

**CIDADE DE BARRA MANSA**

# PlanMob

**Plano de Mobilidade Urbana 2023**

**Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043**



**06 - A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE  
PARA DEFICIENTES FÍSICOS**



**CADERNO DE ESTUDOS TÉCNICOS**



# CEPLAM

## Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Criado pela Portaria N.º 44/2022 – GP

### A MOBILIDADE URBANA E A ACESSIBILIDADE PARA DEFICIENTES FÍSICOS

[...].Considerando que os fluxos e deslocamentos humanos são os principais elementos estruturadores da cidade (VILLAÇA, 2001), a acessibilidade e mobilidade urbana são peças fundamentais para o planejamento urbano. Assim, entender seus conceitos e escalas são etapas necessárias para entender e planejar o espaço urbano. (Alexandre Castro)

Desde meados do século XX que os problemas com mobilidade urbana veem assombrando a vida dos habitantes das cidades brasileiras. Por volta dos anos cinquenta, quando a população urbana girava em torno de 36% da população brasileira, antes mesmo que a maioria das cidades brasileiras completassem cem anos de existência, os problemas de mobilidade urbana já despontavam como um grande desafio a ser superado. O crescimento acelerado das cidades observado entre os anos 50 e 80, mais que dobrou suas populações. A adoção do modelo rodoviarista implementado no governo de Juscelino Kubitschek incentivou a compra de automóveis particulares, fazendo com que houvesse mais carros ocupando espaço nas ruas em detrimento aos transportes coletivos, que obviamente beneficiariam uma parcela maior da população. O principal problema que adveio desta política rodoviarista foi que os brasileiros foram forçados a conviver com engarrafamentos constantes que apesar de inúmeras intervenções urbanísticas, só se agravaram com o passar do tempo.

A contrapartida social deste modelo desenvolvimentista foi um significativo entrave à mobilidade urbana, especialmente para as classes economicamente mais desfavorecidas. Estes extratos sociais, mormente habitando as periferias do tecido urbano ficaram sujeitas a longos e custosos deslocamentos diários em suas jornadas de trabalho, que cobram um pesado ônus exatamente àqueles que são mais carentes. Podemos atestar a realidade desta afirmação ao verificarmos o caso concreto daqueles que passam as noites dormindo pelas ruas das metrópoles, não por falta de um lar, mas pela impossibilidade física e financeira de se deslocarem de



seus locais de trabalho para suas moradias. Via de regra, além do dispêndio de dinheiro com as passagens, o tempo de trajeto inviabiliza o retorno ao lar para o gozo do merecido repouso após a jornada de trabalho. Um grande número de trabalhadores que residem nas grandes cidades brasileiras só conseguem retornar aos lares por volta das 22:00 horas e são obrigados a acordar às 4:00 horas da manhã para reiniciar a jornada de volta aos seus empregos. Esta *via crucis*, tortuosa e estafante, configura-se como verdadeira fábrica de exaurimento físico e mental, que acomete uma parcela significativa da classe trabalhadora brasileira, deve-se tanto ao famoso crescimento desigual e desordenado das cidades, quanto a uma prática muito comum de periferização das classes menos favorecidas. A contrapartida deste modelo desigual, além do óbvio, é o baixo rendimento no exercício diário de suas tarefas laborais, condição esta que, prejudica não só aos trabalhadores mas também as empresas onde exercem seus ofícios. Resta claro que trabalhadores descansados produzem mais e melhor, seja nas atividades de comércio e serviços, como também nas atividades fabris.

O que podemos fazer para minimizar este problema que claramente tem reflexos no campo social e econômico?

Hoje, o cenário do sistema público de transportes nas grandes cidades brasileiras é no mínimo preocupante. Dentre os problemas apresentados por este sistema, podemos elencar, sem sombra de dúvidas o elevado tempo de espera nos pontos, a curta abrangência territorial dos trajetos das linhas e a superlotação dos veículos.

Em Barra Mansa, cidade de porte médio, com considerável processo de conurbação com Volta Redonda, podemos perceber que existe uma tendência considerável para o **crescimento de sua densidade populacional**, o que fatalmente aumentará a pressão sobre sua rede de transportes coletivos, que hoje ainda não apresenta os mesmos problemas observados nas grandes cidades.

Temos diante de nós o grande desafio de não só diagnosticar e propor soluções para os problemas hoje observados, como também de propor alternativas para cenários prováveis em um futuro num prazo de, pelo menos, vinte anos.

Afastando de pronto quaisquer previsões fatalistas, cremos que a cidade se desenvolverá, pois esta é a ordem natural das coisas, isso ocorre há gerações e não há indícios de que esse prognóstico seja alterado, mas planejar ações futuras é, sem dúvida alguma, o mais inteligente a ser feito. Pois sabemos que ao realizarmos um



planejamento, mesmo que simplificado, as chances de alcançar o objetivo é muito mais efetiva.

Destacamos anteriormente o adensamento demográfico, pois o IBGE, (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a OCDE, (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) e a União Europeia, utilizam a densidade demográfica como critério para análise e previsões estatísticas; esta tipologia se faz necessária para orientar outros estudos, assim como também na condução da gestão territorial e na tomada de decisões em políticas que tenham o município como sua escala de operacionalização.

*“Essa escolha facilita a comparabilidade dos resultados brasileiros com um número significativo de países. Além disso, optou-se por **considerar o critério de acessibilidade a centros com alto nível hierárquico em relação a rede urbana**. A definição da tipologia efetuou-se segundo um processo de classificações e cruzamentos matriciais sucessivos com base nos seguintes critérios: **população em áreas de ocupação densa, proporção da população em áreas de ocupação densa em relação à população total e localização**. Embora a tipologia seja em escala municipal o recorte espacial de análise das áreas de ocupação densa neste trabalho não se limita à divisão política. Através da utilização da base do estudo *Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil (2015)*, partiu-se da premissa de agrupamentos de municípios com sua mancha urbanizada contígua iriam constituir como uma seção homogênea de atividades urbanas.”* (IBGE – Estudos e Pesquisas Informação Geográfica – caderno 11)

Logo, a tendência hoje observada em Barra Mansa, de adensamento populacional, especialmente por força dos diversos empreendimentos em construção ou em fase de licenciamento junto à SMPU, fica claro que o adensamento urbano sobrepõe-se ao crescimento específico do perímetro urbano como um elemento preponderante a ser considerado na elaboração de prognósticos sobre o crescimento do município e como o elemento fundamental para orientar as políticas públicas a serem implementadas. Adicionando a esta equação o processo de conurbação com o município de Volta Redonda, temos o que o IBGE classifica como Unidade Populacional, que introduz mais um elemento a ser considerado na construção de um plano de mobilidade urbana.

Outro fator relevante a ser considerado é o processo de envelhecimento da população brasileira. O que vemos hoje é nitidamente uma tendência de inversão da



pirâmide etária da população brasileira, teremos então em um futuro não muito distante, mais idosos circulando pelo tecido urbano e devemos estar atentos a essa nova realidade, especialmente no seu impacto na qualidade dos serviços públicos e na adequação do mobiliário urbano.

Temos assim um quadro que estabelece um rumo claro e definido para orientar a elaboração de um plano eficaz e eficiente de acessibilidade urbana e de inclusão social em Barra Mansa.

Temos obrigação moral e legal de priorizar políticas de proteção aos nossos cidadãos mais vulneráveis e de torná-las efetivamente eficazes. Este fator é certamente um dos critérios mais relevantes de avaliação do nível civilizatório das sociedades modernas. Assim sendo é inadmissível, nos dias de hoje, desconsiderar os deficientes físicos e demais portadores de necessidades especiais quando da definição, planejamento e execução de políticas públicas, especialmente no quesito mobilidade urbana, tornando imprescindível a adequação de nosso mobiliário urbano para tal.

De acordo com o IBGE, 24% da população brasileira é composta por **pessoas com deficiência física**, ou seja, cerca de 45 milhões de brasileiros precisam lutar diariamente para ter o mínimo de mobilidade que deveria lhes ser de direito. A maior parte dessas pessoas se locomove utilizando uma cadeira de rodas. Mobilidade não se trata apenas de transporte, mas também de todo um planejamento que visa propiciar um deslocamento seguro e confortável para todas as pessoas.

Os maiores entraves à consecução da mobilidade plena nas cidades são: ruas esburacadas, rampas destruídas, mal dimensionadas ou inacabadas, calçadas sem espaço para cadeirantes, banheiros sem adaptações, estabelecimentos sem elevadores ou rampas, pontos de ônibus sem adequação, veículos de transporte público sem mecanismos de acesso a cadeirantes e estacionamentos que não contam com vagas exclusivas para PCD's e PNE's, (Pessoas com Deficiência e Pessoas com Necessidades Especiais).

Outro fator geralmente esquecido é que os PCD's e PNE's também tem direito ao lazer, assim sendo, as praças e demais prédios públicos também devem estar devidamente adaptados de forma a recebê-los com conforto e segurança.



O IBGE aponta que apenas 4,7% das calçadas das cidades brasileiras são acessíveis para pessoas com deficiência física e, mesmo sendo uma das principais metrópoles do mundo, São Paulo conta com apenas 9% de calçadas acessíveis.

Na Europa, a cidade italiana de Milão é uma referência mundial em investimentos para acessibilidade, contando com transporte público coletivo e até mesmo táxis adaptados, tudo isso com incentivo fiscal para que os estabelecimentos façam as mudanças necessárias. Milão foi agraciada com o prêmio 'City Access Award 2016', concedido pela União Europeia, tornando-a a cidade guia da UE em matéria de acessibilidade.

No Brasil a Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Em seu Art<sup>o</sup>. 1<sup>o</sup> e 2<sup>o</sup> temos:

*Art. 1<sup>o</sup>. Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.*

*Art. 2<sup>o</sup> Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:*

*I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;*

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

*a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;*

*b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;*

*c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes;*

*d) barreiras nas comunicações e na informação: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;*



**PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO**

---

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

*IV – pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso;*

*V – acompanhante: aquele que acompanha a pessoa com deficiência, podendo ou não desempenhar as funções de atendente pessoal;*

*VI – elemento de urbanização: quaisquer componentes de obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamento para esgotos, distribuição de energia elétrica e de gás, iluminação pública, serviços de comunicação, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;*

*VII – mobiliário urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;*

*VIII – tecnologia assistiva ou ajuda técnica: produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social;*

*IX – comunicação: forma de interação dos cidadãos que abrange, entre outras opções, as línguas, inclusive a Língua Brasileira de Sinais (Libras), a visualização de textos, o Braille, o sistema de sinalização ou de comunicação tátil, os caracteres ampliados, os dispositivos multimídia, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizados e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, incluindo as tecnologias da informação e das comunicações;*

*X – desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.*

O diploma legal supracitado está calcado nas garantias constitucionais estabelecidas no Art. 5º da CRFB de 1988.

Não há escusas de qualquer espécie para o descumprimento do estabelecido na Lei Nº 10.098/2000 pois, trata-se de matéria constitucional relativa a direitos e garantias individuais como disposto no Art. 5º da CRFB 88.



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSÁ  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

*“A garantia dos direitos dessas pessoas com deficiência no tocante à sua honra, à sua integridade física, psíquica, patrimonial estão embasados no Estatuto da Pessoa com Deficiência, na Declaração Universal dos Direitos Humanos, segundo a qual ‘todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos’, especialmente com referência à ênfase dada aos Direitos Humanos das minorias e das pessoas com deficiência, na Constituição Federal de 1988, nas Leis, nos Decretos e Resoluções. A igualdade entre as pessoas portadoras de deficiências e pessoas não portadores estão norteados pela Lei Brasileira de Inclusão que preza pela igualdade de direito entre todos sendo a discriminação punida penalmente, de acordo com artigo 88 da Lei nº 13.146/15”. (TANAKA, E. D. O.; MANZINI, J. E.)*

Como é notório, na ordem constitucional em vigor, os direitos e garantias individuais, são todos estabelecidos como cláusulas pétreas, assim está prescrito no Art. 60, § 4º, da CRFB 88.

Os Direitos Humanos são conquistas do desenvolvimento ético e moral da civilização e hoje é senso comum que uma sociedade só é considerada civilizada se os Direitos Humanos são protegidos e respeitados.

Isto posto, garantir a acessibilidade aos PCD's e PNE's, na verdade configura-se como um marco civilizatório e um sinal claro e inequívoco da plenitude do Estado Democrático de Direito.

Isso é o que almejamos.

Barra Mansa, 03 de novembro de 2022.

.....  
Arq.º Urb. Jorge Alberto Leal de Almeida

Fiscal de Obras  
Membro do COINFE  
Mat.10791-3  
CAU/BR A22760-9