

CAMINHABILIDADE DO TRABALHADOR PORTADOR DE MOBILIDADE REDUZIDA NAS CALÇADAS DA CIDADE DE ARACAJU: UMA ANÁLISE DAS ÁREAS CENTRAIS E SUAS POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS DE ACIDENTE DE TRAJETO

Antonio Diego Padilha Barbosa¹
Roberto Theobald²

RESUMO

A cidade deve possibilitar a todos os seus habitantes, de forma segura e autônoma, o lazer, a moradia, o acesso aos serviços públicos e a circulação nas vias. Essa era uma das premissas de um dos maiores arquitetos do século XX, Le Corbusier. O lema de sua arquitetura era uma cidade para todos, garantindo, inclusive, a acessibilidade às pessoas com deficiência, a qual deve ser plenamente observada por força do Decreto Federal nº 5.296/2004. Nesse contexto, este trabalho visa analisar as condições de deslocamento dos Portadores de Mobilidade Reduzida nas calçadas das áreas centrais de Aracaju. Visto o intenso tráfego de pessoas, principalmente no início da manhã, nos horários de ida ao trabalho; assim como no final do dia, quando se retorna para casa. Tal objetivo está relacionado a um melhor esclarecimento das problemáticas dos passeios e a busca de soluções, permitindo, desta forma, uma melhor compreensão do entorno e uma redução significativa nos acidentes de "caminhabilidade".

PALAVRAS-CHAVE

Acidentes. Calçadas. Portadores de Mobilidade Reduzida.

ABSTRACT

The city must provide all its inhabitants, safely and autonomously, leisure, housing, access to public

1. Graduado em Arquitetura e Urbanista (Universidade Federal de Sergipe – UFS); Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho (Universidade Tiradentes – UNIT). E-mail: diegopadilha21@hotmail.com

2. Graduado em Engenharia Elétrica (Universidade Católica de Petrópolis – UCP); Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho (Universidade Federal de Sergipe – UFS); Mestre em Sistema de Gestão de Segurança, Meio Ambiente e Saúde (Universidade Federal Fluminense – UFF) Professor convidado I (Universidade Tiradentes – UNIT). E-mail: rbtheobald@gmail.com

services and road circulation. That was one of the premises of one of the greatest architects of the 20th century, Le Corbusier, whose motto of its architecture was a city for all, ensuring the accessibility to persons with disabilities, which should be fully observed by Federal Decree n°. 5.296/2004. In this context, the work aims to analyze the conditions for the mobility of people with reduced mobility on the sidewalks of central areas of Aracaju. Seen the intense traffic of people, especially early in the morning, during the work; as at the end of the day, when he returns home. This objective is related to a better clarification of the problematic of the rides and the search for solutions, allowing, thus, a better understanding of the environment and a significant reduction in accidents of 'caminhabilidade'".

KEYWORD

Accidents, sidewalks. people with reduced mobility.

1 INTRODUÇÃO

A melhoria da qualidade do espaço público urbano vem do entendimento de que as melhores práticas das políticas de mobilidade no mundo levam em consideração, não apenas o respeito ao meio ambiente, mas também a qualidade no deslocamento dos não motorizados. Em especial nas grandes cidades, o aumento e a qualificação do deslocamento não motorizado certamente representa um papel significativo nesse tema. A pertinência desse assunto aumenta consideravelmente se levar em conta a questão dos deslocamentos de crianças e idosos ou pessoas deficientes.

Esta parcela da população (pessoas deficientes), por encontrar-se com mobilidade reduzida – pessoa com deficiência que apresenta dificuldade de movimentar-se permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade e coordenação motora – estão susceptíveis a sofrer acidentes em seu deslocamento, causados pelas falhas na mobilidade, principalmente em seu trajeto de ida ao trabalho, ou no retorno para sua residência. Para estes acidentes de trabalho, denominados de Acidentes de Traje-

to, aplica-se a Lei n° 8.213/91, Artigo 21, do inc. IV, letra 'd', que se vale do conceito deste tipo de acidente, implicando na obrigação do empregador em emitir, no prazo de 24 horas, uma Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT).

Segundo estimativa oficial, publicada em 2010 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, no Brasil, aproximadamente 13,2 milhões de pessoas, ou seja, da população brasileira 7% são portadoras de algum tipo de deficiência motora, sendo que apenas 3% desta população estão sendo atendida de alguma forma por políticas e espaços adequados. A deficiência motora severa, que se trata de pessoas com deficiência que apresentam dificuldades ou não conseguem se locomover de modo algum, foi declarada por mais de 4,4 milhões de pessoas. Destas, mais de 734,4 mil disseram não conseguir caminhar ou subir escadas de modo algum e mais de 3,6 milhões informaram ter grande dificuldade de locomoção.

Diante da problemática nacional, o Estado de Sergipe, mais especificamente a cidade de Aracaju, não se encontra em estágio diferente. Inúmeros são as situações de descaso quanto à mobilidade de pessoas com redução locomotora. Para tanto, em 16/10/2013, foi criada a Lei Municipal n° 4.444, que estabelece as normas de acessibilidade para a cidade de Aracaju, consolidando direitos individuais e coletivos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Em paralelo, a realidade na prática é bem diferente da que se encontra no papel. A falha na manutenção do passeio e a falta de planejamento dele estão entre os causadores de acidentes dos pedestres com ou sem mobilidade reduzida.

Diante de tal problemática, o método empregado para o trabalho será o exploratório, com análise bibliográfica de artigos e da legislação vigente tanto para a acessibilidade, quanto para os Acidentes de Trajeto, de forma a estimular uma maior 'expansão' do pensamento e, principalmente uma maior discussão a respeito do tema. Seja no campo filosófico, devido ao raciocínio e reflexão humana adotado, ou no campo científico, pelo conhecimento racional, sistemático, exato e verificável da realidade.

A visita em campo foi considerada primordial, a fim de verificar e registrar, na prática, a dificuldade de locomoção dos portadores de mobilidade reduzida nos passeios das áreas centrais da cidade de Aracaju, correlacionando esta dificuldade com a possibilidade de ocorrência de acidentes de trabalho.

Para tal, a primeira parte desse trabalho trata do conceito dos elementos que compõem a mobilidade do usuário, por meio de uma análise geral sobre o passeio e as barreiras.

A segunda parte trabalhará em torno da acessibilidade, com intuito de legitimar o espaço público – calçada – para o pedestre portador de mobilidade reduzida.

A terceira parte abordará o Acidente de Trabalho, para em seguida ser tratado o Acidente de Trajeto, relacionando a legislação vigente com as possíveis responsabilidades do empregador com o seu funcionário acidentado.

Já a quarta parte cerca-se da análise em campo da situação atual das calçadas nas áreas centrais da cidade de Aracaju, pontuando suas falhas de acessibilidade, com os possíveis impactos de acidentes, relacionando tais problemáticas a soluções para os passeios.

Desta forma, o trabalho visa gerar um pensamento crítico a respeito da mobilidade nas calçadas de Aracaju, concomitantemente aos acidentes que ocorrem neste espaço, ressaltando não só o papel do empregador nos possíveis acidentes com seu empregado no seu trajeto para o trabalho e retorno para casa, mas também o impacto deste tipo de acidente para as empresas.

2 AS CALÇADAS E AS BARREIRAS

Para o melhor entendimento da mobilidade no passeio, alguns elementos que o compõem serão conceituados a seguir.

Símbolo da mobilidade do pedestre, a calçada deve garantir ao usuário o direito de ir e vir, sem demais danos. Segundo Yásigi (2000, p. 31): ‘a calçada é o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, sendo sua superfície situada, normalmente, a cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas’. Mas para as condições atuais, além das calçadas, o usuário encontra obstáculos, as chamadas barreiras.

As barreiras ambientais apresentam, como principal característica, o fato de ser invisível a quem não possui deficiência, tendo em vista que se situam num nível de conforto aparentemente suportável para este grupo de indivíduos, podendo, a eles, causar apenas dificuldades e até mesmo exigir um maior esforço na utilização do espaço urbano, mas nunca os impedir ou causar estresse como ocorre a uma pessoa com deficiência (FERNANDINO, 2006).

Para as pessoas que apresentam um diferencial físico, sensitivo ou mental, o exercício de sua cidadania pode significar uma batalha constante, considerando que a maioria dos espaços não está adequada para a utilização desta parcela da população.

A esta parcela, devem ser inseridas categorias de indivíduos que não são conhecidos como deficientes. Dentre esses indivíduos estão os idosos, que devem ser considerados como pessoas com deficiências múltiplas por apresentarem mobilidade reduzida e baixa capacidade sensitiva, as pessoas excessivamente baixas e excessivamente altas, gestantes e convalescentes que, temporariamente, apresentam algum tipo de deficiência, seja de locomoção ou de capacidade sensitiva (RABELO, 2008).

Este público em geral, sofre pela forma desordenada dos equipamentos urbanos, sinalização e/ou paisagismo nas calçadas da cidade, causados principalmente pela falta de planejamento. O que torna estes equipamentos, barreiras, apesar de sua importância em meio urbano.

3 ACESSIBILIDADE, UM BEM MAIS QUE NECESSÁRIO

O direito à acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida nos espaços públicos se fundamenta nos direitos humanos e de cidadania. Sendo em 2000, aprovadas as Leis n° 10.048 e n° 10.098 que tratam do tema. Estas leis foram regulamentadas em dezembro de 2004, por meio do Decreto Federal n° 5.296, cuja base legal inclui a Norma ABNT NBR 9050 de 30 de junho de 2004 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos) que, juntamente com a legislação citada, servirá como referência para a adoção dos critérios de análise da caminhabilidade nos passeios de Aracaju, estabelecidos no Tópico 5 deste trabalho.

Portanto, alguns trechos da Norma ABNT NBR 9050:2004 que dizem respeito à acessibilidade, serão tratados de forma resumida a seguir.

Circulação externa – rotas acessíveis – trata-se do trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. Sendo assim:

As medidas do Módulo de Referência (M.R.), que representam a projeção ocupada por uma cadeira de rodas, devem ser consideradas na zona livre para o acesso e permanência de uma pessoa. Estas medidas relacionam-se à largura igual a 0,80m e ao comprimento igual a 1,20m. Os espaços de manobra sem deslocamento da cadeira de rodas devem ter as seguintes medidas: largura \geq 1,20m e comprimento \geq 1,20m.

A menor largura livre do passeio deve ser igual a 1,50m; mas o mínimo admissível é de 1,20m. A menor altura livre em toda a largura dos percursos deve ser de 2,10m. Para ser considerada faixa livre, esta deve ser completamente desobstruída, sendo a faixa calculada em função do fluxo de pedestres.

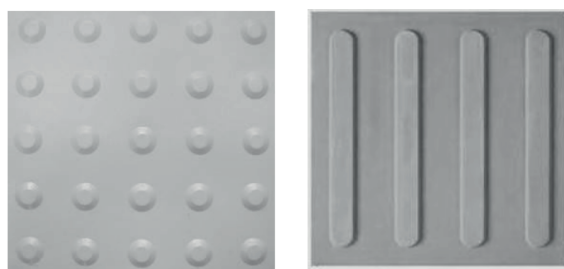
Sob qualquer condicionante, o piso deve ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante. A inclinação deve ser de até 3% para pisos externos e a inclinação longitudinal máxima para que a via seja considerada horizontal é de 5%, acima deste valor é considerada rampa. A inclinação máxima em rampa para vias de pedestres é de 8,33% (para os caminhos de acesso). Inclinações até 12,5% são utilizadas com restrições, mas não fazem parte do caminho de acesso.

Os desníveis, sendo até 5mm de altura, não demandam tratamento especial. Já entre 5 e 15mm devem ser tratados em forma de rampa com inclinação máxima de 50%. Desníveis acima de 15mm (1,5cm) devem ser considerados degraus.

A rampa ou outros dispositivos de transporte vertical estão associados aos degraus. Os espelhos destes não podem ser vazados. Devem ser evitados degraus com espelhos de altura 1,5cm e 15cm.

As rotas acessíveis devem dispor de sinalização tátil direcional e de alerta, como mostra a Figura 1, abaixo. A sinalização direcional deve ser utilizada quando nas áreas de circulação não existirem ou forem interrompidas as guias de balizamento, por exemplo, em espaços amplos.

Figura 1 – Piso de alerta e direcional, respectivamente



Fonte: DMB Bonanza (s.d.).

A exclusão espacial e a exclusão social passam a ter os mesmos significados, a partir do momento que se falta acessibilidade nas calçadas, o que prejudica não somente o convívio social, assim como a locomoção de mobilidade reduzida. Para Duarte e Cohen (2004, p. 6), 'a deficiência em si não é o fator causador da imobilidade e sim a falta de adequação do meio'.

As calçadas possuem regulamentação própria de construção, de acordo com as leis municipais, ficando sua fiscalização no âmbito municipal, e sua conservação transferida aos proprietários dos lotes. A cidade, sob a luz da legislação, também se baseia na Lei n° 13 do Código de Obras do Município e na Lei n° 19 do Código de Urbanismo do Município, ambas tomam como base a ABN-TNBR9050: 2004.

4 ACIDENTE DE TRAJETO X MOBILIDADE EM PASSEIOS: ASPECTOS DA LEGISLAÇÃO

O intenso fluxo de pedestres e veículos, no início da manhã e no final do dia, fragiliza consideravelmente a condição de mobilidade do trabalhador portador de redução locomotora, visto não só as condições atuais do espaço físico das calçadas, mas também a grande demanda de serviços, como o transporte público que se encontra precário, no deslocamento para o trabalho.

Os acidentes que ocorrem nestes deslocamentos se caracterizam como acidente de trajeto, enquadrando-se como uma das tipologias de acidente de trabalho previstas na Lei n° 8.213 de 1991, pois havendo o exercício do trabalho a serviço da empresa, o trabalhador encontra-se assistido. Para este tipo de acidente, quando se leva em questão ao espaço público – o elemento calçada – algumas são as formas de trajeto que possam vir a desencadear em um acidente, entre elas:

- a) Quando o trabalhador faz o trajeto residência-trabalho / trabalho- residência a pé ou de cadeira de rodas;
- b) Quando o trabalhador sai de sua residência ou trabalho, em direção ao ponto de ônibus mais próximo e ao descer deste se desloca para o local de trabalho ou residência;
- c) Quando o trabalhador vai com seu veículo até o local mais próximo do trabalho e o restante do trajeto segue a pé ou de cadeira de rodas.

Uma vez o acidente de trajeto ocorrido, cabe ao empregador assumir os custos do tratamento. Para tanto, algumas etapas precisam ser realizadas após o acidente, com base na Lei n° 8.213/91:

1) Emissão da CAT: A empresa ou o empregador doméstico deve preencher a Comunicação de Acidente de Trabalho, nas primeiras 24 horas úteis após o evento. Caso o preenchimento não seja realizado pela empresa, e sim pelos seus dependentes, ou até pelo médico que o assistiu, o prazo previsto não precisa ser seguido;

2) Indenização do Acidentado: A responsabilidade por parte da empresa é esclarecida pela Subseção V Do Auxílio-Doença da referida lei;

3) Garantia de Emprego do Acidentado: A partir do momento que o acidentado ultrapassa 15 dias de afastamento e solicita o benefício acidentário do INSS, é de direito a garantia de seu emprego, pelo prazo mínimo de doze meses com a manutenção do contrato de trabalho na empresa, conforme estabelecido pelo Artigo 118, da correspondente lei;

4) Reabilitação: A inserção do acidentado ao ambiente de trabalho deve ser realizada pela empresa, de forma que esta forneça as condições necessárias para que o seu funcionário exerça as atividades laborais de forma que não comprometa sua saúde, conforme estabelecido no Artigo 89. Para por fim, após sua reabilitação social e profissional, segundo o artigo 90: 'a Previdência Social emitirá certificado individual, indicando as atividades que poderão ser exercidas pelo beneficiário, nada impedindo que este exerça outra atividade para a qual se capacitar'.

Desta forma, constatado como acidente de trabalho, o usuário do passeio que esteja em atividade laboral, e sofra, por ventura, um acidente neste espaço, tem todos os seus direitos garantidos por parte da empresa, a fim de que atenuie a situação em que se encontre.

O papel da empresa diante do acidente cerca-se de custos diretos e indiretos ao trabalhador

com ou sem afastamento. O custo direto refere-se ao recolhimento mensal feito à Previdência Social, para pagamento do seguro contra acidentes de trabalho, podendo ser de 1, 2 a 3% sobre a folha de pagamento a depender da atividade preponderante da empresa. Além dos custos indiretos, que impactam o empregador, tanto economicamente, quanto na produtividade. Estes impactos envolvem situações como:

- Custos do transporte e atendimento médico do acidentado, incluindo custos de exames, consultas, internações, reabilitação e outros;
- Pagamento de benefícios e indenizações aos acidentados e suas famílias;
- Despesas jurídicas, tais como processos em lesões indenizatórias e previdenciárias;
- Tempo despendido pelos supervisores e equipes de segurança e medicina do trabalho durante o atendimento;
- Baixa moral dos trabalhadores, perda de motivação e, conseqüentemente, queda de produtividade;
- Tempo de paralisação das atividades pelo poder público e, conseqüentemente, prejuízo a produção;
- Tempo necessário para o replanejamento das atividades, em caso de afastamento do trabalhador;
- Tempo de recrutamento e capacitação de um novo funcionário na função do acidentado, durante o seu afastamento;
- Perda da produtividade do trabalhador acidentado após seu retorno;
- Custos econômicos relativos ao prejuízo da imagem da empresa frente à sociedade e clientes.

Portanto, o trabalhador e a empresa perdem com o acidente. A prevenção dos riscos e as medidas de

segurança devem ser adotadas durante a fase de planejamento de qualquer atividade, pois nas fases iniciais qualquer decisão tem realmente o poder preventivo, demanda poucos recursos e proporciona grandes resultados, enquanto que as intervenções quando acontecem durante a realização do trabalho levam a decisões de poucos efeitos e muitos gastos, sendo as medidas apenas reparadoras.

5 A CONTRADIÇÃO, POR MEIO DA ANÁLISE DOS PASSEIOS NAS ÁREAS CENTRAIS DE ARACAJU

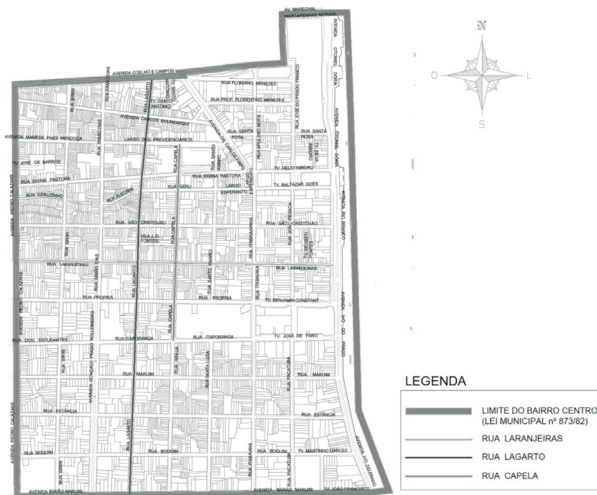
A falta de planejamento e as irregularidades construtivas são os principais pontos de falha na mobilidade nas calçadas de Aracaju. Planejada por Sebastião Pirro e fundada em 17 de março de 1855, a cidade – que possui uma superfície predominantemente plana – seguiu um plano em xadrez, marcado pelo traçado rígido das ruas e pela sua adaptação a curvatura do rio.

Marcada pela sua importância econômica e política, a cidade teve por meio do bairro Centro a disseminação do planejamento urbano adotado. O intenso fluxo de pedestres-trabalhadores no bairro advém da concentração de comércio e serviços espalhados (ANEXO A); cuja economia mantém-se forte, não só pela centralização da área, mas também pela intensa infraestrutura, caracterizando-o, como uma Zona de Adensamento Preferencial – pelo seu potencial construtivo, dado pela disponibilidade da infraestrutura básica, equipamentos urbanos, e boa acessibilidade, possibilitam adensamento maior que aquele correspondente, ao coeficiente único de aproveitamento – estabelecido no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Lei Complementar 042/2000.

A importância do bairro foi essencial na definição dos três espaços para análise em campo, cuja escolha baseou-se no fluxo de trabalhadores e na importância de serem grandes eixos da malha viária local, caracterizando-as como grandes vias coletoras de transeuntes, assim como de veículos. Sendo, portanto definidas as ruas: Lagarto, Laran-

jeiras e Capela, cujo perímetro dos três eixos, limita-se ao bairro Centro, como mostra a Figura 2.

Figura 2 – Localização geográfica das ruas de atuação



Fonte: Prefeitura Municipal de Aracaju. Alteração de Legibilidade feita pelo autor.

5.1 METODOLOGIA DE ANÁLISE

Com base na leitura da ABNT NBR 9050:2004 e da revisão bibliográfica de artigos sobre o assunto, a metodologia adotada consiste em avaliar as condições das calçadas a partir de dois critérios (Quadro 1), reunidos em um grupo denominado conforto. Para este grupo, os critérios são: largura da calçada e condições do piso / existência de obstáculos.

Quadro 1 – Critérios de condições das calçadas

CRITÉRIOS		GRAU (Baixo-Médio-Alto)
Conforto	1	Largura da calçada
	2	Condições do piso Existência de obstáculos

Fonte: O autor.

Para cada critério adotado será atribuído um grau: baixo, médio ou alto de acordo com as condições da calçada.

Os quadros a seguir encontram o detalhamento dos parâmetros seguidos para cada critério.

O primeiro critério diz respeito a largura das calçadas, (Quadro 2). Calçadas largas oferecem maior comodidade aos transeuntes portadores de mobilidade reduzida, possibilitando o usufruto do espaço. Em compensação quando o passeio é estreito, caso o usuário resolva parar para conversar, este obstruirá o fluxo.

Quadro 2 – Critério 1 – Largura da calçada

SITUAÇÃO	GRAU
Calçada com menos de 1,50m de largura	Baixo
Calçada entre 1,50m e 2,50m de largura	Médio
Calçada com mais de 2,50m de largura	Alto

Fonte: O autor.

O critério dois avalia as condições físicas do passeio (pavimentação, nivelamento, existência de obstáculos etc.) (QUADRO 3). A respeito deste critério, verifica-se limites bastante tênues, quanto a sensibilidade no deslocamento por estes espaços, visto ao grau que poderá encontrar o passeio, podendo ser baixo, o que caracteriza de forma negativa a calçada, levando o usuário a não se deslocar por este espaço, ou alto pelas boas condições da calçada, estando livre de obstáculo e por ser plana com rampa adequada, permitindo o deslocamento das pessoas com mobilidade reduzida.

Quadro 3 – Critério 02 – Condições do piso e existência de obstáculos

SITUAÇÃO	GRAU
Calçada sem pavimentação ou com diversos obstáculos /ou desnivelada, que impedem a caminhada ou o pedestre procura evitar o percurso.	Baixo
Calçada em condições regulares para caminhada, com obstáculos contornáveis e alguns desníveis.	Médio
Calçada em boas condições, livre de obstáculos, com rampas, plana ou com declividade mínima.	Alto

Fonte: O autor.

5.2 ANÁLISE DAS RUAS LAGARTO, LARANJEIRAS E CAPELA

Para a objetividade do trabalho, serão escolhidos dois pontos ao longo de cada rua, onde serão realizadas as análises. Em seguida, por meio das falhas encontradas em campo, serão pontuados os possíveis impactos de acidentes ao usuário no seu trajeto, especialmente aos trabalhadores. Para por fim, na tentativa de mitigar os possíveis incidentes serão estabelecidas soluções de acessibilidade.

5.2.1 Análise da Rua Lagarto

Os dois pontos caracterizados por F1 e F2, são encontrados a seguir, pela Figura 3:

Figura 3 – Localização dos Pontos F1 e F2, na Rua Lagarto



Fonte: O autor.

Pôde-se definir dos resultados extraídos em campo pelo ponto F1 (FOTO 1), que os dois critérios utilizados na análise do passeio possuem grau baixo, tanto no critério largura, quanto nas condições do piso e existência de obstáculos. A calçada encontra-se com largura de 1,20m e o piso aparentemente conservado não possui nenhum equipamento de acessibilidade, visto que é interrompida

pelo carro estacionado, assim como pela presença de um canteiro de jardim obstruindo o trajeto.

Foto 1 – Análise do passeio F1, na Rua Lagarto



Fonte: O autor.

Já para ponto F2 (FOTO 2), os dois critérios de análise encontram-se no grau médio. Sendo a largura da calçada de 2,00m, esta possui o piso, aparentemente conservado em condições regulares, observando-se a presença de rampa de acesso para cadeirante, apesar de não haver sinalização horizontal nela, bem como a falta do piso tátil.

Foto 2 – Análise do passeio F2, na Rua Lagarto



Fonte: O autor.

5.2.2 Análise da Rua Capela

Os dois pontos caracterizados por F3 e F4, são encontrados a seguir, pela Figura 4:

Figura 4 – Localização dos pontos F3 e F4, na Rua Capela



Fonte: O autor.

Apesar dos pontos F3 e F4 (FOTOS 3 e 4) possuírem o critério de largura da calçada com grau médio, por encontrarem-se com 1,50m de largura, o seu critério quanto a condição do piso e existência de obstáculos estão com grau baixo, visto a presença de barreiras no trajeto, assim como a falta de acessibilidade em seu espaço, o que agrava o deslocamento do portador de mobilidade reduzida.

Foto 3 e 4 – Análise dos passeios F3 e F4, respectivamente, na Rua Capela



Fonte: O autor.

5.2.3 Análise da Rua Laranjeiras

Os dois pontos caracterizados por F5 e F6, são encontrados a seguir, pela Figura 5:

Figura 5 – Localização dos pontos F5 e F6, na Rua Laranjeiras



Fonte: O autor.

O critério de largura da calçada teve grau baixo, em virtude da dimensão dos passeios dos pontos F5 e F6 (FOTOS 05 e 06) serem de 1,20m, o que não

possibilita ao portador de mobilidade reduzida um deslocamento tranquilo em tráfego intenso. Quanto ao critério de condição de piso e existência de obstáculos, o grau também obtido foi baixo. Na primeira foto observa-se o desnivelamento do piso, além da inadequação do revestimento. Já para a segunda foto, a má conservação do piso, a presença de barreiras, como as rampas de acesso a edificação, e a falta de acessibilidade prejudicam a mobilidade no espaço.

Foto 5 e 6 – Análise dos passeios F5 e F6, respectivamente, na Rua Laranjeiras



Fonte: O autor.

5.3 IMPACTOS AO PORTADOR DE MOBILIDADE REDUZIDA EM SEU TRAJETO NOS PASSEIOS ANALISADOS

Diante dos passeios analisados nas áreas centrais, constatou-se uma realidade que é comum para maioria das cidades brasileiras. As irregularidades e descasos pontuados só reforçam a falta de planejamento e fiscalização com o bem público. Se

para um trabalhador usuário sem deficiência se locomover por estes espaços é um grande desafio, o que dirá aos trabalhadores portadores de mobilidade reduzida. Estes preferem se arriscar às margens das vias para veículos, por encontrar mais 'acessibilidade'. O que não se torna a forma mais segura de locomoção, visto o risco sempre constante.

As problemáticas encontradas em campo tornam o passeio uma área de possíveis lesões ao trabalhador usuário, entre elas: corte, escoriação, contusão, hematoma, distensão, entorse, luxação, fratura, lesões múltiplas, e até mesmo a morte.

Para tanto, algumas medidas são essenciais, a fim de mitigar tais impactos, como pode ser verificado no tópico a seguir.

5.4 SOLUÇÕES DAS FALHAS NOS PASSEIOS ANALISADOS

Para este estudo, foram escolhidos três pontos dos seis analisados nos tópicos anteriores, sendo selecionado um ponto de cada rua analisada, que obteve grau baixo na análise em campo. Desta forma, são elencados os pontos F1, F4 e F6.

A proposta visa propor soluções para as falhas encontradas, através do estudo tridimensional do espaço, fazendo uso da ferramenta *Sketchup*, que permitirá uma fácil leitura e entendimento.

A análise parte do efeito comparativo entre a imagem real e a projeção das melhorias, as quais vão desde o nivelamento do piso, presença de rampas nos cruzamentos entre as ruas, e sinalização horizontal, através do uso do piso direcional e de alerta. No Apêndice A, encontra-se tais propostas.

6 CONCLUSÃO

O direito do cidadão de ir e vir deve estar inserido no planejamento da cidade, seja qual for seu destino, na ida ao trabalho ou no lazer com sua família. Desta forma, considerar a locomoção por meio do transporte a pé como símbolo da mobilidade não significa ter apenas a garantia no deslo-

camento, visto a falta de legibilidade dos espaços públicos no entendimento do desenho urbano.

Aos olhos da lei, inúmeras são as irregularidades, em função das condições das calçadas: desnivelamento do piso, revestimento inapropriado, ausência ou mau dimensionamento de rampas, além da presença de barreiras ao longo do deslocamento no espaço público. O trabalhador portador de mobilidade reduzida, quando acidentado em horário de trabalho, cerca-se da Lei 8.213/91, na defesa de seus direitos, que vão desde a emissão da CAT, até a reabilitação do trabalhador. Por fim readaptando-o profissionalmente, quando necessário, a outras atividades.

A análise em campo do bairro centro da cidade de Aracaju demonstrou a fragilidade que se encontra uma das mais importantes áreas econômicas da cidade. As inúmeras deficiências dos espaços, tendo como base o Decreto Federal nº 5.296/2004, ressaltam a falta de manutenção e de planejamento da cidade, o que, para o trabalhador portador de deficiência locomotora, gera a possi-

bilidade de inúmeros acidentes. Estes acidentes acarretam em danos, não só físicos a depender da lesão que possa ocorrer, mas também na sua relação com a empresa.

Desta forma, muito há o que se melhorar na mobilidade do trabalhador dentro e fora de seu horário de trabalho. O desrespeito, parte da falta de consciência da sociedade, bem como sua negligência ao espaço público. Por encontrar-se em minoria, o portador de mobilidade reduzida e especialmente o trabalhador nessa condição está à margem da sociedade.

A garantia de seus direitos não deve ser efetivada apenas no momento do acidente. Deve atuar, também, na prevenção dos acidentes que podem ao longo dos passeios utilizados em seu trajeto, partindo-se de uma política que garanta a plenitude de seus direitos, com a responsabilidade dos órgãos competentes na fiscalização dos espaços, atenuando-se, portanto, as dificuldades de mobilidade do portador de deficiência, bem como do cidadão que não a possui.

REFERÊNCIAS

ABNT. **NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2.ed. 2004.

BRASIL. **Decreto nº 5.296**, de 2 de dezembro de 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 28 ago. 2015.

BRASIL. **Lei nº 8.213**, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213compilado.htm>. Acesso em: 28 ago. 2015.

DMB Bonanza – **Blocos e artefatos de concretos**. Salvador-BA. Disponível em: <<http://www.dmbbonanzablocos.com.br/>>. Acesso em: 1 set. 2015.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, R. Afeto e Igar: a construção de uma experiência afetiva por pessoas com dificuldade de locomoção. **Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano**. CD-ROM. Rio de Janeiro, 2004.

FERNANDINO, Sandra Fagundes. **Acessibilidade ambiental**: das disposições legais à inclusão espacial das pessoas com deficiência. Programa de Pós- Graduação em Arquitetura – Proaq/UFRJ, 2006.

RABELO, Gilmar B. **Avaliação da acessibilidade de pessoas com deficiência física no transporte coletivo urbano**. 2008. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008. Disponível em: <http://www.bdttd.ufu.br//tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1770>. Acesso em: 1 set. 2015.

YÁSIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**: por uma política democrática de espaços públicos. Imprensa Oficial de São Paulo. São Paulo: Humanitas, 2000.

Recebido em: 05 de julho de 2015
Avaliado em: 19 de outubro de 2015
Aceito em: 19 de outubro de 2015
