

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JÉSSICA MARIA DALL AGNOL DA ROSA

**ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DO PROGRAMA MINHA CASA
MINHA VIDA: Análise do Conjunto São José III, São José de Ribamar, Maranhão.**

São Luís
2015

JÉSSICA MARIA DALL AGNOL DA ROSA

**ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DO PROGRAMA MINHA CASA
MINHA VIDA: Análise do Residencial São José III, São José de Ribamar, Maranhão.**

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão, como requisito parcial para a obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Frederico Lago Burnett

São Luís
2015

JÉSSICA MARIA DALL AGNOL DA ROSA

**ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DO PROGRAMA MINHA CASA
MINHA VIDA: Análise do Residencial São José III, São José de Ribamar, Maranhão.**

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão, como requisito parcial para a obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

Aprovada em: / /

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Frederico Lago Burnett (Orientador)

Msc Andréa Cristina Soares Cordeiro Duailibe (1ª Examinadora)

Clara Raissa Pereira de Souza (2º Examinadora)

Dedico este trabalho aos meus pais, Altamir e Marilene, por todo amor, incentivo e apoio durante todos esses anos.

AGRADECIMENTOS

A Deus por possibilitar essa conquista, dando força e perseverança para esta realização pessoal e profissional.

Aos meus amados pais, Altamir e Marilene, minha base e a quem sempre serei grata por toda a vida.

À minha irmã e amiga, Jordana, pelo auxílio nos momentos cruciais.

Ao meu namorado, Guilherme, pelo companheirismo, compreensão e apoio durante toda essa jornada.

A Joaquim, companheiro de todos os momentos.

Aos moradores do Conjunto São José III por toda a colaboração para a análise exposta neste trabalho.

Aos colegas de turma, em especial os mais próximos - se tornando grandes amigos ao longo desses anos, por todo o apoio e amizade.

A todos os professores que “plantaram sementes” de mudança em nossa mente ao longo do curso, em especial, ao professor Frederico Burnett, pela orientação e por todo o auxílio para o desenvolvimento deste trabalho.

A todos os funcionários presentes no cotidiano desses cinco anos na faculdade.

Ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão, por possibilitar experiências externas à sala de aula, como através do projeto “Equinox”, por exemplo.

E, por fim, agradeço a todos que torceram por esta conquista.

*“Se o lugar não permitir o acesso a todas as pessoas,
esse lugar é deficiente.”*

Thais Frota

RESUMO

A Acessibilidade e o Desenho Universal são facilitadores no cotidiano de todos os cidadãos. O Programa Minha Casa, Minha Vida, apesar de impor acessibilidade universal em suas normas, na prática se encontra muito aquém das exigências legais, principalmente quando se refere aos Espaços públicos dos Conjuntos. A partir de tais questões, este trabalho realiza uma pesquisa bibliográfica, sobre as razões que originaram as demandas sociais por acessibilidade, as legislações vigentes no âmbito federal, estadual e municipal para, então, analisar um estudo de caso no Conjunto São José III, construído através do PMCMV no município de São José de Ribamar, Maranhão.

Palavras-chave: Acessibilidade. Desenho universal. Programa Minha Casa Minha Vida. Espaço público.

ABSTRACT

The Accessibility and Universal Design are facilitators in the daily lives of all citizens. Although “Minha Casa, Minha Vida” project requires accessibility on paper, some problems can still be found in its implementation, especially when it comes to the use Public Places. Through that, an overview of the legal requirements about the program will be accomplished, on the federal, state and municipal scopes, and using the bibliographical research, a case study will be exposed about one of the housing developments, the São José III, located in São José de Ribamar, Maranhão.

Keywords: Accessibility. Universal Design. Minha Casa, Minha Vida Program. Public place.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	ACESSIBILIDADE E DESENHO UNIVERSAL	13
2.1	Origem e Importância do tema Acessibilidade	13
2.2	Desenho Universal como parâmetro de projetos	17
2.3	Legislação e Acessibilidade no espaço público	23
2.3.1	Legislação Federal	23
2.3.1.1	Decreto-lei Nº 5.296/04	23
2.3.1.2	ABNT NBR 9050	25
2.3.1.3	Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana	28
2.3.2	Legislação Estadual	32
2.3.3	Legislação Municipal	32
2.3.3.1	Lei Orgânica de São José de Ribamar	33
2.3.3.2	Plano Diretor de São José de Ribamar	33
3	ACESSIBILIDADE NO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA	34
3.1	Linhas Gerais do Programa	34
3.2	Acessibilidade no PMCMV	40
3.2.1	Critérios Gerais de Acessibilidade	41
3.2.2	Acessibilidade nos Espaços Públicos	42
3.3	O Programa Minha Casa Minha Vida no Maranhão	48
4	ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DO CONJUNTO SÃO JOSÉ III, EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR, MARANHÃO	51
4.1	Caracterização do Conjunto São José III	51
4.2	Metodologia de Análise da Acessibilidade Urbana no PMCMV	52
4.3	Acessibilidade no Espaço Público do Conjunto São José III	53
4.3.1	Estacionamentos	56
4.3.2	Calçadas	58
4.3.3	Rampas	61
4.3.4	Sinalização	62
4.3.5	Iluminação	62
4.3.6	Mobiliário	64
4.3.7	Área de Lazer	65

4.3.8	Rota Acessível	69
5	CONCLUSÃO	72
	REFERÊNCIAS	74
	APÊNDICES	79
	ANEXO	89

1 INTRODUÇÃO

A necessidade de ofertar acessibilidade é decorrente das diversas situações que as pessoas enfrentam em suas vidas. Desde o nascimento, algumas situações como o mover do carrinho de bebê, por exemplo, se tornam um grande desafio com a ausência de infraestruturas que facilitem essa situação. Aos estados físicos permanentes ou não, como o uso de cadeira de rodas, muletas ou até mesmo aos obesos e idosos também é necessária à facilitação do cotidiano, promovendo maior conforto em sua vivência.

A demanda por cidades e ambientes acessíveis foi surgindo no decorrer do tempo, o que gerou várias discussões, que resultaram, principalmente, em leis que defendem a livre utilização de equipamentos e edifícios com conforto e segurança por todas as pessoas. Após o surgimento do tema Acessibilidade, vem o do Desenho Universal, e através dele é possível compreender as demandas da sociedade como um todo, não se restringindo somente aos deficientes, se estendendo a qualquer pessoa e atingindo as necessidades individuais de forma integrada.

Esses conceitos e os níveis que abrangem são de muita importância, o que acarretou em uma mudança crescente no mundo e no Brasil. Cada vez mais é possível perceber os avanços dos programas públicos brasileiros a respeito do tema Acessibilidade. Até mesmo no programa habitacional brasileiro vigente (Minha Casa, Minha Vida), o tema já foi inserido como um de seus critérios. Apesar de ser um padrão exigido, o que se observa é a pouca ou nenhuma adequação desses conjuntos, principalmente quanto aos espaços de uso público. Através disso, esses espaços públicos do Programa estariam aptos a atender as demandas de qualquer indivíduo?

Provavelmente na maior parte dos Conjuntos pertencentes ao programa esses espaços encontram-se desprovidos até mesmo de infraestrutura básica, como asfalto, fornecimento regular de água e tratamento de esgoto. Portanto, a questão da acessibilidade fica em segundo plano, se não há a preocupação com critérios básicos para a urbanização dos locais onde são instalados esses conjuntos, por que preocupar-se com a acessibilidade ou a mobilidade universal?

Tanto uma quanto a outra apresentam a função de promover inclusão independentemente das especificidades físicas das pessoas, para um projeto ou uma cidade quanto mais abrangente eles forem mais funcionarão com efetividade total.

Através disso, a pesquisa busca realizar uma análise geral através de pesquisas bibliográficas, por meio do estudo de leis, normas e história dos temas expostos, além de uma

pesquisa de campo, realizada no Conjunto São José III, situado no município de São José de Ribamar, estado do Maranhão. Essa busca vai além da compreensão do conjunto através do que os olhos podem ver, ela se baseia em compreender o seu funcionamento e, ainda mais: em como vivem as pessoas desse local, se apresentam conforto e segurança em sua caminhada diária e se o Conjunto atende as suas necessidades, tudo isso com enfoque nas pessoas com mobilidade reduzida ou deficientes.

Com base no que foi exposto, o trabalho dividiu-se em três capítulos. No primeiro, de fundamentação teórica, são expostas a origem e a importância do tema acessibilidade, comentando quais são suas colaborações para um aumento na qualidade de vida das pessoas, como acabou surgindo esse tema e o que motivou a adoção dele como uma exigência mundial para os cidadãos. Ainda no mesmo capítulo é comentado o surgimento do Desenho Universal, a sua importância e de qual forma ele se funde com a acessibilidade. Fechando o capítulo, são expostas leis, normas, Programas e demais informações que envolvam tanto a acessibilidade quanto o desenho universal, a nível federal, estadual e municipal.

No capítulo seguinte é feita uma análise da acessibilidade do Programa Minha Casa Minha Vida, com um breve histórico do programa, suas exigências de acessibilidade para as unidades habitacionais e para os espaços públicos, analisando a regulamentação existente com relação a cada um destes espaços. Na última parte do capítulo é traçado um panorama sobre o Programa no estado do Maranhão, suas demandas com relação ao déficit habitacional presente em números elevados e ainda, é realizado um apanhado sobre o espaço público produzido pelo Programa no estado.

O capítulo 4, que trata do tema central do presente trabalho, realiza um estudo de caso sobre a acessibilidade no Conjunto São José III, localizado em São José de Ribamar, um dos quatro municípios pertencentes à Ilha do Maranhão. Apoiado na base teórica, na análise das regulamentações e estudos citados nos capítulos anteriores, o trabalho de campo, com base nos projetos técnicos de urbanismo e apoiado em levantamentos fotográficos, entrevistas, analisa os diferentes setores do Conjunto e os diferentes deslocamentos realizados pelos moradores, buscando identificar o grau de dificuldade que enfrentam no seu cotidiano.

Através disso, espera-se contribuir para uma melhora na exigência da acessibilidade do Programa como um todo, além da contribuição para a preocupação com uma maior qualidade de vida aos moradores desses Conjuntos.

2 ACESSIBILIDADE E DESENHO UNIVERSAL

2.1 Origem e importância do tema acessibilidade

A acessibilidade surge através da demanda em acessar algo ou algum lugar de maneira confortável e possível para todos aqueles que apresentam necessidades especiais. Para iniciar a resposta à pergunta, deve-se entender as origens do termo acessibilidade e compreender historicamente a sua importância.

Os primeiros ensaios sobre seu surgimento são originários no período após a Segunda Guerra Mundial (FROTA, 2010), findada em 1945, onde foram envolvidas as grandes potências mundiais, como a Alemanha e a antiga União Soviética, por exemplo, além de diversos outros países. A Guerra era generalizada, contando com altas tecnologias e munições pesadas; mesmo assim, fez-se de “escudo” seus guerrilheiros, vitimando, ainda, a população da época de diversas faixas etárias. Na imagem abaixo, é possível observar mulheres cadeirantes três anos após o fim da segunda grande guerra mundial.

Imagem 1 - Mulheres cadeirantes nos anos de 1948 na Inglaterra



Fonte: <http://www.deficienteciente.com.br/2010/01/origem-dos-jogos-paraolimpicos.html>

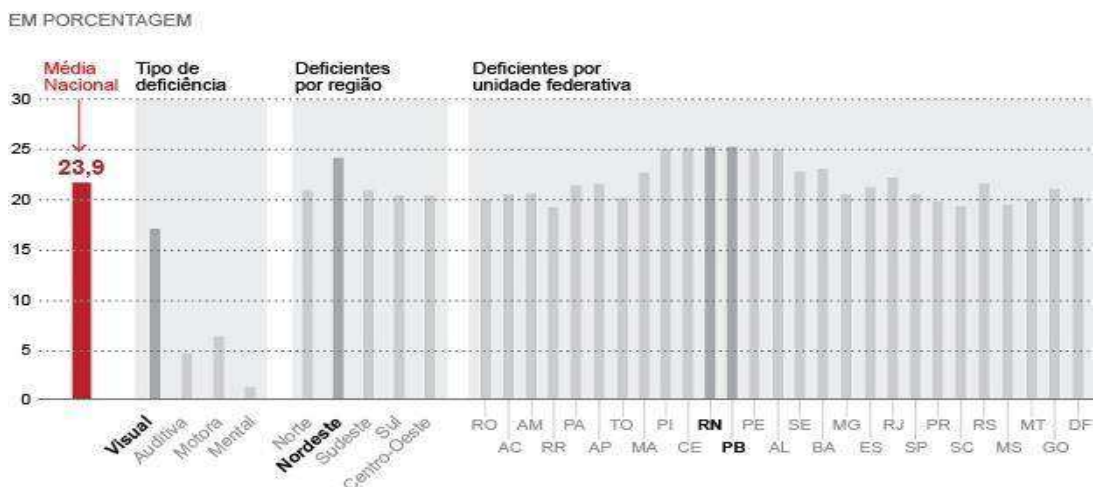
As mortes incontáveis, sem dúvida, são a mais trágica consequência dessa guerra, todavia, uma nova situação ou problema foi gerado: a guerra criou deficientes físicos que tiveram de se adaptar ao convívio social de maneira diferenciada, pois, nessa época, não havia ainda a preocupação com o “como acessar”. Outra questão importante era a expectativa de vida baixa, posto que as doenças eram muitas vezes incuráveis e as guerras levavam muitas pessoas

a óbito; essas e outras situações geravam menos idosos, diferente do que viria posteriormente, onde as pessoas apresentariam uma maior qualidade de vida.

À vista desses fatos, as pessoas do período pós-guerra acabam como sendo deficientes jogados em cidades para “homens padrão”, onde o dia a dia se tornou um grande desafio. Nesse período, houve uma preocupação maior em como incorporar essa nova população a sociedade, sendo criada a Resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) nº 2.542/75, de 09 de dezembro de 1975, intitulada Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, onde ocorre o abono da dignidade humana de todos esses indivíduos, garantias civis e legais, integração social, medidas que as capacitem ao emprego e as atividades cotidianas, e a inclusão de suas necessidades no planejamento econômico e social. Em 1981, nomeou-se [tal ano] como o Ano Internacional das pessoas deficientes, pela ONU.

No Brasil, o tema deficiência nos primórdios, assim como em diversos outros países, foi tratado como assistencialista (GARCIA, 2011), e tão só com o decorrer do tempo essas pessoas foram sendo consideradas úteis para a sociedade. Apenas em 1988, mais de dez anos após a efetivação da Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, houve no país o amparo efetivo aos deficientes através da Constituição desse mesmo ano. Nessa Constituição, os princípios de destaque aos deficientes eram bem similares aos propostos pela Declaração da ONU, onde buscava incluí-los à sociedade, não mais os tratando como doentes e inúteis. A partir dela, sendo assim, os deficientes garantiram alguns direitos legais mais efetivos, nacionalmente. O gráfico abaixo mostra a porcentagem de deficientes no Brasil no ano de 2010:

Gráfico 1 - População com deficiência no Brasil em 2010 de acordo com o IBGE



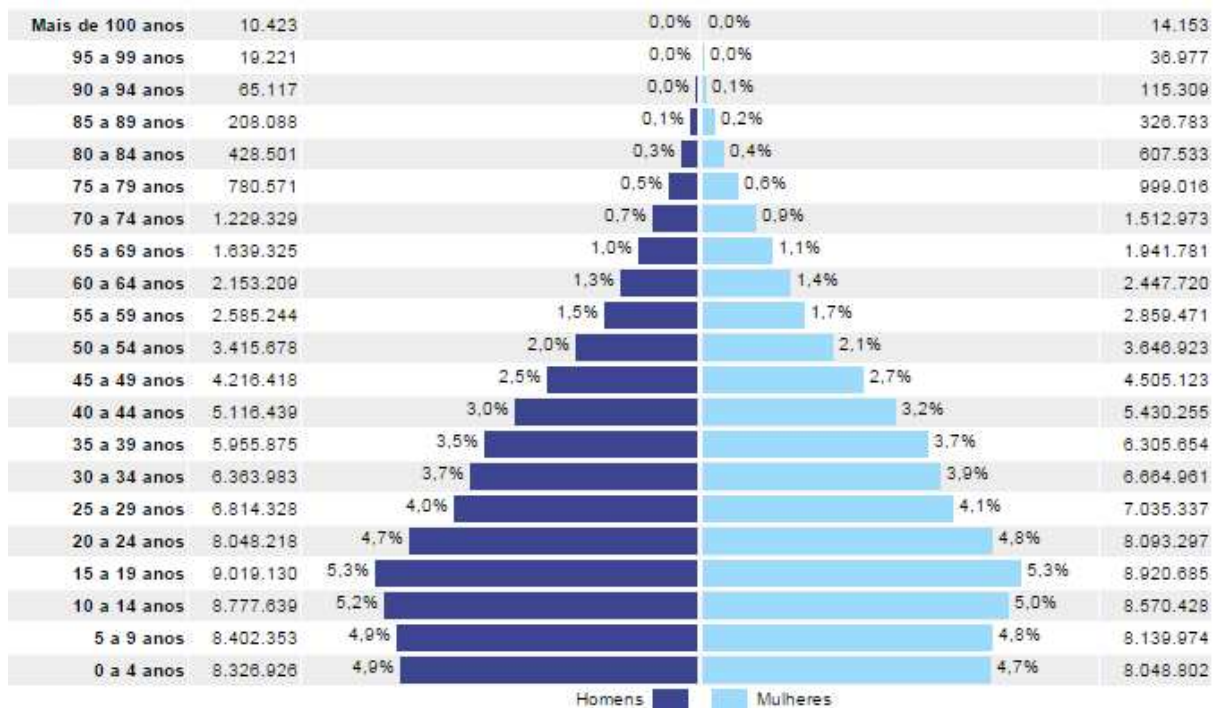
Fonte: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/04/239-dos-brasileiros-declaram-ter-alguma-deficiencia-diz-ibge.html>

Através dos dados coletados por meio do censo de 2010, pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), é perceptível que o número de pessoas com algum tipo de deficiência, no Brasil, chega a quase um quarto da população. A Região Nordeste é a área com maiores índices de deficientes, superando até mesmo a média nacional.

Embora a grande motivação para o surgimento da acessibilidade seja os deficientes físicos, como fora demonstrado anteriormente, o objetivo da mesma não se delimita tão somente a eles. Ser acessível significa permitir acesso tanto aos deficientes, quanto a qualquer pessoa que, por algum motivo, permanente ou não, apresente mobilidade reduzida, tais como: obesos, idosos, grávidas, crianças, bebês, altos, baixos, dentre outras características (CAMBIAGHI, 2012). Em algum momento da vida as pessoas irão necessitar dos benefícios promovidos pela acessibilidade, por isso a sua importância, e por tal razão a mesma não é restrita a um pequeno grupo, mas, sim, disponível à toda população.

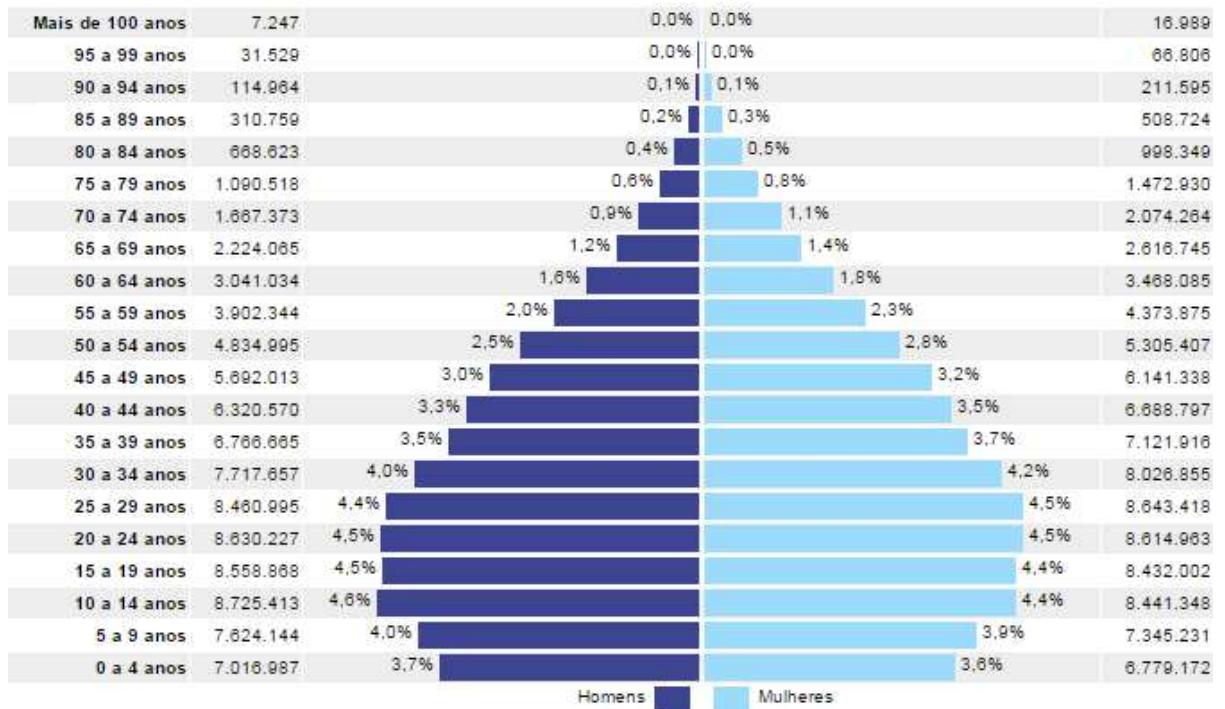
De acordo com os dados do censo demográfico realizado pelo IBGE sobre distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade, é possível perceber um aumento da população idosa (pessoas com 60 anos ou mais), comparando o censo de 2000 que apresentava 8,6% e em 2010 com 11%. Esse aumento de 2,4% reflete o que ocorrerá com o passar dos anos, onde cada vez mais haverá cidadãos envelhecendo e necessitando de recursos que promovam qualidade de vida diária.

Gráfico 2- Distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade em 2000



Fonte: http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=12&uf=00%20-%20topo_piramide

Gráfico 3 - Distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade em 2010



Fonte: http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=12&uf=00%20-%20topo_piramide

Outra parte da população favorecida pela acessibilidade são os obesos. Segundo o Ministério da Saúde (2014), 18,5% dos brasileiros apresentam obesidade; em consequência, possuem dificuldades diárias em locais desenvolvidos para “pessoas padrão”, principalmente por sua mobilidade reduzida, em espaços que, por vezes, visualizam-se estreitos demais.

A arquitetura e o urbanismo acessíveis são de grande relevância, pois, auxiliam como facilitadores na vida daqueles que se beneficiam dos mesmos. De acordo com Cambiaghi (2012, p.10) os arquitetos e urbanistas devem “privilegiar o bem estar de um maior número de pessoas, para que elas usufruam dos ambientes concebidos, sempre que possível de modo autônomo, seguro e sem esforços desnecessários”. A partir do momento em que é permitido a qualquer um acessar ou frequentar um local de maneira independente a acessibilidade existe.

Contudo, é possível observar que a acessibilidade é originária da necessidade das pessoas em conviver em sociedade de maneira não excludente, integrada e, principalmente, digna, não se restringindo a uma minoria, mas, sim, abrangendo a grande parcela da população, de maneira que não constranja essas pessoas por suas diferenças, afinal, todas as pessoas apresentam peculiaridades, além do direito em acessar o meio onde vivem ou desejam frequentar. Essas afirmações também são defendidas pelo conceito de Desenho Universal, próximo tópico desse capítulo.

2.2 Desenho Universal como parâmetro de projetos

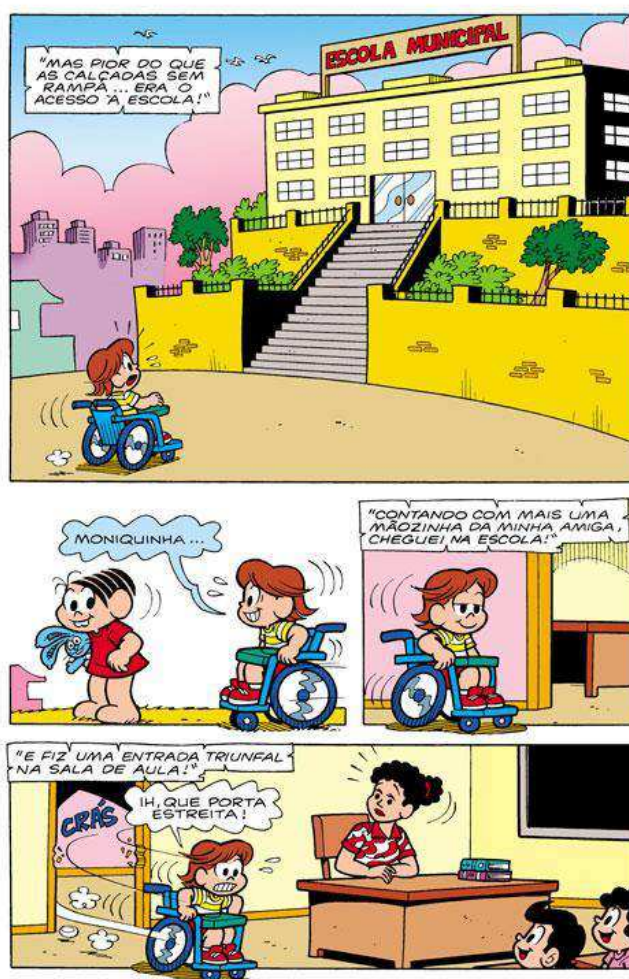
Primeiramente, é importante diferenciar o conceito de Desenho Universal com o de Acessibilidade. A Acessibilidade se refere ao acesso livre de todas as pessoas a lugares, equipamentos e demais localidades; já o Desenho Universal é a preocupação desde o projeto, em garantir que qualquer pessoa utilize determinado equipamento, edifício ou mobiliário, através de dimensões que atendam de maneira confortável a todas as pessoas. São conceitos bastante semelhantes que se complementam e de certa forma, juntos, possibilitam uma abrangência muito maior.

Segundo Cambiaghi (2012, p.16), o conceito de Desenho Universal começa a ser discutido desde 1961 em uma Conferência Internacional na Suécia, buscando reduzir as barreiras arquitetônicas. Países como Estados Unidos, Japão e a própria Suécia, tinham como objetivo melhorar a vida de pessoas com deficiência, inicialmente. Ainda conforme a autora, o trabalho de arquitetos, urbanistas e outros profissionais da área acabou acarretando nessa iniciativa frente aos deficientes físicos, visto que os mesmos se sentiam excluídos da sociedade.

A arquitetura e o urbanismo podem aproximar ou excluir pessoas do convívio em sociedade. A partir do momento em que se impõe várias barreiras e dificuldades para as pessoas realizarem atividades simples, que por vezes as impeçam de executá-las, elas são segregadas da cidade. E por outro lado, quando uma cidade passa a abarcar pessoas com várias características, sendo elas: altas, baixas, magras, obesas, deficientes físicos, grávidas, idosos, crianças e outros, promove-se um convívio com as cidades muito mais interessante e respeitoso, exatamente por gerar uma “cidade universal”, sinônimo de respeito por seus cidadãos. Sequentemente, apresenta-se exatamente tais aspectos, no que diz respeito ao resultado da falta de tal consciência, na execução e formulação do espaço público e privado atual.

O quadrinho do escritor Maurício de Sousa (Imagem 2), é uma evidente crítica à falta de acessibilidade, ao relatar as barreiras enfrentadas por um aluno cadeirante, o Luca, além de outras situações perante as demais deficiências físicas, como no caso da personagem Dorinha. A Revistinha é uma parceria do autor com o Governo Federal, realizada em 2006, a qual mostra os diversos obstáculos encarados por pessoas com deficiência, como: portas estreitas, a não possibilidade de executar tarefas de maneira autônoma, além da dificuldade ao acesso, nesse caso, a uma escola. Além desses, ainda são encontrados vários outros fatores que acarretam problemas à vida dessas pessoas.

Imagem 2 – Página da Revista da Turma da Mônica



8

Fonte: <http://turmadamonica.uol.com.br/acessibilidade/>

Apesar da possibilidade ao acesso ser uma evolução aos que não o possuíam, possibilitá-lo não significa afirmar que aquele local apresenta de fato uma universalização no seu desenho. No caso de um cadeirante, por exemplo, podendo acessar uma loja através de uma rampa, mas no interior da loja não conseguir se movimentar por espaços estreitos, já ocorre uma restrição que gera, na grande maioria das vezes, constrangimento.

Falar em universalizar projetos significa pensar desde o acesso, até a circulação, a possibilidade de pessoas específicas e diferentes umas das outras conseguirem adentrar todos os locais de um edifício ou todos os locais de uma cidade, não se contentando em apenas possibilitar o acesso, mas, sim, o seu conforto e direito ao uso em qualquer que seja o lugar.

O Centro de Design Universal (apud CAMBIAGHI, 2012, tradução da autora), criou sete princípios que devem ser levados em consideração e tomados como referência tanto

em projetos já existentes, quanto em projetos futuros ou em desenvolvimento, relacionados com a arquitetura e/ou design.

Esses princípios são: 1 Possibilidade de utilização igualitária: permitindo que todas as pessoas utilizem um recurso, de preferência, de maneira igual e se não houver essa possibilidade, similar, ofertando atratividade, segurança e sem excluir de maneira nenhuma essas pessoas de executarem tal atividade; 2 Uso adaptável: adaptar-se de acordo com a necessidade de cada indivíduo, não desenvolvendo um produto ou edifício que exclua determinado usuário, permitindo sempre usos flexíveis; 3 Utilização Simples: tornar o uso (de qualquer que seja o objeto ou local), facilitado, sem grandes complexidades e de fácil entendimento ou identificação; 4 Facilidade em comunicar: independente da língua falada pode-se e deve haver diferentes formas de comunicar sobre algo, tanto através de símbolos, sinalizações, efeitos sonoros ou outras formas que indiquem, sem a utilização de palavras, o que um espaço ou equipamento público realiza, de maneira que todos compreendam rapidamente; 5 Evitar acidentes: os riscos devem ser previstos evitando situações que gerem danos maiores. As pessoas devem ser protegidas desses riscos, isolando, alertando ou desenvolvendo técnicas que evitem essa exposição ao perigo; 6 Eficiência: evitar esforços físicos desnecessários de maneira a demandar do usuário pouco esforço para a utilização ou operação de determinado equipamento; 7 Utilização Universal: possibilitar a pessoas diferentes a utilização do espaço de maneira a aplicar nos espaços as mais diversas possibilidades de utilizações, sejam para pessoas em pé ou sentadas (em cadeiras de rodas), a fim de ofertar as mesmas oportunidades para um todo (CAMBIAGHI, 2012).

Através desses princípios é possível observar a importância nada superficial que a universalização projetual ou de qualquer elemento apresenta. Expandir opções de públicos ou pessoas incentiva a diversidade humana, uma vez que se abrem portas para as pessoas decidirem locais que querem frequentar e, além disso, garantem a autonomia total sem a necessidade de acompanhamento em atividades diárias simples, que por vezes, por um local não ofertar essa liberdade, pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência necessitam de auxílio do outro ou simplesmente não realizam, por tal fator, as atividades que gostariam.

A dificuldade em implantar o Desenho Universal de fato nos ambientes ou objetos se deve:

A massificação dos processos produtivos após a Revolução Industrial e a especulação imobiliária crescente [acarretarem] um distanciamento entre o produto final e as reais necessidades do usuário. Assim, este tem de fazer um esforço para se adaptar a um ambiente projetado para uma pessoa ideal, que muitas vezes é o reflexo dos interesses econômicos, que veem como um consumidor. (CAMBIAGHI, 2012, p.15).

Com isso, a produção em escala passa a valer mais a pena do que a qualidade de vida dos usuários ou cidadãos. O lucro é a preocupação mais importante, além dele, a rapidez de execução, deixando de lado as demandas específicas.

Ademais, o poder de controlar essa facilidade e de englobar o desenho que atenda as pessoas de forma acessível não se encontra apenas nas “mãos” de um interesse de mercado. Edmundo Xavier (apud VIDA BRASIL, 2006) relata que “a acessibilidade na cidade não é pensada de forma conjunta, não existe uma integração das ações realizadas, são feitas apenas intervenções pontuais. Também não foi assumida, por uma opção do poder público, como política pública, já que não é colocada como prioridade”.

Imagem 3 – Elementos que impedem a acessibilidade no bairro da Fialho em São Luís



Fonte: Acervo pessoal, 2015

A imagem anterior demonstra o contrário ao que está sendo exposto: a falta de acessibilidade ou preocupação com a segurança ou conforto, nesse caso, dos pedestres. Existem vários elementos dificultando ou até mesmo bloqueando a passagem na calçada, fazendo com que a pessoa desvie de sua rota original, acessando a rua e se colocando em risco. Através de uma cidade não universal e inacessível, o principal reflexo é encontrado em seus espaços públicos e equipamentos de uso público. Todo o trabalho inicial deveria ser focado na aplicação das leis e normas nesses espaços para que possibilitasse a livre circulação de pessoas pela cidade como um todo. De nada adianta implantar o Desenho Universal no interior de residências ou

edifícios e demais imóveis (sendo eles públicos ou não), se nos próprios espaços públicos isso não ocorrer.

As calçadas (talvez o local mais frequentado por todo cidadão, mesmo aqueles que utilizam veículos individuais), por exemplo, apresentam diversas problemáticas ligadas à ineficiência da circulação contínua e facilitada. Muitas vezes as calçadas acabam sendo construídas pelos próprios proprietários de lotes, que não são instruídos a executar essa tarefa, gerando, em várias situações, enormes barreiras, como pode ser observado na Imagem 4.

Imagem 4 – Avanços da calçada sobre a rua no bairro da Fialho em São Luís



Fonte: Acervo pessoal, 2011

A imagem mostra a real situação do espaço público em diversos locais, no qual a execução das calçadas, em principal, acaba impactando na circulação, no caso da figura anterior. Podem ser observados, de imediato, dois problemas: o avanço da calçada sobre a rua, através de um elemento construído além da margem da calçada existente; e uma rampa de acesso ao lote, que inclina a faixa de circulação da calçada, além da pequena rampa presente na rua. Além dos exemplos mencionados, o próprio mobiliário urbano, como lixeiras, iluminação pública, acabam não cooperando com a facilitação de acesso de todos, muitas vezes sendo posicionado em locais inadequados, impedindo o fluxo livre.

Apesar de todos esses benefícios promovidos pelo Desenho Universal e a Acessibilidade, são poucas as gestões municipais que estimulam a aplicação correta do Desenho

livre de barreiras. O estado de São Paulo já inicia um trabalho através de cartilhas, mencionando sobre:

Os projetos para as áreas de uso público com Desenho Universal devem prever a criação de espaços urbanos e de lazer adequados às necessidades de todos os usuários, contemplando aspectos como segurança, conforto, direito de acesso e desempenho na boa fruição, deslocamento e usufruto dos espaços. (SÃO PAULO, 2010).

A partir do momento em que a gestão pública passa a considerar como parte das necessidades incluir a universalização do desenho e a acessibilidade, além de mecanismos, como a cartilha mencionada anteriormente, que valorizem a causa, as problemáticas passam a iniciar um ciclo de melhorias graduais e contínuas. Estimular formas para essa implantação como, por exemplo, diminuir impostos para quem possuir “imóveis universais”, ou realizar campanhas que sensibilizem a população como um todo, poderiam ser formas de transformar, de fato, a realidade existente.

Os princípios do Desenho Universal, unidos aos da acessibilidade, ainda necessitam de muito estímulo para sua implementação no Brasil. Compreender que Desenho Universal e/ou Acessibilidade não significa somente rampas de acesso é o principal ponto. Realizar uma transformação em massa, nos espaços públicos, fazendo deles espaços, de fato, preparados para atender toda a população, deve ser tomado como objetivo primordial pelo poder público. Há Leis que regulamentam esses aspectos e, ademais, apresentam vários critérios interessantes para a implantação da acessibilidade.

2.3 Legislação e Acessibilidade no espaço público

Partindo da necessidade das pessoas em conseguirem acessar os mais diversos locais, acabam por surgir algumas medidas que facilitam esse mecanismo. Através da ONU, algumas sugestões são expostas para o mundo, como já citado anteriormente, porém, somente o Decreto e a nomeação de um ano internacional para deficientes não foram suficientes, havendo a necessidade de criar leis e parâmetros técnicos que fortalecessem a ideia de inclusão, em principal, dos deficientes físicos na sociedade, mas, também, abrangendo a outros grupos.

No Brasil o primeiro passo foi através da Constituição de 1988, concretizando o direito a participação de deficientes físicos na sociedade de maneira mais igualitária. Através dessa Constituição, abrem-se as portas para leis futuras, embarcadas a níveis federal, estadual e municipal.

2.3.1 Legislação Federal

O Brasil apresenta algumas leis, decretos, estatutos, normas e um Programa Nacional a despeito do tema acessibilidade. Alguns dos principais serão destacados: O Decreto-lei Nº 5.296/04, a ABNT NBR 9050 e o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.

Apesar da existência de toda uma regulamentação, apresentando diversos padrões a serem seguidos e leis que deveriam ser cumpridas, é possível observar a não efetivação dos mesmos. Avanços iniciaram, porém, como será exposto a seguir, muito ainda se encontra na teoria, e ao vivenciar as cidades e seus espaços públicos, os cidadãos não encontram de maneira prática o suporte que necessitam para viver de maneira, no mínimo, confortável.

2.3.1.1 Decreto-lei Nº 5.296/04

O Decreto-lei Nº 5.296/04 regulamentou outras duas leis anteriores a ele, a Lei Nº 10.048/00 que prioriza atendimento das pessoas com necessidades especiais, e a Lei Nº 10.098/00 que apresenta normas e critérios gerais para a promoção da acessibilidade de deficientes e/ou pessoas com mobilidade reduzida. Ambas as leis foram criadas no ano de 2000 e já portavam benefícios aos mais diversos públicos, sendo a primeira priorizando atendimento em estabelecimentos com usos variados, e a segunda, o principal ensaio para o decreto mencionado acima, já caracterizando alguns critérios para a acessibilidade, tais como: elementos da urbanização, mobiliário urbano, edifícios públicos e privados, muito resumidamente sobre transporte coletivo e eliminação de barreiras, entre outros.

Esse Decreto-lei Nº 5.296/04 passa a abranger a questão social, urbana e construtiva de maneira mais abrangente. Os capítulos III e IV serão destacados por se adequarem melhor ao tema desenvolvido.

O capítulo III do decreto é definido por dar condições gerais da acessibilidade, condições essas que se destacam principalmente no Art. 8º, que fornece características sobre acessibilidade (inciso I) como condição para utilização segura e autônoma. Classifica no inciso II as barreiras (obstáculos que impedem o acesso), em urbanísticas (existentes nos espaços de uso público e vias públicas), nas edificações (presentes no entorno e interior das edificações de uso público ou coletivo e nas áreas comuns e entorno das de uso privado multifamiliar), além de tratar, ademais, das barreiras envolvidas nos transportes e na comunicação.

Ainda no capítulo III do Art. 8º, inciso III, cita-se os componentes de urbanização como saneamento, energia elétrica e planejamento urbanístico em geral. O Inciso IV refere-se

ao mobiliário urbano como conjunto de objetos presentes nos espaços públicos e vias. O artigo ainda menciona as edificações de uso público, as de uso coletivo e ainda as de uso privado, como as do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), como é possível observar abaixo:

VII - edificações de uso coletivo: aquelas destinadas às atividades de natureza comercial, hoteleira, cultural, esportiva, financeira, turística, recreativa, social, religiosa, educacional, industrial e de saúde, inclusive as edificações de prestação de serviços de atividades da mesma natureza;

VIII - edificações de uso privado: aquelas destinadas à habitação, que podem ser classificadas como unifamiliar ou multifamiliar. (BRASIL, 2004).

Finalizando o artigo 8º, no inciso IX ocorre uma breve descrição sobre Desenho Universal como sendo a concepção que atenda as mais diversas pessoas de forma confortável. Através de todas as descrições citadas é possível verificar que as condições gerais do decreto abrangem os mais diversos campos, principalmente relacionados a um conforto urbanístico.

O Capítulo IV refere-se à Implementação da Acessibilidade Arquitetônica e Urbanística. Na Seção I, através do Artigo 10º, afirma-se que os projetos de natureza arquitetônica e urbanística devem ser desenvolvidos de acordo com critérios do desenho universal, tomando como referência as normas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), além de expor a importância da fiscalização e incentivo do poder público nessa questão. No Art. 12, afirma-se sobre a importância da transição segura das pessoas, como é possível observar abaixo:

Art. 12. Em qualquer intervenção nas vias e logradouros públicos, o Poder Público e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços garantirão o livre trânsito e a circulação de forma segura das pessoas em geral, especialmente das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, durante e após a sua execução, de acordo com o previsto em normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e neste Decreto. (BRASIL, 2004).

Através do Art. 13, desse mesmo capítulo, é afirmado ainda que a partir da data de vigência desse decreto os planos diretores, código de obras, lei de uso e ocupação do solo, estudos de impacto de vizinhança e demais regulamentações, devem seguir os critérios impostos pelo presente decreto-lei, afirmando, também, a necessidade de incentivos por parte do poder público.

Sobre as Condições Específicas, Seção II do presente capítulo, a despeito dos espaços de uso público,

Art. 15. No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Incluem-se na condição estabelecida no caput:

I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;

II - o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e

III - a instalação de piso tátil direcional e de alerta. (BRASIL, 2004).

No Art. 26 afirma-se da obrigatoriedade das edificações de uso público ou coletivo em possuírem sinalização tátil e visual para o deficiente visual e auditivo. Em grande maioria essa sinalização é inexistente, principalmente em edifícios residenciais.

No mesmo capítulo, através da Seção III, são expostas as exigências nas Habitações de Interesse Social:

Art. 28. Na habitação de interesse social, deverão ser promovidas as seguintes ações para assegurar as condições de acessibilidade dos empreendimentos:

I - definição de projetos e adoção de tipologias construtivas livres de barreiras arquitetônicas e urbanísticas;

II - no caso de edificação multifamiliar, execução das unidades habitacionais acessíveis no piso térreo e acessíveis ou adaptáveis quando nos demais pisos;

III - execução das partes de uso comum, quando se tratar de edificação multifamiliar, conforme as normas técnicas de acessibilidade da ABNT; e

IV - elaboração de especificações técnicas de projeto que facilite a instalação de elevador adaptado para uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2004).

Nessa seção ainda se refere ao Ministério das Cidades como agente coordenador da política nacional, além do seu dever de adotar providências que façam cumprir os requisitos do artigo acima, orientando o público alvo e divulgando aos interessados sobre as medidas expostas.

Além de todos os temas citados, o decreto-lei ainda trata sobre transportes, comunicação e outros fatores que servem para estabelecer a acessibilidade, além da sua finalização que cita o Programa Nacional de Acessibilidade, que será tratado posteriormente.

2.3.1.2 ABNT NBR 9050

A ABNT NBR 9050 foi elaborada através do Comitê Brasileiro de Acessibilidade, pela Comissão de Edificações e Meio (ABNT, 2004), estabelecendo parâmetros de acessibilidade para construção ou adaptação de mobiliários, edificações, equipamentos urbanos entre outros. Através dela é possível observar como implantar a acessibilidade de maneira exemplificada e simples.

Como o presente trabalho apresenta foco em espaços públicos, os itens expostos serão alguns dos principais referentes ao tema, apesar de toda a NBR englobar, de certa forma, o tema abordado.

O item 6.2 trata de acessos aos mais diversos meios, definindo que todas as edificações ou equipamentos urbanos devem apresentar entradas acessíveis e estacionamentos de veículos como composição de uma rota acessível durante todo o percurso a ser executado.

No item 6.4 é colocado que devem ser previstas áreas de descanso fora da área de circulação, que devem existir a cada 50m, se o piso apresentar inclinação menor que 3%, e a cada 30m, se apresentar inclinação de 3 a 5%. Nessas áreas, preferencialmente, deve haver bancos com encosto.

O item 6.10 relata o que deve ser feito com relação às circulações externas, podendo ser elas: calçadas, vias e passeios. Apesar de faixa livre, é afirmado que o mínimo de espaço exigido, somente para ela, é de 1,20m, sendo ideal pelo menos 1,50m; essa faixa livre não deve apresentar obstruções de vegetação, postes, lixeiras, sinalizações em geral e qualquer outro elemento que obstrua esse espaço de circulação.

Sobre o passeio é afirmado que não se deve criar qualquer tipo de desnível ou interrupção no mesmo para o acesso a um lote, como por exemplo, uma rampa que interligue o lote a rua. Havendo desníveis, eles devem ser vencidos na parte interna do lote, e não na área da faixa livre. A imagem a seguir demonstra o que não deve ser feito de acordo com a NBR 9050:

Imagem 5 – Interrupção de fluxo em calçada no bairro da Fialho, em São Luís - MA



Fonte: Acervo pessoal, 2015

Ainda de acordo com a NBR 9050, as calçadas devem ter rebaixamento junto das travessias de pedestres, com largura mínima de rampa igual a 1,20m e inclinação máxima de 8,33%, sempre havendo um espaço de faixa livre no passeio de pelo menos 1,20m (além dos 1,20m da rampa); nesses rebaixamentos deve haver sempre sinalização para indicar a declividade.

Com relação às vagas de estacionamento, no item 6.12 é afirmado que deve haver área de circulação lateral de, no mínimo, 1,20m, além de sinalização horizontal e vertical, e promoção de rota acessível - como já mencionado anteriormente - até o local de destino.

O item 8 trata de equipamentos urbanos, como hospitais, postos de saúde, cinemas, locais de prática esportiva, de lazer, turismo além de outros, que devem apresentar rotas acessíveis e condições que forneçam praticidade e inclusão. Com relação aos parques, praças e locais turísticos, a NBR 9050 afirma que, quando houver pavimentação, equipamentos em geral, edificação ou qualquer outro elemento, os mesmos devem ser acessíveis.

No último item apresentado, fala-se sobre a vegetação e a sua obrigatoriedade em não obstruir ou dificultar a passagem na área de faixa livre, tanto através de uma possível sobreposição para com a mesma, quanto pela escolha da tipologia da vegetação (não devendo ser tóxica, com espinhos, folhas ou frutos que caiam constantemente, deixando o local escorregadio e, em consequência, arriscado). Na imagem abaixo, um exemplo contrário ao mencionado:

Imagem 6 – Copa de árvore obstruindo a passagem na Rua do Aririzal, em São Luís - MA



Fonte: Acervo pessoal, 2015

É possível observar que, além de elementos de ferro, provavelmente ali posicionados para que não haja estacionamento de veículos sobre a calçada, as copas das árvores estão baixas, não permitindo a visualização da calçada como um todo. Essas copas

deveriam ser mais elevadas em relação ao nível da calçada, para que os pedestres não tivessem que se abaixar ou desviar delas, em sua passagem.

Contudo, a NBR 9050 trata de maneira bastante abrangente a acessibilidade; porém, na grande maioria de seus exemplos ilustrados (principalmente), é observada a sua preocupação com o deficiente físico, em geral, e não com uma série de pessoas pertencentes a outros grupos da população (já citados anteriormente), que também poderiam ter demonstrado através de exemplos claros algumas necessidades de acessibilidade.

2.3.1.3 Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana ou Brasil Acessível, desenvolvido pelo Ministério das Cidades, surge no ano de 2004 (no mesmo ano da criação do Decreto-lei 5.296/04), ofertando diretrizes de como implantar a acessibilidade em vários aspectos, e direcioná-la para diversos públicos, como refere-se abaixo:

O programa é constituído de ações e instrumentos que visam estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. A acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito aos seus direitos fundamentais. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

O programa apresenta seis cadernos direcionados para a acessibilidade: o primeiro referindo-se ao atendimento adequado as pessoas com restrição de mobilidade; o segundo intitulado “Construindo a Cidade Acessível”, direcionado aos profissionais da área; o terceiro orientando sobre a aplicação do Decreto-lei Nº 5.296/04; o quarto tratando de políticas municipais que estimulem a acessibilidade; o quinto abrangendo o tema transporte acessível e a infraestrutura urbana que o ofereça suporte; e o sexto e último caderno, apresentando o título “Boas Práticas”, voltado aos gestores municipais, exemplificando práticas eficientes e inovadoras já existentes.

O principal caderno referente aos arquitetos, urbanistas e demais profissionais interessados é o número dois, de título “Construindo a Cidade Acessível”, como já mencionado no parágrafo anterior, criado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), juntamente com a colaboração de vários profissionais e entidades da área, que avaliam situações cotidianas e problemáticas das cidades sobre a questão da acessibilidade urbana. É um caderno bastante ilustrado e dinâmico, e que além de mostrar as partes faltantes

sobre a acessibilidade, também demonstra alguns bons exemplos de como aplicá-la nas cidades já existentes, em sua grande maioria de construções já consolidadas.

Esse caderno se divide em duas partes, onde a primeira expõe conceitos, referindo-se aos documentos já existentes, e sua relação com a acessibilidade; e a segunda parte, mostrando imagens e textos que demonstram o que ocorre em muitas cidades na prática, além de colocar exemplos de como pode ser feito.

A Parte I é dividida em A, B e C. Na parte IA são expostos conceitos de acessibilidade e mobilidade, definindo assim a acessibilidade como aproximação segura e autônoma de elementos de usos diversos, possibilitando sua utilização e interação, e a mobilidade urbana, sendo algo que promova a locomoção de toda a população, sem que haja restrições. Ainda nessa parte, são classificadas as pessoas com restrição de mobilidade ou mobilidade reduzida, e as com deficiência física (já mencionadas anteriormente nesse capítulo), além de conceituar a questão do Desenho Universal (que será tratado posteriormente), e a inclusão social, que se refere ao convívio natural das pessoas com mobilidade reduzida, ou deficiência, na sociedade ou em atividades do cotidiano.

Na Parte IB é feito um diagnóstico urbano sobre a acessibilidade, mencionando de início a facilidade em encontrar a inacessibilidade nas cidades, que desconsideram os usuários com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida como cidadãos de direito frente a utilização de determinados equipamentos ou elementos, seguindo por retratar as dificuldades encontradas em habitações, ambientes de trabalho, lazer e recreação e na própria circulação pelas cidades.

A Parte B2 trata sobre via pública que, segundo o caderno dois, é uma superfície do poder público por onde circulam pessoas, animais, veículos e que são compostas por pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro central. É colocada ainda a necessidade de padronização dessa via pública através dos planos diretores, para que possam ser instalados os elementos necessários para “urbanizar” as cidades, sem que haja, ainda, conflito entre a necessidade das pessoas em circular por essas vias e os equipamentos necessários a serem implantados nelas, tais como: iluminação pública, lixeiras e outros.

A Parte B3 se refere às barreiras (já citadas no item 2.2.1.1 do presente capítulo), e a limitação que elas oferecem aos indivíduos, muitas vezes impedindo-os de executar suas ações e limitando atividades que, normalmente, são simples.

A parte IC menciona o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor como mecanismos auxiliares a promoção da acessibilidade urbana, citando de início a função do Plano Diretor

como elemento básico para o cumprimento da Constituição Federal, demonstrada através do Art. 182 que, em resumo, deve ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade.

Fechando a Parte I, é colocada ainda a Lei Federal Nº 10.257 (2001), popularizada O Estatuto da Cidade, devendo ser estabelecido por cada município, de acordo com suas peculiaridades, cabendo ao poder público assegurar as necessidades de todos os indivíduos.

Nem o Estatuto da Cidade ou o Plano Diretor, mencionados pela primeira parte do caderno, se direcionam a algum padrão de acessibilidade de maneira explícita, colocando somente a importância de ofertar aos cidadãos direitos iguais perante a cidade.

Já a Parte II, iniciada com a parte IID funciona como uma espécie de exemplificação da ABNT NBR 9050 de maneira mais prática, demonstrando através de fotografias de cidades existentes, como se encontrava a realidade do Brasil naquele ano [2004]. De início, o próprio caderno já expõe uma crítica relacionada à realidade das cidades, que apesar de mais de 10 anos terem se passado, muito ainda continua igual: o descaso, fazendo-as parecerem cidades de ninguém, ao invés de cidades de todos os cidadãos, mencionando a grande necessidade em um reordenamento das mesmas. Defende ainda dois pontos-chave relacionados à acessibilidade e mobilidade urbana: o primeiro é o de não criar novas barreiras relacionadas à mobilidade, e o segundo é de se eliminar aos poucos as barreiras já existentes. A explicação para a existência dessas barreiras está na falta de instrução dos cidadãos, cabendo ação por parte do poder público.

Imagem 7 – Elementos que colocam em risco a segurança na Rua do Aririzal em São Luís



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Na Imagem 7, é possível observar uma sucessão de erros, elementos que obstruem a passagem, como um poste de iluminação pública, e elementos de ferro, que no caso de uma

pessoa cega, por exemplo, poderia causar uma queda ou acidentes gravíssimos. Tais situações surgem, na grande maioria das vezes, por parte da população, que verifica lacunas no ambiente público e que, por não saber, ao certo, como proceder, acaba encontrando soluções por conta própria.

A parte D1 trata da acessibilidade em ambiente urbano citando, inicialmente, a cidade acessível como

(...) aquela onde seus espaços de uso comum, sejam eles da iniciativa privada ou pertencentes ao Poder Público, permitem o uso com qualidade por qualquer indivíduo da sociedade. Um uso com autonomia, segurança e equiparação de oportunidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004)

Além disso, ainda menciona que a acessibilidade deve estar presente tanto em nível local, como nos bairros, a nível territorial, em cada cidade como um todo, defendendo, ainda, a questão multidisciplinar para a implantação de novas políticas acessíveis, através de técnicos, sociedade e o poder público lado a lado para que, realmente, exista efetividade na execução do “como acessar”.

Alguns dos pontos-chave ainda destacados (a grande maioria já retratados pela ANBT NBR 9050), são os estudos antropométricos (demonstram dimensões mínimas necessárias para projetar determinada coisa, de maneira que gere conforto às pessoas, independentemente de suas características físicas); as calçadas, que devem possuir dimensões confortáveis (já citadas anteriormente), as paradas de ônibus (devendo possuir um espaço reservado para cadeirantes, piso tátil e outras questões que possibilitem a qualquer pessoa acessá-las), quiosques ou similares (não devem obstruir a passagem pelas calçadas), elementos do mobiliário urbano e elementos de infraestrutura, que também devem possibilitar conforto às pessoas, mesmo com suas peculiaridades, não às prejudicando em seus trajetos, independentemente qual seja ele.

Além de todos esses elementos citados no parágrafo anterior, ainda reforça outros elementos, como as travessias, estacionamentos e rotas de acessibilidade, de maneira ainda mais didática que a ABNT NBR 9050, através das imagens de situações consideradas erradas e com bons exemplos do que pode ser feito.

O caderno dois aborda de maneira bastante interativa a questão da acessibilidade, podendo ser considerado um bom ponto de referência, ao demonstrar através de situações já existentes, a possibilidade de tornar as cidades cada vez mais acessíveis, auxiliando os profissionais da área nessa questão, além de, ao contrário da ABNT NBR 9050, englobar de maneira mais abrangente e justa outros grupos da população, como pessoas de mobilidade reduzida, e não tão somente os deficientes físicos.

Apesar do Programa Brasil Acessível apresentar outros cadernos (já mencionados), que auxiliam também na base para a implantação da acessibilidade, o que mais se direciona, para a área urbanística, é o caderno abordado. Esse programa, com certeza, apresenta boas iniciativas e soluções que deveriam ser conhecidas por todos os cidadãos, afim de gerar novos olhos, podendo fazer com que a população se tornasse mais crítica, compreendendo-se enquanto “fiscal da cidade”. Através disso, menos empecilhos seriam verificados na mobilidade urbana.

2.3.2 Legislação Estadual

No estado do Maranhão não existe nenhuma espécie de programa de incentivo, cartilha, ou algo similar, que direcione as pessoas a despeito de como aplicar a acessibilidade. Porém, as leis a nível federal devem ser tomadas como embasamento, sendo aplicadas, portanto, a nível local.

A Constituição do Maranhão é o mecanismo que direciona os mais diversos aspectos, incluindo direitos e deveres. Em seu Art. 179, afirma que a política urbana deve atender as funções sociais e garantir o bem-estar da sociedade, em geral. Além disso, coloca que os municípios com mais de 20 mil habitantes devem possuir um plano diretor, ofertando dados mais minuciosos, direcionados para cada município e suas peculiaridades.

2.3.3 Legislação Municipal

São José de Ribamar é um município vizinho a capital São Luís, pertencente à Ilha do Maranhão, assim como a capital, onde se concentram vários conjuntos do Programa Minha Casa Minha Vida, incluindo o Conjunto São José III que será estudado no capítulo final desse trabalho. A cidade de São José de Ribamar tem apenas parâmetros básicos com relação ao tema acessibilidade, como o Plano Diretor e a Lei Orgânica.

Talvez por não apresentar esses critérios bem definidos, apresenta problemáticas relacionadas à acessibilidade principalmente nas áreas mais afastadas da região central (onde apresenta grande potencial turístico, religioso e cultural). No município, como posteriormente será observado, não existe nenhum tipo de direcionamento e critérios de acessibilidade que funcionem como parâmetros para projetos.

2.3.3.1 Lei Orgânica de São José de Ribamar

Em sua Lei Orgânica (2007), defende, logo no início, questões como autonomia, cidadania e a dignidade da pessoa humana. No Título IV, Capítulo II, Art. 105, destaca deficientes, idosos, crianças e alguns outros grupos enquanto cidadãos que devem receber amparo e assistência. Ainda no Título IV, o Capítulo VIII destaca, no Art. 127, a garantia das funções sociais da cidade, juntamente com o bem-estar de seus habitantes.

2.3.3.2 Plano Diretor de São José de Ribamar

Através da Lei Nº 645/06, do Plano Diretor da Cidade de São José de Ribamar, no Capítulo II, sobre os objetivos gerais do plano, é colocado como prioridade alguns itens como: facilitar o usufruto dos idosos à cidade e seus equipamentos e serviços públicos, a segurança do pedestre no seu percurso, entre outras coisas. Além disso, é priorizada a população mais carente economicamente, não entrando como destaque no plano a questão das pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência física. Porém, quando há essa ausência, toma-se como base a Legislação estadual e a federal.

3 ACESSIBILIDADE NO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA

3.1 Linhas gerais do programa

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), foi lançado no início do ano de 2009, durante o segundo mandato de governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, com o objetivo de facilitar o acesso à moradia da população de menor renda ou com nenhuma renda.

A criação do PMCMV ocorreu através do Ministério do Planejamento mediante a uma crise econômica mundial, funcionando, portanto, como estímulo ao mercado, que atuou enquanto gerador e mantedor de serviços. Através de tais investimentos, a baixa financeira se obteve equilibrada na Construção Civil, não abalando diretamente o setor, prezando pelos profissionais da área (FERREIRA, 2012).

No fim do mesmo ano fora criado o Plano Nacional de Habitação (PlanHab), alguns meses após a criação do PMCMV, o que gerou várias críticas a respeito, pois o PlanHab deveria, em tese, surgir antes do programa, que seria fruto do plano, incluso em suas políticas de planejamento habitacional (BONDUKI, 2009). Isso leva a crer que a iniciação do PMCMV acaba sendo um tanto despreparada, desprovida de um planejamento prévio que almejasse um alcance a longo prazo.

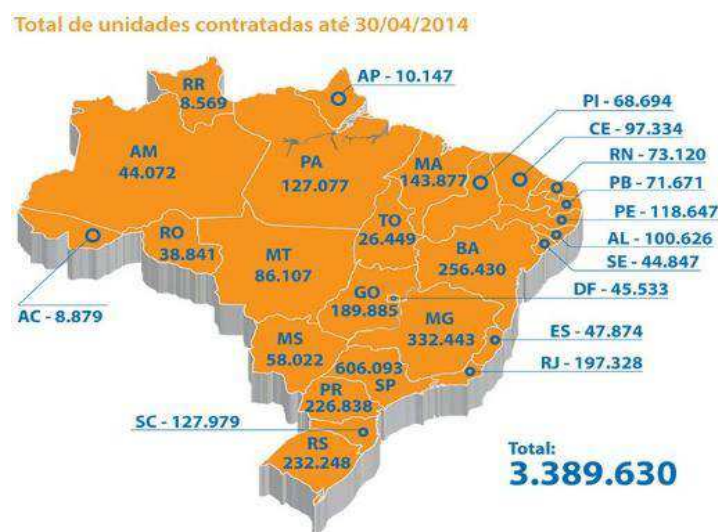
O PMCMV marca um novo período, em que as classes de baixa e média renda podem ter acesso a sua moradia de maneira mais facilitada, contrariando o histórico brasileiro, onde o mercado privado da Construção Civil priorizava o segmento de alto padrão (FERREIRA, 2012). Uma vez que havia essa prioridade com os mais ricos, a classe média, principalmente a média baixa e a classe mais humilde, eram excluídas do direito à moradia. Após a implantação do programa, houve a possibilidade de adquirir a casa própria de forma mais simplificada; anteriormente, essa aquisição seria de maneira muito mais burocrática ou, talvez, irrealizável.

Além de possibilitar o direito à moradia, executando uma política mais justa e digna, ao abranger maior número de pessoas e classes, o PMCMV surgiu para suprir o déficit habitacional ainda presente (em números elevados) naquele ano, no país. O Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), em pesquisa baseada em dados fornecidos pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), apresentou que, no ano de 2007, esse déficit era de 10%, caindo, porém, para 8,53%, em 2012. Essa queda não é responsabilidade somente do programa em questão, contudo, certamente houve grande influência dele perante tal modificação.

Tratar desse déficit histórico é inquestionavelmente complexo. Para que haja essa diminuição, ou até mesmo seu fim, deve-se pensar a longo prazo, de forma a se realizar um planejamento prévio de quais políticas devem ser adotadas para solucionar a raiz do problema. O PMCMV possuía uma pequena meta, inicialmente, que não atendia a demanda necessária. Por meio disso, houve a necessidade de impor etapas para a execução do programa, etapas essas anunciadas gradualmente, todavia, sem anúncios prévios de, por exemplo, quantas [etapas] seriam, em qual ano findaria ou, até mesmo, quando esse déficit habitacional sanaria.

Até o início do ano de 2015 haviam sido criadas duas fases do PMCMV: O Minha Casa Minha Vida I e o Minha Casa Minha Vida II. O Minha Casa Minha Vida I foi criado no ano de 2009, como já mencionado, com o objetivo de concluir um milhão de moradias, logrando êxito após, aproximadamente, um ano de vigência (MINISTÉRIO DAS CIDADES, [20-]), atendendo famílias com até dez salários mínimos. Já o Minha Casa Minha Vida II se iniciou em 2011 com o número de moradias duplicadas em sua previsão (dois milhões), além disso, dividindo o público na área urbana em três faixas de renda: faixa 1: renda bruta mensal até R\$ 1.600,00; faixa 2: renda bruta mensal até R\$ 3.275,00; e, faixa 3: renda bruta mensal de R\$3.275,01 até R\$ 5.000,00) - fase atual do Programa que, segundo o Ministério das Cidades ([20-]), deveria ter sido efetivada até o ano de 2014. Além das diferenças burocráticas entre as fases, será possível verificar, posteriormente, as diferenças projetuais entre cada uma delas. A Imagem 9 demonstra a abrangência das etapas supracitadas:

Imagem 9 – Distribuição de unidades por estado e distrito federal

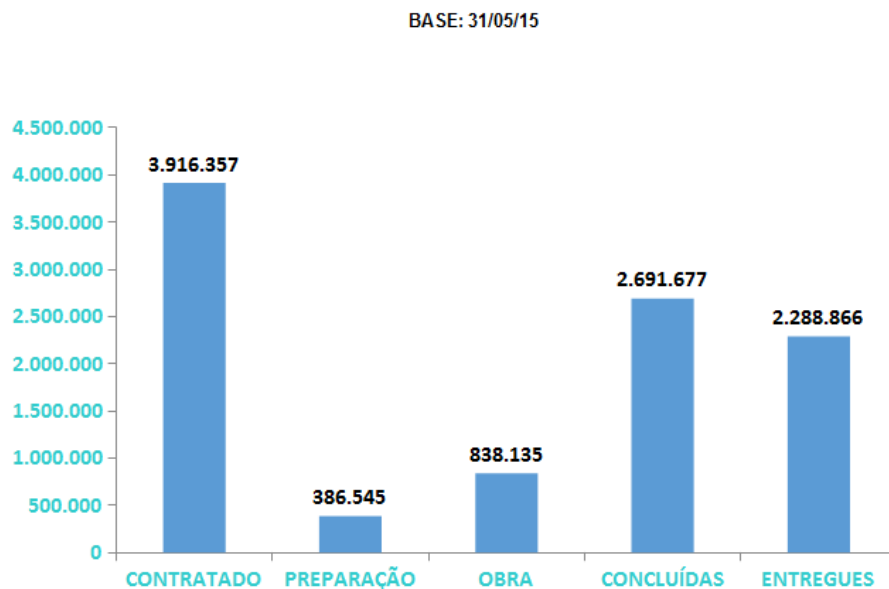


Fonte: <http://blog.planalto.gov.br/minha-casa-minha-vida-completa-cinco-anos-com-34-milhoes-de-unidades-contratadas/>

Através do mapa apresentado na Imagem 9, é possível observar a quantidade de unidades contratadas em São Paulo, número superior às entregues no restante do país: são mais de 600 mil. Tal fato ocorre, provavelmente, devido a grande concentração populacional existente, ainda hoje, no local, e a fatos históricos, como a migração da população para tal região industrial que, irrefutavelmente, acarretou em um aumento pela demanda habitacional. O estado com menos unidades contratadas é o de Roraima, com pouco mais de 8.500 unidades. O Maranhão, estado onde se localiza o empreendimento analisado posteriormente, conta com quase 144 mil unidades.

