



PESQUISA APLICADA EM ESTÁGIO DE URBANISMO: URBANISMO E ACESSIBILIDADE URBANA, ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE NO LOTEAMENTO JARDIM UNIÃO

Paris, Letícia¹
Ruschel, Andressa²

RESUMO

Baseado na preocupação com a acessibilidade, este trabalho visa destacar a importância da acessibilidade no urbanismo, analisando o loteamento Jardim União, e também a infraestrutura proporcionada que influenciará na qualidade de vida e satisfazer a necessidades dos seus usuários. O presente artigo teve como objetivo principal compreender e avaliar a relação da acessibilidade no sistema de circulação de pedestres no loteamento Jardim União. Buscou-se compreender o que é o urbanismo e acessibilidade, para depois analisar como é aplicada a acessibilidade no loteamento e posteriormente comparar com a normativa da NBR 9050 mostrando a forma correta. Portanto, ter livre acesso ao espaço urbano é de fundamental importância para o portador de deficiência física ou mobilidade reduzida, disso depende o seu crescimento pessoal, profissional, social e cultural.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo; Acessibilidade; Normativa.

1. INTRODUÇÃO

O assunto a ser abordado diz respeito ao estudo do sistema urbano acessível do loteamento Jardim União, com o tema relacionado à integração espacial e a infraestrutura proporcionada aos usuários.

Com o aumento da população na área urbana das cidades, compreende-se a importância da estruturação do meio urbano, buscando tornar viável para todos. Diante disso, a problematização em análise é a relação da correta aplicação da acessibilidade no loteamento Jardim União, buscando entender a seriedade do seu uso no ambiente urbano, tornando-a inclusiva a todos. Esse trabalho tem importância, pois através da análise realizada demonstrará a relevância da acessibilidade no urbanismo.

Estipulou-se como problema de pesquisa: Como a acessibilidade proposta no loteamento está acessível para todos os usuários? Como hipótese, que aplicando a acessibilidade de forma adequada no meio urbano, permitirá ao usuário maior qualidade de vida e contribuirá para as condições de locomoção destes.

Tendendo a responder a questão foi proposto como objetivo geral: Compreender e avaliar a relação da acessibilidade no sistema de circulação de pedestres no loteamento Jardim União, e para objetivo específico: Contextualizar o que é Urbanismo; Contextualizar o que é Acessibilidade; Analisar como é aplicada a acessibilidade no loteamento Jardim União; Comparar a acessibilidade do Jardim União com a Normativa da ABNT 9050.

¹Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: leleparis@hotmail.com

²Arquiteta e Urbanista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professora do Centro Universitário FAG e orientadora da presente pesquisa. E-mail: ac.ruschel@hotmail.com.



2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O urbanismo é então a disciplina que procura entender e solucionar os problemas urbanos. O termo urbanismo é relativamente recente, e segundo G. Bardet este termo surgiu pela primeira vez em 1910 (ABIKO, ALMEIDA, BARREIROS, 1995).

Segundo Del Rio (1990) devemos compreender as complexidades do processo de desenvolvimento urbano e elaborar possibilidades de intervenções em nível da qualidade físico-ambiental, não podendo ignorar nenhuma área de conhecimento do ambiente urbano e da vida de seus habitantes.

Conforme a ABNT 9050 (2015) acessibilidade é a possibilidade e a situação de alcance, compreensão e entendimento para emprego, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, edificações, transportes, equipamentos urbanos até mesmo seus sistemas e tecnologias, assim como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Segundo Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) conforme a população vai aumentando, com o passar do tempo, a maneira com que as cidades são planejadas ou também a configuração que ela adota, ocasionam um grande choque na vida das pessoas, que de pouco em poucas coisas simples e pequenas se transformam vastos problemas para a população. A realocação de atividades de comércio e serviço para a parte periférica da cidade ocorre devido a globalização, aumento da frota de veículos e da população e pela informatização, graças ao seu crescimento acelerado buscando entre o espaço urbano entre veículos e pessoas, um panorama no qual a acessibilidade exerce papel principal no qual todas as pessoas são iguais e possuem igualdade social, indiferentemente de suas necessidades.

2.1 ACESSIBILIDADE NO BRASIL

De acordo com IBGE (2017) 45,6 milhões de pessoas no Brasil, possuem algum tipo de deficiência seja do tipo visual, auditiva, motora ou mental/intelectual. Embora representem 23,9% da população brasileira em 2010, estas pessoas não vivem em uma sociedade adaptada.

Afirma Melo, Almeida e Silva (2009) que o direito à acessibilidade está fortemente ligado ao direito fundamental de ir e vir, não só das pessoas com deficiência, mas ainda de



crianças, gestantes, obesos, pessoas com mobilidade reduzida temporária (fraturadas, com entorse, etc.) e os idosos. Compete aos sistemas de transportes (aéreo, aquaviário e terrestre), aos equipamentos urbanos e à circulação em áreas públicas.

Segundo Barbosa (2016), entretanto muitas pessoas com deficiência, em várias partes do Brasil, encontram obstáculos que dificultam ou impossibilitam sua mobilidade, restringindo-as ao seu ambiente doméstico e cerceando sua independência, sua capacidade de ter uma vida produtiva e seu direito de ir e vir.

Conforme Pereira (2016) as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida se locomovem em condições precárias e com isso diversos problemas podem ser calhados, basta discutir e ouvir da parte interessada, as melhorias que poderiam ser feitas, assim como os problemas existentes para tentar encontrar soluções que melhorassem a vida dessas pessoas que tanto sofrem com o descaso sofrido.

Segundo Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) a inclusão social é um dos objetivos mais importantes que a acessibilidade busca, sendo que a partir do momento que a sociedade transforma a edificação e o ambiente urbano, tendo como foco contemplar este aspecto, todos os seres humanos podem ter acesso, além de participar juntas nos mesmos lugares.

2.2 IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE

Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) afirmam que ao pensa em cidade para as pessoas, logo vem a mente sobre a mobilidade, acessibilidade, no qual por existir diversas definições, estes temas podem se confundir. A circulação de pedestres diz respeito às necessidades de andar, descansar, olhar e comer. A rua e suas extensões necessitam reforçar este caráter de lugar de relação, que garantem não só a vitalidade do lugar, como sua sustentabilidade e manutenção.

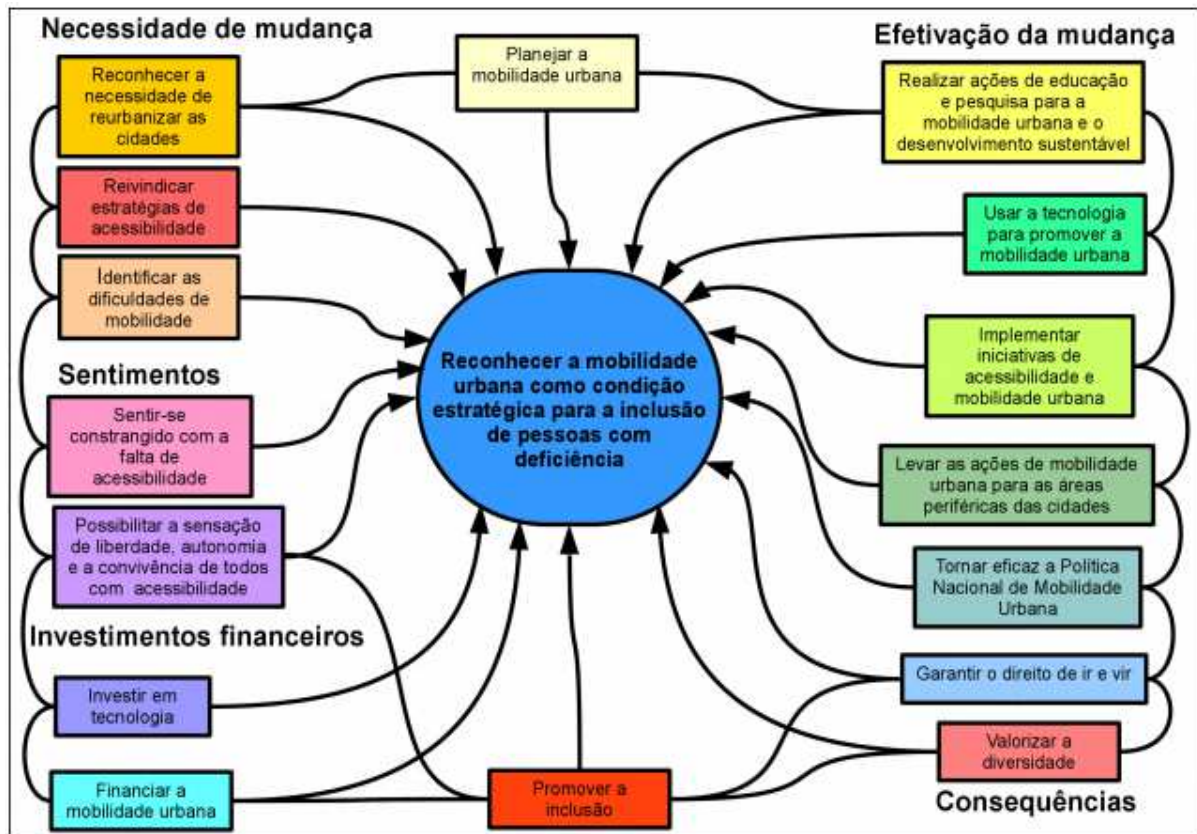
Conforme Pereira (2016) A mobilidade é uma preocupação constante da arquitetura e do urbanismo (e também do planejamento urbano) nas últimas décadas e estão diretamente ligadas ao fornecimento de condições às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, para a utilização com segurança e independência total ou assistida dos espaços urbanos públicos ou coletivos.

Afirma o Ministério das cidades (2005) que a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc)



que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, (Fig.1).

Figura 1- Diagrama para análise da mobilidade e acessibilidade.



Fonte: Barbosa (2016).

Segundo Pereira (2016) o processo de urbanização vem se intensificando nas últimas décadas no contexto brasileiro como um todo e esse processo gera transformações importantes no espaço urbano, que atingem principalmente a qualidade de vida das pessoas, a exemplo da mobilidade urbana, que será abordada nesta pesquisa. A mobilidade urbana é um termo recente e de certa forma diz respeito, basicamente, ao deslocamento de pessoas e de bens no contexto intra e interurbano, o que tem sido alvo de estudos na área do planejamento urbano e de transportes.

Ministério das cidades (2006) a ocupação das cidades, de forma irracional e socialmente excludente, e a deficiência e incapacidade do poder público em garantir meios e sistemas adequados e suficientes para o deslocamento de pessoas vêm gerando uma redução



expressiva na mobilidade e acessibilidade urbana. Os pedestres, as pessoas com restrição de mobilidade, os usuários de veículos não motorizados e a população de baixa renda, residentes nas periferias das cidades, sofrem com maior intensidade os efeitos das deficiências dos sistemas de transportes urbanos.

De acordo com Pereira (2016) O aumento expressivo de veículos nas cidades, mas não em todas, gera desordem, o que ajuda na locomoção de pessoas, como é o caso do automóvel, se estacionado de maneira inadequada, acaba dificultando o deslocamento de pedestres nas vias públicas. A falta de uma política urbana eficiente causa uma ausência de medidas de planejamento urbano, o que gera desordem de inúmeras atividades que comprometem a mobilidade urbana e a acessibilidade.

2.3 LEGISLAÇÃO

Afirma Melo, Almeida e Silva (2009) o tema acessibilidade começou a fazer parte das discussões sobre as políticas públicas voltadas para o indivíduo com deficiência há muito pouco tempo no nosso país. A legislação brasileira federal sobre acessibilidade é vasta, abrangente e moderna, mas para chegar até aqui foram necessários muito trabalho, estudo e troca de experiências.

Segundo a Presidência da República (2015) a lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, Art 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, tendo em vista à sua inclusão social e cidadania.

Conforme Melo, Almeida e Silva (2009) a lei n.º 10.098 - de 19 de Dezembro de 2000, institui normas gerais e discernimentos básicos para a ascensão da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras definições. O decreto nº 5.296 - de 2 de Dezembro de 2004: regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Conforme Melo, Almeida e Silva (2009) a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT regulamentou as seguintes normas sobre a acessibilidade: NBR 9050 - Acessibilidade a Edificações, Mobiliários, Espaços e Equipamentos Urbanos; NBR 13994 - Elevadores de Passageiros e Elevadores para Transportes de Pessoa Portadora de Deficiência; NBR 14273 - Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência no Transporte Aéreo



Comercial; NBR 14970-1 - Acessibilidade em Veículos Automotores - Requisitos de Dirigibilidade; NBR 14970-2 - Acessibilidade em Veículos Automotores - Diretrizes para avaliação clínica de condutor; NBR 14970-3 - Acessibilidade em Veículos Automotores - Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado, entre outras.

Morais (2011) conclui que essa conceituação inovou no cenário urbanístico ao apresentar a acessibilidade em várias dimensões, levando em consideração a interligação de diferentes meios: o acesso ao espaço físico, ao mobiliário e equipamento urbano, às edificações, ao sistema de transportes e meios de comunicação, sendo assim perspectivas de acessibilidade com viés de inclusão social, visando assim à eliminação de barreiras que impeçam a mobilidade.

3. METODOLOGIA

O método de pesquisa utilizado será a bibliográfica, disponibilizada em livros, artigos científicos e material online.

De acordo com Salvador (1982, p. 10) a pesquisa bibliográfica é realizada através de documentos escritos, utilizando fontes, isto é, documentos escritos originais. Também chama-se de consulta bibliográfica ou estudos exploratório, quando se utiliza de subsídios, literatura corrente ou obras de autores modernos.

Também é um estudo de caso, pois Segundo Pádua (2000, p. 71) estudo de caso é avaliado como uma espécie de análise qualitativa, no qual pode complementar a coleta de dados em trabalhos acadêmicos.

Será feita uma análise através das fotos, levantamento in loco, para analisar a acessibilidade do loteamento Jardim União comparando com a forma certa abordadas através das normas e legislação.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

O loteamento Jardim União surgiu em função de incentivo federal pelo do Banco Nacional de Habitação (BNH), extinto no ano de 1986. A finalidade era adensar uma região da cidade de Cascavel/PR que já era ocupada, mas não nos níveis desejados. Já havia certa



infraestrutura no local, contudo com o incentivo do BNH a população de classe baixa e média baixa pode contrair uma moradia própria neste loteamento.

O BNH financiava as residências por um valor muito baixo, exatamente para incentivar a saturação do novo loteamento e possibilitar que o público alvo pudesse concordar a esse incentivo. Atualmente o programa “Minha Casa Minha Vida”, que é um programa com intuito de entregar ao público alvo moradias de modo acessível.

4.1 LOTEAMENTO JARDIM UNIÃO

O loteamento Jardim União, localizado na cidade de Cascavel-PR, pertencente ao bairro Santa Felicidade, bairro localizado nas imediações da Universidade Estadual do Oeste – Unioeste, como mostra a Fig. 2, o loteamento Jardim União é delimitado entre as ruas: Rua do Vale, Rua Márcia Cristina Galvão do Nascimento, Rua Mauro Tolentino e Rua Rio da Paz.

Figura 2- Localização e extensão do loteamento Jardim União.



Fonte: Geoportal (2017), editado pela autora (2017).

A respeito da sua evolução histórica é possível afirmar que na época em que o loteamento surgiu, a cidade de Cascavel era considerada como um local de passagem, as pessoas que chegavam não buscavam um lugar para se estabelecer e firmar uma moradia duradoura, mas sim oportunidades de trabalho, emprego.



Primeiramente o loteamento, este era basicamente um local bem pouco habitado, sendo formado por uma quantidade pequena de residências. Na época quando a Unioeste surgiu a partir da junção da Fecivel com outras faculdades e foi reconhecida em 1994, gerando um grande aumento populacional na área, principalmente de estudantes que procuravam moradia nas imediações da universidade, já que o loteamento Jardim União se localiza dentro do bairro Santa Felicidade, sendo vizinho ao bairro Universitário, no qual encontrasse inserida a Unioeste.

Em 2000, o local era basicamente de residências, sendo que a partir desse ano que começou a crescer e se desenvolver mais, sendo atualmente um bairro residencial e comercial. Outros fatores que impulsionaram o adensamento do bairro foram a implantação da Escola Estadual Horácio Ribeiro dos Reis, a Unidade de Saúde da Família Nova Cidade instalada pela Secretaria Municipal de Saúde e a Acesc.

4.2. ACESSIBILIDADE

Segundo o Portal do Município de Cascavel (2017) para facilitar a compreensão dos modelos de calçadas, tanto por parte dos profissionais quanto dos requerentes, alguns padrões de calçadas integrantes da Lei nº5.744/2011 do Programa: Calçadas de Cascavel foram alterados. Através da consulta pelo site do Município pode-se verificar qual o modelo adequado para cada dimensão e tipo de calçada, cabendo ao profissional/proprietário adequar a calçada conforme o modelo padrão indicado.

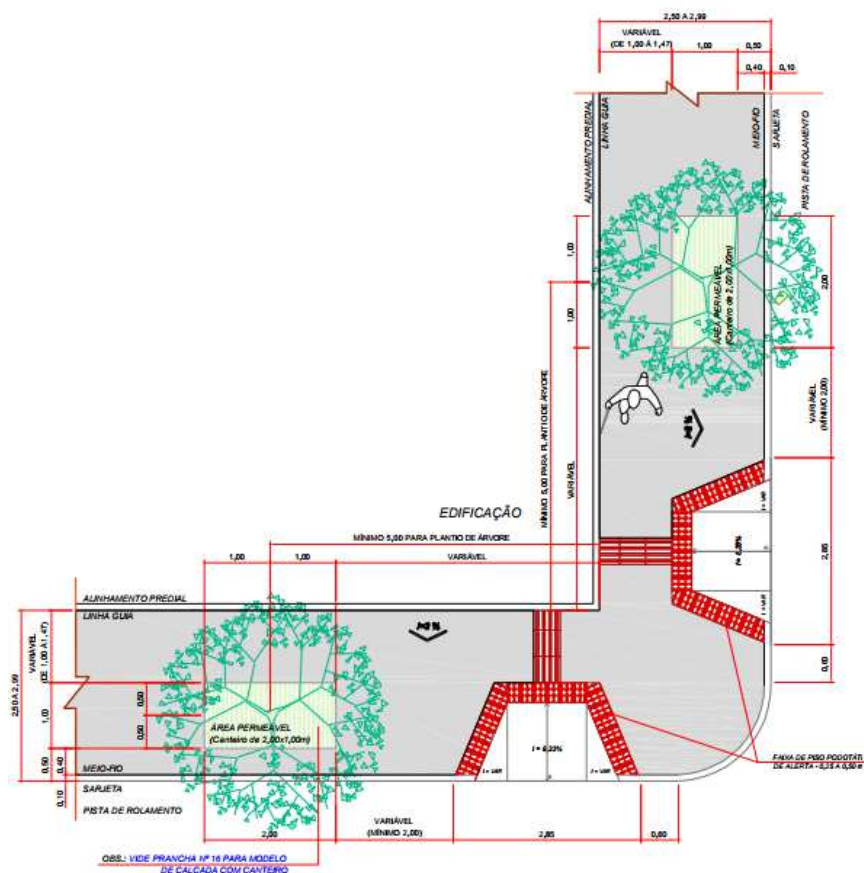
A proposta (Fig. 3) está de acordo com as normas de acessibilidade NBR 9050/04, sendo estas, adaptadas conforme a realidade de cada local onde forem implantadas. As calçadas menores que 2,49m não terão Faixa Permeável nem Canteiros sua dimensão será totalmente livre para a implantação do passeio. Sendo assim, o mobiliário urbano deverá ser implantado próximo ao meio fio de forma a não atrapalhar a faixa livre de passeio. Materiais para o piso deverão ser nivelados e antiderrapantes. Serão aceitos Cimento alisado antiderrapante, blocos intertravados, blocos sextavados e ladrilhos hidráulicos.



A proposta (Fig. 4) nas calçadas com dimensão entre 2,50 e 2,99m, independente se o uso for residencial ou comercial, serão previstos Canteiros de 2,00x1,00m, conforme modelo apresentado. O mobiliário urbano deverá ser implantado nas faixas de serviço de forma a não atrapalhar a faixa livre de passeio. As faixas de serviço, independente da dimensão da calçada, seguem a mesma sequência das áreas previstas para os canteiros ou faixas permeáveis, ou seja, deverão ser implantadas na mesma direção destes, as lixeiras, os telefones públicos, etc. Quando necessário, deverá ser implantada faixa de piso podotátil direcional a fim de dar continuidade à linha guia.



Figura 4- Planta Baixa - Calçadas de Esquina – Calçadas de 2,50 e 2,99m.



Fonte: Portal do Município de Cascavel (2017), Editado pela autora (2017).

4.3. ACESSIBILIDADE NO LOTEAMENTO JARDIM UNIÃO

A acessibilidade do loteamento é muito precária, devido à falta de equipamentos necessários para uma pessoa portadora de deficiência, com falta de sinalização nas ruas e calçadas, equipamentos urbanos sem sinalização de alerta, por exemplo: orelhões, lixeiras, acessos sem o piso tátil de alerta para deficientes visuais.

Foram encontradas muitas calçadas com degraus entre uma casa e outra (Fig.5), esse problema atrapalha mobilidade de portadores de necessidades especiais e idosos, uma vez que esses degraus impedem a acessibilidade dessas pessoas, podendo até mesmo machucar alguma pessoa ou criança distraída.



Figura 5 - Passeios públicos com degraus.



Fonte: Autora (2017).

Outro fator é a acessibilidade para cadeirantes nas calçadas, onde a grande maioria das calçadas é totalmente irregular (Fig.6 e 7), sendo impossível o trajeto para uma pessoa que necessita da mobilidade de cadeira de rodas e com inclinação fora dos padrões exigidos. Alguns passeios públicos (Fig.8 e 9) que possuem rampa de acesso dão em muros ou na grama, sendo contra as normas e ineficazes.

