

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

## **PLANEJAMENTO E ACESSIBILIDADE EM PASSEIOS PÚBLICOS<sup>1</sup>**

**Daniel Koscrevic Pandolfo<sup>2</sup>, Arlei Afonso Zwirtes<sup>3</sup>, Rodrigo De Oliveira Brischke<sup>4</sup>, Tarcisio Dorn De Oliveira<sup>5</sup>, Vinícius Augusto Antunes<sup>6</sup>.**

<sup>1</sup> Artigo desenvolvido na Disciplina de Urbanismo do 10º Semestre do Curso de Engenharia Civil da UNIJUI Campus Santa Rosa/RS

<sup>2</sup> Acadêmico do Curso de Graduação em Engenharia Civil da UNIJUI/RS. Email: daniel\_pandolfo@yahoo.com.br

<sup>3</sup> Acadêmico do Curso de Graduação em Engenharia Civil da UNIJUI/RS. Email: arlei\_zwirtes@hotmail.com

<sup>4</sup> Acadêmico do Curso de Graduação em Engenharia Civil da UNIJUI/RS. Email: rodrigobrischke@yahoo.com.br

<sup>5</sup> Professor Orientador do Curso de Graduação em Engenharia Civil da UNIJUI/RS. Email:

tarcisio\_dorn@hotmail.com

<sup>6</sup> Acadêmico do Curso de Graduação em Engenharia Civil da UNIJUI/RS. Email: vini.guto.antunes@gmail.com

### 1. Introdução

Este Artigo aborda a questão do planejamento, mobilidade e acessibilidade urbana em passeios públicos, através de conceitos básicos e fundamentais para o bem estar de toda a população apresentam-se soluções simples e objetivas baseadas na NBR 9050 (ABNT, 2004) para proporcionar a acessibilidade em passeios públicos, garantindo assim o direito de locomoção a todas as pessoas, criando um ambiente mais inclusivo e proporcionando melhor qualidade de vida aos cidadãos.

A questão da acessibilidade urbana é um ponto de discussão que vem sendo levantado há diversos anos, com o aumento cada vez mais significativo no tamanho das cidades é provável que aumente cada vez mais o número de pessoas portadoras de algum tipo de deficiência física e que precise se locomover pelas ruas destas cidades. Estas pessoas assim como as demais possuem direitos fundamentais assegurados pela Constituição Federal, dentre elas pode-se destacar o conhecido direito de ir e vir, presente no inciso XV do art. 5º da Constituição em vigor, onde diz que é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

Conforme a Lei nº 10.098, acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2000).

Desta forma, compreende-se que é dever do poder público apresentar condições adequadas para que todas as pessoas possam se movimentar facilmente pelas ruas das cidades contribuindo para a inserção social, sobretudo para o desenvolvimento de uma vida saudável e de uma sociedade inclusiva. Porém, a existência de leis não significa que a acessibilidade urbana realmente exista. Observa-se em muitos casos que, para a grande maioria da população, os procedimentos legais ou são desconhecidos ou ignorados, e, conseqüentemente, os direitos dessas pessoas são violados de inúmeras formas.

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

Na grande maioria das cidades brasileiras a acessibilidade não é plenamente garantida, muitas vezes os obstáculos são resultantes de projetos que ignoraram a acessibilidade, em situações onde a tentativa de acertar não condiz com o conhecimento necessário. Outras vezes o erro pode ser decorrente de falhas de execução, contudo, a lentidão na execução, falta de manutenção dos espaços e deficiências na fiscalização das obras e serviços, tem se tornado um dos principais causadores de situações inacessíveis (SANTOS, 2012).

Entende-se que o mínimo necessário para que exista acessibilidade urbana são passeios públicos com detalhes construtivos que permitam a passagem de pessoas com algum tipo de necessidade especial, a partir disto é que se desenvolve este estudo que visa apresentar soluções práticas e objetivas baseadas nas normas técnicas para que os passeios urbanos das diversas cidades possam apresentar características melhor planejadas e que contemplem os direitos de toda a população.

## 2. Metodologia

A elaboração deste artigo teve como base as pesquisas qualitativas em fontes de informação originais obtidas em diferentes publicações e bibliografias já produzidas sobre a temática abordada no artigo, acessibilidade urbana nos passeios públicos, tais como normas, artigos e livros. A partir dos dados obtidos nas pesquisas, se realizou análise e interpretação das informações, mesclando-as de maneira a conseguir uma maior compreensão sobre o tema, transcrevendo as discussões e resultados de maneira simples e direta através de informações relevantes.

## 3. Resultados e Discussões

O espaço urbano pode ser entendido como os diversos espaços em um aglomerado populacional destinados a determinados serviços, construções, áreas de uso geral ou público, sendo que a correta locação destes espaços é de extrema importância para o bom funcionamento de uma cidade, assim, constituindo do diferente uso de terras. Tais usos definem áreas como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais, de lazer entre outras (CORREA, 2000).

