

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO PLANO URBANISTICO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE PIRAPOZINHO. Mônica Magalhães de Deus, José Roberto Fernandes Castilho, Thiago Emerich, Júlia Fernandes Guimarães, Fernando Henrique de Azevedo. – Inter-áreas - Arquitetura e Urbanismo - Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Campus de Presidente Prudente.

O Plano Urbanístico Diretor é uma ferramenta básica da política urbana municipal. Foi instituído pela Constituição Federal, e regulamentado pela Lei 10.257 de junho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que determina que todo Município com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes deve elaborar o seu Plano Urbanístico Diretor até 10 de outubro de 2006. Está o Prefeito do Município sujeito a sanções punitivas caso este não tenha sido realizado até a aquela data..

Sendo este um importante instrumento da política urbana, o Plano Urbanístico Diretor tem por finalidade estabelecer diretrizes e regulamentar normas específicas que tratam de questões tanto de cunho urbanístico quanto ambiental, cultural e tributário, e assim auxiliar e direcionar o crescimento e o desenvolvimento municipal, levando em consideração as características e peculiaridades municipais, os processos sócio-espaciais e a participação popular.

Para a realização do anteprojeto do Plano Urbanístico Diretor do Município de Pirapozinho foi constituída uma equipe composta de graduandos em Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Ambiental, Engenharia Cartografia e Geografia, além de profissionais das áreas de Direto, Engenharia Ambiental e Engenharia Cartográfica. A equipe sob coordenação de docentes da FCT/ Unesp, trabalhou durante 6(seis) meses em sua elaboração.

Para o desenvolvimento do trabalho, dentro da questão urbanística, foram considerados diversos eixos, tais como, organização territorial, acessibilidade e mobilidade urbana, infra-estrutura urbana, circulação viária, equipamentos públicos comunitários, dentre outros.

Tendo em vista a promoção da justiça social, na elaboração de um anteprojeto de plano diretor, a acessibilidade e mobilidade urbana devem ser tratadas de maneira tão relevante quanto os demais eixos do urbanismo. Constitui direito de todo cidadão o acesso à cidade, seja ele portador de mobilidade reduzida ou não, é de responsabilidade do Poder Público Municipal resguardar o direito de ir e vir e o acesso seguro e autônomo de todos. Dessa maneira a eliminação de barreiras físicas em edificações de uso público, nas vias e logradouros públicos faz-se uma necessidade.

A fim de realizar um estudo sobre as condições de acessibilidade e mobilidade no Município de Pirapozinho, foram consultadas leis, decretos, normas e guias que tratam desta questão: a Lei Federal 10.098 de dezembro de 2000; o Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, o mesmo, em seu Art 13/I determina que os Planos Diretores Municipais e Planos Diretores de Transporte e Trânsito elaborados ou atualizados a partir da publicação deste Decreto, orientam-se, no que couber, pelas regras previstas nas normas técnicas brasileiras de acessibilidade, na legislação específica, observado o disposto na Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001; as normas técnicas da ABNT - NBR 9050:2004, o guia de acessibilidade em edificações e o guia para mobilidade acessível em vias públicas, publicado pela Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Município de São Paulo (SEHAB).

Depois de concluído este estudo preliminar, foram realizadas vistorias as principais vias da cidade, aos bens de uso comum do povo e aos bens de uso especial e coletivo, ainda que particulares, averiguando as condições de acessibilidade e mobilidade urbana, verificando se possuíam ou não acesso seguro e autônomo a todos os indivíduos com mobilidade reduzida e se estes se encontravam conservados e adequados às normas técnicas.

Em relação às vias públicas verificamos com as visitas a existência de uma concentração de rampas de acesso no centro da cidade, mais precisamente nas vias perpendiculares às principais ruas da cidade (Tiradentes e Rui Barbosa), porém estas, que deveriam permitir o acesso do portador de mobilidade reduzida e de deficientes físicos, não cumprem sua função, pois não se encontram em

dimensões adequadas. A maioria das rampas de acesso (figura 1) possuía largura em torno de 80 a 90 cm, sendo que o exigido pelas normas técnicas é de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e não apresentavam abas laterais (figura 2) que facilitam o acesso e também são exigidas pela Norma Técnica.



Figura 1 – Rampa encontrada no Município de Pirapozinho

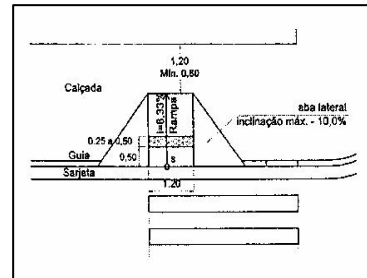


Figura 2 - Desenho da rampa de acesso estabelecida pela Norma Técnica

Foram verificadas também, as travessias de pedestre sinalizadas e vagas destinadas aos deficientes físicos. Constatamos que as travessias não possuem rampas de acesso ao passeio em nenhuma de suas extremidades, impossibilitando a travessia de portadores de mobilidade reduzida. Já as vagas destinadas aos deficientes físicos (figura 3), na maioria dos casos apresentam-se em condições irregulares. Não se encontram associadas a rampas de acesso ao passeio, causando transtorno ao deficiente, que precisa deslocar-se por grandes distancias para ter acesso à calçada e não apresentam espaço para a circulação entre os veículos automotores. Além disso, encontram-se pintadas em cores diferentes das exigidas pela Norma Técnica (figura 4): estão em amarelo, sendo que é exigida a cor branca.