O programa já abrange todos os estados brasileiros, inclusive o Distrito Federal, como pode ser observado através da Imagem 9. Além disso, permite, atualmente, a contratação de unidades do programa a qualquer município, onde, anteriormente tal direito apenas era viabilizado às cidades com mais de 50 mil habitantes, eliminando esse critério para que municípios menores, muitas vezes com problemas ainda mais graves relacionados às moradias precárias, pudessem, à vista disso, ter acesso a tal alternativa, favorecendo a moradia com mais diligência. O gráfico 4 demonstra, em números totais, essas questões observadas na figura anterior:

Gráfico 4 – Números do Minha Casa Minha Vida até maio de 2015



Fonte: <http://mcmv.caixa.gov.br/numeros/>

O Gráfico 4, disponibilizado na internet, pela Caixa, demonstra os números que o programa apresenta até o fim de maio do ano de 2015, unindo o Minha Casa Minha Vida 1 e 2, podendo ser observado que já foram entregues à população mais de 2 milhões de moradias,

sendo que, das já concluídas, pouco mais de 400 mil ainda não foram entregues. Além disso, é possível constatar que o número de unidades contratadas supera o número estimado inicialmente, sendo as duas etapas do programa devendo chegar a 3 milhões de unidades, onde, o número atual contratado se encontra na faixa dos 4 milhões, segundo o gráfico disposto.

Além das duas etapas citadas, ainda há previsão para iniciar o processo da terceira etapa do programa, prevista para o segundo semestre de 2015, servindo, novamente, enquanto incentivo ao mercado frente a uma crise econômica, dessa vez, vivida no país. A meta quantitativa se torna ainda maior que nas etapas anteriores pois a previsão do número de construções se aproxima a 3 milhões de moradias, até o ano de 2018. Até o primeiro semestre de 2015, a quantidade de unidades entregues era de 2,2 milhões; portanto, até o ano estabelecido para a conclusão da terceira etapa do PMCMV, mais de 5 milhões de moradias, provavelmente, terão sido entregues aos brasileiros (PORTAL BRASIL, 2015).

Para compreender melhor todas as questões que envolvem o programa, é importante saber como ocorre seu funcionamento. Basicamente, constrói-se através de uma tríade formada por: poder público, agente financeiro e construtoras ou incorporadoras, sendo, o poder público em questão, formado pelo governo federal, estado e município (FERREIRA, 2012).

O governo federal é quem determina as políticas habitacionais no âmbito federal, além de direcionar o funcionamento do programa, e principalmente, cobrar a qualidade construtiva desses conjuntos.

O estado tem fundamental importância em empreendimentos de maior porte, como por exemplo, que gerem impactos para mais de uma cidade, uma vez que, nesses casos, é ele o responsável por fornecer a infraestrutura necessária referente à urbanização e o desenvolvimento da região.

Já, ao município, cabe um papel importantíssimo: é ele quem deve fiscalizar a utilização do solo urbano, uma vez que é de sua responsabilidade a elaboração da lei de uso e ocupação do solo e do plano diretor; deve-se buscar amenização de impactos, fornecer o licenciamento para a obra, e posteriormente, o sorteio das unidades dos conjuntos à população inscrita, além de abranger toda a questão da infraestrutura urbana. Talvez, por essa questão, o município seja um dos principais agentes para o sucesso do empreendimento. Está nas mãos dele a boa utilização da legislação vigente, além da importância que ele apresenta com relação à boa iluminação pública, boa oferta de transportes, entre outras políticas, possibilitando, assim, a melhoria e a facilidade perante a qualidade de vida dos futuros moradores do local.

Ademais, a prefeitura deverá sortear o imóvel aos beneficiários cadastrados, devendo esses beneficiários não possuir nenhum outro imóvel ou financiamento de imóvel, adequando-se, portanto, às faixas de renda exigidas pelo programa.

O agente financeiro que possibilita esse acesso à moradia é a instituição bancária, nesse caso a Caixa Econômica Federal (a principal envolvida, até então, no programa, denominada agente operacional), que apresenta o dever de avaliar a viabilidade do empreendimento, além de realizar a fiscalização do seu processo “evolutivo” pautada em leis, decretos, normas e cartilhas disponíveis pela própria instituição, visando garantir a qualidade do que será entregue. Essa instituição pode financiar o imóvel tanto ao consumidor final (futuros moradores), quando às construtoras ou incorporadoras. O Banco do Brasil também pode funcionar como financiador do programa.

Com relação aos financiamentos à população, quanto menor a renda da pessoa beneficiada, maior será o prazo para seu pagamento, ou seja, haverá um maior número de parcelas para a quitação do imóvel em questão, para que não haja um comprometimento significativo no valor recebido mensalmente.

Outro agente envolvido no processo do programa são as construtoras ou incorporadoras que adquirem um terreno e executam seu projeto (devendo ser submetido a Caixa Econômica Federal - que tem a função de aprovar o projeto e fiscalizar a obra). A Caixa possui um modelo padrão, com as dimensões mínimas exigidas pelo PMCMV, que funciona como referência para a elaboração dos projetos. A atividade mais comum para que o segmento seja barateado é a padronização ou a massificação da construção desses edifícios, priorizando a quantidade e o ganho financeiro, ao invés da qualidade arquitetônica e funcional. Basicamente,

(...) os valores da boa arquitetura foram esquecidos na produção atual do segmento econômico. Isso quer dizer que, de forma geral, há poucos arquitetos envolvidos nos processos decisórios ou, quando existem, devem submeter-se às diretrizes ditadas pelas prioridades comerciais. Reproduzem meros desenhos e não mais produzem boa arquitetura. (FERREIRA, 2012, p. 52, grifos meus).

Com isso, cada vez mais o que se vê são edifícios completamente iguais independentemente de sua localização ser distinta, o que acarreta em ausência de conforto para os que o habitam, e falta de qualidade estética para as cidades em que são implantados, por não existir inovação entre um ou outro ou a não distinção. Esses conjuntos tornam-se verdadeiros espelhos uns dos outros, desprovidos de qualquer identidade, como pode ser observado abaixo:

Andem pra cá ou pra lá, estão sempre no mesmo lugar. É como fazer girar penosamente uma roda de suplícios. Esse é também um erro comum dos conjuntos habitacionais, e nesse caso quase inevitável, já que a maioria dos conjuntos constitui

um projeto modular padrão feito para atividades padronizadas. (JACOBS, 2000, p. 114).

Ambos os autores, apesar de expressarem de maneiras distintas suas opiniões, acabam levantando a mesma questão: a padronização, que como já foi mencionado, ocorre com frequência ou quase em totalidade no programa mencionado. Isso pode ser confirmado, também, através da imagem abaixo:

Imagem 10 – Residencial Ribeira em São Luís - MA



Fonte: <http://www.agenciasaoluis.com.br/noticia/6174>

Através da Imagem 10, confirma-se a afirmação descrita acima. A construção em massa e padronizada caracteriza, indiscutivelmente, o programa; na grande maioria das vezes os projetos se repetem, acabando por se igualarem aos outros (positiva e negativamente).

Após todo o processo citado, finalmente o programa atinge seu objetivo final que é o de abrigar as famílias que se cadastram, ao início, para um sorteio que resulta em sua casa própria, por vezes tão sonhada.

Além da questão da definição de faixas de renda, abordadas no princípio do capítulo, que acabaram englobando um maior número de brasileiros com possibilidade de adquirir a casa própria de maneira mais facilitada, o Minha Casa Minha Vida II ainda estipulou alguns novos padrões a serem seguidos, tais como: a destinação de 3% das moradias a deficientes físicos e a idosos, devendo essas serem adaptadas (no caso dos deficientes), e localizadas em pavimento térreo (no caso das habitações multifamiliares); a colocação de piso em todas as áreas do apartamento (anteriormente só era colocado nas áreas molhadas, como banheiro, cozinha e lavanderia), dentre outras questões.

No ano de 2013, além dos avanços da segunda etapa do programa sobre a primeira, o Governo Federal possibilitou a contratação de equipamentos sociais, juntamente com a

construção dos conjuntos residenciais, ou seja, com essa modificação, é possível, na segunda etapa, a criação de conjuntos providos de assistência em relação à saúde, educação e lazer.

A exigência de critérios relacionados à acessibilidade e a melhoria da qualidade urbana se tornaram mais presentes, através dessas medidas adotadas pelo programa, porém, não se encontram ainda sanadas. Através dos dados apresentados, como os dos Gráficos 1, 2 e 3, localizados no primeiro capítulo, relatando os números crescentes da população idosa brasileira e o número que chega a quase 25% da população do país com algum tipo de deficiência, houve a demonstração clara de uma demanda existente que, em consequência, demonstrou a necessidade de incorporar, nas políticas urbanas e habitacionais, o tema acessibilidade, pressionando o poder público a executar e definir normas e leis que impusessem a sua implementação [perante a acessibilidade].

3.2 Acessibilidade no PMCMV

O PMCMV toma como uma de suas justificativas a oferta de moradias dignas para a população de baixa renda. Porém, além de criar unidades habitacionais ditas dignas, deveria, também, proporcionar urbanização e acessibilidade no seu entorno e nos locais onde é implantado, sendo esses, na grande maioria, afastados dos grandes centros urbanos.

Ferreira (2012, p. 64) comprova essa afirmação quando menciona que o mercado ou as construtoras adquirem terrenos mais afastados com a justificativa de diminuição de custos, para assim conseguirem repassar o imóvel com preços mais populares, o que na realidade serve, principalmente, para gerar aumento de lucro para eles mesmos.

A problemática não se revela frente à construção de conjuntos afastados, mas, sim, da necessidade de haver uma oferta de infraestrutura de qualidade nas proximidades como: iluminação pública, saneamento básico, asfaltamento, calçadas, serviços básicos (escolas, postos de saúde, lazer, acesso ao transporte público...), entre outras exigências, que, muitas vezes, sequer não cogitadas.

As críticas citadas não se referem ao objetivo do programa, ao compreender-se a validade e garantia do mesmo frente às condições legais básicas para os cidadãos: o direito à moradia. Porém, alguns critérios para torná-lo, de fato, um grande programa habitacional, ainda são ineficazes e, certamente, questionáveis.

A renda dos moradores desses conjuntos geralmente é baixa, inviabilizando abrigar tais pessoas em novas moradias, acabando por dificultar o acesso aos serviços usuais. É de fundamental importância pensar o programa como, realmente, um programa inclusivo,

englobando não tão somente moradias ou conjuntos e, sim, o todo onde os mesmos são inseridos, de maneira a ofertar qualidade e facilidade à vida dos moradores.

Tendo em vista todos esses fatos, a importância da acessibilidade e da mobilidade inclusas no planejamento do programa, são fundamentais. Isso se comprova, inclusive, na existência da cartilha da Caixa Econômica Federal (que será exposta ainda nesse capítulo), que se refere a esses critérios de acessibilidade e sua necessidade de aplicação no meio.

Apesar de apresentar várias problemáticas relacionadas, o PMCMV foi o primeiro programa habitacional brasileiro a implantar critérios de acessibilidade em seus projetos, sendo esse um grande avanço. Os tópicos a seguir tomam como base, em principal, a cartilha da Caixa Econômica Federal, aderida no ano de 2011 pelo programa.

3.2.1 Critérios Gerais de Acessibilidade

Basicamente são expostos na cartilha da Caixa parâmetros antropométricos para servirem de base nas circulações, áreas para alcance, vãos de portas com dimensões mínimas necessárias, alcance visual e auditivo, áreas de giro e outros aspectos, tomando como base um cadeirante, vista enquanto a situação mais complexa, relacionada à deficiência e redução de mobilidade.

Nos conjuntos devem ser destinados 3% das moradias aos deficientes físicos e outros três aos idosos, como já descrito anteriormente. Essas habitações ainda devem seguir diversos critérios como: dimensões mínimas para possibilitar a circulação, portas de entrada com no mínimo oitenta centímetros, banheiros maiores em relação ao padrão e ainda adaptados, dentre outras especificações; devem existir, ainda, cinco possibilidades de kits para adaptar esses imóveis à deficiência apresentada pelo morador (auditiva, visual, de locomoção, etc.).

Basicamente, com relação às unidades habitacionais, já existem critérios que facilitam a vida de quem apresenta mobilidade reduzida, pelo menos no que se tange ao térreo. É geralmente no térreo que se localiza as áreas adaptáveis para deficientes e idosos. Contudo, com o passar dos anos, pessoas que foram destinadas a outros pavimentos também vivenciam situações diferenciadas, tais como uma gestação, restrição de mobilidade provisoriamente, ou posteriormente, a própria velhice, verificando-se, assim, a lacuna nas construções, visto que faltarão soluções mediante a acontecimentos triviais, a começar pela malograda circunstância de o único acesso aos outros pavimentos, efetivar-se somente por meio de escadas.

Através dessa conclusão, onde os “moradores tipificados se alternam com o passar do tempo”, indaga-se: será que tais conjuntos estão, de fato, preparados para atender uma possível e futura demanda, além da prevista?

O que acontece, basicamente, é que a necessidade de unidades habitacionais se torna supostamente sanada e as áreas comuns e espaços públicos acabam ficando em segundo plano. A colocação de rampas de acesso, comuns já nesse tipo de conjuntos, não é sinônimo de que esse local é acessível. Falta planejamento por parte de quem projeta e constrói, e também, fiscalização. Além do mais, as pessoas que vivem nesses conjuntos não vivem somente dentro deles, elas apresentam necessidades, como sair de seu interior [da habitação], e o que as espera são cidades desprovidas de acessibilidade, impossibilitando, por vezes, a execução de atividades cotidianas (Instituto Brasileiro dos Direitos da Pessoa com Deficiência - IBDD, 2014).

Através disso, pode-se constatar que o PMCMV apresenta uma preocupação muito maior com a unidade habitacional adaptada do que com as áreas comuns, o espaço público ou o entorno dos locais onde essas moradias são inseridas. O Tribunal de Contas da União (TCU), apontou diversas falhas no programa:

Segundo o relatório, o TCU encontrou deficiências na pavimentação de asfalto, calçamento, drenagem e no sistema de esgotamento sanitário, bem como situações inadequadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida... há irregularidades quanto à localização das residências. Pelo relatório, não há escola, creche, unidade básica de saúde, comércio local, áreas de lazer e recreação no entorno dos terrenos do programa. Para o ministro substituto Weder de Oliveira, a culpa destes problemas é dos municípios.

(LOUZAS, 2014, grifos meus).

Apesar dessas situações ocorrerem nos conjuntos, existe, além da legislação federal já exposta anteriormente, critérios determinados pela Caixa para a construção dos conjuntos.

3.2.2 Acessibilidade nos Espaços Públicos

De acordo com as leis expostas no capítulo anterior, pode ser observado que existem sim regulamentações com relação à acessibilidade nos espaços públicos e até mesmo nas habitações de interesse social, mesmo antes da Cartilha utilizada pela Caixa no ano de 2011.

Na prática, o que se observa, tanto com relação ao programa aqui mencionado, quanto ao espaço urbano das cidades brasileiras, em geral, é o aparente desconhecimento ou descumprimento dessas leis, provavelmente por parte de quem executa essas obras, no caso do programa, e por parte da própria população, em outros casos, unido à falta de fiscalização do poder público.

Apesar dos espaços públicos desses conjuntos apresentarem essas problemáticas citadas, e várias outras, eles possuem parâmetros exigidos e documentados, como os apresentados em uma cartilha desenvolvida pela Caixa Econômica Federal sobre o PMCMV:

Terreno e localização

6 Serviços públicos: devem estar disponíveis transporte, iluminação, coleta de lixo.

Acessibilidade

19 Observar largura mínima de 0,80m para portas externas das unidades.

20 Observar regras de acessibilidade para áreas de uso comum, unidades habitacionais e garagens.

Estacionamento

26 Declividade em áreas de estacionamento: deve ser inferior a 8%.

27 Prever vias e acessos internos pavimentados para veículos e pedestres.

28 Previsão de cobertura do solo: utilizar brita para vagas de estacionamento em áreas planas e outra solução adequada para terrenos com declividade.

Segurança

30 Iluminação de áreas comuns: deve compor o projeto das áreas comuns.

(CAIXA, [20-], p. 24, grifos meus).

Essa Cartilha provavelmente deve ser anterior a outra criada em 2011, que apresenta critérios mais bem definidos e embasados na NBR 9050 (já descrita no primeiro capítulo), e nas outras regulamentações, como o Programa Brasil Acessível, também já relatado no capítulo anterior.

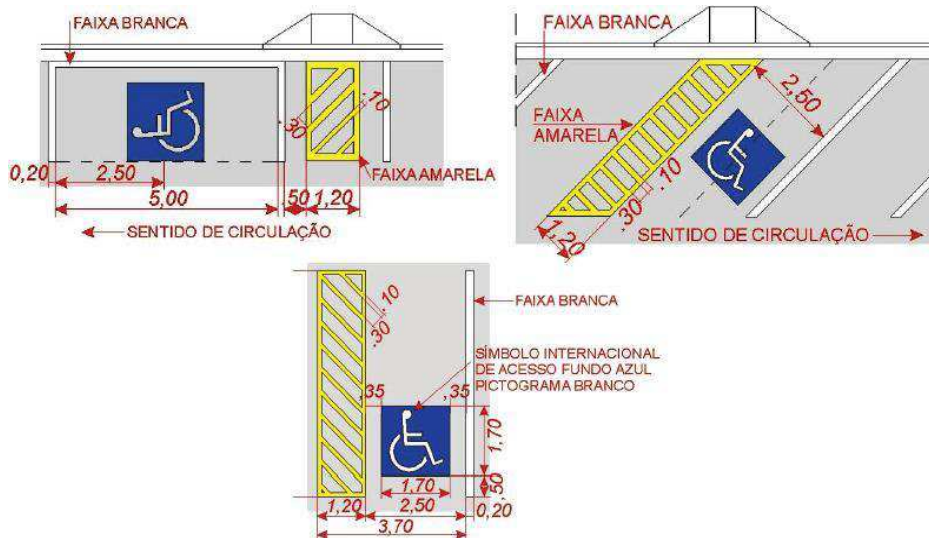
A “Cartilha de Acessibilidade a Edificações, Espaços e Equipamentos Urbanos”, desenvolvida pela Caixa, é um critério estabelecido para o PMCMV, para torná-lo acessível. Essa cartilha recomenda que as áreas de uso comum consigam ser o mais abrangente possível, ou seja, que possibilitem a um maior número de pessoas o seu usufruto e, portanto, remetem a inclusão.

O Capítulo 2 da Cartilha se refere às intervenções em áreas de uso comum, dividido em quatro partes: estacionamento/áreas para embarque e desembarque, desníveis, acessos e circulações que compõe a rota acessível, além de equipamentos de uso comum. O estacionamento/áreas para embarque e desembarque, devem compor uma rota acessível, além de possibilitar o embarque e desembarque em um local além das vagas já disponibilizadas, conforme se apresenta a Imagem 11 (modelo que como devem ser tais vagas para melhor atender a demanda das habitações frente ao número de moradores e suas devidas peculiaridades).

Além do padrão de dimensões observadas através da Imagem 11, deve haver reserva de vagas a deficientes e idosos. No caso de deficientes, quando houver até 10 vagas, nenhuma deverá ser reservada a eles; de 11 a 100 vagas, 1 vaga deve ser reservada; e, com mais de 100 vagas de estacionamento, 1% desse total deve ser reservado aos deficientes. Aos idosos, 5% do total das vagas devem ser destinadas a eles, também devendo compor rota acessível,

tanto a áreas comuns, quanto a unidade habitacional. Essas vagas deverão seguir os padrões da NBR 9050.

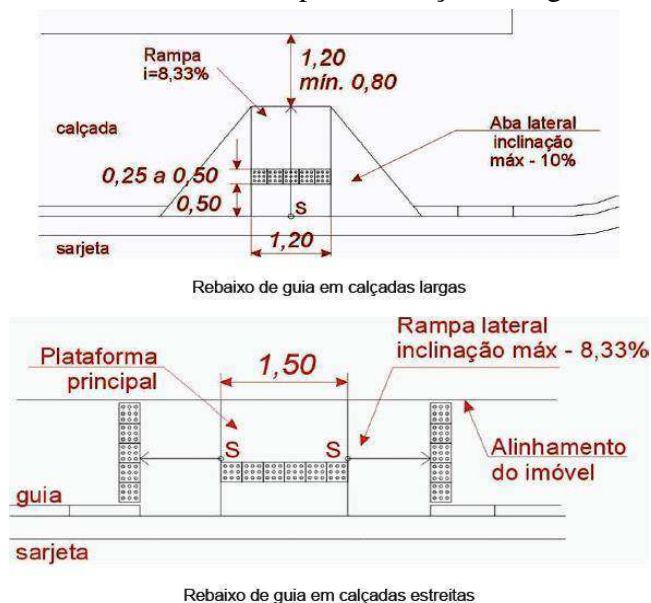
Imagem 11 – Sinalização horizontal de vagas em metros



Fonte: Caixa, 2011, p. 33

É reforçada, também, a questão da existência das sinalizações horizontais e verticais, além do vencimento de desníveis conforme a NBR 9050.

Imagem 12 – Modelo de rampas em calçadas largas e estreitas.

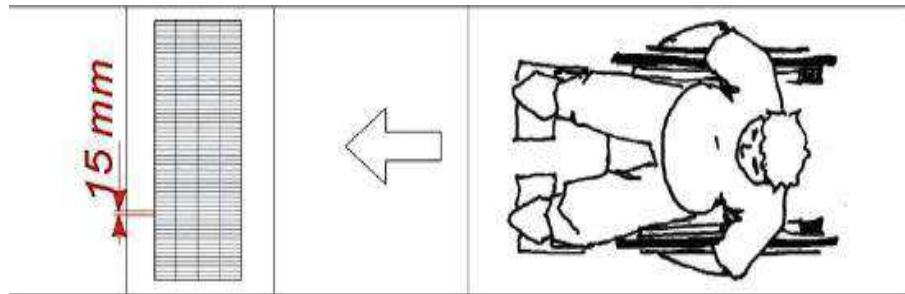


Fonte: Caixa, 2011, p. 40

Com relação aos acessos, eles devem apresentar rota acessível que interligue as áreas de uso comum e facilitem o deslocamento de maneira a não provocar esforços desnecessários. As grelhas e juntas de dilatação não podem estar na rota acessível. As caixas de inspeção e visita não podem apresentar desnível em relação ao piso e devem possuir tampas firmes, antiderrapantes e sem texturas que possam confundir pessoas com deficiência visual.

As áreas de descanso, circulações com dimensões mínimas exigidas e rotas de fuga também são caracterizadas na cartilha. Sobre as circulações externas, a cartilha recomenda piso antiderrapante, inclinação inferior a 3%, faixa livre das calçadas de, no mínimo, 1,20m e altura mínima livre nessa circulação de pelo menos 2,10m.

Imagem 13 – Desenho das grelhas



Fonte: Caixa, 2011, p. 36

Essa faixa livre não deve possuir obstruções tais como: equipamentos de infraestrutura, mobiliário urbano, vegetação, além de outros aspectos que se posicionados nessa faixa acabam reduzindo o espaço de passagem.

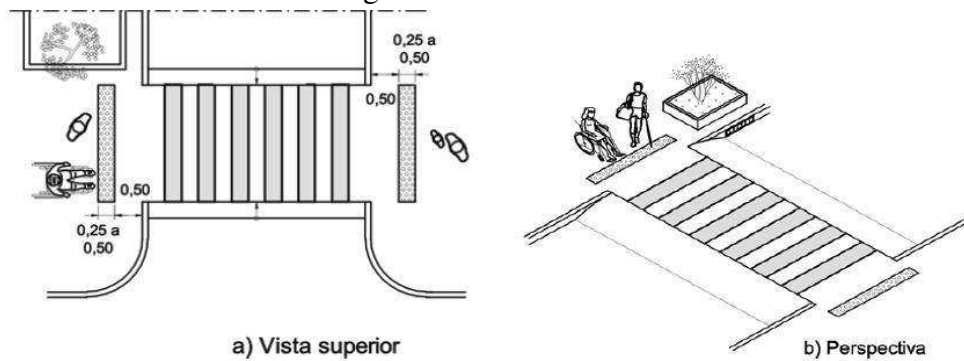
Imagem 14 – Demonstração de faixa livre



Fonte: Caixa, 2011, p. 39.

O rebaixamento de calçada segue o padrão da ABNT NBR 9050, devendo apresentar no máximo 8,33% de inclinação, nas rampas, e largura mínima de 1,20m. Ainda coloca o dever da existência de faixas de pedestres elevadas em locais de tráfego de veículos para possibilitar maior segurança na travessia de um lado a outro.

Imagem 15 – Faixa elevada



Fonte: Caixa, 2011, p. 41.

Com relação ao piso, segundo a Caixa (2011, p. 44), “o piso terá superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê)”. Ainda sobre o piso, é relatado sobre o piso tátil (direcional – auxilia o deslocamento da pessoa, propondo uma direção a ser seguida; e o de alerta – sinaliza obstáculos no percurso a fim de promover a segurança do deslocamento), devendo ele estar posicionado nas áreas do deslocamento de pessoas.

Essas questões são as sugestões presentes na Cartilha da Caixa, que nada mais são que um reforço às normas da ABNT NBR 9050 e demais leis que caracterizam os critérios de acessibilidade. Apesar da exigência de critérios pela própria Caixa e a existência de várias regulamentações já expostas, ainda assim é possível observar que esses conjuntos não são de fato acessíveis.

Imagem 16 – Residencial Ribeira na Ilha do Maranhão



Fonte: <http://www.vitalconstrucao.com.br/vital.php?route=OemExec&obra=BR>

A Imagem 16 é disponibilizada no site da própria construtora responsável pela obra do Residencial Ribeira e, apesar de corresponder ao período de finalização da obra, pode ser constatado que as calçadas já apresentam vários descumprimentos do que é proposto na cartilha da Caixa, como, por exemplo, o fato de serem muito estreitas, possuírem postes e hidrantes ocupando a faixa de circulação (que deveria ser livre de barreiras), e a aparente ausência de rampas. As chaves do conjunto foram entregues em maio de 2015, pela prefeitura de São Luís. Pertencendo ao Minha Casa Minha Vida II, o condomínio já deveria coexistir conforme critérios acessíveis.

Apesar disso, como as leis, decretos e o Programa Brasil Acessível, tratando de acessibilidade e exigindo a nível federal, foram criados e incluíam moradias de interesse social e os espaços públicos, tecnicamente os conjuntos entregues já na primeira etapa do programa também deveriam obedecer a critérios de acessibilidade, uma vez que o programa foi criado em 2009 e desde 2004 já eram exigidas essas melhorias, principalmente através do Decreto-lei Nº 5.296/04, que, através de leis abrangentes, demonstrou o direito a acessibilidade de forma ainda mais precisa.

O espaço entre a criação desse decreto-lei e o início do programa foi de cinco anos, espaço longo de tempo que poderia ter implicado em um planejamento prévio que incluísse a acessibilidade desde seus primórdios como exigência.

Entretanto, apesar da acessibilidade ser exigida na fase dois do programa, a Imagem 16 demonstra a situação da grande maioria dos conjuntos, pelo menos no que se diz respeito ao estado do Maranhão. A ausência de preocupação com as pessoas que viverão no local, o desrespeito ao espaço que deveria ser destinado as calçadas e suas faixas livres, o desnível existente entre as residências e o lote, e diversos outros elementos que interferem na qualidade de vida de seus futuros moradores são evidentemente perceptíveis.

Contudo, o que falta não são leis e, sim, fiscalização, em principal por parte do poder público local, que deveria cobrar a adequação dos conjuntos de acordo com as legislações existentes. Na grande maioria das vezes, as construtoras contratadas para a execução do PMCMV acabam deixando a responsabilidade dos espaços públicos desses conjuntos ao poder público municipal, para que ele resolva as situações faltantes. Tal situação prejudica a atuação do Programa, pois tais investimentos não são promovidos, agravando a situação existente, de forma a gerar dificuldades diárias aos moradores frente a um contexto de descaso, prejudicando

a qualidade de vida dos mesmos, principalmente se referindo a proprietários, ou membros da habitação, que possuam mobilidade reduzida ou algum tipo de deficiência.

3.3 O Programa Minha Casa Minha Vida no Maranhão

Segundo dados fornecidos no dia 9 de julho de 2015, pela Caixa Econômica Federal (GE Habitação São Luís/ MA – ver ANEXO), o total de unidades habitacionais entregues no estado chega a 42.824 mil nas duas fases do programa. Além disso, afirma ainda que os critérios do programa seguem os padrões da “Cartilha de Acessibilidade a Edificações, Espaços e Equipamentos Urbanos”, e em cada empreendimento a porcentagem de acessibilidade adotada para os conjuntos é de 3% (correspondente ao exigido pelo PMCMV na sua segunda fase).

O número fornecido pela caixa se afasta em pouco mais de 100 mil unidades em relação ao número apresentado na Imagem 9 (com 143.877 mil unidades), disponibilizada pelo Governo Federal em meio eletrônico, se tratando de unidades contratadas até abril do ano de 2014. Ou seja, faltariam, então, concluir, no estado, mais de 100 mil unidades habitacionais.

É um número alarmante, principalmente se visualizada a necessidade da existência do PMCMV em um estado que, mesmo se estivesse conforme os dados, ainda assim careceria de maior investimento em quantidade, mediante às moradias de interesse social. Esse fato é visualizado em resultado divulgado no ano de 2013, através de pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada - IPEA (apud G1 Maranhão, 2013), onde o Estado do Maranhão é apresentado como possuinte de um déficit habitacional de aproximadamente 400 mil domicílios, correspondendo a 25% do déficit total no Nordeste, classificando o estado, portanto, como o segundo maior em defasagem habitacional da região.

Para que sejam melhorados esses números, juntamente com o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), a Caixa em parceria com o Governo do Maranhão, pretende construir aproximadamente 100 moradias, com previsão de início ainda para 2015, nos 30 municípios com menor IDH do estado, através do Programa Minha Casa Minha Vida Rural, que faz parte do PMCMV, com a diferença de incluir os interiores e demais áreas rurais, por exemplo. Além disso, até o ano de 2017 deverão ser entregues 142 mil unidades do programa em todo o estado (CAIXA, 2015).

Um problema sério relacionado aos conjuntos, nesse caso, os do estado do Maranhão, é a má qualidade de alguns empreendimentos entregues, apresentando diversos tipos de falhas. O Tribunal de Contas da União – TCU (2014), por meio de fiscalização em 10 empreendimentos do programa, encontrou falhas em dois dos empreendimentos localizados em

cidades maranhenses: Fortuna e Jatobá. Basicamente, foram encontradas tais irregularidades, relativas à construção e projetos desses conjuntos:

Em Fortuna, a fiscalização apurou falhas como ausência de revestimento (reboco) nas alvenarias internas, ausência de componentes das instalações elétricas, ausência de portas e janelas, ausência de calçadas laterais e ausência de limpeza final da obra. No município de Jatobá, a auditoria detectou alvenaria com defeitos nas juntas de assentamento e nos blocos cerâmicos, casas entregues com portas da frente apresentando dimensões inferiores às especificadas no projeto e janelas com deficiências quanto à qualidade e resistência. (TCU, 2014).

Ademais, o TCU ainda pauta a despeito das obras serem entregues sem conclusão, pois, além dos detalhes faltantes na unidade habitacional, as irregularidades ainda estavam presentes na infraestrutura (não existente nesses locais):

Foi constatada a entrega de unidades sem abastecimento de água, esgotamento sanitário e energia elétrica. Casas foram construídas em local desprovido de rede de drenagem, iluminação pública e de recolhimento periódico de lixo domiciliar. Devido às constatações, concluiu-se que elas não atendiam aos padrões mínimos de habitabilidade e de salubridade. (TCU, 2014).

Apesar das problemáticas referentes à qualidade dos empreendimentos, o programa ainda preocupa-se com a amostra de números, com a quantidade de unidades produzidas, e devido a isso, a capital do estado, São Luís, destacou-se como tendo executado uma implantação recorde no início do ano de 2014 (SINDICATO DAS INDÚSTRIAS DA CONSTRUÇÃO CIVIL NO MARANHÃO – SINDUSCON-MA, 2014), obtendo, ainda, destaque nacional no PMCMV no início do ano de 2015 por ter contratado, até aquele momento, 26.830 unidades habitacionais, e em especial para famílias de 0 a 3 salários mínimos (SÃO LUÍS, 2015).

A maioria das habitações ludovicenses sorteadas, contudo, se situam em outros municípios pertencentes a Ilha do Maranhão (Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar). A maior parte de seus moradores, portanto, são forçados a se mudar, instalados em terrenos afastados, longe dos equipamentos públicos e da infraestrutura urbana. A Imagem 17, representa esse quadro. Localiza-se na divisa entre São José de Ribamar e Paço do Lumiar:

A imagem seguinte é do Conjunto Sítio Natureza, localizado no município de São José de Ribamar, sorteado no ano de 2012 pela prefeitura de São Luís, que, naquele ano, colocou como responsabilidade da disposição de equipamentos urbanos a Prefeitura de São José de Ribamar (SUACIDADE, 2012). Ou seja, apesar da obra ter sido contratada por São Luís, a responsabilidade de dispor os equipamentos e demais funções necessárias ao conjunto foi transferida para a outra prefeitura, município vizinho.

Imagem 17 – Conjunto Sítio Natureza na Ilha do Maranhão.



Fonte: <http://www.suacidade.com/lista-de-contemplados-do-minha-casa-minha-vidasitio-natureza-ja-esta-disponivel>

Essas questões ocorrem constantemente, prejudicando os próprios moradores dos conjuntos, que vivem com a ausência de equipamentos indispensáveis para seu bem-estar. Além da falta de tais, a ausência de acessibilidade e mobilidade urbana também são notadas, principalmente quando observada a calçada de cada um desses conjuntos: é possível notar que essas calçadas continuam apresentando interrupções, contrariando os padrões exigidos. A Imagem 16 (do Residencial Ribeira), demonstra claramente essa questão.

Por tais cidades não possuírem leis próprias a respeito de acessibilidade, talvez esse aspecto dê brechas para o não cumprimento de determinados padrões, embora as leis federais apresentem todos os parâmetros necessários. Essas questões poderão ser observadas através do próximo capítulo, que tratará do Conjunto São José III, localizado no município de São José de Ribamar.

4 ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DO CONJUNTO SÃO JOSÉ III, EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR, MARANHÃO

4.1 Caracterização do Conjunto São José III

O Conjunto São José III está localizado no município de São José de Ribamar, próximo a MA 201, mais conhecida como Estrada de Ribamar, mais precisamente na Rua Rio Grande do Sul, com acesso pela Avenida Tancredo Neves. Além dele, mais quatro conjuntos construídos pela mesma empresa localizam-se na mesma quadra: São José I (SJ I), II (SJ II), IV (SJ IV) e V (SJ V).

Imagem 18 – Localização do Conjunto São José III (SJ III)



Fonte: Google Earth, 2015

Todos esses outros conjuntos são bem semelhantes ao São José III, sendo formados por edifícios multifamiliares, somente o São José V é formado por residências unifamiliares, diferenciando-se dos demais.

O São José III é composto por quinze edifícios multifamiliares com térreo mais três pavimentos (cada um dos edifícios com dezesseis unidades habitacionais), com o número total de duzentos e quarenta unidades habitacionais no conjunto. Além disso, ainda apresenta uma área de lazer formada por: quadra para a prática de esportes, salão de festas e parquinho para as crianças.

Imagem 19 – Conjunto São José III



Fonte: Google Street View, 2015

Ele foi projetado e executado pela Construtora Dimensão Engenharia Ltda., sendo contratado no ano de 2009 e entregue no ano de 2012, portanto, pertence ao Programa Minha Casa, Minha Vida I, quando o Programa ainda não exigia alguns critérios de acessibilidade, porém, já estava vigente a regulamentação federal definindo parâmetros de projeto e construção (Decreto-lei Nº 5.296/04).

Apesar da não exigência pelo PMCMV, o conjunto analisado apresenta porcentagem de 3% de unidades habitacionais acessíveis e ainda a presença de rampas em seu espaço público, fatores que o aproxima das normas de acessibilidade.

4.2 Metodologia de Análise da Acessibilidade Urbana no PMCMV

Para possibilitar a análise do conjunto de acordo com a característica de acessibilidade do seu espaço público, foi adotada uma metodologia para a sua execução.

Inicialmente o embasamento teórico pautado nas leis existentes que exigem acessibilidade foi de fundamental importância para que a observação crítica fosse formada com relação a esses padrões. Do ponto de vista normativo, foram utilizadas as exigências do PMCMV e da Caixa Econômica Federal sobre acessibilidade e espaços públicos.

A escolha do conjunto foi realizada por já se encontrar habitado há alguns anos, podendo ser considerado um conjunto consolidado. Dessa forma, as pessoas entrevistadas se posicionam sobre atividades cotidianas desenvolvidas em seu espaço de maneira muito mais consistente ao contrário de um conjunto mais recente, na qual a vivência desses moradores seria muito menor.

Para o acesso ao conjunto, a comunicação se deu inicialmente através de uma moradora e posteriormente, com a síndica, após ser informada dos objetivos da pesquisa. Ao mesmo tempo em que as pessoas do conjunto eram interlocutadas, tentativas de contato com a

Caixa foram realizadas, no sentido de que fossem disponibilizados alguns dados e plantas do conjunto. Devido à demora na entrega da documentação da Caixa e tendo em vista a dimensão e simplicidade do projeto urbanístico do conjunto, a visita foi realizada com mapas conseguidos através do Google Earth.

A partir do que havia sido estudado sobre acessibilidade e demais assuntos expostos nesse trabalho, fora elaborada uma análise de visita ao conjunto (presente nos APÊNDICES), que classifica como existentes ou não alguns dos principais parâmetros de acessibilidade. Além disso, análises gerais sobre o conjunto também foram realizadas, compondo características do próprio conjunto, de seu entorno e serviços públicos presentes nas proximidades.

Somando a esses critérios houve ainda a elaboração de um questionário com perguntas direcionadas aos moradores, exclusivamente desse conjunto, que busca avaliar o desenvolvimento de deslocamentos diários, se são realizados com facilidade ou não. Além disso, através dos questionários os moradores tiveram a oportunidade de julgar a qualidade da acessibilidade do conjunto em diversos aspectos.

No dia da visita houve um acompanhamento do trabalho pela síndica, que facilitou os acessos às residências de duas moradoras com deficiência para que fossem entrevistadas, ouvindo as reais necessidades daqueles que talvez apresentem maior dificuldade para o deslocamento.

Através da visita pode ser constatado que os problemas existentes no conjunto não são somente relacionados à acessibilidade. Os moradores mencionaram problemas construtivos como paredes tortas, pavimento térreo com temperatura elevada devido à ausência de ventilação e também problemas com o abastecimento de água.

Algumas semanas após a visita ao conjunto, a Caixa cedeu plantas gerais do São José III e alguns dados relacionados tanto a ele quanto ao PMCMV em geral, que serviram para embasar ainda mais essa visita e a própria análise. Nesses dados está inclusa a “Cartilha de Acessibilidade a Edificações, Espaços e Equipamentos Urbanos”, já mencionada no capítulo anterior. A partir dos dados conseguidos, das Leis expostas anteriormente e dos dados fornecidos pela Caixa foi elaborada uma análise sobre a acessibilidade do conjunto.

4.3 Acessibilidade no Espaço Público do Conjunto São José III

O espaço urbano apresenta vários aspectos que o formam, como: área central, residencial, industrial, de lazer e outras; que podem ser nomeadas como um fragmento do espaço urbano (CORRÊA, 1995). Dessa forma, ao tratar do tema da acessibilidade nos espaços

públicos de um empreendimento Minha Casa Minha Vida, significa mencionar que será estudada uma parte do fragmento urbano da cidade.

Um espaço público digno e “recheado” de infraestrutura é composto pelas ruas que permitem a circulação de qualquer meio de transporte, desde o motorizado ao simples caminhar de qualquer pessoa; calçadas devem ser frequentadas de maneira simples, regular e sem inconvenientes que gerem transtornos; iluminação que permita uma boa visualização noturna, principalmente, a fim de permitir uma maior segurança, nesse caso, para prevenção de possíveis acidentes como quedas, por exemplo, sentido esse que vai mais à frente da segurança da maneira como é conhecida, aquela que protege o cidadão.

Além desses critérios o espaço público citado deve fornecer assistência total aos seus frequentadores, assistência que permita as pessoas a serem livres, possibilitando acessos variados em qualquer que seja a situação. Demais elementos como o mobiliário urbano ou vegetação não deveriam impedir a passagem das pessoas pelas calçadas e sim, colaborar com o conforto das mesmas. No momento em que uma pessoa é obrigada a desviar de uma rota original devido aos obstáculos ou barreiras, um local não está atendendo as necessidades dessa pessoa.

Ser acessível no caso de um empreendimento do porte desse Programa não se restringe a simplesmente adaptar unidades habitacionais ou colocar rampas ou vagas de estacionamento reservadas a cadeirantes e idosos. A acessibilidade deveria partir da possibilidade de todos os moradores ou frequentadores usufruírem de todo o espaço que lhes é disponível, podendo ser tanto nas áreas internas quanto externas a esses conjuntos, o que por vezes não ocorre.

A permissão desse acesso deve ser muito mais abrangente: áreas de lazer, por exemplo, geralmente restringem-se aos parquinhos, piscinas e salões de festa com churrasqueiras. Se nesse local existe um conjunto de moradores variados com necessidades e idades diferenciadas, as possibilidades de usos também deveriam ser diferentes. Conceder a um idoso a oportunidade de um convívio com o espaço público do local, podendo ser através de mesas de jogos, por exemplo, também é garantia de acesso. Atendimento as necessidades gerais são geralmente faltantes nos espaços públicos do programa, como é mencionado abaixo:

As especificações do programa permitem concluir que o espaço público é pensado de modo simplista, reduzido à mera exterioridade: algo que se localiza além dos limites dos espaços privados, e como tal, automaticamente disponibilizado e favorecido. Os espaços públicos, como parte importante da esfera pública de qualquer sociedade, exigem para sua constituição plena a possibilidade de ação, liberdade de escolha, participação e engajamento, que devem estar presentes na constituição mesma dos espaços privados, e não quando se sai deles. (NASCIMENTO; TOSTES, 2011, p. [?]).

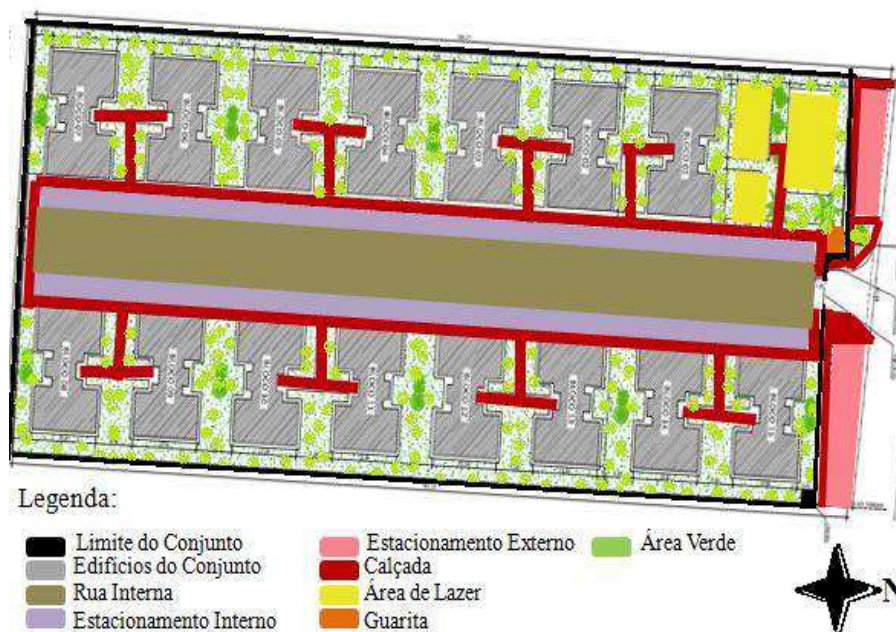
Estaria o Programa repassando obrigações de sua responsabilidade ao poder público municipal? Através da citação acima é possível concluir que provavelmente a resposta é sim e além das responsabilidades da infraestrutura básica, tanto no conjunto quanto em seu exterior, a acessibilidade está inclusa nesse parâmetro. Apesar de tantos avanços terem ocorrido a mais de dez anos (em 2004 – através de legislações, programa de acessibilidade e normas), criando todo um aparato que fortalece os direitos dos cidadãos, muitas irregularidades ainda ocorrem, algumas das mais simples e básicas possíveis.

A acessibilidade é mais abrangente do que simplesmente acessar, ela abrange cidadania, respeito e um conjunto de direitos que deveriam ser cumpridos para que as pessoas, principal fonte para o funcionamento de um espaço público ou urbano, possam gerar vivacidade as cidades ou no caso, as áreas que circundam suas moradias. Através desse breve comentário sobre a importância do espaço público acessível serão demonstrados alguns critérios que serviram como base para a análise do espaço público do Conjunto São José III.

Como o conjunto pertence à primeira etapa do PMCMV e nessa etapa ainda não existiam exigências da Caixa e nem do Programa, ele será avaliado de acordo com os padrões existentes no período em que foi feito seu projeto, principalmente através da ABNT NBR 9050/04, do Programa Brasil Acessível e do Decreto-lei Nº 5.296/04.

Através da Imagem 20 é possível observar a localização dos edifícios, calçadas, área de lazer e demais elementos que compõe o São José III.

Imagem 20 – Implantação do Conjunto com divisão em áreas



Fonte: Produção da Autora, sobre planta cedida pela Caixa Econômica Federal, 2015

4.3.1 Estacionamentos

O estacionamento do Conjunto São José III é dividido em: externo para visitantes (com 16 vagas), e interno destinado para os moradores (com 120 vagas), na Imagem 19 são representados pelas cores rosa e lilás, respectivamente.

O estacionamento localizado na área externa do conjunto não apresenta vagas reservadas nem a idosos nem a deficientes. Na cartilha do Programa Brasil Acessível denominada Construindo a Cidade Acessível (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 118), é mencionado que as vagas para deficientes devem compor 2% do total de vagas existentes em via pública e aos idosos essa reserva é de 5% do total de vagas, devendo essas vagas se localizarem próximas as calçadas e com acesso facilitado. No caso do estacionamento externo do São José III ainda há irregularidade no piso: que pode causar trepidações, uma vez que não é plano, como pode ser observado na Imagem 21.

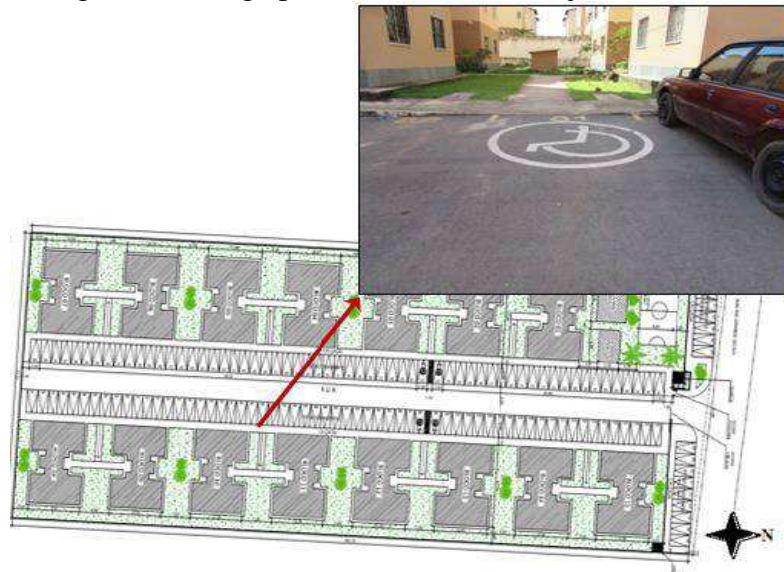
Imagem 21 – Estacionamento Externo Conjunto São José III



Fonte: Google Street View, 2015

Já o estacionamento destinado aos moradores apresenta reserva de vagas aos deficientes, no total quatro vagas são reservadas, atendendo assim aos padrões especificados no quesito número, porém, com relação ao padrão da ABNT NBR 9050 é possível constatar a ausência da área para desembarque na lateral da vaga, além de um erro com relação ao símbolo internacional de acesso sinalizando a vaga, esse símbolo se encontra em posição invertida, através da Imagem 22 é possível observar essa falha.

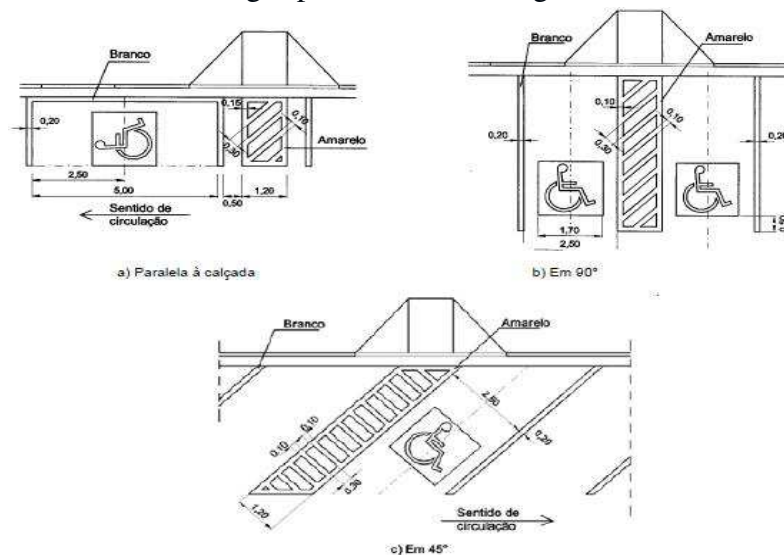
Imagem 22 – Vaga para deficiente no Conjunto São José III



Fonte: Acervo pessoal, 2015

No símbolo internacional o cadeirante encontra-se direcionado para a direita e não esquerda como a imagem anterior mostra, e existe um espaço lateral a vaga para que o deficiente realize seu desembarque de maneira facilitada, conforme a Imagem 23.

Imagem 23 – Modelo de vagas para deficientes segundo a ABNT NBR 9050/04



Fonte: ABNT, 2004, p.61.

Com relação às vagas destinadas a idosos, elas são inexistentes nesse conjunto, não cumprindo a porcentagem de 5%, que totalizariam seis vagas disponíveis para uso exclusivo de idosos.

No geral, as condições de acessibilidade nos estacionamentos do conjunto não são favoráveis, devido à ausência de critérios exigidos, o que dificulta o estacionar, pois, no caso

das vagas externas, elas podem se encontrar ocupadas, o que impossibilita a um visitante acessar o conjunto e no caso das internas o idoso não tem prioridade e o deficiente apesar de possuir vagas reservadas no caso de carros estacionados nos dois lados não consegue sair do carro devido à ausência da faixa que auxiliaria seu desembarque.

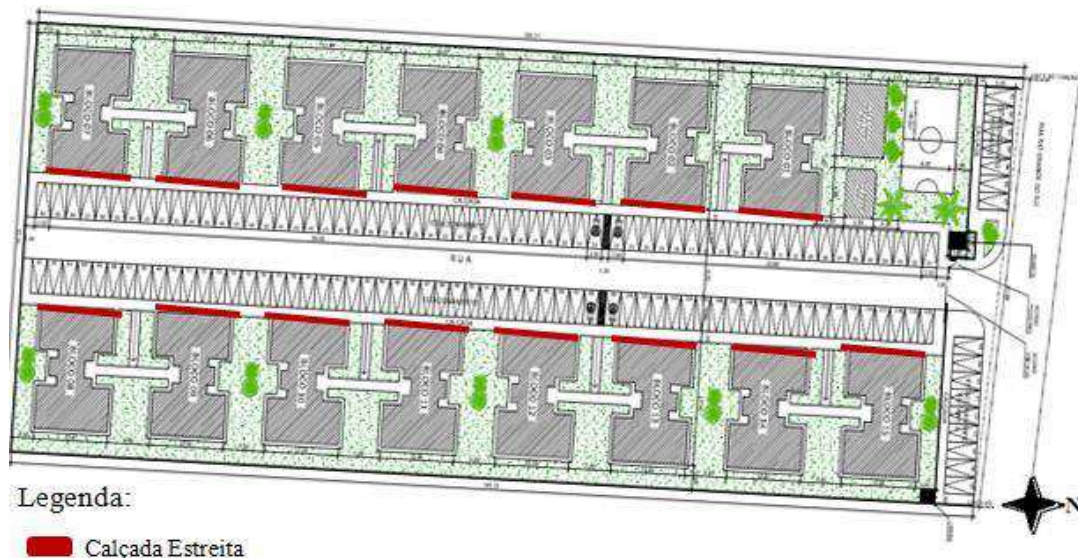
A existência da reserva dessas vagas é de fundamental importância a partir do momento em que o conjunto apresenta 240 unidades habitacionais e somente 120 vagas para atender essa demanda, em um caso extremo em que houvessem veículos ocupando todas as vagas existentes, os deficientes e idosos, em principal, ficariam prejudicados. Porém, de acordo com o Portal Brasil (2014), é possível observar que o número de vagas usual corresponde à metade do número de unidades habitacionais de cada conjunto.

4.3.2 Calçadas

As calçadas do conjunto (representadas pela cor vermelha na Imagem 20) são talvez o principal problema encontrado. Apesar de apresentarem piso não escorregadio, em concreto, que evita acidentes em caso de piso molhado, por exemplo, possui vários outros problemas, tais como: obstrução da faixa livre, estreitamento da calçada e a ausência de piso tátil.

Elas apresentam, em grande maioria, a largura mínima de 1,50m, tanto nas que permitem a circulação pelo conjunto, quanto nas que dão acesso direto aos edifícios. Entretanto, ocorrem estreitamentos em vários pontos onde se localizam os edifícios.

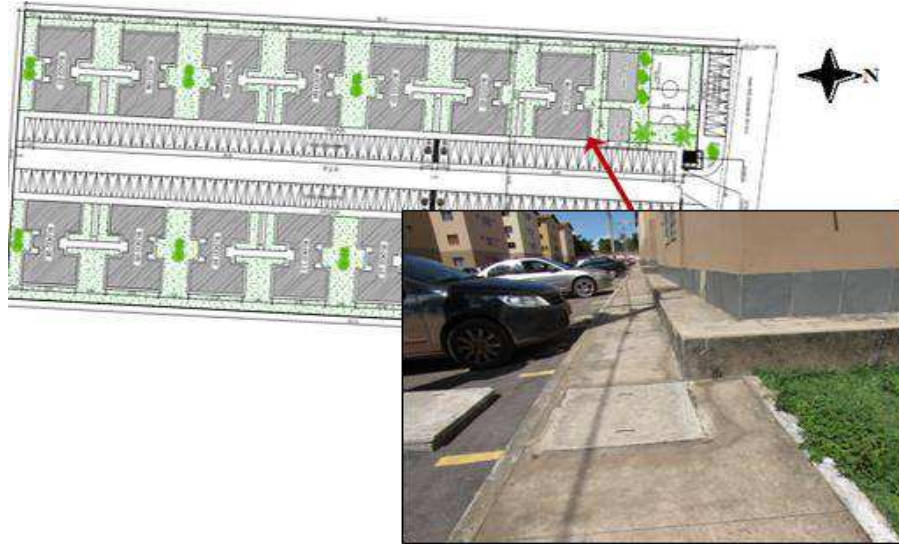
Imagem 24 – Demarcação de estreitamento das calçadas no Conjunto São José III



Fonte: Produção da Autora, sobre planta cedida pela Caixa Econômica Federal, 2015

Esse estreitamento a deixa com um metro de largura, dimensão inferior exigida pela norma de acessibilidade que é de 1,20 m de faixa livre. Ele é gerado devido ao avanço do baldrame sobre a calçada, como pode ser observado através da Imagem 25:

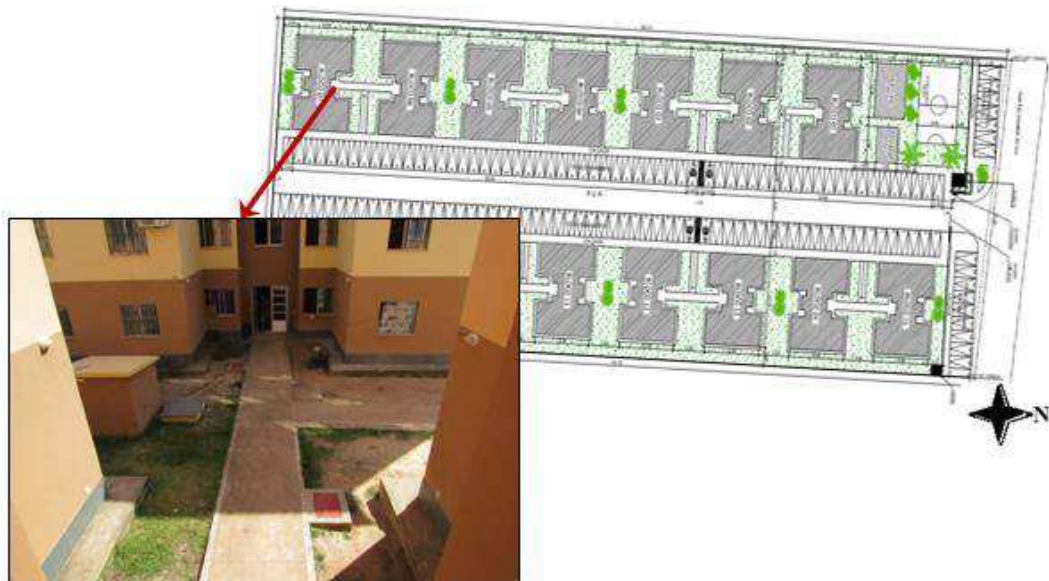
Imagem 25 – Avanço do baldrame sobre a calçada no Conjunto São José III



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

A cada dois edifícios existe um acesso por meio de uma calçada, com dimensão de 1,50m, o que segundo alguns moradores é insuficiente em horários com fluxo mais intenso de pessoas. A Moradora 3 comenta ainda (ver APÊNDICE D), que duas ou mais pessoas não conseguem passar ao mesmo tempo pela calçada, uma sempre deve dar passagem a outra.

Imagem 26 – Calçada entre os Blocos de Apartamentos



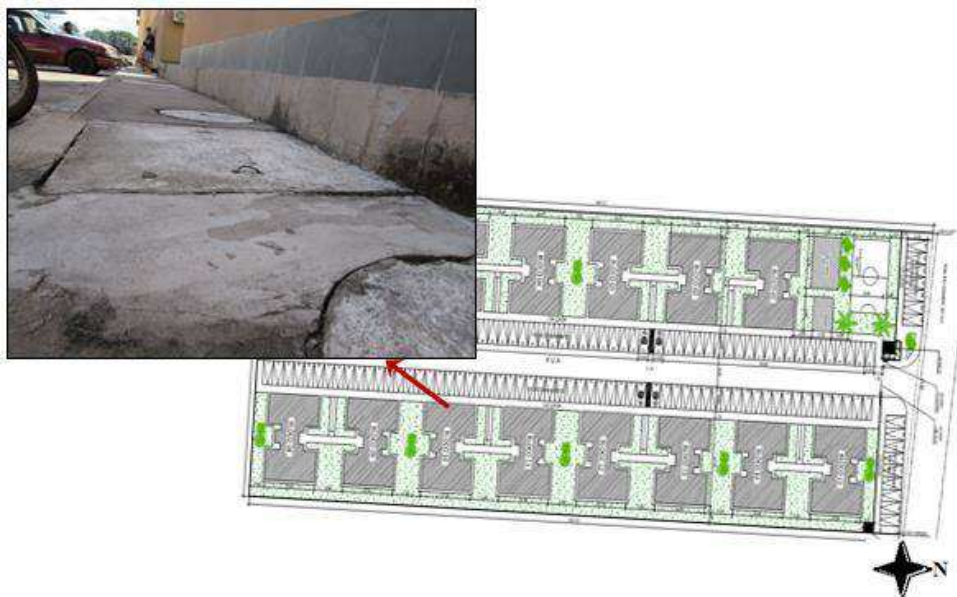
Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Uma constatação realizada por meio da observação foi a de que os moradores pouco usam as calçadas para chegarem até seu edifício, indagados sobre o motivo a grande maioria respondeu que isso se deve ao fato de existirem muitos obstáculos no percurso. Por isso, a forma mais prática para efetuar esse deslocamento, encontrada por eles, foi através da rua existente dentro do conjunto.

Os obstáculos a que os moradores se referiram são principalmente, as caixas de inspeção (onde se localizam as tubulações de esgoto, para que haja facilidade em sua manutenção), que além de apresentarem elementos de ferro, para que seja possível levantá-las - o que pode e já causou acidentes, ainda são desniveladas com relação à calçada.

Essas caixas de inspeção estão espalhadas por todo o alinhamento das calçadas de ambos os lados do conjunto, um exemplo claro do problema que elas geram pode ser visto através da Imagem 27.

Imagem 27 – Caixas de inspeção formando obstáculos na calçada



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Segundo o questionário preenchido pelo Morador 4 (Ver APÊNDICE D), ele já presenciou quedas e tropeços principalmente por parte de idosos nas calçadas, e que qualquer pessoa pode passar por situação parecida. Apesar desse morador ser jovem (com 35 anos), e não apresentar qualquer dificuldade para se locomover ou deficiência em geral, ele comenta que para chegar até seu bloco ele tem de descer a calçada várias vezes (tanto da rua que dá acesso ao conjunto quanto no próprio conjunto), principalmente durante a noite, horário em que chega em casa do trabalho e também, período onde a visibilidade se torna mais escassa.

A ABNT NBR 9050 (2004, p. 40), afirma que as caixas de inspeção devem se encontrar em mesmo nível do piso em que se localizam, com frestas inferiores a 15mm, tampas antiderrapantes e estáveis e sem relevo que possa ser confundido com piso tátil.

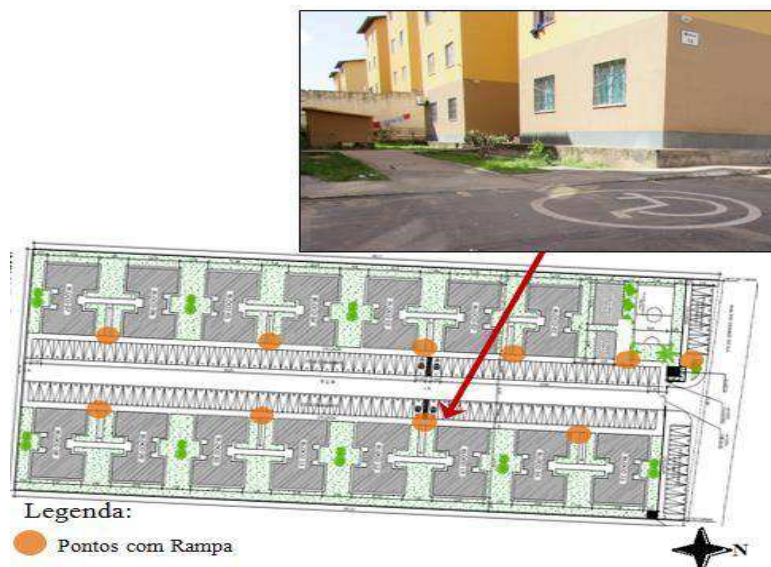
Devido as barreiras impostas pelas calçadas do conjunto, a Moradora 2 (que se locomove através de muletas), afirma que só consegue sair do conjunto por meio de um táxi que fica parado na porta do bloco onde mora e ainda assim, nesse pequeno percurso de calçada até o local onde o carro fica a aguardando, ela necessita da ajuda da filha de apenas 12 anos para realizar essa locomoção.

Não existem locais de descanso e nem mesmo barras de apoio espalhadas pelo conjunto e isso unido aos diversos outros fatos aqui expostos, tem reflexo no comprometimento da acessibilidade. Ainda que a grande maioria dos moradores não têm deficiência ou restrição de mobilidade, mas, aqueles que apresentam acabam não realizando as atividades mais simples, e, muitas das vezes, acabam isoladas em suas residências, como no caso da Moradora 2 e da mãe da Moradora 1.

4.3.3 Rampas

As rampas existentes no conjunto apresentam inclinações suaves e são espalhadas em vários pontos. Nos acessos aos blocos, no acesso da área de lazer e na calçada próxima a um dos lados do estacionamento externo elas estão presentes. Com relação ao acesso aos blocos, todos apresentam o mesmo modelo, correspondendo ao da Imagem 28.

Imagem 28 – Rampa de acesso aos Blocos de Apartamentos



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

A ABNT NBR 9050 (2004, p. 43), menciona que devem existir corrimãos nas rampas, em cada lado. Esses corrimãos servem de apoio para as pessoas com mobilidade reduzida, tornando mais fácil sua locomoção, por isso sua importância. No caso do São José III nenhuma das rampas apresenta corrimão. A rampa de acesso ao salão de festas apresenta uma inclinação mais acentuada que as demais, e deveria possuir corrimão para possibilitar maior segurança.

Basicamente, as rampas não são o maior problema do conjunto e, apesar das precariedades, elas possibilitam o acessar determinados pontos, como a Guarita do Conjunto, o Salão de Festas e os Blocos de apartamentos.

4.3.4 Sinalização

No Conjunto as sinalizações são praticamente inexistentes, as únicas sinalizações presentes são: a das quatro vagas para veículos, reservadas aos deficientes no estacionamento interno do Conjunto, e ainda assim, a sinalização é somente horizontal e não representa o símbolo internacional de acesso de maneira correta, como mencionado anteriormente; a identificação dos blocos de apartamentos; e algumas sinalizações no estacionamento (verticais e horizontais apenas de alerta e proibição de estacionamento, de acordo com a Imagem 29).

Essa ausência de sinalização não cumpre com os parâmetros expostos pela ABNT NBR 9050 (2004, p. 22), que trata sobre as sinalizações visuais (utilização de símbolos para indicar o uso), táteis (como os pisos táteis de alerta e direcionais), além de alarmes sonoros e visuais.

A questão da sinalização é muito importante, pois, funciona como uma forma de alertar as pessoas que apresentam algum tipo de deficiência sobre um possível risco ou até mesmo de simplesmente informar se um local possibilita a utilização por parte delas, como é o caso de banheiros acessíveis, por exemplo, que ao apresentarem o símbolo internacional de acesso, passarão a ideia de um banheiro com possibilidade ao uso de qualquer pessoa.

4.3.5 Iluminação

A iluminação do conjunto divide-se basicamente em: iluminação da rua e das circulações principais e iluminação entre os edifícios.

A iluminação existente para a rua e as circulações principais do conjunto é formada por postes, porém, só de um dos lados da rua (lado oeste de acordo com a Imagem 29) e, além

disso, esses postes invadem a área de estacionamento, não sendo localizados em uma faixa de serviço que deveria existir na margem além da faixa livre da calçada, como pode ser verificado através da Imagem 29:

Imagem 29 – Iluminação da rua e circulações principais

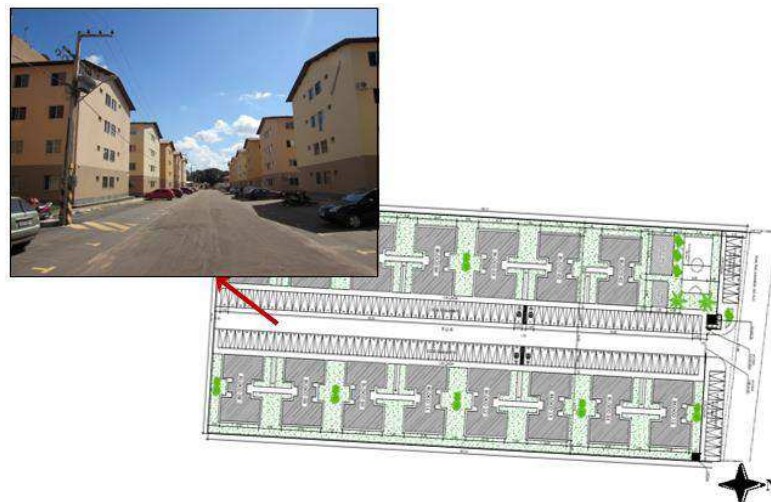


Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Além dos postes ocuparem a área de estacionamento e tomarem espaço de um possível maior número de vagas, eles podem gerar acidentes tanto com os veículos, quanto com as pessoas, no caso de um deficiente visual, por exemplo.

Segundo alguns moradores (Moradora 2, Moradora 3, Morador 4 e Moradora 5), o fato de existirem esses postes somente em um dos lados do Conjunto gera dificuldade na visualização durante o período noturno. Através da Imagem 30 é possível verificar a ausência de postes de iluminação no lado direito da fotografia. A ausência de iluminação interfere na qualidade visual tanto dos idosos quanto de qualquer morador, não devendo ser ignorada.

Imagem 30– Postes em apenas um lado do Conjunto



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

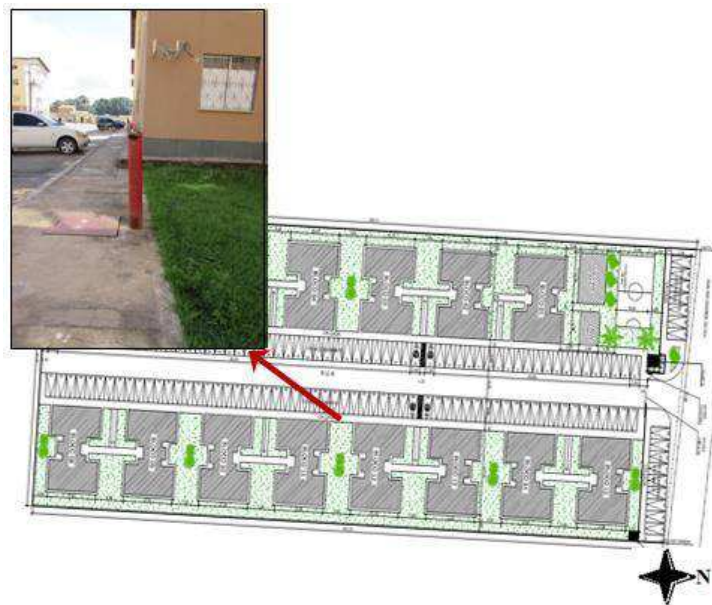
Com relação à iluminação entre os edifícios também existem problemas citados pelos moradores, a Moradora 1, por exemplo declara que há pouca iluminação entre os blocos, pois, a única fonte de iluminação entre eles são luminárias do tipo arandela (4 arandelas por bloco de apartamentos), o que gera um percurso escuro de certo ponto do bloco até a circulação principal.

O Conjunto não apresenta falta de iluminação, porém, insuficiência, de acordo com todos os moradores entrevistados. A qualidade da iluminação também funciona como garantia para a acessibilidade, pois, todos aqueles que enxergam, usufruem da boa iluminação para se locomover da melhor forma possível, mais uma vez, reduzindo os riscos durante essa locomoção.

4.3.6 Mobiliário

Segundo o Ministério das Cidades através da Cartilha com nome “Construindo a Cidade Acessível”, pertencente ao Programa Brasil Acessível (2006, p. 77), o mobiliário urbano “refere-se a artefatos instalados em áreas públicas ou privadas, implantados pelo Poder Público ou por ele autorizados, possuindo uma natureza utilitária ou simplesmente atendendo a um interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural”.

Imagem 31– Hidrante localizado na calçada



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Ainda é colocada na cartilha citada a necessidade de o mobiliário encontrar-se em localização correta, de preferência fora da faixa livre da calçada e se isso não puder ocorrer,

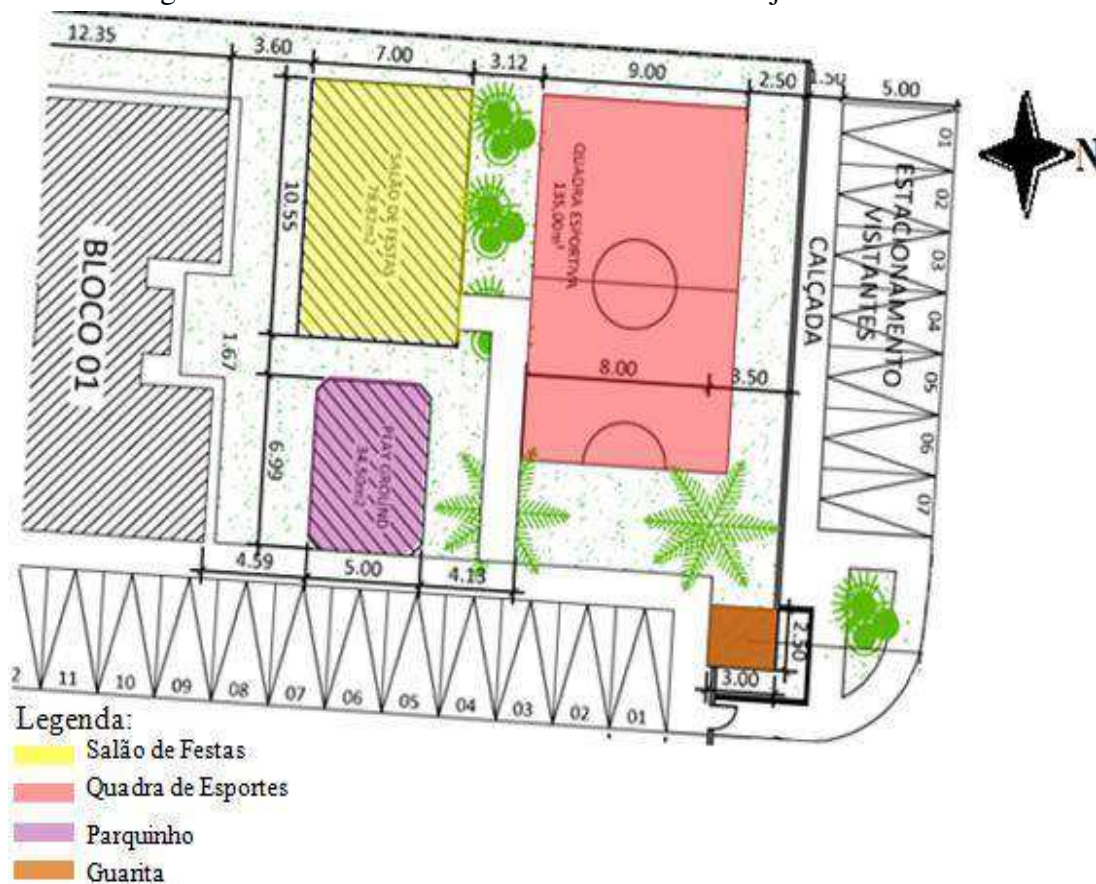
deve existir uma sinalização tátil alertando sua existência. No Conjunto São José III, existe um elemento do mobiliário que se destaca pela não colaboração com a acessibilidade: o hidrante para combate a incêndio; a Imagem 31, mostrada anteriormente, demonstra claramente a localização de um deles na calçada.

Existem vários hidrantes espalhados por toda a área de calçadas, mais uma vez colocando em risco as pessoas com deficiência, em principal.

4.3.7 Área de Lazer

A área de lazer do Conjunto é formada por: Quadra, Salão de Festas e Parquinho. Essa área é localizada no início do conjunto, logo após a passagem pela guarita (pode ser observada através da Imagem 32). O acesso aos componentes da área de lazer não é integrado, pois a passagem de um para o outro não é viabilizada, com exceção do salão de festas para a quadra, que são interligados por uma rampa.

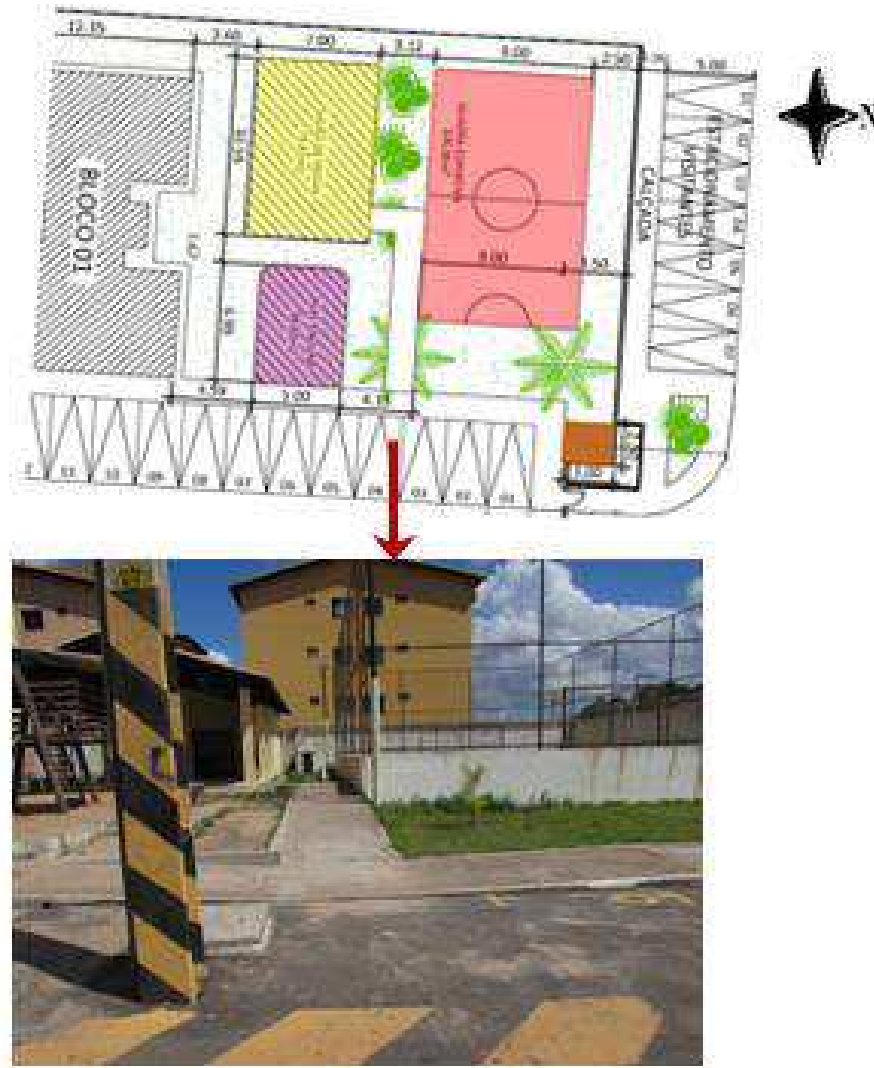
Imagem 32– Planta Baixa da Área de Lazer do Conjunto São José III



Fonte: Produção da Autora, sobre recorte da planta cedida pela Caixa Econômica Federal, 2015

A área de lazer apresenta duas maneiras de acessos: a primeira é através do portão destinado aos pedestres, seguindo pela calçada e a segunda pelo portão destinado a veículos, possuindo parada no estacionamento, próxima a rampa que leva até a área de lazer. Esse segundo acesso pode ser verificado através da Imagem 33:

Imagem 33– Acesso a área de lazer através do Estacionamento



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

A Imagem 33 é uma vista a partir do estacionamento de dentro do conjunto para a Área de Lazer, é possível observar que existem obstáculos na lateral esquerda da rampa (poste de iluminação e caixa de inspeção), o que pode prejudicar um pouco o desembarque de passageiros nessa área. Como já mencionado, existe uma rampa de acesso tanto a quadra quanto ao salão de festas e não existe nenhum meio que facilite o acesso nem ao parquinho e aos bancos que cercam essa área.

Com relação à quadra, ela apresenta piso em concreto pintado com tinta brilhante, o que pode deixá-la escorregadia, e por não apresentar cobertura, no período chuvoso isso pode ocorrer com frequência. Segundo a ABNT NBR 9050 (2004, p. 39), “o piso deve ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição”. Na imagem 34 é possível verificar a questão do piso na quadra de esportes.

Imagem 34 – Vista interna da quadra de esportes



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

O salão de festas em projeto disponibilizado pela Caixa apresenta até mesmo banheiros acessíveis, porém, não foi possível ter acesso ao interior deles para constatar a existência ou não dessa questão, por se encontrarem trancados no momento da visita ao Conjunto.

Imagem 35 – Vista do salão de festas



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

O salão assim como a quadra, também apresenta problemas com relação ao piso escorregadio. Segundo a Moradora 2 “o piso do salão é muito liso e essas áreas são somente para pessoas normais”, ela refere-se a questão de que, por usar muletas, mesma não consegue usufruir da área de lazer do conjunto em que vive. Através dessa afirmação, é possível constatar

que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida acabam sentindo-se diferentes dos demais ou até mesmo excluídas, pelo simples fato de um local não atender as suas necessidades.

O parquinho e os bancos são os locais mais prejudicados nessa área de lazer, não apresentam acessibilidade alguma. Sobre o parquinho, é possível visualizar, através da Imagem 35, que ele se encontra em nível elevado em relação à calçada e a área de grama, o que torna o acesso a ele bastante complexo, até mesmo para as próprias crianças. No caso das crianças menores, essa elevação de nível dificulta a chegada até o brinquedo e além do mais, pode gerar acidentes, como quedas, por exemplo.

Imagem 36 – Parquinho



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Com relação aos bancos eles encontram-se localizados nas laterais do parquinho e em uma das laterais do salão de festas. Nas laterais do parquinho a situação é a observada através da Imagem 37: os bancos encontram-se em uma espécie de calçada criada para abrigá-los, e o acesso a eles é feito pelo solo arenoso e instável.

Imagem 37 – Bancos ao lado do parquinho



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Já na lateral do salão de festas, a situação é um pouco diferente: os bancos também se encontram sobre uma calçada, porém existem vários níveis para o acesso até eles, o salão de festas se encontra em um nível maior, seguido por uma pequena calçada ao lado do salão, com um nível um pouco mais baixo e após essa calçada ainda há um espaço entre ela e a calçada dos bancos, esse espaço é com solo arenoso e com nível ainda menor.

Imagem 38 – Bancos ao lado do salão de festas



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Basicamente, o salão de festas não apresenta total acessibilidade, reforçando mais uma vez, que rampas não são garantia de acesso. A preocupação deve ser generalizada, para que seja possível garantir conforto e possibilidade de uso para todos os moradores, nesse caso, de maneira que possam desenvolver suas atividades de maneira simples e sem correr nenhum tipo de risco.

4.3.8 Rota Acessível

A rota acessível como já mencionado no primeiro capítulo, é um percurso livre de obstáculos ou barreiras, que deve facilitar os mais diversos acessos tanto aos deficientes quanto as pessoas com mobilidade reduzida. Logo no início do Conjunto são encontradas diversas barreiras, como é possível observar nas imagens seguintes. Apesar da existência de uma rampa em um dos lados do estacionamento externo, isso não garante a efetividade dessa rota acessível, pois, os obstáculos encontrados ao percorrer todo o conjunto impossibilitam o uso contínuo das calçadas por todos os usuários que residem no local.

Logo na entrada pelo portão para pedestres, existe um desnível entre a calçada externa e a do interior do conjunto, não possibilitando a entrada de cadeirantes, por exemplo, por esse portão de maneira autônoma (ver Imagem 39).

Imagem 39 – Portão para pedestres no Conjunto são José III



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Além disso, ao acessar o conjunto, existem alguns obstáculos, como: um elemento de concreto na lateral do portão de pedestres e grelhas para drenagem de águas pluviais, com barras de ferro bastante espaçadas, localizadas sobre a rua, coladas às calçadas.

Imagem 40 – Vista dos portões pela parte de dentro Conjunto São José III



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Segundo uma das moradoras entrevistadas (Moradora 1), uma senhora já enroscou os sapatos em uma dessas grelhas e acabou caindo. Através da Imagem 41 é possível verificar

que o espaçamento existente pode causar vários acidentes, tanto com idosos quanto com mães empurrando carrinhos de bebê e várias outras pessoas.

Imagem 41 – Vista dos portões pela parte de dentro Conjunto São José III



Fonte: Acervo Pessoal, 2015

Através de tudo o que foi demonstrado é possível constatar a não existência de nenhuma rota completamente acessível para que as pessoas, caminhando, consigam acessar facilmente qualquer um dos edifícios e em especial aqueles que se encontram mais distantes.

5 CONCLUSÃO

Tendo em vista todos os fatos expostos é possível constatar que apesar da história que circunda as questões da acessibilidade e do desenho universal ao longo de anos, além de todos os incentivos e cobranças na forma dos mais diversos meios, como a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes criada pela ONU. O que é observado no cotidiano, pelo menos a nível de Brasil, com base em estudos e pesquisas, é a inefetividade quase que completa dessas regulamentações sobre uma realidade pré-existente nos Conjuntos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Apesar de teoricamente haver acessibilidade escrita e exemplificada por imagens, na prática ela predomina ausente.

A partir do ano de 2004, o Brasil adota algumas políticas envolvendo a acessibilidade, como a ABNT NBR 9050/04 e, ainda em 2006, cria o Programa Brasil Acessível, uma revolução na acessibilidade e na universalização de projetos apenas nas suas respectivas páginas. Esses dois exemplos citados, juntamente com todos os outros mostrados ao longo do trabalho apresentam uma extensa gama de abrangência a cidadania, ao acesso, a mobilidade universal e em especial, a dignidade humana.

Apesar da existência de políticas públicas (ou nem tão públicas assim, pois, são aparentemente desconhecidas), a respeito da implantação da acessibilidade, o Governo Federal implanta no ano de 2009 um Programa Habitacional (PMCMV), desprovido de vários padrões construtivos mínimos. A acessibilidade nem sequer aparecia nessa primeira etapa, ao menos não como uma exigência por parte do poder público ou pelo agente operacional (Caixa Econômica Federal).

Na segunda etapa do PMCMV, alguns avanços aparecem, os padrões construtivos melhoram um pouco, a acessibilidade já aparece relacionada às unidades habitacionais, devendo haver unidades adaptadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A palavra adaptar sugere que em um projeto pronto foram realizadas espécies de “emendas” para encaixar, dessa forma, aquelas pessoas com necessidades diferentes de um determinado padrão. A questão que se forma é o porquê não haver projetos que não necessitem de adaptações, que sejam perfeitos a qualquer que seja a necessidade? A questão da massificação, da produção em escala industrial e com intuito de reduzir sempre os custos talvez seja uma resposta.

Além das unidades habitacionais, o Minha Casa Minha Vida 2 ainda passou a exigir novos padrões aos espaços públicos, garantindo (mais uma vez somente nas normas), a acessibilidade e a mobilidade universal aos moradores desses conjuntos. Apesar dessas novas exigências, a segunda etapa do Programa muito se assemelha com a primeira e, quando

passamos a mencionar o Maranhão como referência, o que pode ser afirmado é exatamente isso, o padrão dos espaços públicos continua repleto de falhas, que tornam esta extensão das moradias inacessível em vários aspectos.

As moradias disponibilizadas pelo Programa apresentam dimensões muito restritas, e, como pode ser avaliado na própria pesquisa de campo, muitas das vezes moram várias pessoas em uma mesma unidade habitacional. Se houvesse um espaço público com qualidade, que permitisse o livre acesso ou permanência de qualquer um, possivelmente ele se tornaria uma extensão das residências, geraria mais vivacidade à esses conjuntos.

Ao ser realizado o trabalho de campo no Conjunto São José III, uma série de problemas muito além dos esperados foram observados, não se esperava encontrar calçadas tão problemáticas como as que foram expostas (sem faixa livre, sem a possibilidade de transitar com segurança), ou identificar a ausência de uma rota acessível em um conjunto projetado para, pelo menos, 240 pessoas, já que apresenta o mesmo número em unidades, uma área de lazer que não atende a todos os moradores e a questão mais surpreendente foi a de encontrar pessoas que considerassem tão importante o tema da acessibilidade, por sofrerem diariamente com a ausência dela.

Essa questão vai muito além do simples projetar no caso dos arquitetos e urbanistas. Todos devem compreender sua dimensão, de maneira que ela garanta às pessoas a liberdade de simplesmente transitar. Perceber o quanto a questão estudada é importante para aqueles que apresentam mobilidade reduzida ou deficiência, e o quanto, no caso do Conjunto São José III, a sua falta impossibilita os moradores de desenvolverem atividades das mais simples, como, acessar a calçada localizada na lateral de sua residência, por exemplo, é uma questão importante para que novas linhas de pensamento sejam criadas, com base nas necessidades conjuntas dos cidadãos e não tão somente em questões políticas ou econômicas.

As expectativas com relação ao desenvolvimento e a conclusão do trabalho foram até mesmo superadas, pois, foi possível agregar novos conhecimentos, tanto através da fase inicial de pesquisas, reconhecimento de leis e normas, e busca por boas referências a despeito do tema. Através do estudo de caso, foi possível abranger de maneira muito mais ampla sobre o tema estudado, fazendo perceber a extensão da acessibilidade para além da simples colocação de rampas.

Espera-se que este trabalho possa contribuir de alguma forma para o cumprimento das normas referentes à acessibilidade universal, de maneira que a preocupação com a qualidade dos espaços públicos se sobressaia aos interesses econômicos e de mercado.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, RJ: ABNT, 2004 – 2ª Edição.

BONDUKI, Nabil. Do Projeto Moradia ao Minha Casa, Minha Vida. 82. ed. **Teoria e Debate**, [S.l.], 1 mai. 2009. Disponível em: <<http://www.teoriaedebate.org.br/materias/nacional/do-projeto-moradia-ao-programa-minha-casa-minha-vida?page=full>>. Acesso em: 23 jun. 2015.

BRASIL. Constituição (1988) **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <<http://www.trtsp.jus.br/legislacao/constituicao-federal-emendas>> Acesso em: 5 mai. 2015.

BRASIL. **Decreto-lei Nº 5.296/04 de 2 de Dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nºs 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, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: 3 de Dezembro de 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm> Acesso em: 5 mai. 2015.

BRASIL. **Lei Nº 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. Brasília, DF: 20 de Dezembro de 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm> Acesso em: 5 mai. 2015.

CAIXA. **CAIXA prepara ações que contribuirão para a melhoria do IDH de 30 cidades do Maranhão**: Municípios Maranhenses com menor índice de Desenvolvimento Humano (IDH) serão contemplados com 100 casas do Minha Casa Minha Vida Rural. Maranhão: 16 de Jan. de 2015. Disponível em: <<http://www20.caixa.gov.br/Paginas/Noticias/Noticia/Default.aspx?newsID=1899>> Acesso em: 10 jul. 2015.

CAIXA. **Cartilha de Acessibilidade a Edificações, Espaços e Equipamentos Urbanos**. Brasília, DF: CAIXA, 2011.

CAIXA. **Minha Casa Minha Vida: Moradias para as famílias Renda para os trabalhadores Desenvolvimento para o Brasil**. Cartilha. Brasília, DF: [20-].Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/divulgacao/noticias/2009/marco/Cartilha-Minha-Casa-Minha-Vida.pdf/view>>Acesso em: 1 mai. 2015.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal: Métodos e Técnicas para Arquitetos e Urbanistas**. São Paulo, SP: SENAC, 2012 – 3ª Edição.

CORRÊA, Roberto Lobato. Resumo do Livro **O Espaço Urbano**. São Paulo, SP: Editora Ática, 1995 – 3ª Edição. Disponível em: <<http://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/08/Oespacourbano.pdf>>Acesso em: 12 jun. 2015.

FERREIRA, João Sette Whitaker (coordenação). **Produzir Casas ou Construir Cidades? Desafios Para Um Novo Brasil Urbano: Parâmetros de Qualidade para a implementação de projetos habitacionais e urbanos**. São Paulo, SP: FUPAM, 2012 – 1ª Edição.

FROTA, Thais. **Quando e onde começam a falar em acessibilidade?** Disponível em: <http://www.vidamaislivre.com.br/colunas/post.php?id=479&/quando_e_onde_comecaram_a_falar_em_acessibilidade>Acesso em: 1 mai. 2015.

GARCIA, Vinícius Gaspar. **As pessoas com deficiência na história do Brasil**. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/pcd-brasil>>Acesso em: 8 mai. 2015.

G1 MARANHÃO. **Déficit habitacional do Maranhão é de cerca de 400 mil domicílios**. São Luís, MA: 26 de novembro de 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2013/11/deficit-habitacional-do-maranhao-e-de-cerca-de-400-mil-domicilios.html>> Acesso em: 1 jul. 2015

Instituto Brasileiro dos Direitos da Pessoa com Deficiência (IBDD). **Auditório do TCU determina que ‘Minha Casa, Minha Vida’ deve incluir acessibilidade.** Rio de Janeiro, RJ: 2014. Disponível em: <[http://www.ibdd.org.br/noticias/noticias-noti-215-TCU %20 acessibilidade.asp](http://www.ibdd.org.br/noticias/noticias-noti-215-TCU%20acessibilidade.asp)> Acesso em: 1 jul. 2015

IPEA. **Estudo aponta redução no déficit habitacional no país.** Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=20656> Acesso em: 3 jun. 2015.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000 - 1ª Edição.

LOUZAS, Rodrigo. **TCU aponta irregularidades nas obras do programa Minha Casa, Minha Vida.** 2014. Disponível em: <<http://construcaomercado.pini.com.br/negocios-incorporacao-construcao/construcao/tcu-aponta-irregularidades-nas-obras-do-programa-minha-casa-minha-304833-1.aspx>> Acesso em: 2 jul. 2015.

MARANHÃO. Constituição (1989) **Constituição do Estado do Maranhão.** São Luís, MA: Assembléia Legislativa do Maranhão, 1989. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/70443>> Acesso em: 2 mai. 2015.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Saúde: Metade dos brasileiros está com excesso de peso.** Brasil: 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2015/04/metade-dos-brasileiros-esta-com-excesso-de-peso>> Acesso em: 25 abr. 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.** Caderno 2: Construindo a Cidade Acessível. Brasília, DF: 2006 – 1ª Edição.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Programa Minha Casa Minha Vida.** Brasília, DF: [20-]. Disponível em: <http://www.sedhab.df.gov.br/mapas_sicad/conferencias/programa_minha_casa_minha_vida.pdf> Acesso em: 15 jun. 2015.

NASCIMENTO, Denise Morado; TOSTES, Simone Parrela. Programa Minha Casa Minha Vida: A mesma política habitacional do Brasil. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>

/revistas/read/arquitextos/12.133/3936>Acesso em: 10 jun. 2015.

ONU. Resolução nº 2.542/75, de 9 de Dezembro de 1975. Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes. **Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas**, Nova York, EUA: 9 de Dezembro de 1975. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_def.pdf>Acesso em: 5 mai. 2015.

PORTAL BRASIL. **Minha Casa Minha Vida 3 será lançado no segundo semestre**. Brasília, DF: 8 de junho de 2015. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2015/06/minha-casa-minha-vida-3-sera-lancado-no-segundo-semester>>Acesso em: 20 jun. 2015.

PORTAL BRASIL. 2014. **Minha Casa Minha Vida beneficia famílias de 3 estados**. Brasília, DF: 29 de novembro de 2014. Disponível em<<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2014/11/minha-casa-minha-vida-beneficia-familias-de-tres-estados>>Acesso em: 20 jun. 2015.

SÃO JOSÉ DE RIBAMAR. Lei Nº 645/06 de 10 de Outubro de 2006. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de São José de Ribamar, Estado do Maranhão, e trata de outras providências. São José de Ribamar - MA: 11 de outubro de 2006. Disponível em: <http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/_files/arquivos/microsoft-word-lei-n-645_4dda9e8485897.pdf>Acesso em: 3 mai. 2015.

SÃO JOSÉ DE RIBAMAR. Lei Orgânica do Município de São José de Ribamar. São José do Ribamar - MA: 2007. Disponível em: <http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/_files/arquivos/sjrma-leiorganica_4b4e08d11f75a.pdf>Acesso em: 3 mai. 2015.

SÃO LUÍS. Prefeitura é destaque nacional na execução do programa Minha Casa, Minha Vida. São Luís, MA: 27 de Fev. 2015. Disponível em: <<http://agenciasaoluis.com.br/noticia/6174>>Acesso em: 13 mai. 2015.

SÃO PAULO. **Desenho Universal: Habitação de Interesse Social**. São Paulo – SP: 2010. Disponível em: <<http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Cartilhas/manual-desenho->

universal.pdf>Acesso em: 3 fev. 2015.

SINDICATO DAS INDÚSTRIAS DA CONSTRUÇÃO CIVIL NO MARANHÃO (SINDUSCON-MA). **Minha Casa, Minha Vida tem implantação recorde em São Luís**. São Luís, MA: 31 de Jan. 2014. Disponível em: <<http://sinduscon-ma.com.br/site/?p=570>> Acesso em: 18 jul. 2015.

SOUZA, Fábio Araújo de Holanda. **Direitos da Pessoa com Deficiência**. Disponível em: <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/artigosdeficiente/direitosdapcdfabioholanda.pdf>> Acesso em: 5 mai. 2015.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). **TCU fiscaliza obras do Programa Minha Casa Minha Vida no Maranhão**. [S.l.]: outubro de 2014. Disponível em: <<http://tcu.jusbrasil.com.br/noticias/138115752/tcu-fiscaliza-obras-do-programa-minha-casa-minha-vida-no-maranhao>> Acesso em: 2 jul. 2015.

VIDA BRASIL. **Pintando direitos: Uma cartilha sobre deficiência e participação**. Salvador - BA: Fevereiro de 2006. Disponível em: <<http://www.youblisher.com/p/433959-Pintando-direitos-Uma-cartilha-sobre-deficiencia-e-participacao/>> Acesso em: 1 mai. 2015.

APÊNDICE A – CRITÉRIOS DE ANÁLISE NA VISITA AO CONJUNTO SÃO JOSÉ III

1- Rampas de Acesso ou nas Circulações

Sim Não

2- Sinalização vertical e horizontal

Sim Não

3- Piso seguro (não deslizante)

Sim Não

Qual?

4- Rota Acessível

Sim Não

5- Mobiliário urbano em local adequado

Sim Não

6- Utilização dos Símbolos internacionais de Acesso nas áreas comuns

Sim Não

7- Possibilita o acesso de todos a área de lazer e sanitários de uso comum

Sim Não

8- Estacionamento reservado a idosos e deficientes

Sim Não

9- Áreas de Descanso no percurso

Sim Não

10- A vegetação presente prejudica a circulação ou oferece riscos

Sim Não

11- Poços de visita apresentam relevo que possa confundir alguém cego, por exemplo?

Sim Não

12- As Grelhas são muito espaçadas podendo gerar acidentes?

Sim Não

13- As áreas de travessia são adequadas?

Sim Não

14- A faixa livre das calçadas apresenta 1,20m?

Sim Não

15- Iluminação pública

Sim Não

16- Espaços públicos acessíveis

Sim Não

Quais?

17- Asfalto

Sim Não

18- Calçadas

Sim Não

19- Existem paradas de ônibus próximas? Se sim, elas são acessíveis?

Sim Não

APÊNDICE B – INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE O CONJUNTO E ENTORNO DO SÃO JOSÉ III

Descrição Geral da Área de Implantação

Topografia

Sentido das ruas e passeios em relação ao relevo

Acesso do passeio em relação à edificação/ residência

Situações mal resolvidas pelo Projeto

Localização de equipamentos Públicos

Paradas de ônibus

APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MORADORES DO CONJUNTO SÃO JOSÉ III

Nome:

Idade:

- 1- Para deslocar-se é possível desenvolver as atividades de maneira independente, sem a ajuda de outras pessoas após a saída de sua residência?
- 2- Se a resposta anterior for não, o que falta para isso acontecer?
.
- 3- Qual a dificuldade encontrada para circular pelas calçadas/ áreas e uso comum do conjunto?
- 4- Você já observou alguém passando por dificuldades ou até mesmo quedas nas áreas do conjunto? Como ocorreu?
- 5- Em sua opinião, qualquer pessoa consegue usufruir das áreas de uso comum do conjunto? Explique o porquê.
- 6- E para chegar até o conjunto, por exemplo, da parada de ônibus mais próxima até ele, como é o percurso? Você consegue chegar até aqui apenas em cima das calçadas ou às vezes tem a necessidade de descer para a rua?
- 7- Existe oferta de equipamentos como Postos de saúde, praças, áreas de lazer em geral nos arredores?
- 8- A iluminação pública durante o período noturno é satisfatória? É possível ter uma boa visualização dentro e fora do conjunto?

APÊNDICE D – RESPOSTAS DOS MORADORES AO QUESTIONÁRIO APLICADO NO CONJUNTO SÃO JOSÉ III

ENTREVISTA 1

Nome: Moradora 1

Idade: 52 anos (sua mãe tem 82 anos e é cadeirante).

- 1- Para deslocar-se é possível desenvolver as atividades de maneira independente, sem a ajuda de outras pessoas após a saída de sua residência?

Resposta: Não, por morar no segundo pavimento e a mãe ser cadeirante e idosa, ela deve ser transportada no colo até o pavimento térreo e ao chegar na calçada desce com a cadeira de rodas da mãe pela rua.

- 2- Se a resposta anterior for não, o que falta para isso acontecer?

Resposta: Falta uma melhora nas calçadas.

- 3- Qual a dificuldade encontrada para circular pelas calçadas/ áreas e uso comum do conjunto?

Resposta: Os obstáculos existentes.

- 4- Você já observou alguém passando por dificuldades ou até mesmo quedas nas áreas do conjunto? Como ocorreu?

Resposta: Sim, uma senhora enroscou os sapatos na grelha da entrada do Conjunto.

- 5- Em sua opinião, qualquer pessoa consegue usufruir das áreas de uso comum do conjunto? Explique o porquê.

Resposta: Não, pois, pela calçada as pessoas tem dificuldade de passar, principalmente, por causa do “arame” nas caixas de inspeção.

- 6- E para chegar até o conjunto, por exemplo, da parada de ônibus mais próxima até ele, como é o percurso? Você consegue chegar até aqui apenas em cima das calçadas ou às vezes tem a necessidade de descer para a rua?

Resposta: Pela calçada é impossível. A calçada apresenta postes em todo o percurso, por isso, tem que descer com a mãe pela rua para seguir caminho.

- 7- Existe oferta de equipamentos como Postos de saúde, praças, áreas de lazer em geral nos arredores?

Resposta: Possui apenas posto de saúde e hospital. Não tem nenhuma escola próxima, por isso, seu neto pega vários ônibus para estudar.

- 8- A iluminação pública durante o período noturno é satisfatória? É possível ter uma boa visualização dentro e fora do conjunto?

Resposta: Existe iluminação fora e dentro do Conjunto, porém, na parte de dentro a iluminação é ruim durante a noite, principalmente entre os Blocos de Apartamentos.

ENTREVISTA 2

Nome: Moradora 2

Idade: 41 anos (devido problema no fêmur, utiliza muletas para se locomover).

- 1- Para deslocar-se é possível desenvolver as atividades de maneira independente, sem a ajuda de outras pessoas após a saída de sua residência?

Resposta: Não, ela necessita da ajuda da filha de 12 anos para se locomover.

- 2- Se a resposta anterior for não, o que falta para isso acontecer?

Resposta: Falta melhoria nas calçadas, pois não conseguem circular duas pessoas ao mesmo tempo por elas, além dos obstáculos existentes em todo seu percurso.

- 3- Qual a dificuldade encontrada para circular pelas calçadas/ áreas e uso comum do conjunto?

Resposta: A maior dificuldade é não conseguir se locomover sozinha saindo de casa. Ela só consegue sair do conjunto através de um carro (táxi), parado próximo ao bloco de apartamentos.

- 4- Você já observou alguém passando por dificuldades ou até mesmo quedas nas áreas do conjunto? Como ocorreu?

Resposta: Os idosos são os que precisam de mais ajuda. Um senhor, por exemplo, só anda pelas áreas comuns com a filha dele o acompanhando.

- 5- Em sua opinião, qualquer pessoa consegue usufruir das áreas de uso comum do conjunto? Explique o porquê.

Resposta: Não. O piso do salão de festas é escorregadio. As áreas, segundo ela, são acessíveis somente a pessoas “normais”.

- 6- E para chegar até o conjunto, por exemplo, da parada de ônibus mais próxima até ele, como é o percurso? Você consegue chegar até aqui apenas em cima das calçadas ou às vezes tem a necessidade de descer para a rua?

Resposta: A parada de ônibus é próxima, mas devido às barreiras, ela praticamente não sai de casa, com exceção de quando tem que ir ao hospital.

- 7- Existe oferta de equipamentos como Postos de saúde, praças, áreas de lazer em geral nos arredores?

Resposta: Postos de saúde e hospital sim. Porém, com relação à escola, ela afirma que a escola mais próxima se encontra na Cidade Operária, e que sua filha, estudante da mesma, sai muito cedo de casa para conseguir chegar no horário.

- 8- A iluminação pública durante o período noturno é satisfatória? É possível ter uma boa visualização dentro e fora do conjunto?

Resposta: A iluminação do condomínio é precária, por ser só em um dos lados da rua.

ENTREVISTA 3

Nome: Moradora 3

Idade: 36 anos (não apresenta deficiência ou mobilidade reduzida).

- 1- Para deslocar-se é possível desenvolver as atividades de maneira independente, sem a ajuda de outras pessoas após a saída de sua residência?

Resposta: Ela consegue, mas, observa a dificuldade dos outros.

- 2- Se a resposta anterior for não, o que falta para isso acontecer?

Resposta: As calçadas deveriam ser melhores.

- 3- Qual a dificuldade encontrada para circular pelas calçadas/ áreas e uso comum do conjunto?

Resposta: Não soube responder.

- 4- Você já observou alguém passando por dificuldades ou até mesmo quedas nas áreas do conjunto? Como ocorreu?

Resposta: Idosos passam por muita dificuldade para andar pelo Conjunto.

- 5- Em sua opinião, qualquer pessoa consegue usufruir das áreas de uso comum do conjunto? Explique o porquê.

Resposta: Não, justamente por causa das dificuldades encontradas.

- 6- E para chegar até o conjunto, por exemplo, da parada de ônibus mais próxima até ele, como é o percurso? Você consegue chegar até aqui apenas em cima das calçadas ou às vezes tem a necessidade de descer para a rua?

Resposta: Existe uma parada de ônibus próxima, mas, a chegada até ela não é fácil. As pessoas tem de descer da calçada a todo instante, pois, não passa mais de uma por vez.

- 7- Existe oferta de equipamentos como Postos de saúde, praças, áreas de lazer em geral nos arredores?

Resposta: Posto de saúde e hospital sim, mas, a escola é mais longe. Ela estuda na escola e para fazer isso, deve sair do bairro onde o Conjunto se localiza.

- 8- A iluminação pública durante o período noturno é satisfatória? É possível ter uma boa visualização dentro e fora do conjunto?

Resposta: Do lado de fora do Conjunto é suficiente, mas, do lado de dentro fica mais escuro.

ENTREVISTA 4

Nome: Morador 4

Idade: 35 anos (não apresenta deficiência ou mobilidade reduzida).

- 1- Para deslocar-se é possível desenvolver as atividades de maneira independente, sem a ajuda de outras pessoas após a saída de sua residência?

Resposta: Para quem é deficiente não é possível. Até mesmo eu não consigo passar continuamente pelas calçadas sem ter de descer delas.

- 2- Se a resposta anterior for não, o que falta para isso acontecer?

Resposta: Principalmente, uma melhoria nas calçadas.

- 3- Qual a dificuldade encontrada para circular pelas calçadas/ áreas e uso comum do conjunto?

Resposta: Os obstáculos.

- 4- Você já observou alguém passando por dificuldades ou até mesmo quedas nas áreas do conjunto? Como ocorreu?

Resposta: Já vi idosos caindo e tropeçando, isso pode acontecer com qualquer um.

- 5- Em sua opinião, qualquer pessoa consegue usufruir das áreas de uso comum do conjunto? Explique o porquê.

Resposta: Não, para conseguirem chegar até alguns locais se torna muito difícil.

- 6- E para chegar até o conjunto, por exemplo, da parada de ônibus mais próxima até ele, como é o percurso? Você consegue chegar até aqui apenas em cima das calçadas ou às vezes tem a necessidade de descer para a rua?

Resposta: Tem que descer da calçada constantemente, principalmente durante a noite, quando chega do trabalho, a visibilidade diminui.

- 7- Existe oferta de equipamentos como Postos de saúde, praças, áreas de lazer em geral nos arredores?

Resposta: Existe atendimento de saúde, os outros não.

- 8- A iluminação pública durante o período noturno é satisfatória? É possível ter uma boa visualização dentro e fora do conjunto?

Resposta: Tanto dentro do conjunto quanto fora a iluminação é pequena durante a noite.

ENTREVISTA 5

Nome: Moradora 5

Idade: 62 anos (tem dificuldade para andar devido a um problema na perna, que a faz mancar).

- 1- Para deslocar-se é possível desenvolver as atividades de maneira independente, sem a ajuda de outras pessoas após a saída de sua residência?

Resposta: Ela consegue, porém, com dificuldade.

- 2- Se a resposta anterior for não, o que falta para isso acontecer?

Resposta: Para vencer os desníveis das calçadas é sua maior dificuldade.

- 3- Qual a dificuldade encontrada para circular pelas calçadas/ áreas e uso comum do conjunto?

Resposta: Elas apresentam muitos obstáculos, por isso, só sai de casa quando é muito necessário.

- 4- Você já observou alguém passando por dificuldades ou até mesmo quedas nas áreas do conjunto? Como ocorreu?

Resposta: Sim, eu mesma caí tanto na rampa quanto na calçada.

- 5- Em sua opinião, qualquer pessoa consegue usufruir das áreas de uso comum do conjunto? Explique o porquê.

Resposta: Não, pois, na área de lazer o acesso aos bancos é bem restrito.

- 6- E para chegar até o conjunto, por exemplo, da parada de ônibus mais próxima até ele, como é o percurso? Você consegue chegar até aqui apenas em cima das calçadas ou às vezes tem a necessidade de descer para a rua?

Resposta: Não, ela desce da calçada constantemente.

- 7- Existe oferta de equipamentos como Postos de saúde, praças, áreas de lazer em geral nos arredores?

Resposta: Só hospital que não atende casos mais simples e o posto de saúde que não funciona 24h.

- 8- A iluminação pública durante o período noturno é satisfatória? É possível ter uma boa visualização dentro e fora do conjunto?

Resposta: Já foi pior, ainda não é o suficiente, mas, consegue enxergar durante a noite, mesmo com certo esforço.

ANEXO – DADOS DISPONIBILIZADOS PELA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL DE SÃO LUÍS, MARANHÃO.

