

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

THAISA DE MELLO SILVEIRA

**CALÇAMENTO DEMOCRÁTICO – UM ESTUDO SOBRE A MOBILIDADE
URBANA NO MUNICÍPIO DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, SANTA CATARINA.**

CURITIBA
2017

THAISA DE MELLO SILVEIRA



CALÇAMENTO DEMOCRÁTICO – UM ESTUDO SOBRE A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, SANTA CATARINA.

Trabalho apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de Especialista em Direito Ambiental do curso de Pós-graduação em Direito Ambiental Departamento de Economia Rural e Extensão, Setor de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. MSc. Moacir Ribeiro de Carvalho Júnior
Co-orientador: Prof. MSc. Saulo Karvat

CURITIBA
2017

Dedico este trabalho aos meus queridos pais, Rosângela e Altair Silveira, que se esforçaram durante toda a minha vida para me dar as melhores condições e estudos até aqui.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus em primeiro lugar, por ter me agraciado com a família generosa que tenho e as oportunidades que tive na vida.

Aos meus pais, pela oportunidade que me forneceram de estudar, bem como pela ideologia de sempre permanecer aprendendo.

À minha companheira pela alegria da convivência e apoio incondicional. Com os melhores conselhos e tentativa de manter a minha ansiedade controlada.

Aos professores que tive durante toda a minha trajetória e que me dispuseram todo o conhecimento para que eu pudesse chegar até aqui hoje, em especial ao meu orientador e meu co-orientador do presente trabalho.

“Que o nosso tempo seja lembrado
pelo despertar de uma nova reverência face à vida,
pelo compromisso firme de alcançar a sustentabilidade,
a intensificação dos esforços pela justiça e pela paz,
e a alegre celebração da vida.”

Carta da Terra

RESUMO

Estudiosos afirmam que as calçadas são um parâmetro para avaliar a qualidade da urbanização de uma cidade. Isto, porque o estudo do Sistema Viário muitas vezes se restringe as pistas, via pública utilizada para o trânsito de veículo. E muito desta prática surge pelo reflexo da pressão feita pelas montadoras e fabricantes de automóveis existentes no Brasil. Portanto, vislumbra-se calçadas mais acessíveis e democráticas, principalmente, em locais mais desenvolvidos, cuja educação e conscientização da população se dão de forma mais sustentável e altruísta. Falar em qualidade de calçamento é também falar sobre acessibilidade. Acessibilidade que possibilita a todos, indistintamente, um caminhar seguro, fluído e confortável. Na cidade de Balneário Camboriú/SC, muito vem se fazendo para a implementação da acessibilidade em calçadas e passeios públicos, no entanto, a realidade ainda parece muito distante da legislação municipal a favor da readequação. Principalmente, pela falta de uma fiscalização efetiva e da conscientização da população.

Palavras-chave: Calçada. Acessibilidade. Via de Circulação. Pedestres. Mobilidade Urbana. Balneário Camboriú.

ABSTRACT

Several researchers state that sidewalks are an indicator of the urbanization level in a city. This interpretation happens due to an analysis strictly based in the public urban roads, commonly utilized by automotive vehicles. This behavior occur due to the pressure applied by automobilistic companies existing in Brazil. Furthermore, it is noticeable in locations with a higher general and educational development a significant increase in the accessibility levels in sidewalks . In order to talk about sidewalks's quality is it necessary to talk about accessibility. Accessibility which has to provide everyone indistinctly a safe, comfortable and natural walking experience. In Balneario Camboriu/SC a lot has been done already, however, there is still much to be done, the structural reality still strongly differentiates to the current accessibility laws. This still takes place mostly due to lack of public oversight and social conscience.

Keywords: Sidewalk. Accessibility. Via Circulation. Pedestrians. Urban Mobility. Balneário Camboriú.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Faixas de Utilização da Calçada	24
Figura 2: Divisão com Texturas Diversas	25
Figura 3: Inclinação Transversal das Calçadas	26
Figura 4: Pessoas com Mobilidade Reduzida ou Deficiência	29
Figura 5: Faixa Elevada para Travessia	30
Figura 6: Redução do Percurso de travessia	31
Figura 7: Piso Tátil de Alerta	31
Figura 8: Piso Tátil de Direcionamento.....	32
Figura 9: Exemplo de Composição de Piso Tátil.....	33
Figura 10: Avenida Atlântica de Balneário Camboriú/SC	35
Figura 11: Rebaixamento da Calçada com Desnível da Via	36
Figura 12: Piso Tátil Desconexo e com Obstáculos	37
Figura 13: Piso Tátil colocado na Faixa de Serviço da Calçada.....	37
Figura 14: Praça da Bíblia em Balneário Camboriú/SC	38
Figura 15: Obstrução de Piso Tátil por Veículo	39

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AMN – Associação Mercosul de Normalização

Art. - Artigo

ABRASPE – Associação Brasileira de Pedestre

COPANT – Comissão Panamericana de Normas Técnicas

CRFB/88 – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

ISO – Organização Internacional de Normalização

NBR – Norma Brasileira

ONU – Organização das Nações Unidas

OMS – Organização Mundial de Saúde

PUC-SP – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

SANTUR - Santa Catarina Turismo S/A

SC – Santa Catarina

SIA – Símbolo Internacional de Acesso

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 OBJETIVOS.....	13
2.1 OBJETIVO GERAL	13
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13
3 MATERIAL E MÉTODOS	14
3.1 MEIO AMBIENTE ARTIFICIAL	14
3.2 LEGISLAÇÃO	15
3.2.1 Acessibilidade na Constituição da República Federativa do Brasil	16
3.2.2 O Sistema Viário e o Código de Trânsito Brasileiro	16
3.2.3 Lei Específica sobre Acessibilidade	18
3.2.4 Estatuto da Pessoa com Deficiência.....	20
3.2.5 Estatuto Cidade.....	21
3.2.6 Plano Diretor Municipal	22
3.3 CALÇADAS.....	23
3.4 NORMAS DE ACESSIBILIDADE DA ABNT.....	27
3.4.1 Norma Brasileira 9050.....	28
4 CALÇAMENTO NO MUNICÍPIO DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ.....	34
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS CONSULTADAS	43

1 INTRODUÇÃO

A sociedade atual está cada vez mais engajada às causas sustentáveis e preocupada com o meio ambiente. Mas o que muitos desconhecem é que quando falamos em meio ambiente estamos tratando não só de assuntos relativos à natureza ou ao meio ambiente natural, mas também a bens criados, construídos pela humanidade.

O direito ambiental, portanto, abrange o meio ambiente natural, assim como o meio ambiente cultural, o meio ambiente laboral e, por fim, o meio ambiente artificial, tratado neste estudo.

Ligado diretamente ao conceito de cidade, o meio ambiente artificial consiste no conjunto de edificações e equipamentos públicos.

Preocupar-se com o ambiente em que estamos inseridos e com o caminho trilhado pela nossa sociedade se torna cada vez mais cogente, considerando o número crescente dos que aqui habitam.

De acordo com o último levantamento do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), cuja retificação está datada como 12/09/2016, a estimativa da população residente no Brasil para o ano de 2016 é de 206.081.432 (duzentos e seis milhões e oitenta e uma mil quatrocentas e trinta e duas) pessoas.

Além desse crescimento populacional, há ainda o fenômeno da mobilidade populacional, que de acordo com o IBGE, vem apresentando transformações significativas no seu comportamento desde as últimas décadas do Século XX. Questão que se apresenta não só no Brasil como também em outras partes do mundo.

Essa mobilidade ou deslocamento populacional no Brasil, geralmente em busca de melhores condições de vida, gera um impacto significativo. Migrações para grandes centros acabam por formar núcleos urbanos densamente povoados. Verdadeiros aglomerados urbanos, formando as denominadas regiões metropolitanas.

São justamente nestas regiões metropolitanas que nota-se um ritmo de vida mais acelerado. E, com isso, aumentamos a necessidade por automóveis que nos propiciem encurtar o tempo de deslocamento entre um local e outro.

As cidades brasileiras com maior IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) e alta renda per capita, demonstram esse aumento expressivo na quantidade de veículos circulando em suas estradas.

De acordo com cruzamentos de dados feitos entre registros do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e nas estimativas populacionais do IBGE, revela que em 1994 a média nacional era de 7,4 habitantes por carro e no ano de 2014 a média nacional sobe a um carro para cada 4,4 habitantes. Sendo que das dez cidades com mais carro por habitante, nove estão na região Sudeste.

Este expressivo crescimento trouxe consigo muitas problemáticas sobre mobilidade urbana.

De acordo com o economista Ladislau Dowbor (apud REIS, 2014), do Núcleo de Estudos do Futuro da PUC-SP, em uma entrevista concedida ao site da Globo¹, o problema não é a quantidade de carros no país, e sim o modelo criado nas cidades para favorecer o transporte individual.

Ele menciona que muitos países possuem uma densidade de automóveis por habitante maior do que no Brasil, mas as pessoas circulam normalmente. O problema, para Dowbor (apud REIS, 2014), é que no Brasil existe uma pressão política muito grande das empreiteiras e montadoras. E com isso, acaba-se por investir muito mais em infraestruturas para os automóveis.

Entretanto, mesmo que em determinado momento sejamos motoristas ou passageiros, na utilização de um automóvel, motocicleta, bicicleta ou outro veículo qualquer, inevitavelmente num momento ou outro, seremos considerados pedestres, pois transitamos a pé ainda que seja para chegar até o veículo que estamos utilizando.

Assim, embora planejamentos viários sejam uma necessidade das cidades, as ações de planejamento urbano voltadas à qualidade das calçadas, tão necessárias aos deslocamentos dos pedestres, não tem conseguido acompanhar a velocidade da demanda.

Pedestres e veículos circulam continuamente em vias públicas. Por isso se faz tão necessário que se vislumbrem a necessidade de ambos.

¹ Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>. Acesso em 20 de setembro de 2016.

Notas-se que, principalmente nas áreas com maiores fluxos, o pedestre fica mais exposto e disputa espaço com os automóveis em calçadas indefinidas. Quando calçadas se tornam verdadeiras pistas de obstáculos e os pedestres tornam-se sempre as maiores vítimas.

Desta feita, esta consciência de buscar um mundo mais sustentável e propiciar um meio ambiente mais democrático, impacta com a necessidade de abster-se dos nossos desejos pessoais, para que possamos construir um olhar altruísta.

E é neste contexto que nasce a necessidade de percebermos as calçadas e os passeios públicos. Condição tão natural e básica do ser humano, o deslocamento pode se tornar um entrave para o pedestre, ainda mais quando este possui mobilidade reduzida.

Assim, o foco deste trabalho estará voltado precipuamente ao estudo de como estão sendo construídas, distribuídas e para quem se destinam as calçadas, especificamente, do município de Balneário Camboriú/SC. Sendo de grande importância a pesquisa aprofundada sobre o tema para que, caso verificado a sua ineficiência, seja feita uma readequação a fim de torná-la o mais acessível possível.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Estudar o calçamento do município de Balneário Camboriú, situada no Estado de Santa Catarina. Analisando de que forma estão sendo construídas e se estão aptas a serem acessíveis a todos.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Estudar a problemática acerca da acessibilidade nas calçadas, com fulcro nas legislações acerca do tema;
- b) Identificar qual a realidade atual do calçamento do município de Balneário Camboriú/SC;
- c) Analisar a relação entre a teoria e a prática sobre o calçamento do município de Balneário Camboriú/SC.

3 MATERIAL E MÉTODOS

Este trabalho buscou propiciar um estudo sobre o calçamento do município de Balneário Camboriú no Estado de Santa Catarina. Com uma natureza de pesquisa aplicada, utilizando uma abordagem qualitativa. Bem como procedimento bibliográfico, compilado a partir de materiais já publicados e, ainda, exploratório, à medida que houve um deslocamento a campo para trazer ao estudo fotografias reais e atualizadas do município.

De acordo com Barros e Lehfeld (2000, p. 78), a pesquisa aplicada tem como motivação a necessidade de produzir conhecimento para aplicação de seus resultados, com o objetivo de “contribuir para fins práticos, visando à solução mais ou menos imediata do problema encontrado na realidade”.

Já a abordagem qualitativa remete a uma pesquisa descritiva, onde o pesquisador tende a analisar seus dados indutivamente, já que o estudo da maneira em que se encontra não pode ser traduzido de forma numérica.

O cunho exploratório utilizado na presente pesquisa se dá no intuito de proporcionar maior familiaridade com o problema (explicitá-lo). Neste caso, envolvendo um levantamento bibliográfico com a utilização de imagens obtidas in loco.

3.1 MEIO AMBIENTE ARTIFICIAL

O termo *meio ambiente* compreende tudo aquilo que nos circunda. A Lei da Política Nacional do Meio Ambiente definiu o termo *meio ambiente* em seu art. 3º:

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:
I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas; (BRASIL, 1981)

Portanto, nota-se que a definição de meio ambiente é bastante ampla e segundo Fiorillo (2012, p. 77) “sua divisão em aspectos que o compõe busca

facilitar a identificação da atividade degradante e do bem imediatamente agredido”.

Assim, a Carta Magna de 1988 tutela não só o ambiente natural, mas ainda o cultural, o laboral e o meio ambiente artificial. Sendo este último, diretamente relacionado com o conceito de cidade, a todos os espaços habitáveis, levando em consideração, em sentido amplo, o conceito de território.

Portanto, de acordo com Fiorillo (2012, P. 79) “o meio ambiente artificial é compreendido pelo espaço urbano construído, consistente no conjunto de edificações (chamado de espaço urbano fechado), e pelos equipamentos públicos (espaço urbano aberto)”.

E, é sobre o aspecto artificial de meio ambiente que este estudo foi fundamentado.

3.2 LEGISLAÇÃO

Uma das principais ferramentas educativas, sem dúvidas, é a legislação. Devemos entender que as Leis não são criadas anteriores ao fato. Que a Legislação, assim como o nascimento de uma teoria, é criada a partir da observação de um evento.

Assim, ela está em constante mudança e aprimoramento, sempre correndo atrás da realidade atual, a fim de lhe dar suporte a acontecimentos futuros, pautados nos antecedentes. O que não é diferente quanto às legislações que tratam sobre a mobilidade urbana. Assunto recorrente nos últimos anos.

Para que compreendamos melhor do assunto, saber que os dispositivos legais estão hierarquizados é o primeiro ponto. Esta hierarquia inicia-se no alto da pirâmide com a Constituição da República Federativa do Brasil, seguida por Leis Federais, Leis Estaduais e Leis Municipais.

Conforme Gomes²:

² Disponível em: <http://fg.jusbrasil.com.br/noticias/2543248/ha-hierarquia-entre-as-leis-federais-estaduais-municipais-e-distritais>. Acesso em: 20 de Dezembro de 2016.

A repartição de competência legislativa entre os entes da federação pode ser horizontal, na qual se estabelece campos materiais distintos, em atenção ao princípio da predominância do interesse, pelo qual cabe à União as matérias em que predomine o interesse nacional; aos Estados as de interesse regional e aos Municípios as de interesse local, o que será sempre averiguado de acordo com a Constituição em respeito ao denominado princípio da supremacia constitucional. (GOMES, 2000)

Assim sendo, é apresentado a seguir um breve estudo sobre algumas das legislações que dão suporte ao tema da acessibilidade e a democratização das calçadas e vias públicas.

3.2.1 Acessibilidade na Constituição da República Federativa do Brasil

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988, trouxe o tema da acessibilidade no Inciso II do Parágrafo Primeiro do Artigo 227, reformulada pela Emenda Constitucional nº 65:

Criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos. (BRASIL, 2010)

E, o Parágrafo Segundo do mesmo dispositivo legal dispõe que:

A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência. (BRASIL, 2010)

Não somente o artigo 227, mas o capítulo VII da CRFB/88³ como um todo oferece ao cidadão ferramentas constitucionais para garantia de acesso e inclusão social.

3.2.2 O Sistema Viário e o Código de Trânsito Brasileiro

³Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada no dia 05 de outubro de 1988.

Quando tratamos sobre a problemática das calçadas, temos em mente que elas fazem parte de um sistema viário, de um conjunto de vias. Sistema este que engloba pistas, calçadas, guias e sarjetas.

Pista é a parte da via pública utilizada para o trânsito de veículos, podem ser Ruas, Avenidas, Logradouros, Estradas, Caminhos, Passagens, Rodovias e Ferrovias. A calçada, segundo conceituação do Anexo I do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), é “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins” (BRASIL,1997).

E, por fim, têm-se as guias e sarjetas. Guias, também conhecidas por meio-fio são os elementos que delimitam a calçada em relação à pista. Já a sarjeta é uma faixa de pavimento diferenciado construído na junção da guia com a pista, com as funções de drenagem e acabamento da pavimentação. Pertence à pista.

Portanto, quando tratamos sobre as leis que regem o sistema viário, nos reportamos, principalmente, ao CTB.

Instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o CTB traz além de algumas definições importantes ao presente estudo, a responsabilidade por versar sobre o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.

Assim, aduz em seu Art. 1º:

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. (BRASIL, 1997)

Destarte, embora trate de forma ampla sobre o sistema viário brasileiro e conceitue diversas nomenclaturas, se abstêm sobre os termos acessibilidade e sobre pedestres, embora este último seja citado 71 vezes ao longo da Lei.

3.2.3 Lei Específica sobre Acessibilidade

A Lei 10.098, sancionada em 19 de dezembro de 2000 é conhecida como Lei da Acessibilidade. É a legislação específica a tratar sobre acessibilidade, regulamentada pelo Decreto nº 5.296/2004.

Nela, vislumbram-se normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Suprimindo barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação, conforme afirma o próprio artigo 1º.

Foi também por meio dela que nos deparamos com o fechamento de muitas lacunas encontradas nas legislações anteriores, assim como se ateve a apresentar definições de nomenclaturas que antes não encontravam respaldo legal. Como a do próprio termo acessibilidade, no artigo 2º:

Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições: I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (BRASIL, 2000).

Quando se fala em acessibilidade, a sua principal função é a de garantir a igualdade. Igualdade, sobretudo na interação dos espaços a todas as pessoas sem distinção para àqueles que possuam deficiência ou com mobilidade reduzida.

É possibilitar que todos se desloquem com conforto, segurança e com autonomia para escolher as melhores opções de circulação, assumindo o controle sobre as condições ambientais necessárias à interação social, sem barreiras. Que de acordo com o artigo 2º, inciso II da Lei 10.098, é:

Qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

- a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;
- b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;
- c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes;
- d) barreiras nas comunicações e na informação: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (BRASIL, 2000).

Assim como, ainda no artigo 2º, distingue as pessoas com deficiência daquelas com mobilidade reduzida:

III - pessoa com deficiência: aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas;

IV - pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (BRASIL, 2000).

Além de definir mobiliário urbano como:

Conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga; (Artigo 2º, inciso VII da Lei 10.098 - Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (BRASIL, 2000).

A Lei da Acessibilidade trata sobre os parâmetros técnicos obrigatórios para a arquitetura e o urbanismo em todo o território nacional, neste quesito expõe que:

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas

as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015).
Parágrafo único. O passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (BRASIL, 2000).

Bem como também foi a primeira a estreitar o termo e introduzir no texto legal as Normas de Acessibilidade da ABNT⁴.

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. (BRASIL, 2000).

É a partir daí que ocorre um divisor de águas. Há um salto, um progresso na legislação brasileira, inclusive no intuito de acompanhar o progresso a nível mundial.

3.2.4 Estatuto da Pessoa com Deficiência

Através da Organização das Nações Unidas (ONU) nasce, em nível mundial, a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. A qual foi incorporada à legislação brasileira no ano de 2008.

Após uma atuação de liderança em seu processo de elaboração, o Brasil ratificou a Convenção com equivalência de emenda constitucional, nos termos previstos no Artigo 5º, § 3º da Constituição brasileira, e, assim, reconheceu um instrumento que gera maior respeito aos Direitos Humanos.

Mas foi somente no dia 03 de janeiro de 2016, que entrou em vigor a Lei 13.146/15 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, representando um marco nacional na abordagem social e jurídica do portador de deficiência.

O art. 55 do Estatuto trata da obrigatoriedade em atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade:

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de

⁴ Associação Brasileira de Normas Técnicas

sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade. § 1º O desenho universal será sempre tomado como regra de caráter geral. § 2º Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável. § 3º Caberá ao poder público promover a inclusão de conteúdos temáticos referentes ao desenho universal nas diretrizes curriculares da educação profissional e tecnológica e do ensino superior e na formação das carreiras de Estado. § 4º Os programas, os projetos e as linhas de pesquisa a serem desenvolvidos com o apoio de organismos públicos de auxílio à pesquisa e de agências de fomento deverão incluir temas voltados para o desenho universal. § 5º Desde a etapa de concepção, as políticas públicas deverão considerar a adoção do desenho universal. (BRASIL, 2015)

E, no artigo seguinte, trata sobre a responsabilidade técnica nos serviços de execução de obra:

Art. 56. A construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo deverão ser executadas de modo a serem acessíveis. § 1º As entidades de fiscalização profissional das atividades de Engenharia, de Arquitetura e correlatas, ao anotarem a responsabilidade técnica de projetos, devem exigir a responsabilidade profissional declarada de atendimento às regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas pertinentes. § 2º Para a aprovação, o licenciamento ou a emissão de certificado de projeto executivo arquitetônico, urbanístico e de instalações e equipamentos temporários ou permanentes e para o licenciamento ou a emissão de certificado de conclusão de obra ou de serviço, deve ser atestado o atendimento às regras de acessibilidade. § 3º O poder público, após certificar a acessibilidade de edificação ou de serviço, determinará a colocação, em espaços ou em locais de ampla visibilidade, do símbolo internacional de acesso, na forma prevista em legislação e em normas técnicas correlatas. (BRASIL, 2015)

De acordo com o Senador Paulo Paim⁵ (2015) “o Estatuto vem somar um grande número de direitos ainda não contemplados pelo escopo legal vigente e estabelecer sanções para o descumprimento desses direitos, imprimindo maior poder coercitivo àqueles já garantidos”.

3.2.5 Estatuto Cidade

⁵ Disponível em: <http://psinaed.cfp.org.br/wp-content/uploads/sites/19/2016/02/Estatuto-da-pessoa-com-defici%C3%Aancia.pdf>. Acesso em: 30 de setembro de 2016.

O Estatuto da Cidade ou Lei do Meio Ambiente Artificial, como é denominado a Lei federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, originou-se de um projeto de lei nº 5.788/90, apresentado pelo ex Senador Pompeu de Souza.

No intuito de regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, o Estatuto nasce com o objetivo de formular diretrizes gerais de administração do ambiente urbano.

O Estatuto da Cidade tramitou na Câmara dos Deputados, tendo recebido inúmeras emendas, muitas delas com a participação de entidades civis organizadas que encampam a bandeira da Reforma Urbana e sofrendo várias alterações que originassem o texto final.

Assim, já no seu artigo 1º, parágrafo único do Estatuto da Cidade fica explícito que a Lei visa estabelecer as normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

É neste contexto que elucida Fiorillo (2002, p. 40-42), o qual defende a aplicação do Estatuto da Cidade em face de territórios que não cumprem sua função social, lugares em que não há o adequado aproveitamento do solo urbano. Isso se dá a fim de que todos tenham acesso à cidade e aos recursos urbanísticos por ela oferecidos.

As calçadas entram neste contexto. Alterado pela Lei nº 13.146/15, o artigo 3º, III do Estatuto da Cidade, compete à União:

Promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público. (BRASIL, 2001)

No entanto, por se tratar de um elemento de infra-estrutura que compõe o Sistema Viário no perímetro urbano, tanto quanto a pista de rolamento onde trafegam veículos motorizados, as calçadas e passeios públicos são responsabilidade municipal no que couber, sempre respeitando a hierarquia das legislações.

3.2.6 Plano Diretor Municipal

O Plano Diretor é o instrumento básico para a implantação da política urbana, onde as decisões que interferem no futuro da cidade estão amplamente asseguradas por lei.

Foi o Estatuto da Cidade quem definiu que todos os municípios com mais de 20.000 habitantes devam ter seus Planos Diretores aprovados. Versando sobre o planejamento urbano da respectiva cidade.

O Plano Diretor é composto por documentos como a Diretrizes Urbanísticas, Lei do Uso do Solo, Leis de Edificações, Parcelamento do Solo e Posturas.

Portanto, é nele que encontraremos bases sólidas sobre o sistema viário da cidade que buscamos conhecer, já que o Estatuto da Cidade deixou a cargo de cada Município efetivar os seus dispositivos segundo as características locais, atendendo as suas necessidades, segundo Oliveira (2002).

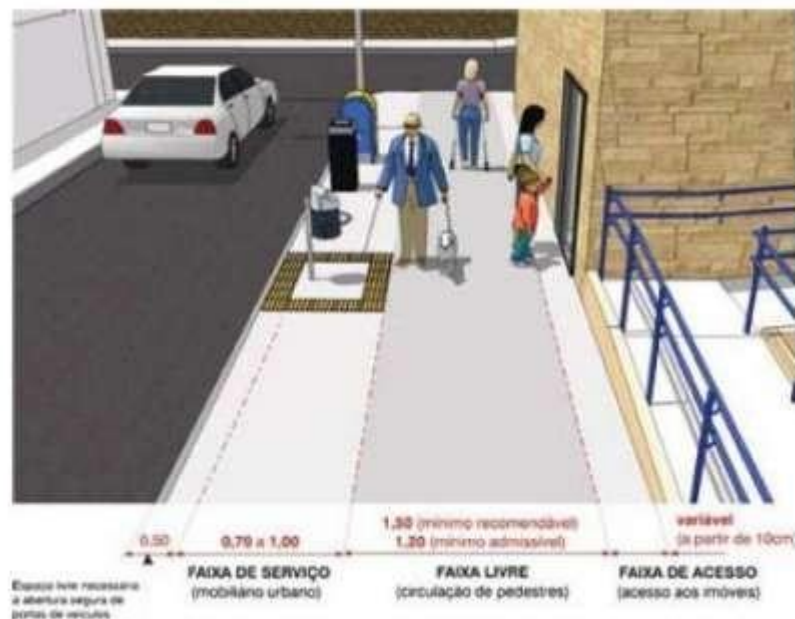
3.3 CALÇADAS

Pois bem, para o acompanhamento deste trabalho, faz-se necessária a compreensão de muito mais do que legislações. Mas de fato entendermos o que são as calçadas, suas limitações, divisões e para que fins, realmente, se destinam.

Assim, vejamos! As calçadas consistem em caminhos de uso público destinado à circulação de pedestres. Geralmente paralelas às ruas e avenidas destinadas ao trânsito de veículos, as calçadas são a maneira mais democrática de locomoção, além de serem também a menos custosa e a mais antiga delas.

E sua divisão consiste em três importantes vias ou faixas. A de Serviço, seguida pela Livre e posteriormente, a de Acesso. Conforme imagem a seguir.

Figura 1: Faixas de utilização da calçada.



Fonte: Protejo Calçada Acessível.

Assim, podemos vislumbrar a Faixa de Serviço, destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.

Seguida pela Faixa Livre, que é o passeio ou calçada destinada exclusivamente à circulação de pedestres.

E, por fim, a Faixa de Acesso que é um apoio à sua propriedade. Situada ligeiramente em frente a imóvel ou terreno. Podendo contar com vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis, nem invadam as demais faixas.

Assim, para que haja uma identidade e qualificação dos espaços, se busca a utilização de diferentes tipos de texturas e cores pra oferecer ao pedestre maior conforto e segurança. Os percursos podem, ainda, ser demarcados com pisos diferentes para cada situação.

Figura 2: Divisão com texturas diversas.



Fonte: Projeto Calçada Acessível.

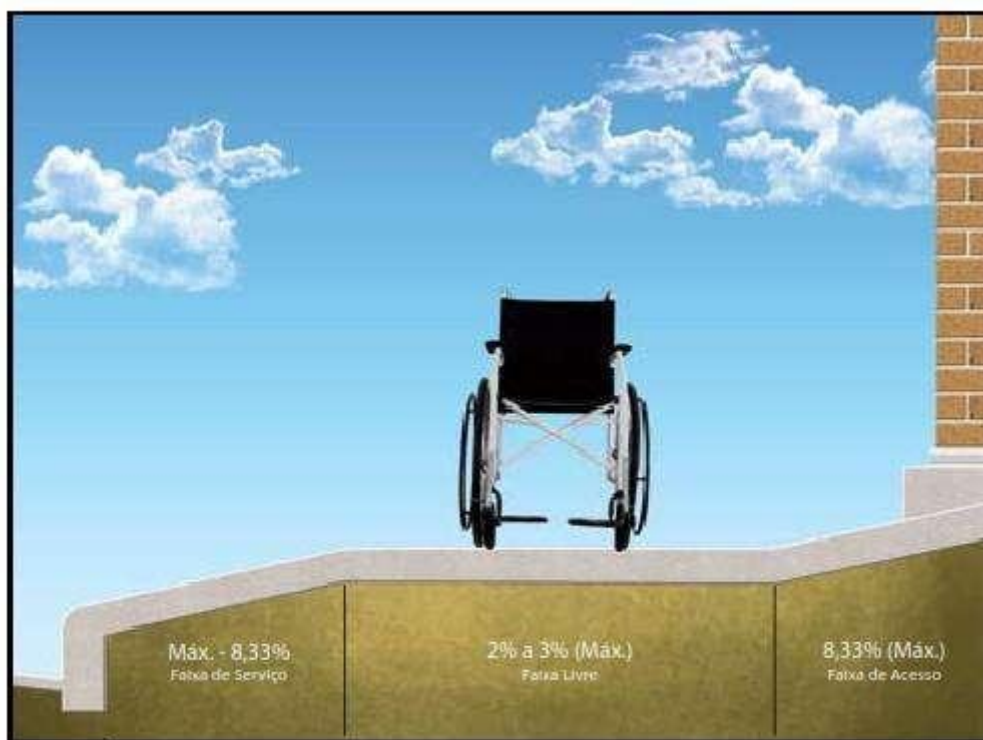
Quando diferenciamos as texturas, conseguimos vislumbrar melhor cada espaço e demarcá-lo no intuito de respeitar suas limitações sem invasões. Objetivando a passagem livre dos pedestres, de forma contínua e sem obstáculos, como na figura acima.

Contudo, além desta divisão, há que se estabelecer que o piso das calçadas e passeios devem ser regulares, firmes, estáveis e antiderrapantes sob qualquer condição climática. De acordo com a cartilha Projeto Calçada Acessível⁶, o piso deve ainda ter sua colocação no mesmo nível e respeitando o tipo já existente em frente às edificações vizinhas. Bem como nas faixas livres a inclinação transversal mínima admitida é de 1% e a máxima admitida após o piso implantado é de 3%.

⁶ Disponível em: <http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>. Acesso em: 20 de Dezembro de 2016.

Desta forma, apenas as vias de serviço e de acesso podem ter inclinações diferenciadas. Alcançando a inclinação de 8,33%, conforme figura a seguir:

Figura 3: Inclinação Transversal das Calçadas.



Fonte: Projeto Calçada Acessível.

Assim, possibilitando um percurso limpo, contínuo e confortável, facilitamos o trajeto dos pedestres, além de torná-lo mais fluído, seguro e eficiente. Com largura adequada, conforto visual com o desenho da paisagem, além de permitir espaço de socialização.

No entanto, embora respeitados estes requisitos mínimos, a calçada democrática precisa ser acessível a todos, indistintamente. E para que isso ocorra, deficientes visuais precisam estar inseridos nesta realidade.

De acordo com o Projeto Calçada Acessível⁷, a calçada ideal deve oferecer:

⁷ Disponível em: <http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>. Acesso em: 20 de Dezembro de 2016.

Acessibilidade - assegurar a completa mobilidade dos usuários.
Largura adequada - deve atender as dimensões mínimas na faixa livre.
Fluidez - os pedestres devem conseguir andar a velocidade constante.
Continuidade - piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres.
Segurança - não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço.
Espaço de socialização - deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública.
Desenho da paisagem - propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário. (PREFEITURA DE SEROPÉDICA, 2012)

Portanto, compreendamos o que as Normas de Acessibilidade da ABNT nos proporcionam sobre o tema.

3.4 NORMAS DE ACESSIBILIDADE DA ABNT

A ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), responsável pela elaboração de NBR (Normas Brasileiras), fornece base necessária ao desenvolvimento tecnológico em nosso país.

De acordo com a Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência⁸, a ABNT é uma entidade privativa e sem fins lucrativos. Membro fundadora da ISO (International Organization for Standardization), da COPANT (Comissão Panamericana de Normas Técnicas) e da AMN (Associação Mercosul de Normalização).

É, também, desde o ano 2000, por meio do Comitê Brasileiro de Acessibilidade, a responsável pela produção de normas técnicas de acessibilidade.

E, segundo a própria ABNT, o objetivo destas normatizações é de atender os preceitos do Desenho Universal, estabelecendo requisitos que sejam adotados em edificações, espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, meios de transporte, meios de comunicação de qualquer natureza, e seus acessórios, para que possam ser utilizados por pessoas com deficiência.

⁸ Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/associacao-brasileira-de-normas-tecnicas>. Acesso em: 28 de setembro de 2016.

Segundo a cartilha Projeto Calçada Acessível, desenvolvida pela Prefeitura de Seropédica, o conceito de Desenho Universal, criado por uma comissão em Washington, EUA, no ano de 1963, foi inicialmente chamado de Desenho Livre de Barreiras:

Inicialmente chamado de "Desenho Livre de Barreiras" por ter seu enfoque voltado à eliminação de barreiras arquitetônicas nos projetos de edifícios, equipamentos e áreas urbanas.

Posteriormente, esse conceito evoluiu para a concepção de Desenho Universal, pois passou a considerar não só o projeto, mas principalmente a diversidade humana, de forma a respeitar as diferenças existentes entre as pessoas e a garantir a acessibilidade a todos os componentes do ambiente. (PREFEITURA DE SEROPÉDICA, 2012)

Assim a ABNT se fundamentou para elaborar diversas normas e entre elas destaca-se atualmente a NBR 9050, a qual versa sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

3.4.1 Norma Brasileira 9050

A NBR 9050 ou Norma Brasileira 9050 visa proporcionar à maior quantidade possível de pessoas, independente da idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, seja ela temporária ou definitiva, a utilização de maneira autônoma e segura dos ambientes, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos.

Desta feita, é possível dizer que a NBR 9050 é o principal instrumento do país a tratar sobre acessibilidade. Trazendo de forma esmiuçada todos as definições e normatizações existentes no Brasil para se obter um calçamento democrático.

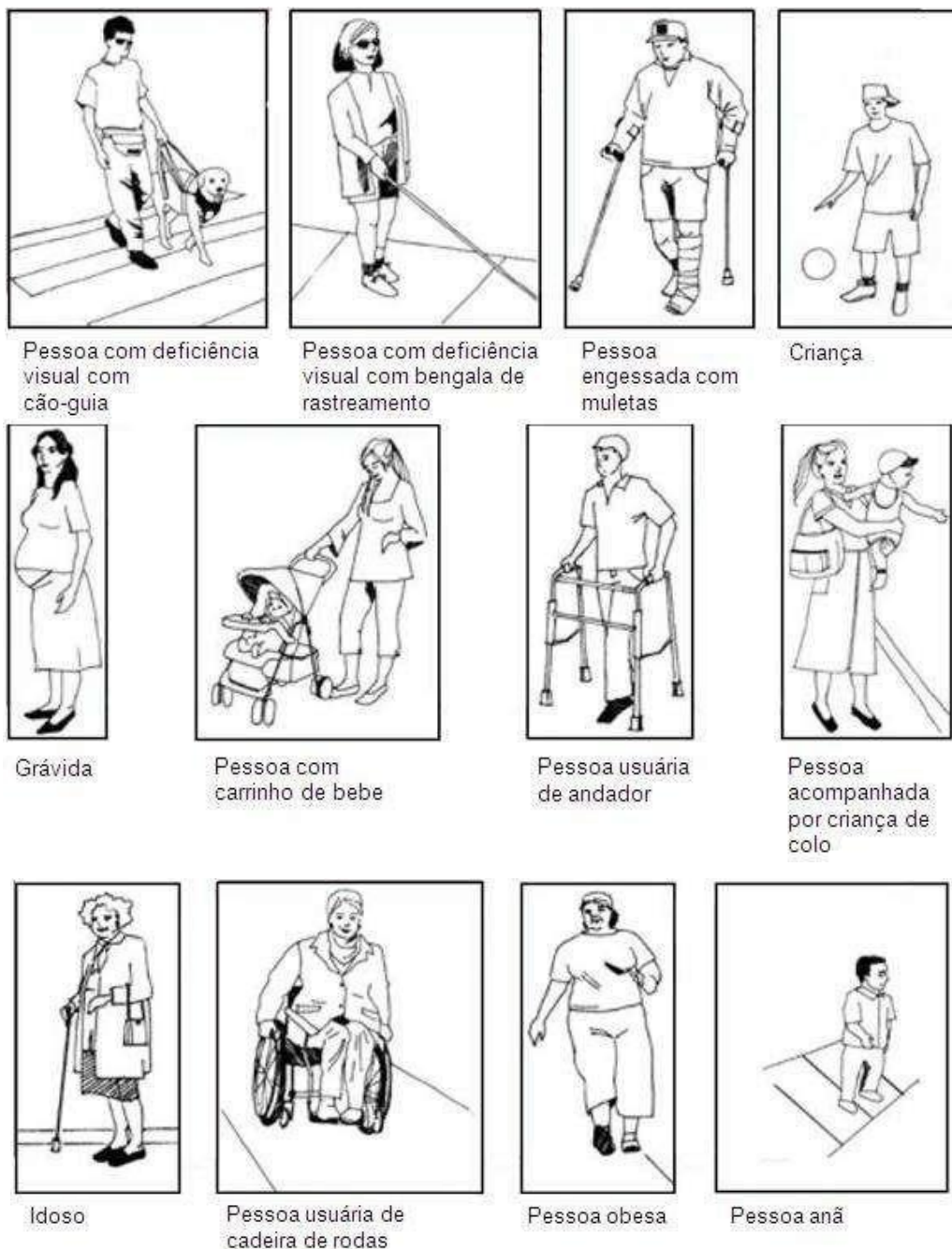
Além de ser uma norma bastante extensa, nela também encontramos ilustrações imprescindíveis para a melhor compreensão das formas práticas a serem colocadas em uso.

De acordo com a OMS, ao menos 10% (dez por cento) da população de cada país possui alguma deficiência. Segundo a ONU são 600.000.000 (seiscentos milhões) de pessoas com algum tipo de deficiência em todo o mundo.

Já o IBGE, constatou no Censo 2000 que 25.000.000 (vinte e cinco milhões) de brasileiros têm alguma deficiência, perfazendo um total de 14,5% (quatorze e meio por cento) de toda a população brasileira.

São números bastante expressivos para serem desconsiderados. No entanto, além das pessoas com deficiência, há quem possua mobilidade reduzida, ainda que temporária. Para fins de exemplificação, são eles:

Figura 4: Pessoas com Mobilidade Reduzida.



Fonte: Brasil Acessível, Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.

Assim, dá pra se notar as diferentes necessidades, desde largura das calçadas e dimensionamento dos mobiliários urbanos, à importância de sinalização tátil e visual no piso. Todas contendo os mesmos direitos, de ter um trajeto confortável, fluído e seguro.

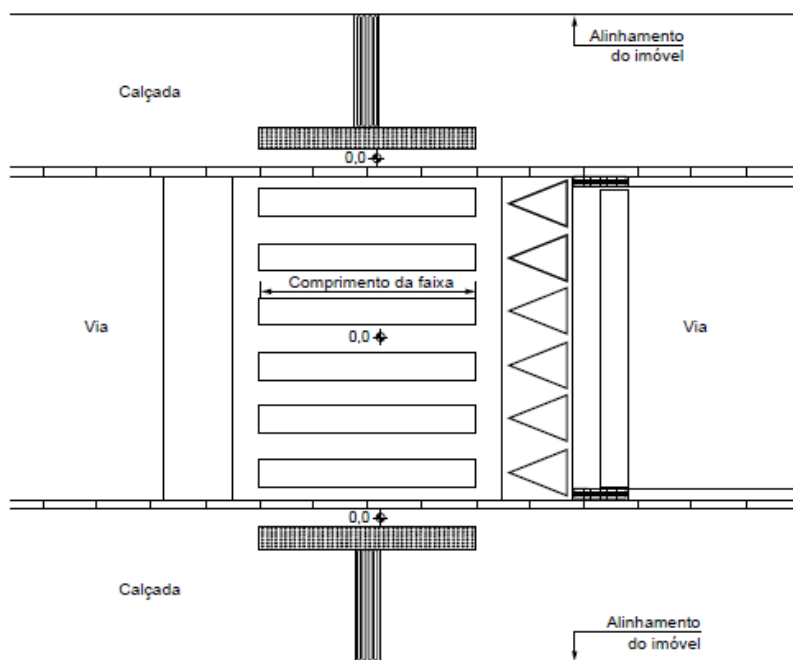
De acordo com a NBR 9050:

As áreas de qualquer espaço ou edificação de uso público ou coletivo devem ser servidas de uma ou mais rotas acessíveis. As edificações residenciais multifamiliares, condomínios e conjuntos habitacionais necessitam ser acessíveis em suas áreas de uso comum. As unidades autônomas acessíveis devem estar conectadas às rotas acessíveis. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2015)

Ressaltando que a NBR 9050 conceitua rota acessível como sendo um “trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas”.

A sinalização tátil, quando instalada no piso, tem a função de guiar o fluxo e orientar os direcionamentos nos percursos de circulação por parte da pessoa com deficiência.

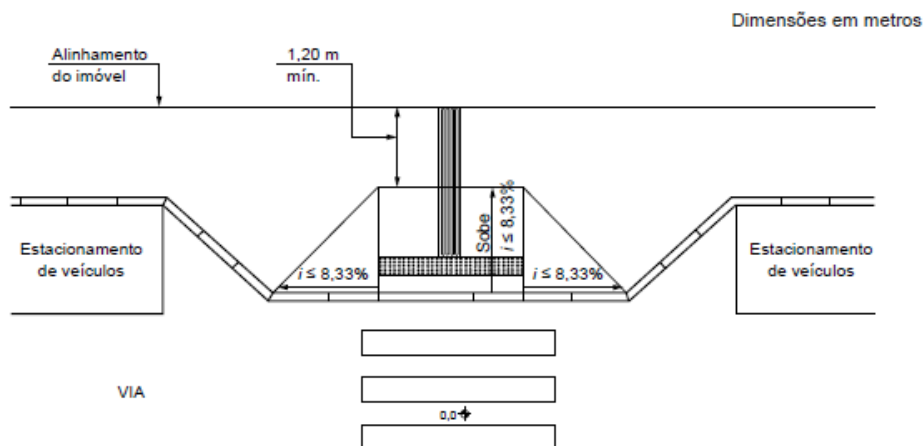
Figura 5: Faixa Elevada para Travessia.



Fonte: NBR 9050.

São conhecidas como Piso Tátil de Alerta e de Piso Tátil de Direcionamento. Dispostas de acordo com as imagens a seguir.

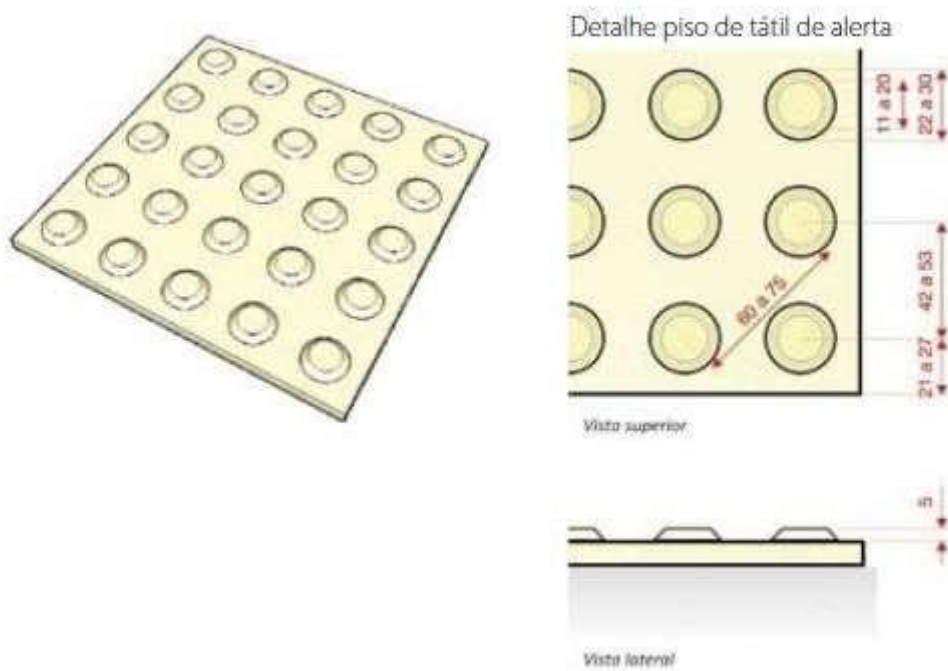
Figura 6: Redução do Percurso de travessia.



Fonte: NBR 9050.

O piso tátil de alerta, Figura 7, deve ser instalado perpendicularmente ao sentido de deslocamento, em cor e textura contrastantes com o restante do piso adjacente.

Figura 7: Piso Tátil de Alerta.

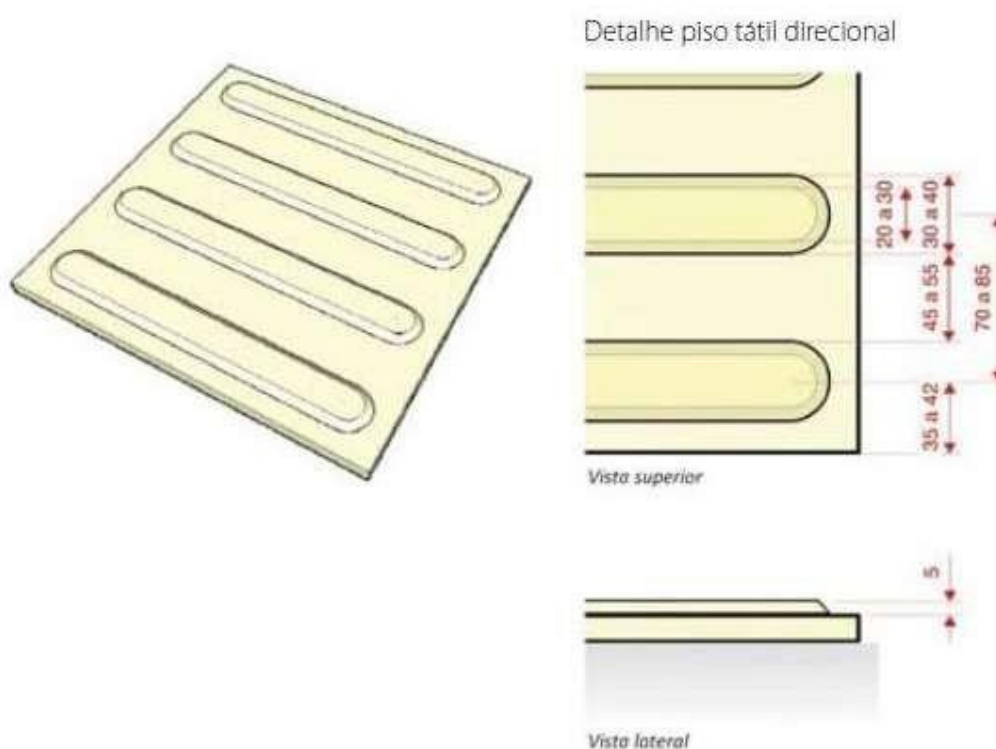


Fonte: NBR 9050

Chamado de Alerta por sua utilização servir como um alerta de rebaixamento de calçadas, obstáculos em balanço sobre o passeio, porta de elevadores, desníveis como vãos, plataformas de embarque/desembarque e palcos, e no início/término de escadas e rampas.

Já o piso tátil de direcionamento, evidenciado pela Figura 8, deve ser utilizado no sentido de deslocamento em cor e textura contrastante com o restante do piso, em área de circulação, para indicar o caminho a ser percorrido.

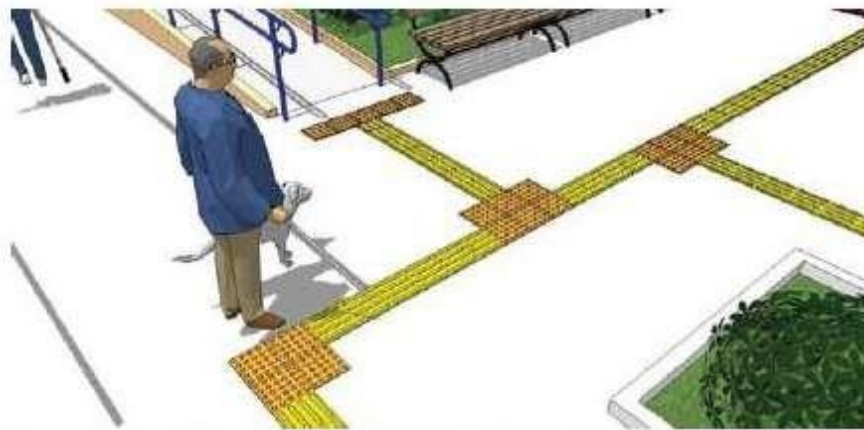
Figura 8: Piso Tátil de Direcionamento.



Fonte: NBR 9050.

Deve ser utilizado onde a guia de balizamento não seja contínua e em espaços amplos, ter textura com seção trapezoidal, deve ainda ser instalado no sentido do deslocamento, conforme Figura 09 abaixo.

Figura 9: Exemplo de Composição de Piso Tátil.



Fonte: NBR 9050.

Desta feita, além de direcionar os pedestres através do piso de tátil de direcionamento, também sinaliza modificações quando se dá o aparecimento do piso tátil de alerta.

4 CALÇAMENTO NO MUNICÍPIO DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ

As calçadas são um parâmetro para se medir o nível de desenvolvimento de uma cidade (LAMOUNIER, 2015). Não obstante, podemos observar que cidades mais desenvolvidas e/ou com uma boa qualidade de vida, apresentam calçamento de qualidade superior, por perceberem sua relevância social.

Há, ainda, uma maior atenção dos órgãos públicos e uma conscientização dos habitantes em propiciar aos pedestres uma locomoção democrática. Ou seja, que amparem de maneira segura pessoas de diferentes condições físicas.

A realidade que o município de Balneário Camboriú em Santa Catarina vem enfrentando é uma readequação em seu sistema viário. O município que possui em média uma área de 47km² e uma estimativa de população de 131.727 habitantes segundo o IBGE (2016), ultrapassa o marco de 1.000.000 habitantes em períodos da alta temporada.

De acordo com um levantamento feito pela SANTUR (Santa Catarina Turismo S/A), em janeiro de 2013, 74,39% dos turistas chegaram à cidade de Balneário Camboriú/SC utilizaram o automóvel como forma de transporte, os demais se dividem entre ônibus 22,00%, avião 3,45% e moto 0,16%.

Contudo, por ser uma cidade extremamente verticalizada, com alto adensamento e aglomerado populacional, diferente de outros municípios catarinenses onde o debate sobre mobilidade urbana orbita o transporte em massa e os automóveis, Balneário Camboriú aposta na acessibilidade, humanizando o trânsito, privilegiando o pedestre, deficientes físicos e ciclistas, de acordo com a Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina⁹.

Adequações urbanísticas passaram a ocorrer na cidade em prol da acessibilidade, dentre elas destaca-se em alguns pontos da cidade a elevação das faixas de pedestres ao nível das calçadas, possibilitando que o pedestre caminhe sempre no mesmo nível.

⁹ Disponível em: <http://al-sc.jusbrasil.com.br/noticias/3160132/balneario-camboriu-aposta-na-acessibilidade>. Acesso em: 22 de setembro de 2016.

Figura 10: Avenida Atlântica de Balneário Camboriú/SC.



Fonte: A Autora, 2016.

Para os ciclistas a mudança veio com a implementação de ciclovias, ainda desconectas, mas que já acompanham as principais avenidas no centro da cidade.

Contudo, para abarcar tantos outros esportes de velocidade, estes passeios passaram a ser denominados: ciclo faixa. Acolhendo não só ciclistas, mas patinadores, esquetistas, corredores e outros que possuam a velocidade média de 6 km/h.

Tanto as obras novas, como as reformas feitas em edificações do Poder Público Municipal estão sofrendo alterações para torná-las mais democráticas, respeitando as condições gerais de implementação de acessibilidade arquitetônica e urbanística contidas no art. 11 do Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.

A construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público ou coletivo, ou a mudança de destinação para estes tipos de edificação, deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis à pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2004)

No caso do calçamento em torno de propriedades privadas, a Prefeitura de Balneário Camboriú, por meio da Secretaria de Planejamento Urbano e Gestão Orçamentária, realiza o trabalho de fiscalização das mesmas. Focada na acessibilidade e mobilidade urbana para que pedestres possam transitar com segurança.

Contudo, a manutenção, conservação e limpeza são responsabilidades incumbidas ao proprietário ou responsável pelo imóvel, conforme a Lei Municipal nº 2794/2008.

Segundo Marcelo Martim (2014), em matéria publicada pela Secretaria de Planejamento Urbano e Gestão Orçamentária da Prefeitura de Balneário Camboriú¹⁰, as calçadas devem respeitar a NBR 9050. E, em caso de constatada irregularidade, necessidade de reparo ou reconstrução, os proprietários serão notificados para as devidas modificações que, se descumpridas, serão passíveis de multa, conforme Lei Municipal nº 861/1989.

No entanto, mesmo com a existência da NBR 9050, na maioria das vezes, para não falar quase sempre, os pisos são colocados de maneira inadequada, perdendo assim a funcionalidade. Conforme vislumbra-se nas fotos abaixo.

Figura 1: Rebaixamento da Calçada com Desnível da Via.



Fonte: A Autora, 2016.

¹⁰ Disponível em: <http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=14006>. Acessado em 25 de setembro de 2016.

A Figura 11, acima, demonstra um rebaixamento na calçada, com uma grande depressão da via, tornando-a instável e insegura.

Figura 12: Piso Tátil Desconexo e com Obstáculos.



Fonte: Registrado pela Autora.

Na imagem acima podemos verificar que, além da desconexão entre os trajetos feitos com Piso Tátil de Direcionamento, uma das vias encontra-se totalmente obstruída.

Figura 13: Piso Tátil colocado na Faixa de Serviço da Calçada.



Fonte: A Autora, 2016.

A Figura 13 demonstra claramente a colocação errônea do Piso Tátil junto a Faixa de Serviço. Além da desconexão entre elas e a obstrução do caminho.

Estas são apenas algumas poucas demonstrações de que a fiscalização parece não estar sendo efetiva.

Além dos problemas relatados pela falta de uma fiscalização efetiva, impactamos, ainda, com o descaso ou falta de conhecimento e conscientização da população, que fazem mau uso das vias conforme podemos vislumbrar a seguir.

Figura 14: Praça da Bíblia em Balneário Camboriú/SC.



Fonte: A Autora, 2016.

Na Figura 14, um retrato feito na Praça da Bíblia, cujo obstáculo é inserido no local com acompanhamento e aval do próprio Poder Público Municipal.

Figura 15: Obstrução de Piso Tátil por Veículo.



Fonte: Registrado pela Autora.

E, por fim, a Figura 15 ilustra a ação de um motorista ao estacionar seu veículo em cima do passeio público, obstruindo o Piso Tátil de Direcionamento situado no Calçadão da Avenida Central em Balneário Camboriú/SC.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao tratar sobre acessibilidade, há de se destacar a evolução das legislações sobre o tema até os dias atuais. Este trabalho é resultado de um estudo que se prestou a demonstrar este progresso em nível nacional. Onde pode ser constatado que o tema da acessibilidade vem se difundindo gradativamente e ganhando o devido espaço.

Houve uma grande ruptura, um marco após o ano dois mil no cenário legislativo nacional. Com a chegada da Lei de Acessibilidade, a introdução das Normas Técnicas Brasileiras elaboradas pela ABNT e a posterior legislação que deu ensejo ao Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Cada qual representando progressos muito valiosos, que contemplam desde parâmetros técnicos à aplicação de sanções com poder coercitivo pelo descumprimento de algum direito.

Conforme contemplado por Paulo Paim¹¹ (2015):

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, nascido da pura sensibilidade humana, amadurecerá pelo despertar da consciência. Ao despertarmos, podemos reeducar nosso ser interior dando a ele a liberdade de ser pleno, e de permitir ao outro a sua plenitude. Esse é o grande passo que nos conduz a real compreensão da deficiência

Este despertar da consciência humana, nos dizeres de Paim (2015), pode nascer realmente por uma impulsão dada pela legislação, por políticas públicas que propiciem a população uma maior proximidade com o tema. Não só sobre a acessibilidade, que foi o foco do trabalho, mas aos direitos dos cidadãos como um todo.

A informação e a educação podem trazer essa consciência mais altruísta às pessoas, que podem passar a enxergar a plenitude de que fala Paim e, conseqüentemente, a real compreensão da deficiência.

Nesse mesmo contexto, vislumbra-se a importância da ABNT, que fornece base necessária ao desenvolvimento tecnológico em nosso país e disponibiliza a toda a população informações necessárias sobre os mais variados temas por ela abordados.

¹¹ Disponível em: <http://psinaed.cfp.org.br/wp-content/uploads/sites/19/2016/02/Estatuto-da-pessoa-com-defici%C3%A2ncia.pdf>. Acesso em: 30 de setembro de 2016.

Como a NBR 9050, que traz de forma esmiuçada as definições e normatizações existentes no Brasil para se obter um calçamento democrático. Englobando diferentes tipos de deficiências e pessoas que possuam mobilidades reduzidas distintas.

Através dessa norma foi possível fazer um comparativo do modelo de calçamento democrático ideal e o que encontramos atualmente no município de Balneário Camboriú/SC. E, como o auxílio das fotografias retiradas *in loco* no centro da cidade, desenvolver uma análise entre a teoria e a prática do calçamento existente.

A legislação municipal, hierarquicamente subordinada as leis federais e a Constituição da República Federativa do Brasil, encontra-se adequada e condizente no que concerne aos direitos dos deficientes e das pessoas cuja mobilidade seja reduzida, no entanto, o que pode se observar foi uma fiscalização ineficiente pelos órgãos competentes da cidade de Balneário Camboriú/SC.

É possível verificar que os proprietários dos imóveis, embora sujeitos as sanções da lei e dispostos a fazer as readequações necessárias, pouco conhecem a utilidade de um calçamento democrático. Agindo, por vezes, de forma errônea por não ter a consciência da utilização adequada das calçadas e seu desenho universal.

Assim, foi possível diagnosticar que o legislativo tem sido efetivo até onde cabe sua atuação. Mas há um entrave quanto a teoria é posta em prática. Profissionais mal capacitados, população desinformada e fiscalização ineficiente.

De acordo com Ludimila Penna Lamounier (2015) em um estudo realizado no mês de agosto de 2015 pela Consultoria Legislativa¹², o município deve agir de forma mais contundente, executando a obra e enviando a cobrança para o responsável, que é o proprietário do imóvel:

De acordo com a Lei Municipal nº 11.596/2005, regulamentada pelo Decreto de Calçadas, a responsabilidade pela construção, recuperação e manutenção dos passeios é do proprietário do imóvel. Aquele que não conservar o calçamento dentro dos limites de sua

¹² Disponível em: http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015_9203-acessibilidade-em-calcadas-ludimila-lamounier. Acessado em: 20 de Setembro de 2016.

propriedade está sujeito à notificação e a multas, se a omissão persistir. Caso isso aconteça, o município deve executar a obra e cobrar posteriormente do proprietário.

No mesmo estudo apontado acima, LAMOUNIER (2015, p. 22) conclui:

É preciso haver reflexão acerca do problema existente. O modelo vigente, no qual a responsabilidade é do proprietário do lote, cabendo às prefeituras ditarem as normas construtivas e fiscalizar, é o cerne da questão. Isso funciona em algum lugar? Está na hora de implementar mudanças? O que seria melhor para as nossas cidades? Como readequar as calçadas?

E finaliza dizendo que estas são perguntas de suma importância e que precisam de respostas. Mas ressaltando que cada município possui uma realidade própria e, portanto os problemas da calçada são do tamanho que cada município possui. *“Assim, o grande desafio é a gestão.”*

LAMOUNIER (2015, p.23) ainda explica que as calçadas perpassam a questão da acessibilidade, porem, devem ser vistas como questão de saúde pública. E, assim, passarmos a pensar na mobilidade a pé como um sistema. E será necessário um longo período de dedicação até que consigamos modificar a realidade construída de forma errônea há séculos.

Assim, chegamos à conclusão de que os primeiros passos estão sendo dados no município de Balneário Camboriú/SC, mas ainda há muito a ser feito para chegarmos a uma adequação de nível ideal para nossos pedestres.

A cidade necessitará de uma gestão competente, com programas educativos à população, capacitação de mão de obra e uma fiscalização eficiente, para que todos, indistintamente, possam gozar de seu direito de ir e vir de forma confortável, fluída e segura.

REFERÊNCIAS CONSULTADAS

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Balneário Camboriú aposta na acessibilidade**. Disponível em: <http://al-sc.jusbrasil.com.br/noticias/3160132/balneario-camboriu-aposta-na-acessibilidade>. Acesso em 20 de Setembro de 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Norma Brasileira que versa sobre Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos – Procedimento, 2015.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9283**: Norma Brasileira sobre Mobiliário Urbano, 1986.

BARROS, A. J. S. e LEHFELD, N. A. S. **Fundamentos de Metodologia: Um Guia para a Iniciação Científica**. 2 Ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

BRASIL. **Decreto n. 5.296** de 02 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis n. 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 promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

BRASIL. **Lei Federal 6.938/81**, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm. Acesso em 30 de Abril de 2017.

BRASIL. **Lei Federal 7.405/85**, de 12 de novembro de 1985. Torna obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acesso – SIA em todos os locais e serviços que permitam utilização de pessoas portadoras de deficiência. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1980-1988/L7405.htm. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

BRASIL. **Lei Federal n 7.853/89**, de 24 de outubro de 1989. Estabelece normas que garantem a inclusão social através do pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas com deficiência, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7853.htm. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

BRASIL. **Lei Federal 8.160/91**, de 08 de Janeiro de 1991. Dispõe sobre a característica do símbolo SIA, para que seja identificado por pessoas portadoras de deficiência auditiva. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1991/lei-8160-8-janeiro-1991-366018-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

BRASIL. **Lei Federal n. 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Prioriza segurança na circulação de pedestres e atribui aos órgãos de trânsito a competência de garantir deslocamento seguro aos pedestres. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

BRASIL. **Lei Federal 10.098/00**, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para promover a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

BRASIL. **Lei Federal n. 10.257**, de 10 de julho de 2001. Consolida o artigo 182 da Constituição Federal de 1988 e estabelece a Política de Desenvolvimento Urbano, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 20 de Dezembro de 2016.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Estatuto da Cidade Comentado**: lei 10.257/2001: lei do meio ambiente artificial. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Editora Saraiva, 2012.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. Coordenadoria de Gestão de Políticas Públicas – Cogep. **Acessibilidade nos municípios**: como aplicar o decreto nº 5296/04. São Paulo, 2008.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa**. Coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, LUIZ FLÁVIO. **Há hierarquia entre as leis federais, estaduais, municipais e distritais?** Disponível em: <http://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2543248/ha-hierarquia-entre-as-leis-federais-estaduais-municipais-e-distritais>. Acesso em: 20 de Dezembro de 2016.

LAMOUNIER, Ludimila Penna. **Acessibilidade em Calçadas**. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015_9203-acessibilidade-em-calçadas-ludimila-lamounier. Acesso em 12 de Junho de 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Humana. **Caderno 2 – Construindo a Cidade Acessível**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno02.pdf>. Acesso em: 30 de setembro de 2016.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Diretoria de Pesquisas – DPE. Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. **Estimativa da População Residente nos Municípios Brasileiros com data de Referência em 1 de Julho de 2015**. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/estimativa_tc_u.shtm. Acesso em 21 de Setembro de 2016.

OLIVEIRA, Régis Fernandes de. **Comentários ao Estatuto da Cidade**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais: 2002

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Conheça as Regras para Arrumar sua Calçada**. Secretaria de Coordenação de Subprefeituras – Secretaria de Participação e Parceria – Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. São Paulo, 2005.

PREFEITURA DE SEROPÉDICA. **Projeto Calçada Acessível**. Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>. Acesso em: 20 de Dezembro de 2016.

REIS, Thiago. **Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes**. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>. Acesso em 20 de setembro de 2016.

SAULE JÚNIOR, Nelson. **Novas Perspectivas do Direito Urbanístico Brasileiro**. Ordenamento Constitucional da Política Urbana. Aplicação e Eficácia do Plano Diretor. Porto alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1997.

SECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS - Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência: Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência: decreto legislativo nº 186, de 09 de julho de 2008: decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. -- 4. ed., rev. e atual. – Brasília, 2012.**

SENADO FEDERAL - Secretaria de Editoração e Publicações SEGRAF. **Estatuto da Pessoa com Deficiência - Lei Brasileira de Inclusão nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Disponível em: <http://psinaed.cfp.org.br/wp-content/uploads/sites/19/2016/02/Estatuto-da-pessoa-com-defici%C3%Aancia.pdf>. Acessado em: 30 de Setembro de 2016. Brasília, 2015.