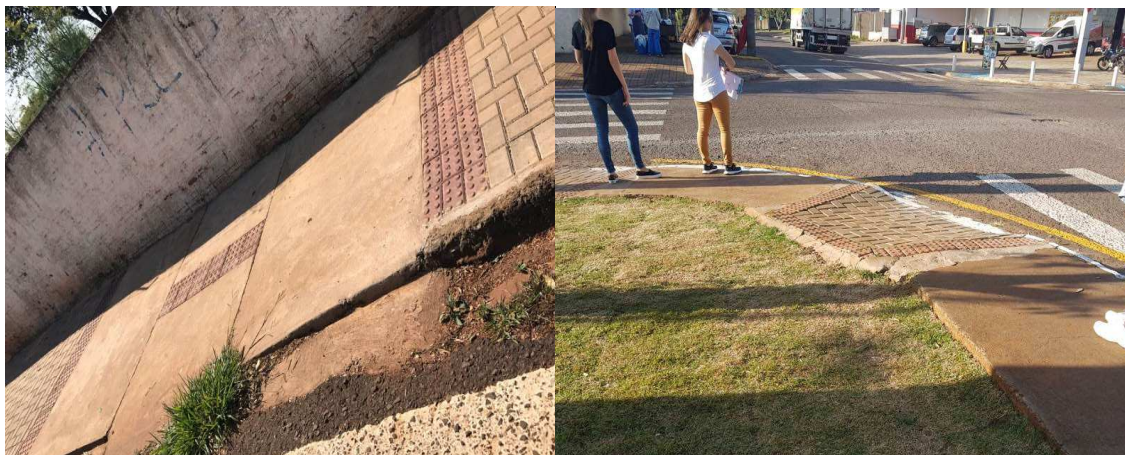
Figura 6 e 7 - Passeio público com a calçada irregular.



Fonte: Autora (2017).



Figura 8 e 9- Passeios públicos com rampas de acessos erradas.

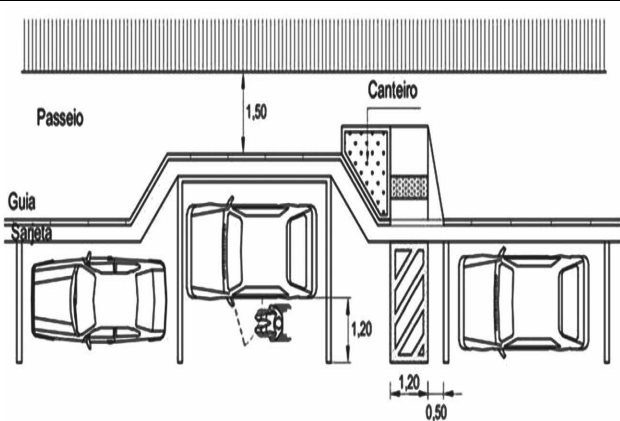


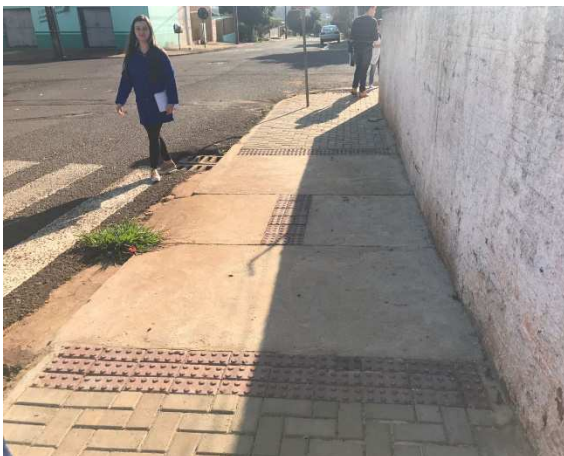
Fonte: Autora (2017).

Fonte: Autora (2017).

4.4 COMPARAÇÃO

Para melhor compreensão do conteúdo escrito, neste item será feita uma comparação entre a situação encontrada no loteamento jardim união e a situação ideal de acordo com a normatização. Para isso foi desenvolvida uma tabela através do programa excel.

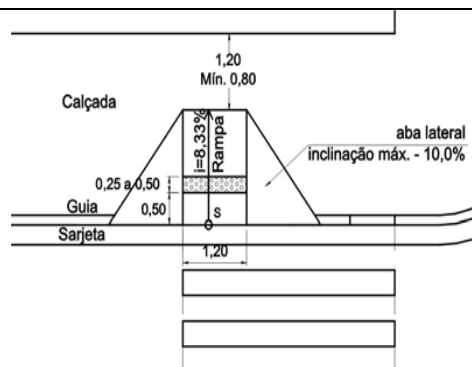
Situação Encontrada	Situação Ideal
 Fonte: Autora (2017). Fonte: Autora (2017).	 Fonte: Google imagens (2017).



