



URBE CALÇADA ACESSÍVEL

MINISTÉRIO PÚBLICO
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL



COORDENAÇÃO

CENTROS DE APOIO OPERACIONAL DA ORDEM
URBANÍSTICA E QUESTÕES FUNDIÁRIAS E DOS DIREITOS HUMANOS

TEXTOS

DÉBORA MENEGAT (PROMOTORA DE JUSTIÇA)
ANDRÉ HUYER (ARQUITETO E URBANISTA - MPRS)
RODRIGO JAROSISKI (ARQUITETO E URBANISTA - CAU/RS)
LEANDRO DA SILVA MACHADO (ENGENHEIRO CIVIL - CREA/RS)

IMAGENS

UNIDADE DE ASSESSORAMENTO AMBIENTAL MPRS
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND
FREE IMAGES - BANCO DE IMAGENS

DIAGRAMAÇÃO

ASSESSORIA DE IMAGEM INSTITUCIONAL MPRS

CAPA

ASSESSORIA DE IMAGEM INSTITUCIONAL MPRS



SUMÁRIO

5	APRESENTAÇÃO	17	REBAIXO DE CALÇADA
7	DEFINIÇÕES	17	REBAIXO DE CALÇADA PADRÃO
8	FAIXAS NECESSÁRIAS PARA UMA CALÇADA ACESSÍVEL	18	REBAIXO DE CALÇADA SEM ABAS
10	INCLINAÇÃO	18	REBAIXO TOTAL DE CALÇADA NA ESQUINA
10	INCLINAÇÃO TRANSVERSAL	19	REBAIXO TOTAL DE CALÇADA
11	INCLINAÇÃO LONGITUDINAL	20	REBAIXO NO CANTEIRO
12	PISOS E MATERIAIS	21	PISO DIRECIONAL
12	BLOCOS DE CONCRETO	22	PISO TÁTIL OU ALERTA
13	PLACA DE CONCRETO PRÉ-MOLDADA	23	CALÇADA VERDE
14	CONCRETO MOLDADO “IN LOCO”	24	VEGETAÇÃO
15	LADRILHO HIDRÁULICO	25	OBSTÁCULOS
16	ESQUINAS ACESSÍVEIS	27	CASOS ESPECIAIS
		27	CALÇADAS COM MENOS DE 2 METROS
		27	OBRAS NA CALÇADA
		28	PRÉ-EXISTÊNCIAS E PATRIMÔNIO
		30	MARCO LEGAL



APRESENTAÇÃO

Dados do censo 2010 indicam que 84,35% da população brasileira (160.879.708 de pessoas) vive nas cidades, gerando uma demanda permanente por habitação adequada, trabalho, mobilidade e lazer. A circulação nas cidades é fator fundamental para agregar qualidade de vida e torná-la espaço de realização do homem. Não são poucos os estudos, por exemplo, que indicam a relação das dificuldades em mobilidade urbana com problemas associados à área da saúde, segurança, meio ambiente, além do impacto no desenvolvimento urbano e econômico das cidades.

Surge, assim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por meio da Lei 12.587/2012, com o objetivo de promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território do Município, como condição ao acesso universal à cidade, fomentando e concretizando as condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano.

Os Planos de Mobilidade, principal instrumento desta política, devem definir princípios, diretrizes e ações estratégicas para promover a inclusão social e garantir, na circulação viária, a acessibilidade, também preconizada no contexto da Política Nacional para Integração da Pessoa Com Deficiência, das Normas para Promoção da Acessibilidade e da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiências¹.

Nesse contexto da mobilidade urbana, que tem como uma de suas diretrizes a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, ganha destaque e

relevância a circulação por meio dos deslocamentos a pé, assim considerado o percurso que se faz da origem ao destino que se pretende ou o percurso como complemento de outros meios de transporte, o que corresponde, conforme levantamento da ANTP² em 2012, a 40,2% da mobilidade urbana nas grandes cidades. Nos municípios menores de 60 mil habitantes, onde o transporte coletivo é mais rarefeito e a extensão territorial menor, esse percentual é ainda maior.

Veja-se que, apesar dos deslocamentos a pé constituírem o preponderante modo de locomoção da população, ainda vige, nas cidades, a dinâmica do predomínio do transporte motorizado e o pouco cuidado em relação ao caminho do pedestre, que se defronta, nos seus deslocamentos, com calçadas mal cuidadas, inexistentes ou sem acessibilidade.

Frequentes são as situações de pessoas com deficiência que não conseguem exercer com autonomia, e sem dificuldades, tarefas da vida diária, como ir ao médico, ao supermercado ou sequer trabalhar, porque as calçadas estão sem acessibilidade, sem sinalização adequada e com diversas barreiras arquitetônicas que impedem a circulação com segurança. Frequentes são as quedas de pessoas idosas, com lesões graves, em razão da má conservação ou inexistência de calçada. Mães com carrinho de bebê, crianças, pessoas com mobilidade reduzida, enfim, todos são atingidos pela má conservação ou confecção da calçada ou que não propiciam acessibilidade e não preservam a largura mínima de circulação.

As calçadas, como principal infraestrutura urbanística de mobilidade urbana, devem, por isso, ter a atenção



APRESENTAÇÃO

prioritária de todos.

A começar pelo planejamento das cidades, no que diz com a política de desenvolvimento urbano, mobilidade urbana e acessibilidade, para que se interfira positivamente nesse cenário, transformando procedimentos e atitudes até então vigentes rumo a uma nova cultura de sustentabilidade, equidade na apropriação dos espaços e vias e inclusão social. Aos Municípios incumbe esta importante missão, promovendo também as medidas necessárias para garantir que a produção do espaço urbano seja acessível, seja por meio da aprovação de projetos arquitetônicos que garantam a acessibilidade, seja atuando na sua fiscalização.

Ao lado da ação que se espera do Poder Público, importante que a comunidade também valorize esse elemento urbanístico, pois serve a todos: eu, você e à população em geral. Embora a característica pública, na forma das disciplinas normativas municipais a regra é a responsabilidade dos proprietários dos lotes lindeiros na sua confecção e conservação, a quem se impõe a devida atenção à sua adequação.

Os profissionais da área de arquitetura, urbanismo e engenharia, mesmo modo, devem observar em seus projetos as normas técnicas de acessibilidade, previstas na ABNT, através da NBR 9050/2004, declarando sua atenção expressa quando da emissão da ART ou RRT.

Mostra-se urgente, assim, a necessidade de qualificarmos as condições oferecidas pelos municípios gaúchos quanto à mobilidade urbana e que os órgãos e profissionais que trabalham em prol dessas melhorias unam esforços no sentido de potencializar a eficácia das políticas

públicas referidas. Essa indução também incumbe ao Ministério Público, no seu papel de zelar pelo efetivo respeito aos direitos assegurados na Constituição Federal.

A sociedade, por sua vez, precisa compreender que uma boa mobilidade urbana precisa vir acompanhada de mudanças de comportamentos, procedimentos e paradigmas, todos colaborando para que a priorização da circulação não motorizada e centrada na ideia de cidade para pessoas, e não carros, comece a ser uma realidade. A acessibilidade nas calçadas permite, nesse ajuste de foco, concretizar as condições de segurança, conectividade e conforto na circulação de pessoas nas cidades.

Deste modo é que a presente cartilha, fruto de uma parceria entre o Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul – MP/RS -, Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul – FAMURS -, Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU/RS - e Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA/RS -, tem a pretensão de servir de apoio à sociedade, gestores e profissionais, para compreensão das normas técnicas de acessibilidade na confecção das calçadas, como instrumento indutor e facilitador da implementação desta fundamental política pública.

¹ inseridas nas Leis n.ºs 7.853/1989, 10.048/2000 (regulamentadas pelos Decretos n.ºs 3.298/1999 e 5.296/2004) e Decreto n.º 6.949/2009, respectivamente.

² Conforme Caderno PlanMob, Ministério das Cidades, 2015, página 35.



ACESSIBILIDADE

“ Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. ”

(definição Decreto 5296/04)

A acessibilidade deve possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, assegurando o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e à comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana, como na rural. Essas

medidas incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade (Convenção Internacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência - Decreto nº6.949/2009).

CALÇADA

Parte da via não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins (Código de Trânsito Brasileiro).

PASSEIO

Parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas (Código de Trânsito Brasileiro).





FAIXAS NECESSÁRIAS PARA UMA CALÇADA ACESSÍVEL





FAIXA LIVRE

Destinada exclusivamente à **circulação** de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes ou vegetação. Deve atender às seguintes características:

- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê); (NBR 9050:2004 item 6.1.1);
- ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original;
- largura mínima recomendável de 1,50 m, sendo o mínimo admissível de 1,20m (NBR 9050:2004 6.10.4);
- altura mínima de 2,10 m (dois metros e dez centímetros), livre de qualquer obstáculo. (NBR 9050:2004 6.10.4).

CURIOSIDADE

A **FAIXA LIVRE** ou de **ACESSO** pode ser reservada para enterrar tubulações de esgoto, água, elétrica, entre outros, coberta com terra e grama, facilitando a manutenção, se necessário.

FAIXA DE SERVIÇO

Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou pessoas com deficiência, postes de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixas de correio e lixeiras. Largura mínima de 0,25m (vinte e cinco centímetros) junto à mobiliário urbano.

FAIXA DE ACESSO

Área em frente ao imóvel ou terreno, para conter a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel, desde que não impeça o acesso. É, portanto, uma faixa de apoio às propriedades. Largura mínima: 0,45 m (quarenta e cinco centímetros) junto a vitrines ou comércio no alinhamento, 0,25 m (vinte e cinco centímetros) junto à entrada de edificações no alinhamento. Sem largura mínima definida nos demais casos.



INCLINAÇÃO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL

A inclinação transversal de calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres deve ser no mínimo 1% e no máximo 3%. É importante que ela não seja totalmente plana, com caimento em direção à via, para possibilitar a drenagem da água da chuva.

Na faixa de acesso ou serviço a inclinação poderá ser de até 8,33%.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



INCLINAÇÃO LONGITUDINAL

A faixa livre deve seguir a inclinação da rua. Recomenda-se que a inclinação longitudinal das áreas de circulação exclusivas de pedestres seja de no máximo 8,33%, equivalente a 1:12 (NBR 9050:2004 item 6.10.2).

É comum que, para adequar a entrada dos carros, os proprietários modifiquem o passeio com inclinação forte para que o carro entre na garagem sem nenhum problema. Assim, a calçada - que deveria servir para o pedestre - acaba virando uma rampa de veículo, descumprindo seu uso.

Possíveis ajustes na declividade da via e do lote devem ser resolvidos sempre dentro dos lotes (NBR 9050:2004 item 6.10.1).

Eventuais desníveis ou degraus nas calçadas já existentes devem ser ajustados através de rampa. A inclinação recomendada nestes casos é entre 5% e 8,33% (NBR 9050:2004 item 6.5.1.2).

Em situações excepcionais, quando esgotadas as possibilidades de soluções que atendam integralmente às declividades acima, podem ser utilizadas inclinações superiores a 8,33%, com limite de até 12,5%. (NBR 9050:2004 item 6.5.1.3).



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.

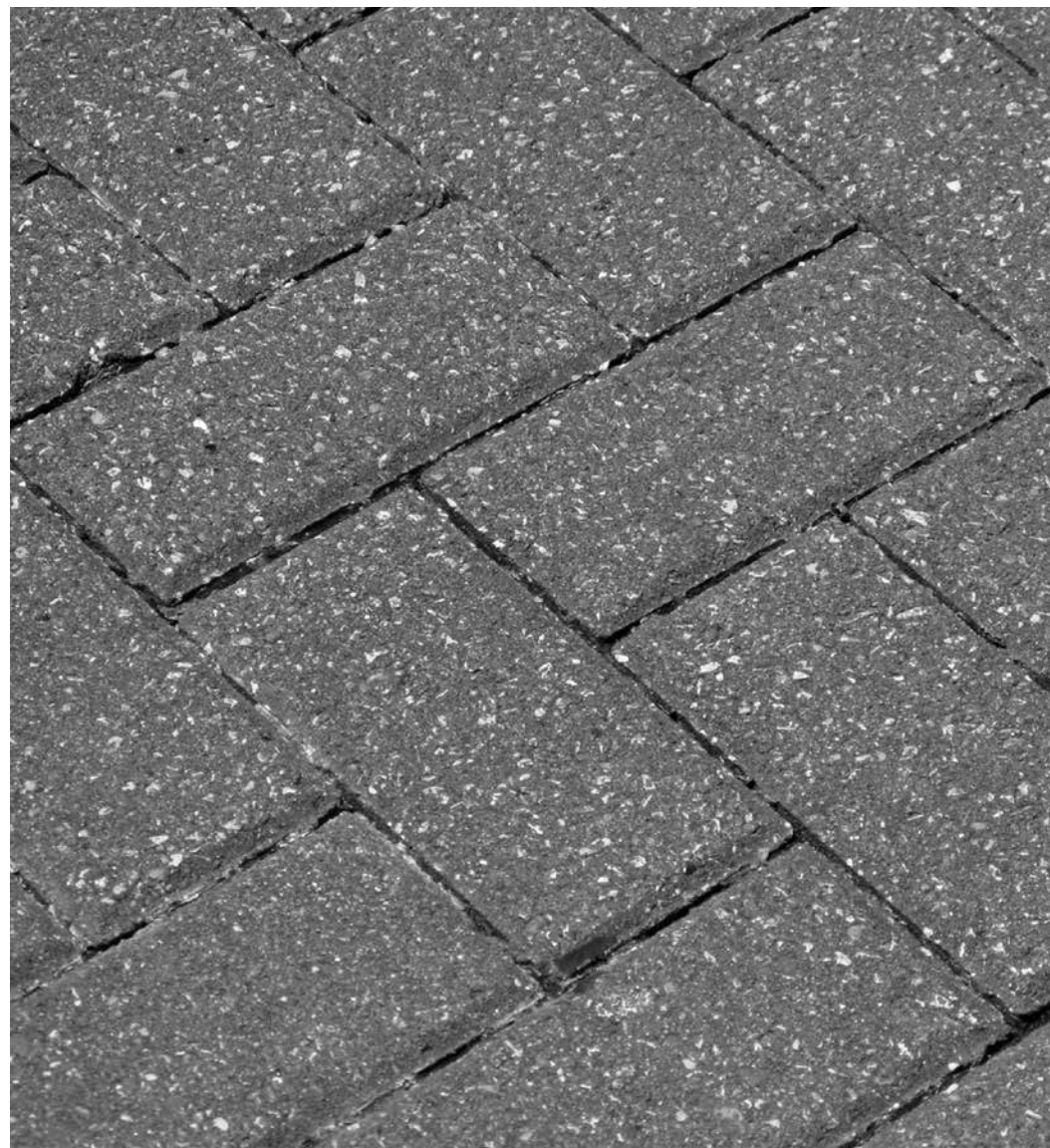


PISOS E MATERIAIS

A utilização de diferentes tipos de texturas e cores pode oferecer ao pedestre maior conforto e segurança, além de promover diferenciação entre os espaços e ambientes. Os percursos podem ser demarcados com pisos diferentes para cada situação, criando identidade e qualificando os espaços públicos, devendo sempre ser antiderrapantes. Consulte a prefeitura ou secretaria responsável em sua cidade para maiores informações sobre os tipos de materiais permitidos e indicados. Seguem algumas sugestões:

BLOCOS DE CONCRETO

Este tipo de piso proporciona fácil utilização, facilidade de assentamento, possui um bom índice de permeabilidade, proporciona facilidade na remoção e posterior reassentamento das peças (exemplo: necessidade de realizar serviços de manutenção em tubulações etc.), além de cores variadas, que possibilitam demarcações de usos distintos e um design atraente. O conhecimento da procedência das peças adquiridas e se o fabricante segue as normas técnicas brasileiras é a garantia de um produto de alta qualidade. As condições do solo onde será assentado são fundamentais. Verifique sempre se não haverá necessidade de se executar uma sub-base, pois tão essencial quanto a resistência das peças é a resistência da base para assentamento do produto.



Fotografia: freeimages.com.



PLACA DE CONCRETO PRÉ-MOLDADA

Da mesma forma que os blocos de concreto, este tipo de piso é fácil de ser assentado e manuseado. Caso ocorra quebra ou desgaste de alguma peça, tem a vantagem da rápida substituição. Além desses fatores, outra vantagem é que as peças têm dimensões diversas, o que proporciona uma execução mais rápida e é também muito resistente ao desgaste. Deve-se observar, contudo, a base de sustentação e seu assentamento.



Fotografia: freeimages.com.



PISOS E MATERIAIS

CONCRETO MOLDADO “IN LOCO”

Por ser de fácil manuseio, devido à plasticidade e à homogeneidade, é geralmente o sistema mais utilizado. Pode ser executado no local da obra ou adquirido no mercado, do tipo usinado. Admite-se uma resistência mínima de 250 Kg/m². O solo, para seu posterior lançamento, deve estar muito bem compactado. Dependendo do acabamento final de sua superfície, que pode ser texturizado ou estampado, a mão de obra exige maior especialização. Dependendo do acabamento final de sua superfície, a mão de obra exige maior especialização. Sua execução deve ser sempre acompanhada por profissional habilitado e registrado, que estabelecerá a resistência, o material a ser utilizado, bem como o traço e o sistema executivo necessários. Esse tipo de piso requer juntas de dilatação e deve ser executado em módulos regulamentados pelo município.



Fotografia: Associação Brasileira de Cimento Portland.



LADRILHO HIDRÁULICO

Placa de concreto de alta resistência ao desgaste para acabamento de pisos, assentada com argamassa sobre base de concreto.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



ESQUINAS ACESSÍVEIS

A esquina é o ponto principal de uma calçada e, portanto, precisa estar desobstruída para permitir a circulação e a permanência de pedestres. Além das especificações anteriores, as esquinas têm um item a mais: as rampas de acesso às faixas de travessia de pedestres. Por serem pontos de intensa circulação, devem estar livres de obstáculos.



Fotografia: Associação Brasileira de Cimento Portland.



REBAIXO DE CALÇADA

REBAIXO DE CALÇADA PADRÃO

As calçadas devem ser rebaixadas junto às travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres.

Deve ser executado com inclinação máxima de 8,33% e abas em ambas laterais com inclinações máximas de 10%. A largura deve ser igual à largura das faixas de travessia de pedestres, quando o fluxo de pedestres calculado ou estimado for superior a 25 pedestres/min/m. Em locais onde o fluxo de pedestres for igual ou inferior e houver interferência que impeça o rebaixamento da calçada em toda a extensão da faixa de travessia, admite-se rebaixamento da calçada em largura inferior até um limite mínimo de 1,20 m de largura de rampa.

Os rebaixamentos das calçadas localizados em lados opostos da via devem estar alinhados entre si.



Fotografia: Associação Brasileira de Cimento Portland.



REBAIXO DE CALÇADA

REBAIXO SEM ABAS

Deve ser executado quando a superfície imediatamente ao lado do rebaixamento contiver obstáculos como mobiliário urbano ou vegetação. Neste caso, deve ser garantida faixa livre de, no mínimo 1,20 m, sendo o recomendável 1,50 m.

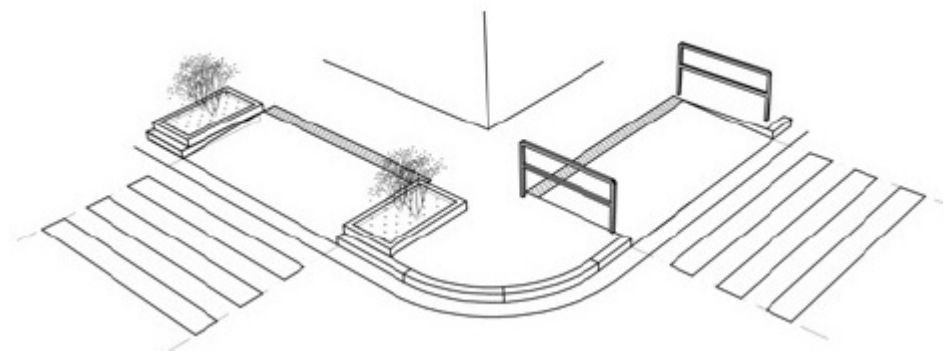


Figura: NBR 9050:2004 ABNT.

REBAIXO TOTAL DE CALÇADA NA ESQUINA

Quando a faixa de pedestres estiver alinhada com a calçada da via transversal, admite-se o rebaixamento total da calçada na esquina.

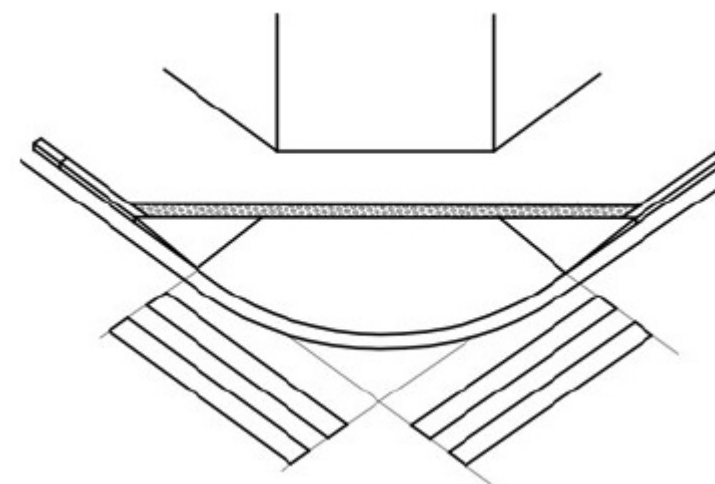


Figura: NBR 9050:2004 ABNT.



REBAIXO DE CALÇADA

REBAIXO TOTAL DE CALÇADA

Deve ser executado em calçadas que não possuem a largura do passeio suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre. Deve ser feito o rebaixamento total da largura da calçada, com patamar mínimo de 1,50 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 8,33%.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.

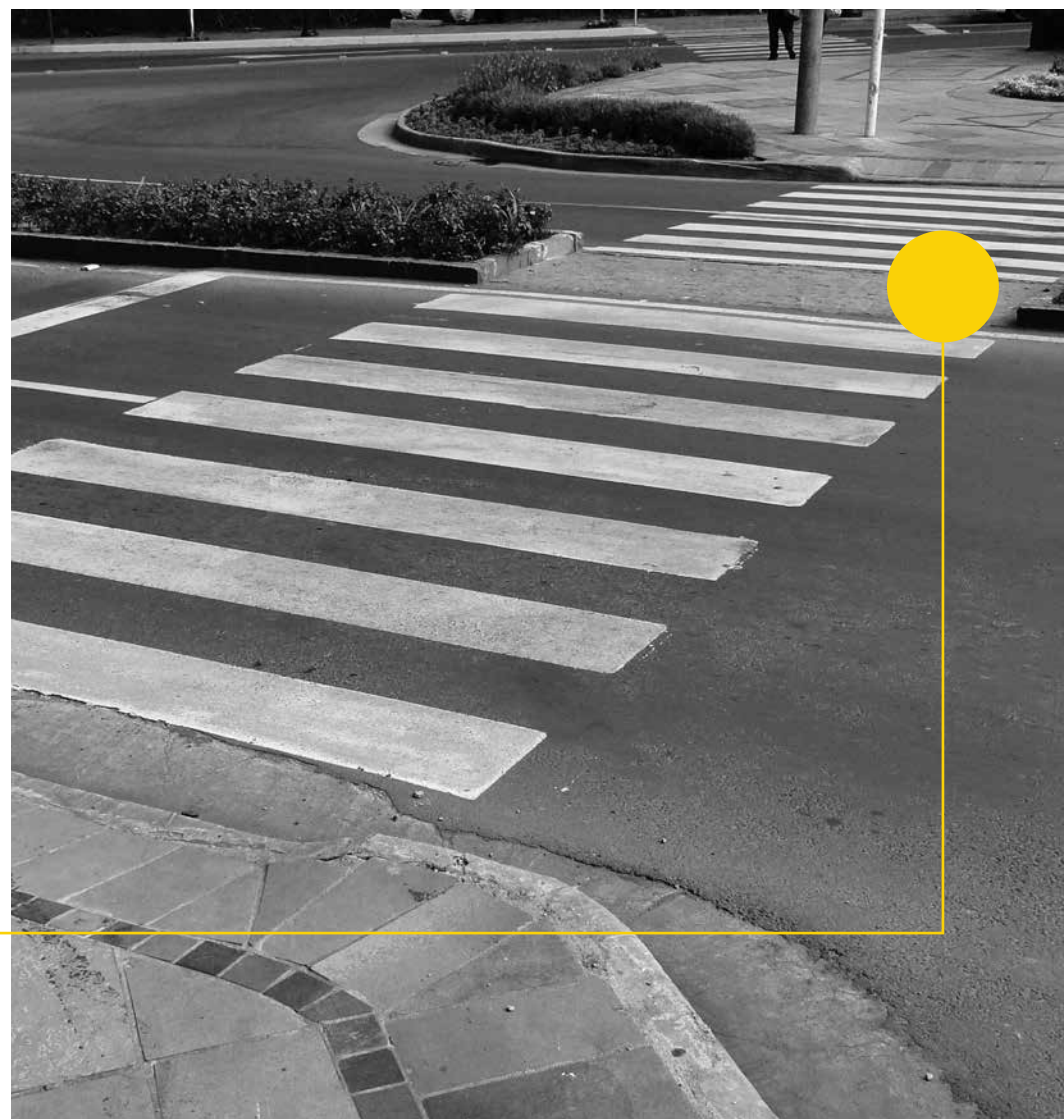


REBAIXO DE CALÇADA

REBAIXO NO CANTEIRO

O canteiro entre as pistas também deve ter o rebaixamento e deve-se manter uma distância mínima de 1,20 entre os dois rebaixamentos de calçadas.

Quando a distância entre rebaixamentos não puder ser de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), no mínimo, deverá ser feito o rebaixamento total do canteiro divisor de pistas.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



DIRECIONAL

O piso direcional é instalado formando uma faixa que acompanha o sentido do deslocamento. Do tipo cimentício, com textura de seção trapezoidal com relevos lineares, em cor contrastante e com 0,20m a 0,60m de largura. Esta faixa deve ser utilizada em áreas de circulação, indicando o caminho a ser percorrido e em espaços muito amplos, sempre que houver interrupção da face dos imóveis ou de linha guia identificável, como por exemplo, nos postos de gasolina.

É recomendável que este piso prolongue-se perpendicularmente sobre a faixa de pedestres, auxiliando as pessoas com deficiência visual.

Calçadas e vias de acesso de pedestres devem ter a faixa de rota acessível em toda a extensão. Para projetar adequadamente a rota acessível, consulte um profissional habilitado. As rotas acessíveis não devem ser interrompidas por qualquer obstáculo. Se houver algum obstáculo e este não puder ser removido, deve ser implantada sinalização com piso tátil de alerta para evitar acidentes.



Fotografia: Associação Brasileira de Cimento Portland.



PISO TÁTIL

ALERTA

Piso tátil de alerta é um recurso que auxilia a pessoa com deficiência visual quanto ao seu posicionamento na área da calçada. Do tipo cimentício, com textura formada por um conjunto de relevos tronco cônicos, em cor contrastante e com 0,25m a 0,60m de largura. Este piso deve ser utilizado como alerta para situações que envolvem risco de segurança. Ele deve ser instalado em áreas de rebaixamento de calçada, travessia elevada, canteiro divisor de pistas ou obstáculos suspensos.

ONDE E COMO UTILIZAR?

- Obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base. A superfície em volta do objeto deve estar sinalizada em um raio mínimo de 0,60 m.
- Rampas para utilização por pessoas com deficiência, com largura de 0,25 a 0,50m e afastada 0,50m do término da rampa.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



CALÇADA VERDE

Este termo é usado para designar calçadas de piso permeável, com grama, plantas e árvores formando um conjunto harmonioso, que reduz o impacto térmico de pavimentos como asfalto e concreto. Este tipo de pavimentação porosa permite a absorção da água das chuvas, ajudando a prevenir enchentes, diminuindo as ilhas de calor, controlando a erosão e assegurando o abastecimento do lençol freático.

Nas ruas onde não ocorre um fluxo muito grande de pedestres, as faixas de serviço e acesso poderão ser ajardinadas seguindo o padrão de “calçadas verdes”.

- As faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre, que deverá ser contínua e com largura mínima recomendável de 1,50m, sendo o mínimo admissível de 1,20m.
- As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão ou espinhos que possam atrapalhar o caminho do pedestre.
- Para facilitar o escoamento das águas em dias chuvosos, as faixas não podem estar muradas.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



VEGETAÇÃO

A presença de árvores nas calçadas é importante, já que melhora o meio ambiente das cidades e facilita a retenção da água da chuva. Cabe à Prefeitura definir as normas para plantio e reparo das árvores, levando em conta que:

- o tamanho da planta escolhida deve estar adequado à largura da calçada;
- a base da árvore não deve ser cimentada, tanto para não prejudicar seu desenvolvimento como para facilitar o trânsito de pedestres; o ideal é plantar grama ou instalar uma grelha para o escoamento de água.



Fotografia: freeimages.com.



OBSTÁCULOS

As **árvores**, os **postes** e o **mobiliário urbano** devem estar localizados na faixa de serviço, não podendo ser posicionados na faixa livre. Esta restrição também se aplica a itens móveis (como cadeiras, mesas etc.). Na ausência de uma faixa de acesso, qualquer elemento que invada o passeio deve ser posicionado acima de 2,10m (dois metros e dez centímetros) de altura.

As **tampas de caixas de inspeção** e visita devem estar niveladas com o piso. Se houver fresta, esta poderá ser de até 15 mm (quinze milímetros). As texturas das tampas devem ser diferentes dos pisos táteis.

As **grelhas** e **juntas de dilatação** devem estar preferencialmente fora do fluxo principal de circulação. Quando instaladas transversalmente em rotas acessíveis, os vãos resultantes devem ter, no sentido transversal ao movimento, dimensão máxima de 15 mm.

Os **capachos**, **forrações**, **carpetes** e **tapetes** devem ser embutidos no piso e nivelados de maneira que eventual desnível seja inferior a 5 mm (cinco milímetros). Tapetes devem ser evitados em rotas acessíveis.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



OBSTÁCULOS

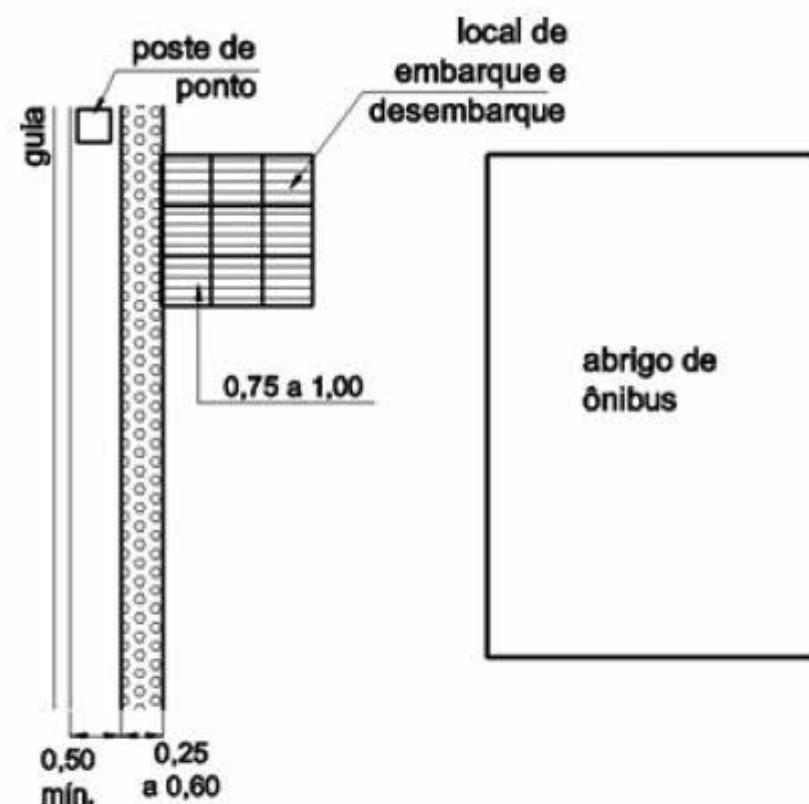
PARADA DE ÔNIBUS

A instalação de paradas de ônibus deve respeitar a desobstrução da faixa livre, não devendo existir anteparo vertical ao piso, que atrapalhe a circulação ou que possa provocar acidentes.

Quando houver desnível da parada em relação ao passeio, este deve ser vencido através de rampa.

Em toda a extensão, a parada deve ser sinalizada por piso tátil de alerta ao longo do meio fio, com demarcação do local de embarque e desembarque por piso tátil direcional (NBR 9050:2004 item 5.14.3).

Caso haja opções de embarque e desembarque e linhas de circulação entre conjuntos de paradas, o piso deverá ser identificado com informações táteis e cromáticas para orientar as pessoas com deficiência visual.



Vista superior

Figura: NBR 9050:2004 ABNT.



Fotografia: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.

CALÇADAS COM MENOS DE 2 METROS

É preciso que você procure o setor responsável no seu município e se informe sobre o que pode ser feito. O importante é ter a faixa livre, que é a de circulação, dentro dos padrões definidos. A administração pública deve emitir um parecer sobre a sua obra.



Fotografia: freeimages.com

OBRAS NA CALÇADA

As obras temporárias que avancem sobre a faixa de livre circulação devem ser isoladas e devidamente sinalizadas, garantindo-se uma passagem com largura mínima de 1,20m. Caso contrário, deve ser feito um desvio pela pista de rolamento dos automóveis com uma rampa provisória que, neste caso, admite uma largura de 1,00m e inclinação de até 10%, devidamente sinalizada.



PRÉ-EXISTÊNCIAS E PATRIMÔNIO

Nos centros históricos das cidades, áreas que concentram os maiores acervos de patrimônio edificado, encontra-se toda uma preexistência de prédios, sobrados, ruas, ladeiras estreitas, etc. Com características de épocas passadas e que são particulares dependendo do tipo de ocupação que tiveram no passado, são estruturas bem definidas pelas fachadas das construções e com desenho muitas vezes não compatíveis com os meios de transporte atuais, como ônibus, carros particulares e caminhões. Estes modelos se refletem nas calçadas e nos espaços de pedestres. Apesar de suas particularidades, estes sítios, com suas edificações, acessos, vias, etc, fazem parte das cidades e, portanto, estão sujeitos às mesmas leis e códigos que regem todo o município e, por se tratar de conjunto urbano de valor patrimonial histórico e arquitetônico, devem também atender às legislações específicas.

No caso de tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, a Instrução Normativa nº. 01 de 25 de novembro de 2003 dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal e outras categorias, conforme norma específica.



Imagem: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



PRÉ-EXISTÊNCIAS E PATRIMÔNIO



1.1. Tendo como referências básicas a Lei Federal nº 10.098/02 e a NBR 9050/2004 da ABNT e esta Instrução Normativa, as soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem compatibilizar-se com a preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus Acervos para todo o público.



Imagem: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.



Imagem: Unidade de Assessoramento Ambiental MPRS.

Observa-se que a entrada principal do prédio permanece inalterada (escadaria sem rampa). Na lateral do prédio, se observa uma rampa que encaminha para o subsolo, com corrimãos e demais elementos. Em prédios históricos, a acessibilidade deve ser proporcionada, não necessariamente no acesso principal, se isso comprometer as características arquitetônicas. Em prédios não históricos, a acessibilidade deve necessariamente ser proporcionada no acesso principal.



Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. - Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Lei Federal nº 7.853, de 24 outubro de 1989 - Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência

Lei Federal nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 – Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica

Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999 - Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção.

Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009 - Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007.

Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. - Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

NBR-9050:2004 ABNT - "Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos". Junho/2004.

REALIZAÇÃO:



MINISTÉRIO PÚBLICO
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

APOIO:

