



6 a 8 de outubro de 2010 - Canela RS

ENTAC 2010

XIII Encontro Nacional de Tecnologia
do Ambiente Construído

ESTUDO PRELIMINAR DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE ESPACIAL EM ARAPIRACA, ALAGOAS.

**Thaís Francis César Sampaio de Oliveira (1); Nataly Cynara Maran (2); Jéssica
Pâmela Melo Cavalcante (3)**

(1) Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo – Campus Arapiraca – Universidade Federal de Alagoas, Brasil – e-mail: thaisasampaio@hotmail.com

(2) Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo – Campus Arapiraca – Universidade Federal de Alagoas, Brasil – e-mail: natalycynara@hotmail.com

(3) Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo – Campus Arapiraca – Universidade Federal de Alagoas, Brasil – e-mail: jesk_eu@hotmail.com

RESUMO

Arapiraca é a segunda maior cidade do Estado de Alagoas. Seu crescimento tem caracterizado-a como pólo regional, implicando em necessidade de melhorias em diversos setores do planejamento urbano local, a fim de ordenar o desenvolvimento da mesma e melhorar a qualidade de vida na cidade. A acessibilidade e a mobilidade urbana ganharam destaque enquanto aspecto de qualidade de vida nas cidades brasileiras, uma vez que dificuldades de locomoção atingem de 15% a 20% da população, sejam permanentes ou temporárias. A acessibilidade urbana surge como possibilidade de circulação e alcance dos destinos desejados na cidade, com autonomia e liberdade no sentido de utilizar qualquer ambiente ou objeto. Esta pesquisa trata de uma avaliação preliminar de serviços e ambientes urbanos do ponto de vista da acessibilidade, enquanto direito de todos os cidadãos. A metodologia de pesquisa iniciou-se com uma discussão coletiva dos conceitos em sala de aula na disciplina Seminário Integrador 2, e posterior levantamento de dados. Os dados coletados por medição, fotografia e observação foram tratados e analisados até que se obteve um panorama das deficiências espaciais na cidade. Foram avaliadas as condições de conforto e circulação em ruas e calçadas, em equipamentos urbanos como escolas, clínicas, condomínios e edificações públicas e a qualidade e abrangência do serviço de transporte público. Os resultados apontaram que o crescimento urbano de fato, desta cidade tem sido bastante desordenado, do ponto de vista da mobilidade urbana. Foram encontrados problemas de inadequação espacial de diversas naturezas em todos os ambientes analisados. Como resultado final, identificamos que a cidade analisada, assim como a maioria das cidades brasileiras, necessita de maior detalhamento do planejamento urbano para adequação às normas de acessibilidade, em busca de um espaço urbano igualitário e de qualidade.

Palavras-chave: acessibilidade, mobilidade, cidadania, espaço urbano.

1 INTRODUÇÃO

1.1 Acessibilidade como inclusão social

Esta pesquisa baseia-se nos conceitos e diretrizes desenvolvidos pelo Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, elaborado pelo Ministério das Cidades que surgiu com o objetivo de estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a cumprirem suas prerrogativas e desenvolver ações que garantam acesso para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas, inserido no conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvido pela SeMob/MCidades. Uma das iniciativas deste programa é de enumerar barreiras arquitetônicas existentes nas cidades brasileiras que dificultam a livre circulação da população com necessidades de mobilidade reduzida permanente ou temporária.

A acessibilidade urbana é a possibilidade de se alcançar, com autodeterminação, os destinos desejados na cidade. É o direito de utilizar e manusear qualquer ambiente ou objeto, dispor de ambientes que favoreçam a todos da mesma maneira, não havendo desvantagens a nenhuma parcela da população.

Nesse sentido a inclusão social urbana, entendida e necessária, como uma das diretrizes de valorização da vida humana em diversos aspectos da sociedade organizada e consciente da participação popular, de modo igualitário. Reconhece-se que é preciso dar oportunidades iguais a todos os cidadãos, independentes de quaisquer diferenças.

A autonomia de locomoção pressupõe a existência de condições para um deslocamento completo, da origem ao destino desejado. Isso quer dizer que não basta a alguém residir num prédio especialmente equipado com todas as comodidades para portadores de deficiências. É preciso que essa pessoa, chegando à rua, possa continuar seu caminho, apoiada por equipamentos públicos como indicadores sonoros e sinalizadores táteis no piso para travessia nas principais vias, calçadas com guia rebaixada em todas as esquinas, adequações em ônibus para o recebimento de cadeirantes, entre outros cuidados especificados pelos arquitetos e gestores municipais, podendo assim satisfazer as reais necessidades dos habitantes.

No Brasil, a questão da acessibilidade foi regulamentada como lei em 1989, através de uma Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolidando normas de proteção e outras providências. As disposições constam da Lei nº 7.853 de 24 de outubro de 1989. O Decreto nº 3.298 de 20 de dezembro 1999 regulamentou a lei acima descrita e define o conjunto de orientações normativas que objetivam assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiência. Também classifica as diversas deficiências existentes em categorias de acordo com o grau de comprometimento da função física; estabelece princípios e diretrizes para a Política Nacional, promove a equiparação de oportunidades; acesso à educação e ao trabalho; habilitação e reabilitação profissional; entre outras questões dos Direitos Humanos. Em 19 de dezembro de 2000, o Governo Federal Brasileiro promulgou a Lei 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

1.2 A cidade de Arapiraca, Alagoas

Arapiraca é a segunda maior cidade do estado de Alagoas. Encontra-se em pleno desenvolvimento, é considerada um pólo regional no Agreste do estado. O número de sua população é de cerca de 200 mil habitantes, e adicionados a essa população local têm-se as pessoas de outras cidades que estudam, trabalham, realizam compras e negócios em diversos locais da cidade, como praças, edificações públicas, escolas, bancos e outros. Percebe-se que o desenvolvimento de Arapiraca tem sido desordenado, pois a cidade não está preparada para atender toda a demanda populacional existente, nem oferecer os serviços públicos de qualidade, tais como transporte, abastecimento de água, saneamento básico, serviços prestados e terceirizados, edificações confortáveis e seguras, etc.

1.2.1 A experiência do Seminário Integrador na graduação

O campus Arapiraca da Universidade Federal de Alagoas apresenta um projeto pedagógico inovador no sentido de trazer para o ambiente de sala de aula de graduação, discussões de problemáticas locais, proporcionando aos estudantes, a oportunidade de estudo de objetos reais pertinentes a realidade local

e regional. Nesse contexto, aplicou-se a disciplina Seminário Integrador 2 em 2008, com o objetivo de discutir a questão da acessibilidade e da mobilidade urbana na cidade de Arapiraca, Alagoas. A experiência com os estudantes dessa disciplina gerou uma análise preliminar da situação da acessibilidade urbana na cidade de Arapiraca, a partir de vivências coletivas no espaço estudado, análise de fatores de conforto, ergonomia, materiais de construção empregados, acessos, comunicação visual, entre outros.

2 OBJETIVO

O presente trabalho tem com objetivo realizar um estudo preliminar da acessibilidade espacial na cidade de Arapiraca, avaliando diferentes aspectos e ambientes urbanos, tais como praças, ruas, meios de transporte, escolas, hospitais, condomínios e edificações públicas.

3 METODOLOGIA

As atividades de pesquisa iniciaram com discussões sobre os conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana. Num segundo momento, os estudantes realizaram vivências orientadas pelos professores, a fim de simular situações de falta de acessibilidade no uso do espaço urbano, tendo como cenário o centro da cidade de Arapiraca. Depois da sensibilização, houve o processo coletivo de escolha dos espaços onde foram feitas as análises espaciais, tendo como critério de escolha a diversidade de tipologias urbanísticas e arquitetônicas. Isto resultou na definição dos sub-temas de análise: escolas, edificações públicas, hospitais, praças, ruas em bairros residenciais, condomínios e sistema de transporte público. As equipes de alunos realizaram coleta de dados primários dos espaços escolhidos, tais como medições, fotografias, entrevistas informais, dados estatísticos, e posteriormente realizaram avaliações dos espaços, tomando como parâmetro de referência e comparação a norma da ABNT NBR9050/2004 - Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Os itens que não estavam em correspondência com as recomendações desta norma foram considerados inadequados. Foram avaliados os itens a seguir: Praças - o Parque Municipal Ceci Cunha; Transporte público - uma linha viária, a intermunicipal Arapiraca/Craíbas; Edificações públicas - a Casa da cultura e a Prefeitura Municipal; Calçadas em bairros residenciais - Avenida deputada Ceci Cunha; Rua Guanabara e Rua Delmiro Gouveia; Escolas - Escola Estadual Professor José Quintela Cavalcante; Escola Estadual Professora Izaura Antônia de Lisboa, Colégio Cenecista Nossa Senhora do Bom Conselho e o Colégio Êxito; Condomínio - Residencial Ouro Verde. Os diversos pontos avaliados encontram-se marcados no mapa abaixo, conforme as cores da legenda.

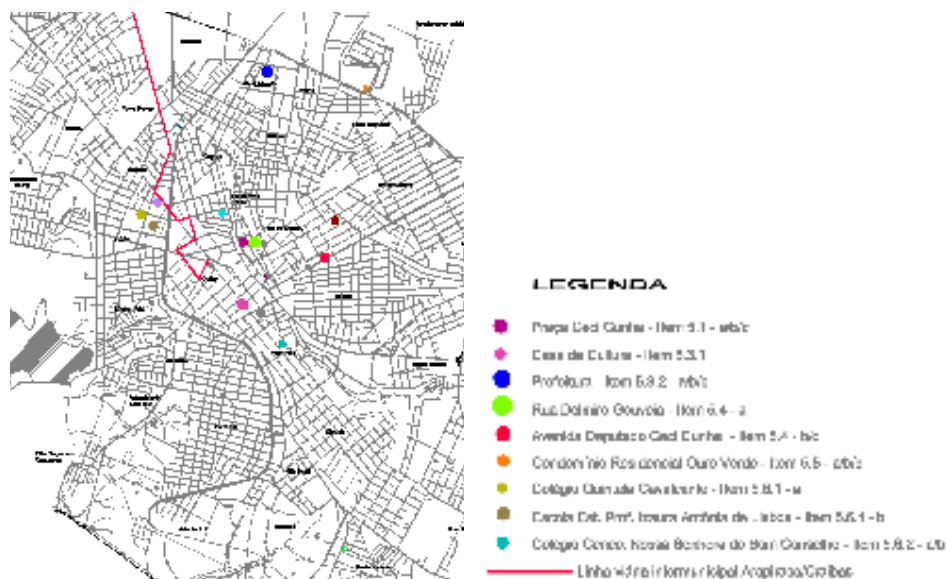


Figura 1 – Mapa de Arapiraca, com a localização dos pontos avaliados.

Ao final das análises, os resultados foram compilados num relatório final com a análise geral de todos os espaços escolhidos, com uma metodologia única sobre as condições de acessibilidade urbana do município de Arapiraca.

4 PARÂMETROS DE ANÁLISE

4.1 Parâmetros de dimensionamento de circulação

Considerando as medidas observadas na ABNT-NBR 9050/2004, tomaram-se tais parâmetros ergonômicos e de dimensionamento para análise dos espaços, conforme tabela 1, tabela 2, tabela 3 e tabela 4 abaixo.

Tabela 1 – Critérios de ergonomia para pessoas em pé e sentadas, segundo a NBR 9050/2004.

CRITÉRIOS	MÍNIMO	IDEAL	DUAS CADEIRAS DE RODAS
Largura de circulações para portadores de limitações físicas, com o auxílio de ferramentas de apoio	0,75-0,90m	0,90-1,5m	1,50 – 1,80m
Alcance manual frontal e lateral, de pessoa em pé ou sentada	0,50m	0,55m	-
Altura livre de superfícies de trabalho	0,73m	0,75-0,85m	-
Distância horizontal máxima de alcance visual frontal para pessoas em pé, e em cadeiras de rodas	-	3,0m	-
Cone visual com altura máxima de visualização, de pessoa em pé	-	2,90m	-
Cone visual com altura máxima de visualização, de pessoa sentada	-	2,24m	-

Tabela 2 – Critérios de dimensionamento de rampas, desníveis e escadas, segundo a NBR 9050/2004.

CRITÉRIOS	REFERÊNCIA	INCLINAÇÃO	DIMENSÃO
Desnível	< 5mm	1:2 (50%)	Larg. Mín.= 0,90m
	> 15mm	8 – 12%	
Disposição de Corrimão	Assentado nas duas laterais em duas alturas diferentes	-	Altura 1= 0,70m Altura 2 = 0,90m
Sinalização visual	Localizar na borda do piso, em cor contrastante com a do acabamento, em todos os degraus		Largura = 0,02 – 0,03m
Sinalização tátil	Direcional ou de alerta de obstáculos, perpendicular ao sentido do deslocamento, com textura e cor contrastante		

Tabela 3 – Critérios de dimensionamento de estacionamentos, segundo a NBR 9050/2004.

CRITÉRIOS	REFERÊNCIA	DIMENSÃO
Número de vagas acessíveis	1 para cada grupo de 100 vagas ou fração	
Número de vagas para idosos	5% do total de vagas	
Sinalização visual	Pintura no piso para faixa de desembarque em amarelo	Largura = 1m

Tabela 4 – Critérios de dimensionamento de mobiliário urbano, segundo a NBR 9050/2004.

CRITÉRIOS	REFERÊNCIA/DIMENSÃO
Telefones públicos acessíveis	Mínimo de 5% do total reservado para cadeirantes ou pessoa de baixa estatura.
Balcões de atendimento	Altura máxima de 0,73m, e largura máxima de 0,30m.
Equipamentos de auto-atendimento	1 equipamento no grupo, por pavimento, acessível a cadeirante ou pessoa de baixa estatura.

Em banheiros, principalmente públicos, deve estar previsto a área de transferência lateral,

perpendicular e diagonal, com barra de apoio para auxiliar o usuário na utilização do vaso sanitário. Nos lavatórios deve estar prevista a área de aproximação tanto para o portador de mobilidade reduzida (P.M.R.) como para portador de cadeira de rodas (P.C.R.).

5 RESULTADOS OBTIDOS

5.1 Avaliação da Praça Ceci Cunha:

Piso: piso antigo de pedra portuguesa desgastado em diversos pontos. Piso novo em blocos intertravados, regular, plano e em concreto rústico em conformidade. Não havia piso direcional, nem piso de alerta para obstáculos. Vegetação – paisagismo: maior parte em grama esmeralda, com arbustos e árvores de pequeno porte. Alguns pontos as árvores interferem no percurso dos transeuntes. Pontos com arbusto espinhoso junto a guia de calçada, podendo gerar ferimento nos transeuntes. Rampas: foram encontradas rampas de travessia de leito carroçável desencontrada com a faixa de pedestres, rampas de circulação interna sem corrimãos, e terreno da praça em baixada, formando subidas e descidas de diversas inclinações, conforme figura 2(a). Escadas: Uma única escada, com patamar de descanso adequado, entretanto com corrimão em desacordo com a norma 9050, conforme figura 2(b). Mobiliário urbano: telefones públicos, lixeiras, placas de sinalização fora de rota acessível, entretanto não foi encontrado nenhum equipamento com altura acessível recomendada em norma. Banheiro público: Há um banheiro público acessível, mas encontra-se desativado, sendo usado como depósito, conforme figura 2(c). Estacionamento: não há vagas acessíveis. Desníveis: não há tratamento de desníveis para entrada nos quiosques.

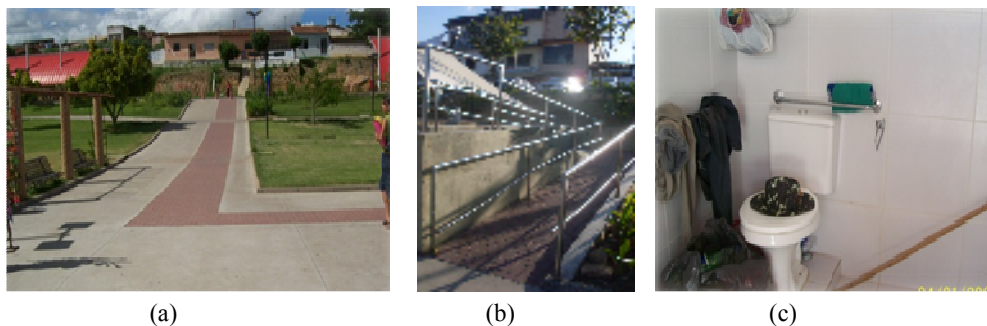


Figura 2 – Imagens da avaliação da Praça Ceci Cunha – (a) Vista geral, com piso, vegetação e alicive acentuado, (b) Conjunto de rampa e escada conjugada, com corrimão inadequado, (c) Banheiro acessível usado como depósito.

5.2 Avaliação do Transporte Público:

O sistema de transporte público formal de Arapiraca conta com o serviço de apenas uma empresa de ônibus urbano e intermunicipal, a Real Alagoas. Seu serviço não abrange toda a área da cidade de Arapiraca, sem a demanda populacional existente, desta forma surgiram espontaneamente serviços complementares terceirizados de vans de transporte auxiliar, táxis e moto-táxi, que respondem por mais da metade do fluxo de transeuntes. Verificou-se a qualidade, a abrangência e a frequência de ônibus em uma linha de transporte público, da linha que realiza o trajeto Arapiraca/Craíbas. Essa linha apresenta um itinerário intra e intermunicipal, realizando um longo percurso da origem até seu destino final. Trajeto: Saída: Rua Dom Vital – Centro/ Rua São Francisco/ Rua Zeferino Magalhães/ Rua Pedro Nunes/ Rua Rui Barbosa/ Rua Exp. Brasileiros/ Rua Marechal Floriano Peixoto/ Avenida Benjamin Freire/ Al 220 / Pichilau/ Vila São Vicente/ Povoado Sementeira (UFAL, Presídio)/ Povoado Barreiras/ Povoado Tabela/ Povoado Umbuzeiro / povoado Ipojuco/ Povoado Lagoa do Mel / Povoado Santa Cruz/ Povoado Santa Rosa/ Craíbas. Frequência: a cada 1 hora nos dias de semana. Condições gerais dos veículos: Os ônibus são velhos, com piso antiderrapante, mas desgastados, e por vezes furados. Nenhum deles dispõe de mecanismos para o acesso de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida, não havendo autonomia no ingresso e na permanência no interior do veículo. As portas de acesso são muito estreitas, e os degraus muito altos, o primeiro de 60cm, quando a recomendação da NBR é de 37cm, e os demais de 28cm. Os corredores são estreitos também. Não há

cinto de segurança, conforme figuras 3(a) e (b). Pontos de parada: O terminal principal no centro de Arapiraca encontra-se em boas condições de uso e conforto. Ao longo do percurso, as condições das paradas vão piorando na medida em que o trajeto avança na zona rural. A maioria dos pontos analisados é desprovida de sinalização ou de assento, conforme figura 3(c). Outros possuem assentos apenas com a finalidade de indicar que é um ponto de parada, mas sem nenhuma acessibilidade ou conforto.

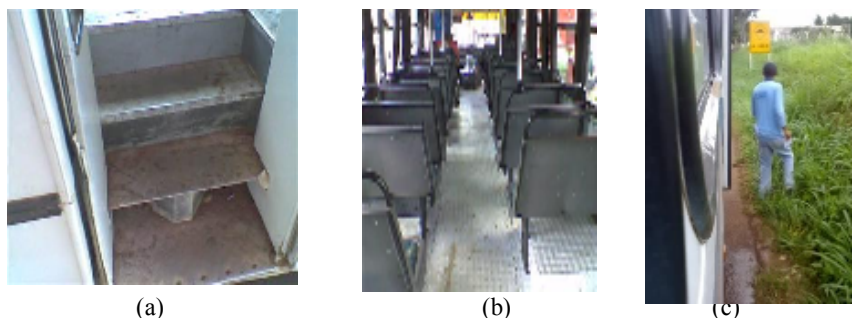


Figura 3 – Imagens da avaliação da linha de ônibus Arapiraca/Craíbas – (a) Condições de acesso ao veículo, degraus de porta, (b) Vista do corredor central do veículo, estreito, (c) 90% das paradas na zona rural não possuem nenhuma sinalização, ponto de parada construído, calçada, ou qualquer tipo de segurança e conforto.

5.3 Avaliação de edificações de uso público:

5.3.1 *Análise da Casa da Cultura:*

O prédio possui inúmeras barreiras arquitetônicas que limitam a sua utilização, embora apresente uma pequena estrutura para receber deficientes visuais. Piso: em boas condições de conservação, mas em geral é inadequado, não há piso de alerta ou direcional. Estacionamento: não há vagas acessíveis no estacionamento. Rampas: não há. Escada: uma escada é o único meio de acesso ao pavimento superior, não possui corrimão, sua largura é de apenas 1m, o piso é extremamente liso, também não há patamares de descanso. Não há elevador. Dois obstáculos limitam o acesso a escada, no térreo, conforme a figura 8(b). Portas: nenhuma com largura livre acima de 80cm. Há portas duplas, mas somente uma folha estava sempre aberta. Comunicação visual: apenas nas portas dos ambientes. Não há murais, nem mapas da edificação como um todo. Banheiro acessível: não há. Biblioteca: há um espaço para deficientes visuais com livros braile, calendário em braile e máquina de escrever em braile. Os deficientes visuais usuários contam com a ajuda de uma funcionária auxiliar no uso da biblioteca e da máquina de escrever. A disposição do mobiliário na biblioteca não atende as exigências da NBR 9050/2004, pois o espaço entre as estantes é estreito, dificultando o fluxo de pessoas.

5.3.2 *Análise da Prefeitura Municipal:*

Essa edificação é nova, e foi construída numa zona administrativa, junto a outras edificações públicas, com tribunais e ministério público. É afastada do centro da cidade e que não há linhas de transporte público até lá.

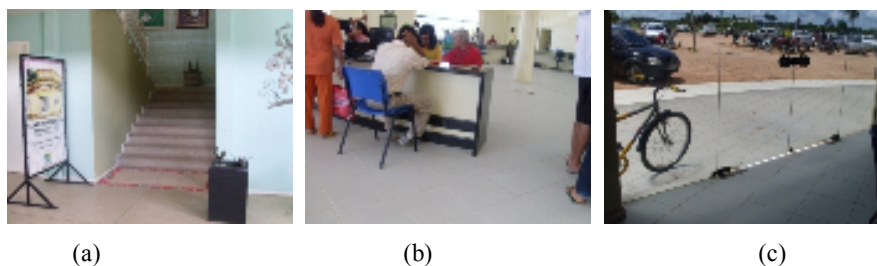


Figura 4 – (a) Casa de Cultura - escada de acesso ao primeiro pavimento, (b) Atendimento na Prefeitura Municipal, boas condições de circulação e bom mobiliário, e (c) acesso ao prédio da Prefeitura Municipal.

Piso: novo e bom estado de conservação. Não há piso de alerta ou direcional, conforme figura 4(b).

Estacionamento: amplo, mas não é pavimentado, dificultando o acesso à edificação em si, conforme figura 4(c). Não há determinação de vagas de nenhum tipo, nem a acessível. Circulação geral: lugar amplo, de fácil circulação, possui mobiliário novo e confortável. As portas e os corredores largos. Banheiro acessível: há cabines acessíveis nos banheiros coletivos. Comunicação visual: há um mural, com quadro de avisos, mas não há placas direcionais nem nas portas dos setores.

5.4 Avaliação das calçadas em bairro residenciais:

A calçada é o espaço destinado à circulação de pessoas, implantação de mobiliário urbano, vegetação urbana e as placas de sinalização de forma adequada, e que não atrapalhe o fluxo de pedestres.

Como em todas as cidades brasileiras, encontrou-se inúmeras irregularidades nas instalações dos mobiliários. Foram escolhidas e avaliadas três ruas em bairros residenciais, a fim de evidenciar as dificuldades de circulação de pessoas no ambiente urbano desta cidade: (1) Avenida Deputada Ceci Cunha – rua de grande fluxo, localizada no bairro Brasília, de classe média alta, com residências, lojas e serviços; (2) Rua Guanabara, localizada no Bairro Capiatã, de classe média e média baixa, com residências e pequenos comércios; (3) Rua Delmiro Gouveia, no Bairro Capiatã, de baixa renda, com residências e pequenos comércios. Elementos construídos: cisternas, bocas de lobo, grelhas inadequadas, rampas, degraus e desníveis sem nenhuma adequação impendem a circulação em vários pontos, conforme figura 5(a). Condições de pavimentação: Não há padronização de pavimentação. Diversos tipos de piso foram encontrados, desde os adequados de concreto rústico, até os cerâmicos, antiderrapantes, ou placas de concreto alternadas com grama. Muitos buracos e desníveis obstruem a circulação em todos os trechos, conforme figura 5(b). Há calçadas sem pavimentação. Vegetação: Há espécies de pequeno porte, tipo bordaduras, de espécie espinhosa avançando nos passeios. Há árvores de pequeno porte impedindo a circulação, estreitando a calçada e galhos baixos impedindo a visualização, forçando o transeunte a abaixar-se, conforme figura 5(c). Outros obstáculos: não há qualquer padronização de instalação de postes, telefones públicos, lixeiras e placas de sinalização.



Figura 5 – (a) Obstáculo que impede a passagem na Rua Delmiro Gouveia, (b) Calçada sem pavimentação na Av. Dep. Ceci Cunha, (c) Vegetação inadequada na Av. Dep. Ceci Cunha, obstruindo a circulação, sem piso de alerta.

5.5 Avaliação de condomínios:

O Condomínio Residencial Ouro Verde foi escolhido para a análise porque teve implantação recente, ainda estando em fase de consolidação de suas residências, foi escolhido por ser um condomínio de alta renda, possivelmente construído em conformidade com as normas de acessibilidade espacial e mobilidade urbana. Possui circulações e passeios espaçosos, com arborização em crescimento, áreas de lazer e de convívio social.

Acesso externo: É situado em frente a uma rodovia, o acesso ao local não tem sinalização visual adequada, redutor de velocidade para os veículos ou uma passarela elevada para travessia de pedestres, conforme figura 6(a) Não dispõe de entrada para pedestres nem cadeirantes, apenas acesso para veículos. O fluxo de veículos e de pessoas ocorre pelo mesmo portão, no leito carroçável.

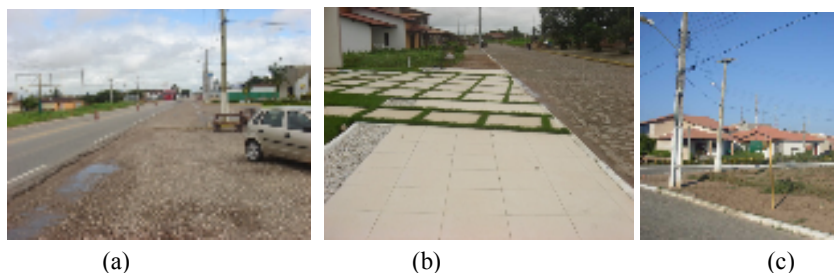


Figura 6 – (a) Acesso do condomínio a Rodovia, (b) Rampa para veículos invadindo a calçada, (c) Quadra sem calçada, com postes e placas de sinalização.

Circulação interna: As calçadas internas, na maioria, são regulares e adequadas, entretanto também ocorrem em alguns pontos não conformidades, figura 6(b). Há rampas para cadeirantes nas vias e nas principais áreas de acesso comum - Igreja, salão de festas e quadras de esportes, mas nem sempre estão adequadas com a NBR 9050/2004. Nem sempre as rampas de travessia estão defrontes às faixas de pedestre. Não há piso tátil de alerta ou direcional em nenhuma parte do condomínio. Vegetação/paisagismo: Foram encontradas espécies vegetais inapropriadas para bordaduras nas circulações internas das calçadas, arbustos com espinhos e galhos com altura inferior a 2,10m impedindo o passeio. Banheiros públicos acessíveis: Há banheiros sociais no clube privativo, porém não há cabine para deficientes, nem nenhum equipamento de auxílio ao deficiente físico.

5.6 Avaliação de escolas:

A análise foi direcionada a 4 (quatro) escolas de ensino básico e médio. As públicas são *Escola Estadual Professor José Quintela Cavalcante* e *Escola Estadual Professora Izaura Antônia de Lisboa*. As privadas foram *Colégio Cenecista Nossa Senhora do Bom Conselho* e *Colégio Êxito*.

5.6.1 Análise das escolas públicas:

A Escola Estadual Professor José Quintela Cavalcante foi fundada em 1964 e contou com duas reformas nos anos de 1999 e em 2002. Condições gerais de circulação: Amplo espaço de circulação. Piso: Possui irregularidades, desníveis com rampas em desconformidade faltam corrimãos em diversos pontos. Não há piso tátil direcional nem de alerta a obstáculos. Mobiliário urbano: não há equipamentos de auxílio ao deficiente físico como telefones acessíveis, bebedouros acessíveis, ou comunicação visual adequada. Escada: em concreto, com largura adequada, único acesso ao primeiro pavimento, que abriga salas de aulas. Banheiros públicos: Espaçoso, porém não há cabine para deficientes físicos nem equipamentos para auxílio. Biblioteca: Espaço amplo entre as mesas, porém as estantes são muito próximas, dificultando o acesso aos livros. Balcões de atendimento: O balcão da cantina está numa altura acessível, a 80cm. O balcão da secretaria está a uma altura superior ao permitido, a 1m.



Figura 7 – (a) Biblioteca da Escola Prof. José Quintella Cavalcante, com espaço amplo, mas mobiliário antigo e desconfortável, (b) Fachada sem manutenção da Escola Estadual Professora Izaura Antônia de Lisboa,

A Escola Estadual Professora Izaura Antônia de Lisboa foi fundada em 2003 e até o momento não houve nenhuma reforma. Na escola há alguns alunos com deficiência auditiva e visual também há muitas gestantes, principalmente, no período noturno, porém não foi possível entrevistá-los, pois a escola se encontrava em recesso. Circulação: Há um elevador para o acesso ao 1º andar, permitindo o acesso de forma independente. Os pisos encontrados nessa escola são de boa qualidade em cerâmica. No auditório tem-se uma rampa em direção ao palco, mas o material é muito liso, e sem sinalização. Não foi encontrado em nenhum ponto piso tátil direcional ou de alerta. Banheiros: Espaço amplo para circulação interna, porém não há cabine para deficientes físicos nem equipamentos para auxílio. Comunicação visual: Não há.

5.6.2 Análise das escolas privadas:

O Colégio Cenecista Nossa Senhora do Bom Conselho começou a funcionar na edificação atual em 1955. Passou por diversas ampliações, que resultaram na configuração atual. Circulação: piso em cimento rústico é adequado para a circulação, embora existam rampas e desníveis sem sinalização e mal posicionados. Banheiros: Portas estreitas, com larguras variando de 0,58m a 0,66 m, conforme figura 8(c). Espaço interno é pequeno, de difícil circulação. Há banheiro para deficientes físicos, sem equipamentos adequados, mas fica fechado durante o período diurno. Comunicação visual: Precária, e em poucos pontos.

O Colégio Êxito começou a funcionar nesta edificação a apenas um ano, no período da pesquisa a obra ainda estava inacabada. O projeto arquitetônico desta mostra haver certa preocupação com a acessibilidade espacial. Condições gerais de circulação: Corredores com espaço amplo para a circulação, conforme figura 8(a) e (b). Não há piso tátil direcional ou de alerta. O revestimento de piso é em granilite, liso e plano em toda a escola, facilitando a circulação de cadeiras de rodas. Banheiros: Apresentam boas condições de acesso, com aberturas dimensionadas corretamente, embora não apresentam equipamentos para auxiliar ao deficiente físico. Há pia rebaixada para cadeirantes. Mobiliário: Há um único telefone público com altura inadequada, sem piso abaixo da cabine. A Cantina está improvisada em um espaço pequeno, sem condições adequadas de acessibilidade.

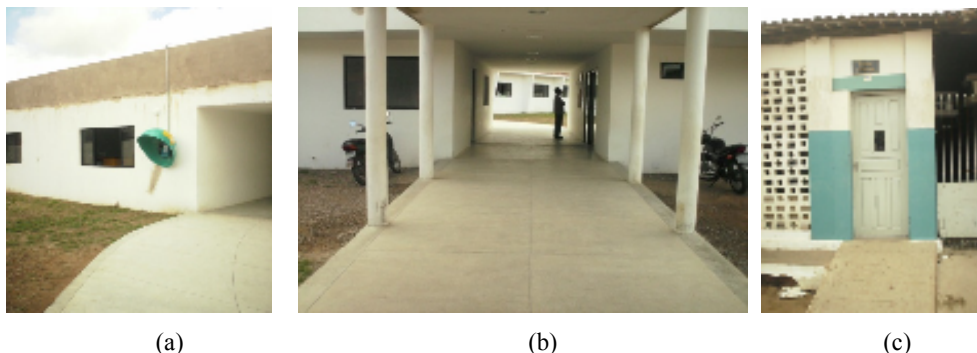


Figura 8 - Telefone público alto em relação ao público infanto-juvenil da escola, localizado fora do piso do edifício(a); Corredores amplos e planos(b), e acesso ao banheiro masculino com porta e rampas inacessível, no Colégio Cenecista Nossa Senhora do Bom Conselho (c).

6 CONCLUSÃO

Os dados colhidos apontaram que não há padronização com acessibilidade aos espaços e serviços urbanos em Arapiraca. Todos os itens avaliados indicam o enorme descompasso entre a realidade construída e as recomendações estabelecidas pela ABNT/NBR 9050. Do ponto de vista geral, a cidade e as edificações em Arapiraca foram sendo construídas sem planejamento urbano coerente e racional, do ponto de vista do conforto. A carência de profissionais da engenharia civil, da arquitetura e do urbanismo ao longo dos anos consolidou uma repetição na prática de construir, sem refletir-se sobre qual espaço estava-se construindo e vivenciando.

A busca de qualidade nos espaços é uma intenção que ainda não define o crescimento e o desenvolvimento urbano nessa cidade, e a acessibilidade também é um direito ainda não reconhecido

pela população, que portanto não a reivindica. Concluiu-se que a cidade de Arapiraca não oferece a seus cidadãos espaços edificados públicos ou privados que satisfaçam as necessidades de acessibilidade de seus usuários.

Para fins de contribuição com a realidade local, propõem-se das seguintes ações e diretrizes a serem discutidas em âmbito municipal e estadual, que deveriam ser incorporadas ao Plano Diretor da cidade de Arapiraca:

- Elaboração de leis municipais complementares que regulamentem ações do planejamento urbano para a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, ou temporária, de acordo com as leis federais e as normas de acessibilidade;
- Elaboração de programas educativos de acessibilidade urbana para a população;
- Capacitação do corpo técnico municipal de arquitetura e de engenharia para tratar de problemas urbanos com relação à acessibilidade espacial em projetos públicos, e aprovação de obras acessíveis;
- Elaboração de programa municipal de comunicação visual e informativa acessíveis;
- Elaboração de estudo sobre engenharia de tráfego urbano e re-estruturação do serviço de transporte público municipal, com novos equipamentos e rotas;
- Plano de reforma e readequação de espaços públicos de lazer e de convívio para acessibilidade espacial plena de seus moradores;
- Plano de reforma e readequação de circulações públicas, tais como calçadas, passeios e travessias.

7 REFERÊNCIAS

ARANHA, M. S. F. Inclusão Social e Municipalização. In: MANZINI, E. J. (org.). **Educação especial: temas atuais**. São Paulo, UNESP Marília Publicações, 2000.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. **Pessoas Portadoras de deficiências e a Falta de Acessibilidade, Qualidade de Vida**. Piracicaba, nº 9, p. 1-4, fev. 2000.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Construindo a cidade acessível**. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, Caderno 2, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 1ª edição, Brasília, DF, 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Recomendações para a construção de escolas inclusivas**. Saberes e práticas da inclusão, Secretaria de Educação Especial, Brasília, DF, 2006.

DOU. **Decreto n. 3298, de 20 de dezembro de 1999**. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 1999.

DOU. **Lei 10.048/00 - Atendimento às pessoas com deficiência pelas empresas públicas de transporte e concessionárias de transporte coletivo**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 2000.

DOU. **Lei nº 7.853/89 - Dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência e sua integração social**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 1989.