Fonte: Autora (2017).

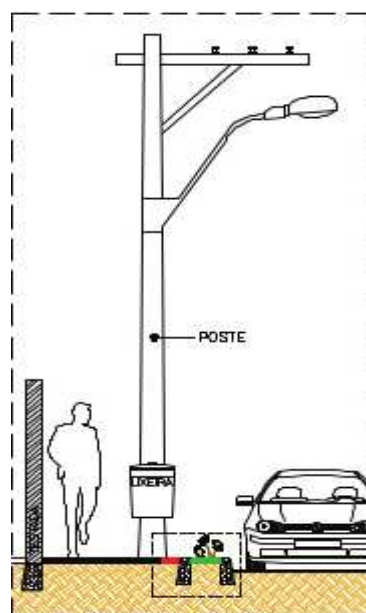


Fonte: Autora (2017).



Vista superior

Fonte: Google imagens (2017).



Fonte: Google imagens (2017), Editado pela autora.

- Calçada errada que impossibilita a ida e vinda de um cadeirante, uma pessoa cega;
- Não possui piso podotátil, mas seria aconselhável;
- Não possui rampas de acessos;
- Canteiro da árvore está errado;
- Árvore está inadequada para calçada;
- Não possui vaga especial para deficientes físicos.

- Piso podotátil;
- Rampas de acessos;
- Detalhes feitos com o piso que indicam a mudança de direção;
- Canteiro locado de forma correta;
- Árvore adequada para calçada;
- Vagas para deficientes físicos.



5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil passou por transformações rápidas e vem fazendo com que fossem alterados os parâmetros de mobilidade e acessibilidade. O conceito de acessibilidade evoluiu, passando também considerar de maneira mais intensa a acessibilidade universal.

A acessibilidade do loteamento Jardim União é praticamente inexistente e encontra-se degradada, portanto necessitando de uma reforma urgente no passeio público. As leis, normas e legislação estão disponíveis e devem ser incorporadas por todos visando à melhoria nas relações entre os deficientes e os não deficientes e o acesso a todo e qualquer lugar.

Ter livre acesso ao espaço urbano é de fundamental importância para o portador de deficiência física ou mobilidade reduzida, disso depende o seu crescimento pessoal, profissional, social e cultural. A simples constatação de que existem barreiras arquitetônicas e ambientais já limita por si só o espaço existencial do portador de deficiência, que fica sem motivação para sair de casa e integrar-se à vida da sua comunidade.

REFERÊNCIAS

SALVADOR, A.D. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Bibliográfica**. 10 ed. Porto Alegre: Sulina. 1982.

PÁDUA, E. M. M. de. **Metodologia da pesquisa: Abordagem teórico-prática**. 8º ed. São Paulo: Papirus, 2000.

ABNT 9050, **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3ºed., 2015.

ALMEIDA, E.P., GIACOMINI, L.E., BORTOLUZZI, M.G., **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**. 2º Seminário Nacional de Construções Sustentáveis, Rio Grande do Sul, 2013.

ABIKO, A. K.; ALMEIDA, M. A. P.; BARREIROS, M. A. F. **Urbanismo: história e desenvolvimento**. 1995. Escola politécnica da universidade de São Paulo, São Paulo.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no processo de Planejamento**. São Paulo: Editora Pini, 1990.

IBGE. **Pessoas com deficiência: adaptando espaços e atitudes**. 2017. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/2012-agencia-de-noticias/noticias/16794-pessoas-com-deficiencia-adaptando-espacos-e-atitudes.html>> Acesso: 07/11/2017 as 09:12.

BARBOSA. A.S. **Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs**. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), 2016.

