

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA INFORMAÇÃO
CURSO DE BIBLIOTECONOMIA

Natan Walter Polonski

A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E A ACESSIBILIDADE PARA TODOS: estudo de caso em um segmento da Avenida Assis Brasil - Porto Alegre / RS

Porto Alegre

2017

Natan Walter Polonski

A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E A ACESSIBILIDADE PARA TODOS: estudo de caso em um segmento da Avenida Assis Brasil - Porto Alegre / RS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Biblioteconomia pela Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Eliane Lourdes da Silva Moro

Porto Alegre

2017

Reitor: Prof. Dr. Rui Vicente Opperman
Vice-reitora: Prof^a. Dr^a.Jane Fraga Tutikian

FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO

Diretora: Prof^a. Dr^a. Karla Maria Müller
Vice-diretora: Prof^a. Dr^a.Ilza Maria Tourinho Girardi

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA INFORMAÇÃO

Chefe: Prof^a. Dr^a. Jeniffer Alves Cuty
Chefe substituta: Prof^a. Dr^a.Eliane Lourdes da Silva Moro

COMISSÃO DE GRADUAÇÃO DO CURSO DE BIBLIOTECONOMIA

Coordenadora: Prof^a. Dra^a. Rita do Carmo Ferreira Laipelt
Coordenador Substituto: Prof. Dr. Rene Faustino Gabriel Júnior

CIP - Catalogação na Publicação

Polonski, Natan Walter

A educação no trânsito e a acessibilidade para todos:
estudo de caso em um segmento da Avenida Assis Brasil
- Porto Alegre/RS / Natan Walter Polonski. -- 2017.
110 f.

Orientadora: Moro Eliane Lourdes da Silva.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) –
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade
de Biblioteconomia e Comunicação, Curso de
Biblioteconomia, Porto Alegre, BR-RS, 2017.

1. Educação no trânsito. 2. Acessibilidade. 3.
Legislação federal - PcD . 4. Legislação estadual –
PcD. 5. Legislação municipal - PcD. I. Eliane Lourdes
da Silva, Moro, orient. II. Título

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha
Catalográfica da UFRGS com os dados fornecidos pelo autor.

Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação
Rua Ramiro Barcelos, 2705, Bairro Santana, Porto Alegre, RS
CEP: 90035-007
Telefone: (51) 3316-5067
E-mail: fabico@ufrgs.br

Natan Walter Polonski

**A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA VIABILIZAR A ACESSIBILIDADE DE
TODOS NA AVENIDA ASSIS BRASIL, PORTO ALEGRE - RS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do título
de bacharel em Biblioteconomia pela
Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação
da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Examinado em 24 de julho de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Profª Drª Eliane Lourdes da Silva Moro
DCI/FABICO/UFRGS

Profª Drª Jeniffer Alves Cuty
DCI/FABICO/UFRGS

Susana Machado
EPTC

*Dedico este trabalho a minha esposa e ao meu filho que estão sempre comigo.
A eles todas as honras e glórias, pois, sem eles, com certeza, eu não seria nada.
Nada além de mais um ser andando pelo mundo. Com eles, tornei-me um ser
humano. Sou alguém melhor. Sou uma pessoa digna de tal denominação.*

Patrícia! Tu és a minha importância!

Lorenzo! Tu és o meu orgulho!

Agradeço, primeiramente, a Deus, pela oportunidade da vida e pela chance de viver tão bem.

Agradeço a minha família por acreditar em mim e ficar ao meu lado durante esse longo percurso.

Agradeço a sociedade por pagar seus impostos e multas e todas as siglas que existem com algum valor embutido. De alguma forma, pagando tudo isso, vocês auxiliaram a custear meus estudos.

Agradeço aos professores e professoras que encontrei durante esse tempo. Vocês foram muito importantes nessa caminhada!

Enfim, agradeço a todos os amigos por estarem ao meu lado e aos nem tão amigos por existirem e me fazerem ser melhor do que eu era. E sempre almejando para o alto mais e mais para trilhar novos caminhos e alcançar novos vãos.

"Quando perdemos o direito de ser diferentes perdemos o privilégio de sermos livres"

(anônimo)

RESUMO

O trabalho trata sobre como a educação no trânsito influencia a acessibilidade nas vias públicas. A partir do problema de investigação que é: Quais as barreiras em relação à rota e à acessibilidade, na via pública, que contribuam para a educação no trânsito, em uma avenida na zona norte de Porto Alegre/RS? Verifica a acessibilidade para todos, por meio das barreiras físicas, em uma via pública, como contribuição para a educação no trânsito. Apresenta como objetivos específicos identificar as barreiras físicas no contexto do estudo, analisar os dados coletados por meio de imagens das barreiras em via pública e avaliar as necessidades para acessibilidade de todos com enfoque na educação para o trânsito. O contexto do estudo consiste na avenida Assis Brasil, entre o Viaduto Obirici e o Terminal Triângulo. Trata sobre a educação no trânsito, conceito, perspectivas, realidade mostrando como está a situação educacional para o trânsito nesse período. Elenca as legislações pertinentes a esse estudo nos âmbitos federal, estadual e municipal, que tratam sobre trânsito e acessibilidade. Aborda a acessibilidade, seu histórico, definição, pontos relevantes sobre o assunto. Apresenta a metodologia utilizada para o trabalho, com o tipo de pesquisa realizada e os instrumentos de coleta de dados aplicados. Refere um breve contexto sobre a rua selecionada para este estudo, com seu histórico e crescimento até os dias atuais. Por fim, são apresentados os dados coletados e a análise destes em conformidade com os autores estudados no referencial teórico.

Palavras-Chave: Educação para o trânsito. Acessibilidade. Mobilidade.

ABSTRACT

The paper deals with how education in traffic influences accessibility on public roads. From the research problem that is: What are the barriers to the route and accessibility, in the public highway, that contribute to traffic education, in an avenue in the north of Porto Alegre / RS? Checks accessibility for all, through physical barriers, on a public highway, as a contribution to education in traffic. It presents as specific objectives to identify the physical barriers in the context of the study, to analyze the collected data by means of images of the barriers in public way and to evaluate the needs for accessibility of all with focus in the education for the traffic. The context of the study consists of the Assis Brasil Avenue, between the Obirici Viaduct and the Triângulo Terminal. It deals with education in traffic, concept, perspectives, reality showing how the educational situation is for traffic in this period. It drafts legislation pertinent to this study at the federal, state and municipal levels, dealing with transit and accessibility. It addresses accessibility, its history, definition, relevant points on the subject. It presents the methodology used for the work, with the type of research carried out and the instruments of data collection applied. It refers to a brief context about the street selected for this study, with its history and growth to the present day. Finally, the collected data and the analysis of these are presented in agreement with the authors studied in the theoretical reference.

Keywords: Education for traffic. Accessibility. Mobility.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa da Av. Assis Brasil	41
Figura 2 - Estação Lindóia.....	43
Figura 3 - Estação Lindóia.....	44
Figura 4 - Estação Lindóia.....	45
Figura 5 - Estação Lindóia.....	46
Figura 6 - Esquina Rua Bogotá	47
Figura 7 - Esquina Rua Beno Mentz	48
Figura 8 - Esquina Rua Beno Mentz	49
Figura 9 - Estação Triângulo	50
Figura 10 - Acessibilidade Aquática	51
Figura 11 - Esquina Rua Bogotá	52
Figura 12 - Esquina Rua Costa Rica	53
Figura 13 - Esquina Avenida Panamericana	54
Figura 14 - Fradinho no caminho	55
Figura 15 - Paróquia Cristo Redentor.....	56
Figura 16 - Igreja Universal	57
Figura 17 - Esquina Rua Edmundo Bastian	58
Figura 18 - Esquina Rua Edmundo Bastian	59
Figura 19 - Centro Comercial	60
Figura 20 - Proximidades Viaduto Obirici	61
Figura 21 - Fábrica de Sabão.....	62
Figura 22 - Banco do Brasil.....	63
Figura 23 - Shopping Bourbon	64
Figura 24 - Estação Cristo Redentor	65
Figura 25 - Esquina Rua Álvares Cabral	66
Figura 26 - Urgetrauma	67
Figura 27 - Urgetrauma	68
Figura 28 - Estação Cristo Redentor	69
Figura 29 - Estação Cristo Redentor	70
Figura 30 - Esquina Rua Bernardi	71
Figura 31 - Esquina Rua Adão Bains	72
Figura 32 - Poste.....	73
Figura 33 - Esquina Rua Dom Diogo de Souza.....	74
Figura 34 - Subway	75
Figura 35 - Ligação Hidráulica.....	76
Figura 36 - Esquina Avenida do Forte.....	77
Figura 37 - Esquina Rua Zeca Neto	78
Figura 38 - Esquina Rua Zeca Neto	79
Figura 39 - Estação Lindóia.....	80
Figura 40 - Parques e Circos.....	81
Figura 41 - Esquina Rua Hugo Hermann Filho.....	82

Figura 42 - Esquina Rua Hugo Hermann Filho.....	83
Figura 43 - Banco Bradesco.....	84
Figura 44 - Terminal Triângulo	86
Figura 45 - Estação Triângulo	87
Figura 46 - Estação Triângulo	88
Figura 47 - Estação Triângulo	89
Figura 48 - Estação Triângulo	90
Figura 49 - Acessibilidade em curvas.....	91
Figura 50 - Clínica Exato	92
Figura 51 - Anúncio	94
Figura 52 - CFC Castelo	96
Figura 53 - Shopping Lindóia	97
Figura 54 - Desrespeito	101
Figura 55 - Cordas Invisíveis.....	102
Figura 56 - Acessibilidade Perfeita.....	104

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	14
2.1 O TRÂNSITO NA ESCOLA	15
2.2 AS AÇÕES PÚBLICAS PARA O TRÂNSITO	15
2.2.1 Cursos da EPTC	17
2.2.2 Ações de Educação	18
2.2.3 Ações Pontuais	18
3 LEGISLAÇÃO	20
3.1 FEDERAL	20
3.2 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT)	25
3.3 ESTADUAL	27
3.3 MUNICIPAL	30
4 ACESSIBILIDADE	36
4.1 TIPOS DE ACESSIBILIDADE	37
4.2 CLASSIFICAÇÃO DAS DEFICIÊNCIAS	37
4.3 ACESSIBILIDADE NESTE ESTUDO	38
5 METODOLOGIA	40
6 CONTEXTO DO ESTUDO	41
7 DADOS COLETADOS E ANALISADOS	43
7.1 ACESSIBILIDADE ARQUITETÔNICA	43
7.2 ACESSIBILIDADE DO MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS	85
7.3 ACESSIBILIDADE COMUNICACIONAL	97
7.4 ACESSIBILIDADE À INFORMAÇÃO	98
7.5 ACESSIBILIDADE ATITUDINAL	99
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	103
REFERÊNCIAS	105

1 INTRODUÇÃO

Conforme a Declaração Universal dos Direitos Humanos, todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade.

Essa é uma oração de grande impacto e infinita beleza. Todavia, se analisarmos calma e friamente, perceberemos que seu significado é tão belo quanto volátil. Desde quando somos todos tratados igualmente? Ainda mais se tivermos algum tipo de deficiência! Onde estará nosso espírito de fraternidade quando vemos alguém precisando de ajuda, e julgamos não estar aptos para auxiliar?

Em se tratando deste estudo, a educação no trânsito, nota-se, cotidianamente, que os direitos são esquecidos. Todos têm deveres: deve seguir por aqui, deve manter determinada velocidade, deve fazer isso ou fazer aquilo. Todos “deveriam” também ter direitos! E esses direitos são os mesmos que as regras que devemos obedecer. Eu tenho direito a ter espaço livre para caminhar, eu tenho direito a poder caminhar sem me preocupar em ser atropelado por um carro em alta velocidade, eu tenho direito de poder caminhar livremente sem precisar de ajuda para carregar minha cadeira de rodas em uma calçada esburacada.

A acessibilidade é um dos temas mais controversos e complexos que pode existir. Por quê? Porque, geralmente, é pensado por quem nunca precisou utilizar-se de alguma coisa que fosse acessível. Ou melhor, não se deu conta de que precisou, porque, provavelmente, estava disponível e funcionando.

Então, esse estudo tem como problema de investigação a seguinte questão: Quais as barreiras em relação à rota e à acessibilidade, na via pública, que contribuam para a educação no trânsito, em uma avenida na zona norte de Porto Alegre/RS?

Como objetivo geral, o estudo apresenta a verificação da acessibilidade para todos, por meio das barreiras físicas, em uma via pública, como contribuição para a educação no trânsito. Já como objetivo específico tem-se: a) identificar as barreiras físicas no contexto do estudo; b) analisar os dados coletados por meio de imagens das barreiras em via pública; c) avaliar as necessidades para acessibilidade de todos com enfoque na educação para o trânsito.

A rua escolhida para estudo foi a Avenida Assis Brasil, entre o Viaduto Obirici e o Terminal Triângulo.

Na primeira seção deste estudo, tratar-se-á da educação no trânsito. Conceito, perspectivas, realidade. Mostrando como está a situação educacional para o trânsito nesse momento.

Na segunda seção, serão elencadas as legislações pertinentes a esse estudo nos âmbitos federal, estadual e municipal, que abordam especificamente sobre trânsito e acessibilidade.

Na terceira seção, será apresentado então o referencial sobre acessibilidade, seu histórico, definição, pontos relevantes sobre o assunto.

Logo após o referencial teórico, é apresentada, então, a metodologia com que foi realizado o trabalho, com a pesquisa utilizada e o meio de coleta de dados aplicada.

Logo após, é apresentado um breve contexto sobre a rua selecionada para este estudo, com seu histórico e crescimento até os dias atuais.

Por fim, são apresentados os dados coletados e a análise destes em conformidade com os autores estudados no referencial teórico.

2 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Respeito, cortesia e responsabilidade são os eixos principais de transformação do comportamento humano no trânsito, por isso, devem ser valores passados de geração a geração. Pois a utilização da via por veículos e pedestres, chamada de trânsito, é um local onde encontramos veículos motorizados e não motorizados (bicicletas, carroças e pedestres). Leis de trânsito foram criadas para regulamentar o tráfego, ordenando o fluxo das ruas e avenidas facilitando assim a locomoção de todos.

Para que todos possam transitar com tranquilidade e segurança, no Brasil, foi criada uma Lei Federal que regulamenta o trânsito de veículos e pedestres: o Código de Trânsito, Lei nº. 9,053 de 23 de setembro de 1997. Nela podemos encontrar normas de circulação e conduta para que todos possam ir e vir com segurança e sem conflitos. (Educação no Trânsito)

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no seu Artigo 1º, § 1º "Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga."