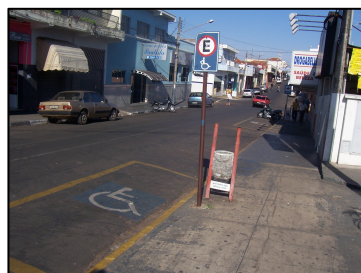


Figura 3 – Vaga destinada aos deficientes encontrada no Município de Pirapozinho

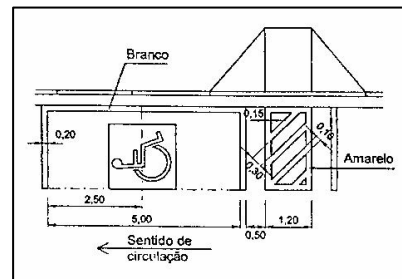


Figura 4 – Desenho da vaga destinada aos deficientes estabelecida pela Norma Técnica

Outra questão de extrema importância é a conservação dos passeios no Município, que se apresentam, na maioria das vezes, em péssimo estado de conservação, com rachaduras e declives que dificultam a circulação de qualquer pessoa. Verificamos a presença acentuada de passeios com barreiras urbanísticas intransponíveis a um “cadeirante”, apresentam escadas e rampas que ocupam toda a largura do passeio, impossibilitando a passagem do deficiente físico, e dificultando a travessia do portador de mobilidade reduzida. Até mesmo os rebaixamentos das calçadas apresentam essa característica. A acessibilidade também é prejudicada pela presença de portões que invadem o passeio e pelo mau posicionamento do mobiliário urbano, que obstaculizam a passagem.

Com as visitas realizadas aos bens de uso especial e coletivo, também foram detectados problemas no que diz respeito à acessibilidade. A maior parte deles não são adaptados ao portador de mobilidade reduzida.

Verificamos que alguns Postos de Saúde do Município apresentam rebaixamento no passeio, porém estes apresentam um desnível acentuado e encontram-se em sua grande maioria deteriorados. Da mesma forma as Escolas e creches, também apresentam barreiras arquitetônicas, como escadas, portas estreitas e desníveis impossibilitando o acesso do portador de mobilidade reduzida. Isso ocorre por esses equipamentos se localizarem em antigas edificações onde é constante a presença dessas barreiras. Sendo assim, a presença de banheiros adaptados se torna cada vez mais rara, devido principalmente aos altos custos da adaptação dos imóveis e falta de espaço.

Em relação às edificações que prestam serviços públicos em geral e são administradas por particulares, observamos que alguns bancos da cidade possuíam rampa de acesso ao deficiente físico, porém estas se apresentavam em desacordo com as normas técnicas, outros nem isso possuíam, dificultando ainda mais o acesso do deficiente. A presença de portas destinadas exclusivamente ao acesso de deficientes foram encontrada apenas em alguns deles..

É importante salientar que o acesso ao deficiente físico não se restringe apenas á garantir o acesso seguro e autônomo de indivíduos que utilizem cadeira de rodas, mas sim de todos aqueles que apresentem qualquer tipo de dificuldade de locomoção, seja ele deficiente auditivo, visual, idoso ou com dificuldade de locomoção temporária.

Neste sentido, não foram encontrados em nenhum momento quaisquer tipos de medida que possibilitasse a livre circulação e a integração social de deficientes auditivos e visuais como a presença de piso tátil tanto nas rampas de acesso quanto ao redor do mobiliário urbano e a presença de um intérprete devidamente capacitado na Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS).

Diante da situação encontrada verificamos o evidente descaso do Poder Público Municipal com relação à inclusão social. Sendo assim, cabe ao Plano Urbanístico Diretor Municipal conter diretrizes que exijam a adequação de todos os equipamentos comunitários, bens de uso público ou privado podendo ser estes coletivos ou especiais e de todas as vias públicas municipais existentes ou futuras às normas técnicas. Dessa forma proporcionando a integração social do portador de mobilidade reduzida a todas as atividades urbanas, que contribuem um direito fundamental deles, que se baseia no princípio da igualdade.

Bibliografia:

BRASIL. **Lei Federal nº. 10.098, de 19 de Dezembro de 2000.** que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade

BRASIL. **Decreto nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004.** que regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

ABNT **NBR 9050:2004** – Acessibilidade a edificações. Mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

VARANDAS, Gláucia; OLIVEIRA, Lucília Fabrino de. **Guia de Acessibilidade em Edificações.** São Paulo: Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) / SEHAB, 2002.

VARANDAS, Gláucia; OLIVEIRA, Lucília Fabrino de. **Guia para mobilidade acessível em vias públicas.** São Paulo: Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) / SEHAB, 2002.

BOLSA: PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAPOZINHO