consumidor, essa comunicação é feita pela cor, pela forma, pela textura, pelas dimensões, informações e instruções de uso do informativo.

A sinalização deve ser implantada de forma que possa identificar visivelmente as utilidades disponíveis dos ambientes. “Devem ser fixadas onde decisões são tomadas, em uma sequência lógica de orientação, de um ponto de partida ao ponto de chegada. Devem ser repetidas sempre que existir a possibilidade de alterações de direção” segundo a NBR 9050 (2015).

A definição visual de acessibilidade utilizada em edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos é feita por meio do Símbolo Internacional de Acesso – SIA, composto por um padrão internacional de cores (pictograma branco com fundo azul escuro) e proporções. O símbolo é utilizado para sinalizar as circulações que oferecem acesso para pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, visando orientar percursos e equipamentos, incluindo sanitários, telefones, elevadores, escadas, rampas, etc. Outros meios de comunicação e sinalização dirigida especialmente a pessoas portadoras de deficiência visual são a tátil, que consiste na linguagem Braille, em alto ou baixo relevo e nos pisos táteis, texturizados. E também na sonora em elevadores que identifiquem o andar de parada, semáforos para pedestres e máquinas de atendimento automático (VARANDAS e OLIVEIRA, 2002).

O sistema [sic] de sinalização e informação deve ser claro, compreensível e integrado em uma unidade estética, universal e uniforme, sistemático e lógico, utilizando os mesmos códigos e cores, tipologias, superfícies e localização. Os pontos de interesse



devem ser destacados. Os sistemas de informação devem transmitir de forma clara as informações necessárias que devem ser apresentadas em várias formas e mídias, redundantes e complementares (PRADO, LOPES e ORNSTEIN, 2010, p.280).

2.5. APODERAMENTO COTIDIANO DO ESPAÇO

Segundo Minéu et al. (2014) as grandes mudanças que ocorreram na sociedade nas últimas décadas apresentam variadas repercussões no espaço urbano que vão desde a arquitetura aos costumes e do espaço domiciliar as ruas. Além disso, se intensificou a troca de informações e com isso novos desafios de comunicação entre o homem e o espaço em que vive. As cidades brasileiras acumulam as questões de uma sociedade desigual que criam grandes desafios para governantes, teóricos e técnicos.

De acordo com Caccia (2015), o apoderamento cotidiano do espaço se concretiza por meio da acessibilidade urbana e dos deslocamentos, estando sujeitos a adequações, subversões e dilemas que existem na sociedade. Todas as ações que um cidadão precisa desenvolver no espaço dependem de locomoção, isso caracteriza a mobilidade como algo fundamental e central na vida social. De acordo ao trecho acima, a mobilidade é tida como uma ação cotidiana de propriedade do espaço e que quando analisada nos ajuda a solucionar e compreender os problemas e necessidades dos cidadãos, levando em consideração o vínculo espacial para com o ambiente urbano, visto que o espaço ganha significado quando é vivenciado.

Para Camisão (2012), influenciados pelos conceitos de desenho universal, o poder público passou a atender em suas iniciativas e projetos urbanos dos últimos 20 anos uma maior variedade de pessoas através do planejamento dos espaços urbanos, com dimensões adequadas para a integração, melhor utilização e maior alcance dos equipamentos em geral, sem depender das características do cidadão. Segundo Caccia (2015), ao falarmos em mobilidade urbana, automaticamente surge um debate sobre o quanto a circulação ou falta dela implicam na produção do espaço e por consequência na vida cotidiana dos cidadãos. Fica estabelecida a “[...] relação direta entre a mobilidade urbana, o direito à cidade e as possibilidades de apropriação e ocupação dos espaços públicos”

Camisão (2012), salienta que a ideia de inclusão em grande parte dos projetos de intervenção urbana, projetos arquitetônicos e projetos urbanísticos ainda é incompleta. Muitas vezes tratados e solucionados de forma isolada, não sendo percebida a necessidade de



cumprimento das normas técnicas a respeito da acessibilidade como primeiro passo para atingir o conceito mais amplo do desenho universal. Minéu et al. (2014), acrescenta citando que uma cidade que planeja visando a mobilidade e a acessibilidade assegura o direito de ir e vir da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida temporária ou permanentemente, e também o direito do cidadão que não tem limitações, proporcionando circulações livres de barreiras para todos.

2.5.1. SUPORTE LEGAL

Segundo Bernardes (2012), o assunto foi inserido de maneira abrangente e definitiva na Constituição Federal brasileira em 1988, durante os anos seguintes as leis e normas acerca da acessibilidade foram sendo aplicadas. Em 2000 a Lei Federal nº 10.048 e a Lei nº 10.098 progrediram ainda mais em relação a implantação da acessibilidade, tanto para pessoas com deficiência, quanto as que possuem sua mobilidade reduzida. Mas apenas em 2004 o Decreto nº 5.296, conhecido como decreto da acessibilidade, regulamentou as leis citadas acima e fez com que os temas como espaços públicos, mobiliários e equipamentos urbanos, o transporte público e seus dispositivos, as edificações, os sistemas e os meios de comunicação e informação fossem englobados. Desde então, o planejamento de políticas públicas que garantem os direitos de pessoas com deficiência está em constante processo de transformação visando melhorias e equiparação de oportunidades para todos.

Cambruzzi, Costa e Aráoz (2011), explicam que o suporte legal no Brasil acontece por meio de leis federais, leis municipais, resoluções e normas técnicas que afirmam o direito do cidadão portador de deficiência. Todos os estados nacionais seguem como base a Lei Federal nº 10.098, que apresenta normas gerais e critérios principais, e cada um elabora sua legislação específica para atender as necessidades de sua população.

A legislação estadual paranaense apresentada por Shebalj e Krüger (2010) é composta pela Lei nº 13.126 - 10/04/2001 que “Cria o programa de remoção de barreiras arquitetônicas ao portador de deficiência: Cidade para todos”, por meio da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano, com cooperação da iniciativa privada que irá receber impulsos fiscais pela participação. Pela Lei nº 15.119 – 16/05/2006 que estabelece o “Programa de compromisso das empresas e órgãos públicos do Governo do Paraná com as condições de acessibilidade em calçadas e vias públicas”. E também pela Lei nº 15.449 – 30/01/2007 que



modifica o item C do art. 3º da Lei 15.119/2006 sobre os parâmetros de acesso às calçadas e vias públicas.

3. METODOLOGIA

A pesquisa será baseada em pesquisa bibliográfica e documental. Para Lakatos e Markoni (2001), a pesquisa bibliográfica não pode ser considerada como repetição de algo que já foi dito ou escrito, mas como algo que proporciona uma nova maneira de observar determinado assunto e assim chegar a conclusões inovadoras. Ruiz (2002), explica que “a indução científica parte do fenômeno para chegar à lei geral. Observa, experimenta, descobre a relação causal entre dois fenômenos e generaliza esta relação em lei, para efeito de predições”. A validade da indução parte de fundamentos como o determinismo e os processos da natureza, a constância e a uniformidade.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

De acordo com o problema abordado neste trabalho, Gehl (2015), aponta que existe uma conexão direta entre os cidadãos e a comunidade em que estão inseridos, entre o estar em local ao ar livre, entre o ar fresco, os prazeres simples e gratuitos da vida, as experiências vivenciadas e informações. Em sua natureza essencial, transitar é um meio único de integração harmoniosa entre indivíduos que compartilhem do espaço público como uma plataforma estruturante.

Para Caccia (2015), o cotidiano se estabelece pela constância de movimento de pessoas, do tempo e de informações. Qualquer ação que um cidadão desempenhe no espaço, requer que ele se desloque obrigatoriamente. Podemos citar que a mobilidade está essencialmente no centro da vida cotidiana, de forma a se destacar em relação as outras práticas fundamentais. E é por meio desta que o espaço é apropriado e vivenciado.

Segundo Nunes et al. (2007), a acessibilidade deve ser entendida pela maneira que um cidadão tem de se relacionar com o meio em que vive, e isso inclui interagir com outros que tenham ou não dificuldades sensoriais ou físicas. Para ele o assunto precisa ter melhor entendimento, valorização e maior interesse de toda sociedade, para que o objetivo de



melhorar a qualidade de vida dos beneficiados pela acessibilidade seja alcançado. De acordo com Bahia et al. (1998, p.11) “a acessibilidade assume assim um caráter holístico, negando medidas de atendimento exclusivo ou segregadoras”. De acordo Caccia (2015), a acessibilidade precisa ser reivindicada para que inclua todas as pessoas que possuem sua mobilidade reduzida, seja permanentemente ou temporariamente, já que essa é calculada como grande parte da população. Talvez, observando por outra perspectiva, o caminho seria o que planeja e constrói uma cidade que englobe, dentro do conceito de acessibilidade, toda a diversidade em que a sociedade está condicionada. Segundo aos conceitos do planejamento urbano, quando um local permitir que a circulação se dê de forma autônoma para uma pessoa portadora de deficiência, ele já será estabelecido como acessível para todos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão principal abordada por este trabalho foram as mudanças na vida cotidiana dos cidadãos que necessitam de acessibilidade. Foram apresentadas definições e conceitos atuais e abrangentes sobre a acessibilidade, que englobam não apenas pessoas portadoras de deficiência, mas todos que possuem limitações em sua capacidade de se locomover.

Após apresentados assuntos como as tipologias de barreiras e as maneiras como estas podem ser dissolvidas, os conceitos de desenho universal, comunicação e sinalização chegamos ao tópico que aborda a importante relação entre a acessibilidade e os espaços urbanos. Neste tópico são relatadas, além da relação entre ambos, as mudanças por parte do poder público nacional, que foi influenciado pelos conceitos do desenho universal a abranger uma maior diversidade de pessoas no momento em que é realizado o planejamento dos espaços urbanos.

Para concluir, podemos atestar a hipótese de que se os espaços urbanos forem pensados e projetados para conferirem acesso a todos e não apenas ao homem padrão, haverá garantia no melhoramento da qualidade de vida dos usuários. A acessibilidade, que se apresenta por diversos níveis, deve ser colocada em prática e analisada de maneira que suas especificidades não sejam tratadas e solucionadas de forma isolada. É preciso perceber a necessidade do cumprimento das normas técnicas como primeiro passo para atingir o conceito mais amplo do desenho universal e por fim, promover mudanças positivas no cotidiano de seus usuários.



REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. Tese de Doutorado. São Carlos, 2010. Disponível em: <
<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiW65Olkb7XAhUEHZAKHYpSAdUQFghBMAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.teses.usp.br%2Fteses%2Fdisponiveis%2F18%2F18144%2Fde-21042010-193924%2Fpublico%2Ftese.pdf&usg=AOvVaw10997TLdr1-dplLKqioVaf>> Acesso em: nov. 2017.

ALVES, Mário J. Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas. **Revista Indústria e Ambiente**. Porto, n. 55. 2009. Disponível em: <
https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/40108186/8_Industria_e_Ambiente_mob_vs_acess.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1510669947&Signature=tLQCqLaWM1WRWo8pltuBA%2Bjy%2FGs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3D8_Industria_e_Ambiente_mob_vs_acess.pdf> Acesso em: out. 2017.

BAHIA, Sérgio Rodrigues. et al. **Município e acessibilidade**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.

BERNARDES, Liliane Cristina Gonçalves. **Avanços das políticas públicas para as pessoas com deficiência**: Uma análise a partir das conferências nacionais. 1.ed. Brasília, 2012. Disponível em: <
<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/livro-avancos-politicas-publicas-pcd.pdf>> Acesso em out. 2017.

CACCIA, Lara Schmitt. **Mobilidade Urbana**: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras. Porto Alegre, 2015. Disponível em: <
<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/133191/000984211.pdf?sequence=1>> Acesso em: nov. 2017.

CAMBRUZZI, Rita de Cássia Silveira. COSTA, Maria da Piedade Resende da. ARÁOZ, Susana Maria Mana de. VII Encontro Da Associação Brasileira De Pesquisadores Em Educação Especial. **Acessibilidade Nos Espaços Públicos**. Londrina, 2011. Disponível em: <
<http://www.uel.br/eventos/congressomultidisciplinar/pages/arquivos/anais/2011/politicas/33-3-2011.pdf>> Acesso em: nov. 2017.

CAMISÃO, Verônica. Celebrando a Diversidade: Pessoas com deficiência e direito a inclusão. Organizado por Flavia Boni Licht e Nubia Silveira. **As Cidades e a Acessibilidade**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <
<http://www.planetaeducacao.com.br/portal/Celebrando-Diversidade.pdf> > Acesso em: nov. 2017.



GARBE, Douglas de Souza. **Acessibilidade às pessoas com deficiência física e a convenção internacional de nova Iorque.** Santa Catarina, 2012. Disponível em: <<http://periodicos.unifebe.edu.br/index.php/revistaeletronicadaunifebe/article/view/3/2>> Acesso em: out. 2017.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** 3ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIL, Marta. **Acessibilidade, Inclusão Social e Desenho Universal:** Tudo a Ver. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/martagil>> Acesso em: nov. 2017.

GUEDES, Livia Couto. **Barreiras atitudinais nas instituições de ensino superior:** questão de educação e empregabilidade. Recife, 2007. Disponível em: <http://repositorio.ufpe.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/4563/arquivo5461_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em: out. 2017.

LAKATOS, Eva Maria; MARKONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 7ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MINÉU, Humberto Ferreira Silva. **Acessibilidade e Mobilidade Urbana No Triângulo Mineiro.** Revista Geografares, nº16. Minas Gerais, 2014. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/geografares/article/view/5749>> Acesso em: nov. 2017.

MORAIS, Fernando Antônio de Andrade. **A importância da acessibilidade na cidade.** Bahia, 2011. Disponível em: <https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_33.pdf> Acesso em out. 2017.

NBR 9050. ABNT. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>> Acesso em: out. 2017.

NBR 9050. ABNT. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_24.pdf> Acesso em: out. 2017.

NBR 15599. ABNT. **Acessibilidade** — Comunicação na prestação de serviços. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_21.pdf> Acesso em: out. 2017.

NUNES, Layane Alves. et al. XXXV Congresso Brasileiro de Educação em Engenharia – COBENGE. **Acessibilidade e inclusão social no campus da universidade estadual de Maringá/PR.** Maringá, 2007. Disponível em:



<<http://198.136.59.239/~abengeorg/CobengeAnteriores/2007/artigos/384-Diana%20Carla%20Rodrigues%20Lima.pdf>> Acesso em: out. 2017.

PRADO, Adriana R. de Almeida; LOPEZ, Maria Elisabete; ORNSTEIN, Sheila Walbe. **Desenho universal:** caminhos da acessibilidade no Brasil. 1ed. São Paulo: Annablume, 2010.

RUIZ, João Alvaro. **Metodologia científica:** guia para eficiência nos estudos. 5ed. São Paulo: Atlas, 2002.

SHEBALJ, Vera Lúcia de Campos Correa. KRÜGER, Joel. Série de Cadernos Técnicos. **Acessibilidade.** Curitiba, 2010.

VARANDAS, Gláucia; OLIVEIRA, Lucília Fabrino De. **Guia de acessibilidade em edificações.** São Paulo, 2002.