Segundo Tolentino (1998, p.94):

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias; é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O Trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes.

O interessante é considerar que não se pode pensar em trânsito somente como ato de ir e vir, mas como um processo de ocupação de espaço pelo indivíduo. O indivíduo desrespeita os seus próprios limites comprometendo a organização do espaço, tornando imprescindível a necessidade de se oferecer a educação para o trânsito.

2.1 O TRÂNSITO NA ESCOLA

A escola deve ter o papel de auxiliar na formação de indivíduos, que possam refletir sobre suas ações, e construir uma consciência crítica que possibilite perceber a importância da mais simples ação e sua repercussão no meio em que vive. “Trata-se de um processo em que o indivíduo poderá criar hábitos em respeitar regras e ser um agente de mudança.” (Moraes e Silva, 2010)

Os ensinamentos sobre educação no trânsito devem começar nas séries iniciais e aliar teoria e prática. As crianças devem ser orientadas a ter um comportamento adequado em relação à segurança necessária nas vias públicas, tanto na condição de pedestre quanto na de passageiro. Aqueles que usam bicicletas, skates, patins e patinetes devem aprender que existem faixas para ciclistas e outros lugares apropriados e seguros para a diversão, que excluem as vias públicas. Também não devem se esquecer de usar equipamentos de proteção e segurança. (Icetran, 2016)

Considerando que a escola ensine todo o possível sobre trânsito às crianças nas séries iniciais, espera-se que nos anos seguintes faça-se uma continuação dos primeiros trâmites e siga-se falando a respeito, orientando os jovens sobre as melhores formas de comportarem-se e agirem no trânsito.

2.2 AS AÇÕES PÚBLICAS PARA O TRÂNSITO

De acordo com o Guia Informativo, o município de Porto Alegre tem um histórico sobre mobilidade e este histórico é de competência da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). Sendo responsável pela mobilidade urbana a EPTC deve cuidar da educação de todos os atores deste complexo sistema.

Em 1998, a EPTC foi criada para implementar uma nova cultura no trânsito, por meio de agentes de fiscalização e com ações mais pontuais, agindo de forma menos centralizada.

Em 1999, foi criado um grupo próprio para a educação do trânsito, o GETRAN (Grupo de Educação para o Trânsito), que permaneceu em atividade até o final do ano 2000. O GETRAN oportuniza o contato da comunidade escolar e do público em geral com os agentes de fiscalização de trânsito. Entre os projetos desenvolvidos,

destacaram-se o grupo de teatro Sentido Único que, por meio de performances e esquetes teatrais, abordava assuntos que provocam a reflexão sobre a necessidade de construção de um trânsito mais seguro.

O Projeto Travessia foi realizado entre 2001 e 2002 e consiste num grupo de jovens selecionados pela Fundação de Assistência Social e Cidadania de Porto Alegre (FASC) que realizava atividades de educação para o trânsito nos corredores de ônibus, orientando a travessia segura de pedestres.

O Projeto EPTC na Escola, entre 2003 e 2004, procurava resgatar a ideia de que o agente de fiscalização de trânsito e transporte deve estar inserido no contexto da educação para o trânsito, participando das ações que aconteciam nas escolas.

A ASSET (Assessoria de Educação para o Trânsito) foi constituída em 2005 e aliava o conhecimento prático a permanente capacitação dos agentes de fiscalização, no intuito de conhecer e identificar o comportamento de motoristas e pedestres de todas as idades, articulando as teorias didático pedagógicas e múltiplas linguagens educacionais, como teatro e a internet, fornecendo suporte às ações educativas capazes de alterar a cultura do trânsito.

Em 2011, foi criada a Coordenação de Educação para Mobilidade. A CEM foi mais um avanço no caminho da consolidação e estruturação para a continuidade do trabalho da ASSET, cumprindo ao mesmo tempo com a obrigatoriedade da existência de uma coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

Desde então a CEM tem como finalidade desenvolver projetos e executar ações, campanhas e atividades de educação para o trânsito nas mais diferentes esferas da nossa sociedade. Para isto, foi elaborado o Programa Permanente de Educação para o Trânsito, que visa disseminar uma cultura comportamental no trânsito, pautada em princípios de civilidade, ética e respeito, compartilhando o espaço público de forma harmônica e segura para os mais diferentes públicos, desde o infantil até o idoso.

A Educação para o Trânsito é a prioridade da EPTC para os próximos anos e caminha a passos largos para a maturidade de suas ações de educação para a mobilidade, com uma estrutura irreversível e em expansão, com muitos projetos para colocar em prática para a qualificação da educação da nossa sociedade.

Objetivos do Programa Permanente de Educação para o Trânsito:

- Contribuir com o Projeto Municipal para mudança da cultura e comportamento no trânsito de Porto Alegre;
- desenvolver projetos educativos voltados à Segurança no Trânsito;
- estimular e apoiar projetos educativos e iniciativas que promovam a mudança da cultura e segurança No trânsito e, conseqüentemente, contribuir para a redução dos índices de acidentalidade no município;
- fortalecer as parcerias interinstitucionais, reafirmando a imagem da EPTC como instituição educadora;
- disseminar informações buscando humanizar, desenvolver, estimular e consolidar comportamentos de civilidade.

O Programa Permanente de Educação para o Trânsito conta com ações realizadas durante todo o ano, utilizando-se de ferramentas lúdicas como peças teatrais, esquetes, intervenções urbanas e o mascote do CEM: o Azulito.

2.2.1 Cursos da EPTC

Fazem parte do Programa Permanente de Educação para o Trânsito os seguintes cursos:

Projeto Educação para o Trânsito Começa em Casa – oferecido para novos funcionários e estagiários

Curso de Capacitação de Multiplicadores de Educação para o Trânsito – criar uma rede de multiplicadores de educação para o trânsito

Curso e Palestra de Comportamento Seguro – elaborados conforme solicitação de cada empresa.

Semana Interna de Prevenção de Acidente do Trabalho (SIPAT) – conforme solicitação de cada empresa.

Curso de Direção Defensiva – qualificar pessoas para conduzirem de forma defensiva, evitando acidentes.

2.2.2 Ações de Educação

Como ações de educação, fazem parte do Programa Permanente de Educação para o Trânsito:

Ações de Rua: envolvimento de personagens do trânsito para orientar e informar os usuários a agirem de modo seguro na via.

Ações de Volta às Aulas: a CEM está presente no início das aulas no primeiro e segundo semestres, distribuindo materiais educativos e orientando a comunidade escolar quanto ao respeito e valorização à vida.

Ações em Feriados: objetivando a redução da acidentalidade, a EPTC realiza operações em conjunto com o Programa Viagem Segura do DETRAN/RS.

Ações de Final de Ano: para alertar que a pressa leva à negligência das questões básicas de segurança no trânsito, a EPTC conta com apresentações teatrais e diversas outras operações.

2.2.3 Ações Pontuais

Dia do Pedestre – dia 08 de agosto. O pedestre é o personagem mais frágil no trânsito.

Dia do Ciclista – dia 25 de fevereiro. Fomentar a mobilidade sustentável e dar dicas de segurança.

Dia do Motociclista – 27 de julho. Conscientização com palestras pelo comportamento seguro.

Dia do Motorista – 25 de julho. Ações educativas sobre a responsabilidade do ato de dirigir.

Dia do Taxista – 05 de setembro. Dicas de segurança no trânsito.

Dia Mundial em Memória às Vítimas de Trânsito – 3º domingo de novembro. A ONU instituiu este dia como um momento de reflexão sobre a conduta de como nos deslocamos nas vias.

Dia do Automóvel – 13 de maio. Fazer uma reflexão do uso racional do automóvel.

Dia Mundial sem Carro – 22 de setembro. Chamar a atenção para a poluição do ar e o trânsito cada vez mais complicado nas cidades.

Semana de Combate à Violência no Trânsito - pela Lei Municipal 10.988/10 a primeira semana de março foi instituída como a semana de combate à violência no trânsito.

Semana de Conscientização de Utilização da Faixa de Pedestre – a Lei Municipal 10.031/06 instituiu a primeira semana de março como semana de conscientização de utilização da faixa de pedestre.

Semana Mundial de Segurança no Trânsito – promoção da ONU, ocorre no mês de maio, promovendo ações do Maio Amarelo.

Semana do Pedestre – o Estatuto do Pedestre instituiu a Semana do Pedestre, que ocorre na primeira semana de setembro, com o objetivo de ter contato direto com a população numa abordagem mais efetiva sobre trânsito.

Semana da Bicicleta – foi instituída pela Lei Municipal 7.959/97 e é comemorada na segunda semana de setembro com o objetivo de incrementar o uso da bicicleta.

3 LEGISLAÇÃO

De acordo com Moro e Giacumuzzi (2015, p.60), “uma sociedade inclusiva compreende o processo de cooperação, de solidariedade, de respeito, de compreensão e de aceitação às diferenças [...] é uma sociedade que aprende a conviver com a diversidade”.

A acessibilidade visa a facilitar o acesso das pessoas em todos os espaços, o direito de ir e vir, gerando uma sociedade acessível.

Para Silva (2016), a legislação brasileira de acessibilidade é considerada uma das mais avançadas do mundo, abrangendo desde a Constituição Federal de 1988, leis federais até leis municipais.

A legislação brasileira tem o intuito de regulamentar e orientar a sociedade quanto aos seus direitos e deveres e punir quem não cumpre as leis. Esse é um processo contínuo, que acompanha as mudanças da sociedade e objetiva regular o funcionamento de instituições e demais âmbitos da sociedade brasileira.

3.1 FEDERAL

A legislação brasileira regulamenta e orienta a sociedade quanto a seus direitos e deveres, acompanhando as mudanças ocorridas durante um período de tempo.

Percebe-se que a maior parte das leis foi aprovada a partir de 1990. Antes, havia leis sobre deficiência e/ou inclusão, mas de forma generalista. A partir da década de 90, então, é que se começou a pensar o deficiente como pessoa participante da sociedade brasileira.

No âmbito federal, elencamos as seguintes leis, decretos, projetos de lei que tratam sobre o tema acessibilidade.

Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015 - institui a lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência (estatuto da pessoa com deficiência).

Lei nº 13.031, de 24 de setembro de 2014 - dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de local ou serviço habilitado ao uso por pessoas com ostomia, denominado símbolo nacional de pessoa ostomizada.

Lei nº 12.764, de 27 de dezembro de 2012 – institui a Política Nacional de Proteção aos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista, e altera o § 3º do art. 98 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

Lei nº 12.622, de 08 de maio de 2012 – institui o Dia Nacional do Atleta Paraolímpico e dá outras providências.

Lei nº 12.319, de 1º de setembro de 2010 – regulamenta a profissão de Tradutor e Intérprete da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS)

Lei nº 12.190, de 13 de janeiro de 2010 – concede indenização por dano moral às pessoas com deficiência física decorrente do uso da talidomida, altera a Lei nº 7.070, de 20 de dezembro de 1982 e dá outras providências.

Lei nº 11.133, de 14 de julho de 2005 – institui o Dia Nacional de Luta da Pessoa Portadora de Deficiência.

Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005 – dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambiente e de uso coletivo acompanhado de cão-guia.

Lei nº 10.845, de 05 de março de 2004 – institui o Programa de Complementação ao Atendimento Educacional Especializado às Pessoas Portadoras de Deficiência e dá outras providências.

Lei nº 10.671, de 15 de maio de 2003 – dispõe sobre o Estatuto de Defesa do Torcedor e dá outras providências.

Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002 – dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – LIBRAS e dá outras providências.

Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2001 – restaura a vigência da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros e ao uso de portadores de deficiência física, reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências.

Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 – estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Projeto de Lei nº 7.699/2006 – institui o Estatuto do Portador de Deficiência e dá outras providências

Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000 – dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências.

Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000 – Institui o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações.

Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998 – altera, atualiza e consolida a legislação sobre direitos autorais e dá outras providências.

Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995 – dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e dá outras providências.

Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994- concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

Lei nº 8.687, de 20 de julho de 1993 – retira da incidência do Imposto de Renda benefícios percebidos por deficientes mentais.

Lei nº 8.686, de 20 de julho de 1993 – dispõe sobre o reajustamento da pensão especial aos deficientes físicos portadores da Síndrome de Talidomida, instituída pela Lei nº 7.070 de 20 de dezembro de 1982.

Lei nº 8.160, de 08 de janeiro de 1991 – dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de pessoas portadoras de deficiência auditiva.

Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989 – dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde, institui a Tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes e dá outras providências.

Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985 – torna obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acesso em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.

Lei nº 7.070, de 20 de dezembro de 1982 – dispõe sobre pensão especial para os deficientes físicos que especifica e dá outras providências.

Lei nº 6.538, de 22 de junho de 1978 – dispõe sobre os Serviços Postais (define o serviço de cecograma, como objeto de correspondência impresso em relevo, para uso dos cegos)

Lei nº 4.613, de 02 de abril de 1965 – isenta dos impostos de importação e de consumo, bem como da taxa de despacho aduaneiro, os veículos especiais destinados a uso exclusivo de paraplégicos ou de pessoas portadoras de defeitos físicos, os quais fiquem impossibilitados de utilizar os modelos comuns.

Lei nº 4.169, de 4 de dezembro de 1962 – oficializa as convenções Braille para uso na escrita e leitura dos cegos e o Código de Contrações e Abreviaturas Braille.

Decreto nº 8.954, de 10 de janeiro de 2017 - institui o comitê do cadastro nacional de inclusão da pessoa com deficiência e da avaliação unificada da deficiência e dá outras providências.

Decreto nº 8.953, de 10 de janeiro de 2017 - altera o decreto nº 7.963, de 15 de março de 2013, que institui o plano nacional de consumo e cidadania e cria a câmara nacional das relações de consumo.

Decreto nº 7.823, de 09 de outubro de 2012 - regulamenta a lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, quanto às instalações relacionadas aos jogos olímpicos e paraolímpicos de 2016.

Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012 – regulamenta a Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011, que dispõe sobre o acesso à informação previsto no inciso XXXIII do caput do Artigo 5º, no inciso II do § 3º do Artigo 37 e no § 2º do Artigo 216 da Constituição.

Decreto nº 7.612, de 17 de novembro de 2011 – institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – Plano Viver sem Limite.

Decreto nº 7.235, de 19 de julho de 2010 – regulamenta a Lei nº 12.190, de 13 de janeiro de 2010, que concede indenização por dano moral às pessoas com deficiência física decorrente do uso da talidomida.

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 6.571, de 17 de setembro de 2007 – dispõe sobre o atendimento educacional especializado, regulamenta o parágrafo único do art. 60 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e acrescenta dispositivo ao Decreto nº 6.253, de 13 de novembro de 2007.

Decreto nº 6.215, de 26 de setembro de 2007 – estabelece o Compromisso pela Inclusão das Pessoas com Deficiência, com vistas a implementação de ações de inclusão das pessoas com deficiência, por parte da União Federal, em regime de cooperação com Municípios, Estados e Distrito Federal, institui o Comitê Gestor de Políticas de Inclusão das Pessoas com Deficiência – CGPD e dá outras providências.

Decreto nº 6.039, de 07 de fevereiro de 2007 – aprova o Plano de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado em Instituições de Assistência às Pessoas com Deficiência Auditiva.

Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006 – regulamenta a lei nº 11.126 de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia e dá outras providências.

Decreto nº 5.626, de 22 de dezembro de 2005 – regulamenta a Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – Libras e o art. 18 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004 – regulamenta as Leis nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Decreto nº 3.956, de 08 de outubro de 2001 – promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência.

Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000 – regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

Decreto nº 3.624, de 05 de outubro de 2000 – dispõe sobre a regulamentação do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (FUST), e dá outras providências.

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

Decreto nº 2.592, de 15 de maio de 1998 – aprova o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público.

Decreto nº 129, de 22 de maio de 1991 – promulga a Convenção nº 159, da Organização Internacional do Trabalho – OIT, sobre Reabilitação Profissional e Emprego de Pessoas Deficientes.

Portaria nº 03, de 07 de maio de 2007 – institucionaliza o Modelo de Acessibilidade em Governo Eletrônico (e-MAG) no âmbito do Sistema de Administração dos Recursos de Informação e Informática (SISP)

Portaria do Ministério das Comunicações nº 310, de 27 de junho de 2006 – aprova a Norma nº 001/2006 relativa a recursos de acessibilidade para pessoas com deficiência na programação veiculada nos serviços de radiodifusão de sons e imagem e de retransmissão de televisão.

Portaria do Ministério das Comunicações nº 466, de 30 de julho de 2008 – concede o prazo de noventa dias para que as exploradoras de serviço de radiodifusão de sons e imagens e de serviços de retransmissão de televisão passem a veicular, recurso de acessibilidade.

Portaria nº 319, de 26 de fevereiro de 1999 – institui no Ministério da educação, vinculada à Secretaria de Educação Especial, a Comissão Brasileira do Braille.

Instrução Normativa nº 01, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), de 25 de novembro de 2003 – dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica.

Resolução do Superior Tribunal de Justiça nº 02, de 25 de janeiro de 2005 – confere prioridade no julgamento dos processos cuja parte seja pessoa portadora de deficiência.

3.2 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT)

Mesmo não sendo uma legislação oficial, a ABNT, no Brasil, tem a validação de legislar sobre a organização de determinados assuntos, inclusive o da acessibilidade. Por isso, optou-se por listar as normas relativas à acessibilidade vigentes.

NBR 12255 – Execução e Utilização de Passeios Públicos - procedimento

NBR 13994 – Elevadores de Passageiros – elevadores para transportes de pessoa portadora de deficiência

NBR 14020 – Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência – trem de longo percurso

NBR 14021 – Transporte – acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano

NBR 14022 – Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros

NBR 14273 – Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência no Transporte Aéreo Comercial

NBR 14970-1 – Acessibilidade em Veículos Automotores – requisitos de dirigibilidade

NBR 14970-2 – Acessibilidade em Veículos Automotores – diretrizes para avaliação clínica de condutor

NBR 14970-3 – Acessibilidade em Veículos Automotores – diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado

NBR 15208 – Aeroportos – veículo autopropelido para embarque/desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida - requisitos

NBR 15250 – Acessibilidade em Caixa de Autoatendimento Bancário

NBR 15290 – Acessibilidade em Comunicação na Televisão

NBR 15320 – Acessibilidade à Pessoa com Deficiência no Transporte Rodoviário

NBR 15450 – Acessibilidade de Passageiro no Sistema de Transporte Aquaviário

NBR 15570 – Transporte – especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros

NBR 15599 - Acessibilidade - comunicação na prestação de serviços

NBR 15610-1 - Televisão Digital Terrestre – acessibilidade - parte 1: ferramentas de texto

NBR 15610-2 - Televisão digital terrestre — acessibilidade - parte 2: funcionalidades sonoras

NBR 15610-3: Televisão digital terrestre – acessibilidade - parte 3: Língua de Sinais (LIBRAS)

NBR 15646 - Acessibilidade - plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em veículo de transporte de passageiros de categorias M1, M2 e M3 – requisitos

NBR 16001 – Responsabilidade Social – sistema de gestão - requisitos

NBR 16452 - Acessibilidade na comunicação - audiodescrição

NBR 16537 - Acessibilidade — sinalização tátil no piso — diretrizes para elaboração de projetos e instalação

NBR 9050 – Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos

NBR ISO 7116-4 - Cadeira de Rodas - parte 4: consumo de energia de cadeiras de rodas motorizadas e scooters para a determinação da autonomia teórica de distância

NBR ISO 7176-5 - Cadeira de Rodas - parte 5: determinação das dimensões, massa e espaço para manobra

NBR ISO 7176-7 - Cadeira de Rodas - parte 7: medição de dimensões de assentos e rodas

3.3 ESTADUAL

No que envolve acessibilidade, o Estado do Rio Grande do Sul também tem sua própria legislação a respeito. No estado, percebe-se que a legislação começou a ser redigida em 1985, com três leis ainda nos anos 80, outras seis leis nos anos 90 e as demais nos anos 2000. E é o que veremos a seguir.

Lei nº 14.859, de 20 de abril de 2016 - altera a lei n.º 13.320, de 21 de dezembro de 2009, que consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no estado do Rio Grande do Sul.

Lei nº 14.613, de 04 de dezembro de 2014 - introduz modificações na lei n.º 13.320, de 21 de dezembro de 2009, que consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no estado do Rio Grande do Sul.

Lei nº 14.490, de 02 de abril de 2014 - institui o plano de empregos, funções e salários e cria os empregos permanentes e os empregos e funções em comissão da

fundação de articulação e desenvolvimento de políticas públicas para pessoas com deficiência e com altas habilidades no Rio Grande do Sul – FADERS

Lei 14.321, de 22 de outubro de 2013 - altera a lei n.º 8.535, de 21 de janeiro de 1988, que cria a fundação de atendimento ao deficiente e ao superdotado no Rio Grande do Sul – FADERS –, revoga a lei n.º 6.616, de 23 de outubro de 1973, e dá outras providências.

Lei nº 13.739, de 08 de junho de 2011 - dispõe sobre percentual na distribuição ou venda de unidades habitacionais populares ou lotes individuais urbanos para pessoas com deficiência e dá outras providências.

Lei nº 13.720, de 28 de abril de 2011 - cria o fundo estadual dos direitos da pessoa com deficiência e altas habilidades no estado do Rio Grande do Sul e dá outras providências.

Lei nº 13.519, de 16 de setembro de 2010 - altera a lei n.º 13.320, de 21 de dezembro de 2009, que consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no estado do Rio Grande do Sul, e dá outras providências.

Lei nº 13.320, de 21 de dezembro de 2009 - consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no estado do Rio Grande do Sul.

Lei nº 13.300, de 01 de dezembro de 2009 - dispõe sobre o acesso preferencial aos idosos, aos portadores de deficiência e às gestantes em eventos culturais, artísticos, desportivos e similares realizados em todo o estado do Rio Grande do Sul.

Lei nº 12.900, de 04 de janeiro de 2008 - assegura direito aos proprietários de animais de pequeno porte e de cães-guia no transporte rodoviário intermunicipal.

Lei nº 12.885, de 04 de janeiro de 2008 - torna obrigatória, nos estabelecimentos bancários, a instalação de caixas para uso preferencial de pessoas portadoras de deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, idosos e gestantes.

Lei nº 12.578, de 09 de agosto de 2006 - obriga os hotéis e motéis estabelecidos no estado do Rio Grande do Sul a adaptarem suas instalações a fim de garantir o acesso de pessoas com deficiências, e dá outras providências.

Lei nº 12.498, de 23 de maio de 2006 - assegura aos portadores de deficiência visual o direito de receber os boletos de pagamento de suas contas de água, energia elétrica e telefonia confeccionados em braile.

Lei nº 12.430, de 27 de março de 2006 - dispõe sobre a obrigatoriedade dos estabelecimentos financeiros do estado do Rio Grande do Sul possuírem equipamentos sanitários e bebedouros compatíveis com deficientes físicos em suas instalações, e dá outras providências.

Lei nº 12.339, de 10 de outubro de 2005 - dispõe sobre a criação do conselho estadual dos direitos da pessoa com deficiência e dá outras providências.

Lei nº 12.227, de 05 de janeiro de 2005 - dispõe sobre a adaptação dos veículos do sistema estadual de transporte metropolitano de Porto Alegre - RMPA - com dispositivos de acesso as pessoas portadoras de deficiência física, obesos, gestante e idosos.

Lei nº 12.132, de 22 de julho de 2004 - dispõe sobre a obrigatoriedade de fornecimento por parte dos shopping centers e similares de cadeiras de rodas para utilização de deficientes físicos e idosos, e dá outras providências.

Lei nº 12.081, de 05 de maio de 2004 - determina aos estabelecimentos bancários situados no território do estado do Rio Grande do Sul, a disponibilização de assentos nas filas especiais para aposentados, pensionistas, gestantes e deficientes físicos, e dá outras providências.

Lei nº 11.608, de 23 de abril de 2001 - institui o sistema estadual de incentivo às entidades de assistência social e às pessoas portadoras de deficiência.

Lei nº 11.056, de 18 de dezembro de 1997 - dispõe sobre matrícula para aluno portador de deficiência locomotora em escola pública mais próxima de sua residência, assegura adequação dos espaços físicos e dá outras providências.

Lei nº 10.945, de 15 de abril de 1997 - dispõe sobre o atendimento preferencial e obrigatório aos idosos, gestantes e pessoas portadoras de deficiência nos diferentes níveis de atenção à saúde, pelo SUS/RS.

Lei nº 10.003, de 08 de dezembro de 1993 - assegura direito a servidores públicos estaduais quanto a filhos portadores de deficiência e dá outras providências.

Lei nº 9.796, de 30 de dezembro de 1992 - assegura aos idosos, deficientes e gestantes o direito a atendimento preferencial e dá outras providências.

Lei nº 9.049, de 08 de fevereiro de 1990 - altera a lei 8535, de 21 de janeiro de 1988, que cria a fundação de atendimento ao deficiente e ao superdotado no rio grande do sul e dá outras providências.

Lei nº 8.974, de 08 de janeiro de 1990 - dispõe sobre projetos de arquitetura e de engenharia destinados à construção ou reforma de edifícios públicos (para acesso de deficientes físicos).

Lei nº 8.535, de 21 de janeiro de 1988 - cria a fundação de atendimento ao deficiente e ao superdotado no Rio Grande do Sul - FADERS, revoga a lei 6616, de 23 de outubro de 1973 e dá outras providências.

Lei nº 8.103, de 18 de dezembro de 1985 - estabelece prioridade de atendimento, em todas as repartições públicas estaduais, às pessoas idosas, às portadoras de defeitos físicos e às mulheres grávidas.

Decreto 53.133,n de 13 de julho de 2016 - altera o decreto nº 52.525, de 21 de agosto de 2015, que institui grupo de trabalho com a finalidade de analisar e propor reforma da lei nº 13.320, de 21 de dezembro de 2009, que consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no estado do Rio Grande do Sul.

Decreto 52.525, de 21 de agosto de 2015 - institui grupo de trabalho com a finalidade de analisar e propor reforma da lei nº 13.320, de 21 de dezembro de 2009, que consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no estado do Rio Grande do Sul.

Decreto 48.291, de 26 de agosto de 2011 - institui grupo de trabalho com a finalidade de fazer levantamento das condições de acessibilidade das pessoas surdas aos órgãos públicos do estado do Rio Grande do Sul.

Decreto 48. 292, de 26 de agosto de 2011 - institui o programa de acessibilidade de comunicação nas compras e edições de publicações, e dá outras providências.

Decreto 48.293, de 26 de agosto de 2011 - dispõe sobre os critérios de acessibilidade aos eventos realizados no âmbito do estado do Rio Grande do Sul.

3.3 MUNICIPAL

O município de Porto Alegre arrola entre suas espécies normativas, algumas leis e decretos que tratam de acessibilidade, sendo o primeiro de 1992, como mostraremos a seguir.

Lei complementar 758, 09 de fevereiro de 2015 - altera o § 4º do art. 5º da Lei Complementar nº 678, de 22 de agosto de 2011 – que institui o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, determinando que órgãos, empresas e instituições prestadores de serviços públicos afixem, em suas dependências, placas que identifiquem, em Braille, corredores, portas e entradas de salas e gabinetes.

Lei complementar 745, de 29 de outubro de 2014 - inclui art. 17-A e revoga o inc. IV do caput e o § 2º do art. 4º da Lei Complementar nº 740, de 16 de maio de 2014, que institui o Estatuto do Pedestre, cria o Conselho Municipal dos Direitos e dos Deveres do Pedestre (Consepe), revoga a Lei nº 10.199, de 11 de junho de 2007, e dá outras providências, estabelecendo prazo para a regulamentação dessa Lei Complementar, excluindo as passarelas em vias de grande fluxo de trânsito ou com mais de 2 (duas) faixas de rolamento do rol de direitos assegurados ao pedestre e excluindo a definição de tempo mínimo para a programação de sinaleiras para pedestres.

Lei 12.015, de 11 de março de 2016 - inclui art. 30-A na Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014, determinando que os veículos utilizados no Serviço Público de Transporte Individual por Táxi contenham material impresso informando, em braille, os números de seu prefixo e de sua placa, bem como o nome de seu permissionário.

Lei nº 10.379, de 06 de fevereiro de 2008 - dispõe sobre a obrigatoriedade de espaço para cadeira de rodas e de assentos reservados para pessoas portadoras de necessidades especiais em salas de exibição de cinema no município de Porto Alegre e dá outras providências.

Lei nº 10.298, de 22 de novembro de 2007 - obriga as instituições bancárias que mantêm caixas eletrônicos a adaptá-los de modo a permitir seu acesso e uso por portadores de deficiência físico-motora e dá outras providências.

Lei nº 10.260, de 28 de setembro de 2007 – rege o estacionamento temporário de veículos, mediante pagamento, em vias e logradouros públicos de uso comum, revoga as Leis nºs. 6.002, 6.806, 7.775, 7.919, 8.895, 8.897 e 9.418, e libera, a critério da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT), nos horários e dias da semana que determina, os locais onde o estacionamento é proibido.

Lei nº 10.938, de 02 de agosto de 2010 – inclui no parágrafo único no Artigo 8º da Lei nº 10.199 de 2007 – Estatuto do Pedestre a sinalização tátil.

Lei nº 9.380, de 07 de janeiro de 2004 – torna obrigatória a instalação de caixas para uso privativo de deficientes, idosos e gestante no andar térreo dos estabelecimentos bancários que tenham atendimento de caixas exclusivamente em andares superiores, exceto os que possuam elevadores.

Lei nº 9.405, de 15 de janeiro de 2004 – altera a Lei 7.663, de 15 de fevereiro de 1995, que determina a colocação, no espaço publicitário dos abrigos das paradas de ônibus, do número, nome, itinerário e horário de largadas das linhas de ônibus que ali param e dá outras providências, também ser escrito no Sistema Braille.

Lei nº 9.079, de 08 de janeiro de 2003 – dispõe sobre instalações sanitárias em feiras comerciais e dá outras providências. No mínimo, um deverá ser adaptado para o uso de pessoas portadoras de deficiência.

Lei nº 8.871, de 04 de janeiro de 2002 – dispõe sobre a condução de animais da espécie canina no Município de Porto Alegre e dá outras providências.

Lei nº 8.632, de 27 de outubro de 2000 – torna obrigatória a apresentação de cardápios escritos no sistema braille em todos os bares, restaurantes, lanchonetes, hotéis, motéis e congêneres.

Lei nº 8.573, de 27 de julho de 2000 – institui o guia de direitos e serviços para pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.

Lei nº 8.320, de 17 de junho de 1999 – autoriza o município a implantar rampas (aclives/declives) nos meios fios junto às faixas de segurança e em locais de grande fluxo de pedestres.

Lei nº 8.317, de 09 de junho de 1999 – dispõe sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas em edificações e logradouros de uso público e dá outras providências.

Lei nº 8.126, de 06 de dezembro de 1997 – obriga os hotéis e motéis estabelecidos no município de Porto Alegre a adaptarem suas instalações, a fim de garantir o acesso de pessoas portadoras de deficiência, e dá outras providências.

Lei nº 8.082, de 10 de dezembro de 1997 – todos os estabelecimentos comerciais (bares, lanchonetes, restaurantes e congêneres) com área igual ou superior a 100m² ficam obrigados a adaptar ou construir no mínimo um banheiro masculino e um feminino para o uso de pessoas portadoras de deficiência.

Lei nº 7.847, de 17 de setembro de 1996 - adapta os banheiros públicos para o uso das pessoas portadoras de deficiência.

Lei nº 7.591, de 10 de janeiro de 1995 – obriga os estabelecimentos comerciais com mais de 1000 metros quadrados a colocação de cadeiras de rodas ou assemelhados para o uso dos interessados.

Lei nº 7.076, de 04 de junho de 1992 – estabelece prioridade de atendimento, em todas as repartições públicas municipais, estaduais e federais, estabelecimentos bancários e comerciais, às pessoas idosas, às portadoras de deficiência física e às gestantes.

Lei Complementar nº 485, de 08 de janeiro de 2003 – aviso de dispositivos sonoros em elevadores para facilitar o acesso de deficientes visuais.

Lei Complementar nº 432, de 02 de julho de 1999 – dispõe sobre o uso e permanência de cães-guia para pessoas portadoras de deficiência visual nos locais públicos e privados.

Lei Complementar nº 461, de 07 de abril de 1998 – torna obrigatória a instalação nas agências e nos postos de atendimento bancário eletrônico de pequena escada móvel. Abaixo dos balcões de atendimento e nos terminais para o uso de pessoas portadoras de nanismo.

Decreto nº 16.708, de 11 de junho de 2010 – dispõe sobre licenciamento de edificações no Município de Porto Alegre.

Decreto nº 15.915, de 05 de dezembro de 2007 – regulamenta a instalação de equipamentos especialmente desenvolvidos para crianças que necessitam fazer uso de cadeiras de rodas nas praças e parques públicos e particulares.

Decreto nº 15.752, de 05 de dezembro de 2007 – institui o Certificado de Acessibilidade e o Selo de Acessibilidade no âmbito do Município de Porto Alegre.

Decreto nº 14.494, de 01 de dezembro de 2005 – regulamenta a Lei Complementar nº 284/92 quanto à apresentação, aprovação e licenciamento de projetos e vistorias prediais das atividades listadas no anexo 1.1 da referida Lei Complementar e dá outras providências.

Decreto nº 14.970, de 08 de novembro de 2005 – revoga o Decreto nº 12.714, de 23 de março de 2000. Dispõe sobre a pavimentação de passeios públicos e dá outras providências.

Decreto nº 13.241, de 28 de maio de 2001 – regulamenta a Lei nº 8.126, de 05 de janeiro de 1998, que obriga a todos os hotéis e motéis estabelecidos no Município de Porto Alegre a adaptarem suas instalações, a fim de garantir o acesso de pessoas portadoras de deficiências.

Decreto nº 13.240, de 28 de maio de 2001 – regulamenta a Lei nº 8.082, de 10 de dezembro de 1997, que obriga a todos os estabelecimentos comerciais (bares, lanchonetes), com área igual ou superior a 100m², ficam obrigados a adaptar ou construir, no mínimo, um banheiro masculino e um banheiro feminino para o uso de pessoas portadoras de deficiência.

Decreto nº 12.741, de 23 de março de 2000 – dispõe sobre pavimentação de passeios públicos e dá outras providências.

Decreto nº 12.463, de 25 de agosto de 1999 – regulamenta o Artigo 4º da Lei nº 8.317, 09 de junho de 1999, que dispõe sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas em edificações e logradouros de uso público.

Decreto nº 11.808, de 25 de setembro de 1997 – regulamenta a Lei nº 7.847/96, que autoriza o Município a tomar procedimentos necessários para adaptar os banheiros existentes e a construir ao acesso e uso por pessoas portadoras de deficiência.

Decreto nº 11.410, de 03 de janeiro de 1996 – regulamenta a Lei nº 7.591, de 12 de janeiro de 1995 alterada pela Lei nº 7.715 de 05 de dezembro de 1995, que dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de cadeiras de rodas ou assemelhados para o uso de interessados nos estabelecimentos comerciais e supermercados com mais de 1000m² de área construída.

Decreto nº 10.926, de 18 de fevereiro de 1994 – revoga o Decreto nº 9686/90. Regulamenta o disposto no Artigo 230 inciso VII da Lei Complementar nº 43/79, quanto à pavimentação de passeios públicos.

Decreto nº 6.862, de 19 de julho de 1979 – dispõe sobre a preferencialidade em lugares sentados, no ônibus para pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos ou gestantes.

Ordem de Serviço 12, de 09 de junho de 1993 – determina a fixação de cartazes sobre o teor da Lei nº 7076/92 (preferência de atendimento a idosos, deficientes físicos e gestantes) nos locais de atendimento ao público.

Decreto nº 17.112, de 20 de junho de 2011 – institui a obrigatoriedade de realização de treinamento de qualificação em acessibilidade pelo pessoal de operação do transporte público por ônibus do município de Porto Alegre e pelos AFTTs da EPTC, visando aperfeiçoar aos idosos, às gestantes e às pessoas com deficiência.

Resolução 15, de 2011, da EPTC – estabelece o currículo e a carga horária mínima de treinamento de qualificação em acessibilidade.

Resolução 15, de 2011, da SMT – estabelece procedimentos para embarque e desembarque de carrinho de bebê.