As vias das cidades desempenham funções que são de extrema importância para o funcionamento de toda vida urbana, e algumas vezes acabam contribuindo com o processo descontrolado da urbanização o que piora ainda mais a situação. É muito comum a criação de novas ruas, loteamentos, bairros inteiros sem que exista a preocupação com a acessibilidade. O tamanho do passeio, o arranjo dos móveis, a altura do cordão são alguns dos itens desconsiderados nos projetos mais simplificados e de baixa responsabilidade social.

De forma bastante ampla o planejamento deverá ser um processo de interação dos instrumentos de gestão e de reforma urbana, assegurando permanentemente um determinado nível de qualidade de vida e bem estar à população (PANIZZI, ROVATTI, 1993). Dessa forma, o planejamento dos espaços urbanos deve levar em conta os diversos aspectos da população, isto é, deve-se planejar sem beneficiar nenhum grupo específico, pelo contrário, o planejamento deve favorecer a todos e dar atenção especial as que não possuem as mesmas condições dos demais.

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

Faz-se necessário observar que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2000).

Nas grandes cidades o problema da mobilidade urbana pode ser considerado muito maior do que em pequenas e médias cidades, nelas a qualidade da mobilidade urbana, vem se deteriorando dia após dia (CARACHO; FERREIRA; GUERREIRO, 2007). Ao analisar a mobilidade urbana pode-se afirmar que nas grandes cidades ela encontra maior dificuldade, pois o número de itens a ser modificado e planejado para contemplar a população que precisa é muito maior do que em pequenas cidades, porém não deve-se esquecer que nessas pequenas cidades também existem pessoas que precisam se locomover e enfrentam dificuldades talvez até maiores que em grandes cidades, pois muitas vezes não contam nem com transporte público, portanto tanto grandes como pequenas cidades devem ser pensadas como iguais.

Dentro deste contexto urbano tem-se os passeios públicos, que são construções de fundamental importância, pois se de um lado transitam os veículos sobre rodas, do outro estão os pedestres que utilizam o passeio para se locomover. Sua principal função é delimitar o espaço destinado aos veículos e as pessoas a pé, propiciando facilidade de movimentação e segurança, uma vez que impedem o contato de quem passa por ali com os veículos ao seu redor. Uma cidade bem planejada que conta com pessoas qualificadas no desenvolvimento de projetos urbanos propicia aos seus habitantes qualidade de vida superior.

Conforme Caracho, Ferreira e Guerreira (2007) apesar da infraestrutura dos passeios públicos ser relativamente barata, na maioria das cidades brasileiras não há preocupação em acomodar os pedestres nas calçadas com o mesmo interesse em que se preocupa em acomodar os veículos nas vias. O aumento constante do número de veículos contribui para isso, mesmo sendo mais barato, o investimento nas vias que acomodam veículos motorizados é muito maior e recebem maior prioridade do poder público.

Ainda, os autores supracitados, completam que os passeios públicos e as áreas de uso compartilhado, planejados para acomodar os pedestres em seus deslocamentos poderiam se constituir em elementos importantes, para tornar as cidades mais agradáveis para as caminhadas, mas, algumas vezes acabam sendo cedidos para a ampliação das faixas de rolamento e de estacionamentos, ou são simplesmente invadidos por veículos e comércio informal.

As distâncias cada vez maiores entre um bairro e outro é resultado da urbanização crescente, e para vencer estas distâncias e muito mais cômodo se locomover com automóveis, porém pessoas com baixa capacidade financeira e pior ainda com problemas físicos não contam com essa comodidade e precisam percorrer os passeios públicos que encontram-se muitas vezes em estados lastimáveis impossibilitando o trânsito de cadeirantes sobre eles.

Os passeios públicos devem ser planejados e para isso, devem atender NBR 9050 (ABNT, 2004), que aborda as questões de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Além de seguir a norma técnica que garante a acessibilidade deve-se pensar na questão estética, pois em uma cidade uma questão importante é a criação de ambientes atraentes. Alguns itens de extrema importância são apontados pela Norma como observa-se a seguir:

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

**DIMENSÕES MÍNIMAS DE FAIXA LIVRE** – Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem incorporar faixa livre com largura mínima recomendável de 1,50m, sendo o mínimo admissível de 1,20m, e altura mínima livre de 2,10m.

**INTERFERÊNCIA NA FAIXA LIVRE** – As faixas livres devem ser completamente desobstruídas e isentas de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana aflorados (postes, armários de equipamentos, e outros), orlas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,10 m.

**REBAIXAMENTO DAS CALÇADAS PARA TRAVESSIA DE PEDESTRES** – As dimensões variam de acordo com o local, podem estar localizadas nas esquinas, meios de quadra e canteiros divisores de pistas, sendo que a inclinação máxima é de 8,33%. Deve ser garantida uma dimensão mínima de 1,20m para o acesso do cadeirante.

**INCLINAÇÕES** - A inclinação transversal de calçadas, passeios e vias de pedestres não deve ser superior a 3%. A inclinação longitudinal deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras, recomenda-se que seja de no máximo 8,33%, caso seja superior a isto não podem compor rotas acessíveis.

**OBRAS SOBRE O PASSEIO** – Deve ser assegurada uma largura mínima de 1,20m para circulação, caso contrário deve ser feito um desvio com largura mínima de 1,00m e inclinação máxima de 10%, providenciando-se uma rampa provisória.

**SINALIZAÇÃO TÁTIL DE PISO** – A fim de proporcionar acessibilidade e segurança às pessoas com deficiência visual que se deslocam nos passeios públicos estes devem possuir piso especial com saliências em alto relevo indicando o caminho seguro a seguir e obstáculos que devem ser desviados.

**GRELHAS E JUNTAS DE DILATAÇÃO** – As grelhas e juntas de dilatação devem estar preferencialmente fora do fluxo principal de circulação, quando instaladas transversalmente em rotas acessíveis, os vãos devem ter, no sentido transversal do movimento, dimensão máxima de 15 mm.

**SEMÁFOROS OU FOCOS DE PEDESTRES** - Onde houver semáforo ou focos de acionamento manual para travessia de pedestres, o dispositivo de acionamento deve situar-se à altura entre 0,80 m e 1,20 m do piso.

**SINALIZAÇÃO SONORA** - Os semáforos ou focos para pedestres instalados em vias públicas com grande volume de tráfego ou concentração de passagem de pessoas com deficiência visual devem estar equipados com mecanismos que emitam um sinal sonoro entre 50 dBA e 60 dBA, intermitente e não estridente, ou outro mecanismo alternativo, que sirva de auxílio às pessoas com deficiência visual, quando o semáforo estiver aberto para os pedestres.

**VEGETAÇÃO** - Os elementos da vegetação tais como ramos pendentes, plantas entouceiradas, galhos de arbustos e de árvores não devem interferir com a faixa livre de circulação, assim como grades ou muretas que venham a ser instaladas, além disso não se recomenda a presença de plantas com espinhos, com vasta folhagem ou que precisem de constante manutenção.

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

#### 4. Conclusões

A qualidade de vida das pessoas está diretamente ligada ao modo como executam suas ações diárias, tanto de lazer quanto de trabalho, e assim, tem-se a maneira como elas se deslocam de um ponto a outro dentro do espaço urbano um item fundamental na execução destas tarefas, o que nos remete a importância de passeios públicos acessíveis à população em geral. Com tal importância, a acessibilidade nos passeios está descrita e regulamentada através da Norma vigente de acessibilidade, com o objetivo de padronizar os passeios públicos de forma a garantir maior qualidade de vida a seus usuários.

Contudo, o fácil acesso e deslocamento dos usuários pelos passeios públicos, principalmente os portadores de necessidades especiais, não está garantido, mesmo com seus direitos assegurados por lei e os padrões de acessibilidade transcritos em norma. Isso se deve por diferentes motivos, tais como: desconhecimento ou má interpretação das normas; falta de fiscalização e políticas de divulgação por parte dos órgãos públicos; falta de planejamento no quesito acessibilidade pelos profissionais que planejam e executam as obras.

5. Palavras - Chave: Mobilidade Urbana; Planejamento Urbano; NBR 9050/2004.

#### 6. Referências

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS- NBR 9050/2004. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 97 p.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.
- BRASIL. Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 dez. 2000.
- CARACHO, Adalberto José; FERREIRA, Marcos Antônio Garcia; GUERREIRO, Pablo José Martinelli. Mobilidade e Acessibilidade e o Projeto Urbano. In: 16º Congresso Brasileiro de Transporte e Transito. 2007, Maceió/AL.
- CORREA, Roberto Lobato. O Espaço Urbano. Ed. Ática. 4ª Edição. 2000. 94p.
- FERNANDES, Irani Coelho. Acessibilidade e Inclusão Social. Disponível em < [http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/antp\\_16congr/resumos/arquivos/antp2007\\_314.pdf](http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/antp_16congr/resumos/arquivos/antp2007_314.pdf) >. 2012. 10 p. Acesso em 20 de Agosto de 2014.
- PANIZI, Wrana M. ROVATTI, João F. Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu Planejamento. Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal de Porto Alegre. 1993. 373p.
- SANTOS, Daysi Nass dos. Acessibilidade: O Papel do Poder Público e dos Profissionais. < Disponível em [http://www.crea-sc.org.br/porta/index.php?cmd=artigos-detalle&id=2111#.U\\_xywvldWzw](http://www.crea-sc.org.br/porta/index.php?cmd=artigos-detalle&id=2111#.U_xywvldWzw) >. Acesso em 26 de Agosto de 2014