4 ACESSIBILIDADE

Quando se fala em acessibilidade, o pensamento que vem à tona geralmente é bastante complexo, pois surgem diversos aspectos relativos a acesso. Podemos elencar, basicamente, seis tipos de acesso, conforme Sasaki (2006): arquitetônico, comunicacional, metodológico, instrumental, programático, atitudinal. Logo mais adiante veremos do que cada um dos tipos trata, no entanto, agora, nos cabe salientiar uma definição, ou melhor, um conceito do que é acessibilidade.

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transporte, informação e comunicação, inclusive sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT, 2015, p. 2).

Tendo-se em mente que acessibilidade importa-se com a equidade entre todos, sejam idosos ou crianças, deficientes ou não, homens ou mulheres, é essencial saber que ela visa ao atendimento de diversos aspectos às pessoas, independente de suas condições visuais, auditivas, motoras, mentais ou intelectuais.

As pesquisas desenvolvidas no âmbito da acessibilidade têm deixado clara a necessidade de se investigar a totalidade das barreiras e assim, de recursos para verificação e proposição de soluções adequadas ao uso, seja por pessoas com ou sem deficiências, pois muitas das adequações realizadas acerca da acessibilidade resultam em benefícios para uma gama muito maior de usuários. (SILVA e CARDOSO, 2014, p. 94).

É importante ressaltar que este trabalho trata sobre acessibilidade para qualquer cidadão e não apenas para as pessoas deficientes. Tanto que a própria Educação para o Trânsito trabalhada pela EPTC fala e acessibilidade voltada ao idoso, às grávidas, às pessoas obesas ou com medidas/tamanhos fora dos padrões, e daquelas pessoas com mobilidade temporariamente reduzida.

4.1 TIPOS DE ACESSIBILIDADE

Aqui, então, vamos esclarecer os tipos de acesso citados por Sasaki (2006):

- Acessibilidade arquitetônica: sem barreiras ambientais físicas, no interior e no entorno dos escritórios e fábricas e nos meios de transporte coletivo utilizados pelas empresas para seus funcionários;
- Acessibilidade comunicacional: sem barreiras na comunicação interpessoal (face-a-face, língua de sinais, linguagem corporal, linguagem gestual, etc.), na comunicação escrita (jornal, revista, livro, carta, apostila, etc., incluindo textos em braile, textos com letras ampliadas para quem tem baixa visão, notebook e outras tecnologias assistivas para se comunicar) e na comunicação virtual (acessibilidade digital)
- Acessibilidade metodológica: sem barreiras nos métodos e técnicas de trabalho (métodos e técnicas de treinamento e desenvolvimento de recursos humanos, execução de tarefas, ergonomia, novo conceito de fluxograma, empoderamento, etc.)
- Acessibilidade instrumental: sem barreiras nos instrumentos e utensílios de trabalho (ferramentas, máquinas, equipamentos, lápis, caneta, teclado de computador, etc.)
- Acessibilidade programática: sem barreiras invisíveis embutidas em políticas (leis, decretos, portarias, resoluções, ordens de serviço, regulamentos, etc.)
- Acessibilidade atitudinal: sem preconceitos, estigmas, estereótipos e discriminações, como resultado de programas e práticas de sensibilização e de conscientização dos trabalhadores em geral e da convivência na diversidade humana nos locais de trabalho.
- Observação: A acessibilidade tecnológica não constitui um outro tipo de acessibilidade e sim o aspecto tecnológico que permeia. Não é uma forma de acessibilidade específica. Deve permear as demais. (SASSAKI, 2006, p. 68-69).

Segundo Nicoletti (2010), há ainda mais dois tipos de acessibilidade: aos mobiliários e equipamentos e à informação. Então, neste trabalho usaremos estes oito tipos de acessibilidade citados.

4.2 CLASSIFICAÇÕES DAS DEFICIÊNCIAS

Além dos tipos de acessibilidade, faz-se interessante também colocar a classificação das deficiências e seu entendimento, para entender-se a real necessidade dos indivíduos. (RAVANELLO, 2012).

DEFICIÊNCIA: “toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de

atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.” (BRASIL, 2006)

DEFICIÊNCIA AUDITIVA: “perda bilateral, parcial ou total de 41decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 2000Hz e 3000Hz.” (BRASIL, 2006)

DEFICIÊNCIA VISUAL: “redução ou perda total da capacidade de ver com o melhor olho e após a melhor correção ótica.” (MORAES, 2007, p. 27), compreendendo problemas de cegueira e de baixa visão ou visão parcial.

DEFICIÊNCIA FÍSICA: podem ser por distúrbios ortopédicos ou neurológicos, de diversas causas e origens.

a) alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida;

b) lesão cerebral traumática: compreendida como uma lesão adquirida, causada por força física externa, resultando em deficiência funcional total ou parcial ou deficiências psicomotoras, ou ambas, e que comprometem o desenvolvimento social da pessoa, podendo ocorrer em qualquer faixa etária, com prejuízos para as capacidades do indivíduo e seu meio ambiente. (BRASIL, 2006).

DEFICIÊNCIA INTELECTUAL: “funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos 18 anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas”, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho. (BRASIL, 2006).

4.3 ACESSIBILIDADE NESTE ESTUDO

Até aqui, é possível perceber que a acessibilidade pode conter uma ampla gama de ramos de conhecimento e, assim, milhares de definições conforme a área em que está sendo utilizada. Para Cardoso e Matos (2007), isto faz com que haja uma grande confusão terminológica entre os conceitos de acessibilidade e mobilidade, trazendo ambos como sinônimos ou ainda mal-empregados.

Neste estudo, todavia, a abordagem será voltada ao âmbito da acessibilidade arquitetônica e atitudinal, ou seja, da possibilidade de uma pessoa se deslocar fisicamente e com autonomia pelo espaço e/ou por meio das infraestruturas e aspectos de mobilidade intra-urbanas de uma cidade. (SILVA, 2016)

Para isso, tomar-se-á como definição a declarada por Lippo: acessibilidade é “entendida no sentido de ação constitutiva do entorno urbano, engloba todo o conjunto do espaço construído, incluindo os aspectos da edificação, do urbanismo e do transporte em suas múltiplas interfaces.” (LIPPO, 2005, p. 346). Esta abordagem, amplia o conceito de acessibilidade para além do espaço público, criando um conceito de acessibilidade universal, que consiste na criação de espaços que não sejam separados, mas para todos. (GARCIA, 2012).

5 METODOLOGIA

Nesta seção, serão apresentados os métodos utilizados para a realização do trabalho. A metodologia da pesquisa, segundo Marconi e Lakatos, significa colocar o trabalho em procedimentos sistemáticos e racionais, saindo do mundo prático e entrando no mundo das ideias. Assim, chega-se a um texto ordenado, metódico e lógico.

Entende-se, conforme Lüdke e André (1986) por pesquisa qualitativa o estudo qualitativo que se desenvolve em uma situação natural, rica em dados descritivos, que focaliza a realidade de maneira complexa e contextualizada. Os problemas são estudados no ambiente em que ocorrem naturalmente. A preocupação com o processo é bem maior do que com o produto o significado que as pessoas dão às coisas e à sua vida são focos de atenção para o pesquisador.

Ainda por Lüdke e André, o estudo de caso, escolhido neste trabalho, visa à descoberta, enfatiza a interpretação em contexto para compreender melhor a manifestação geral de um problema, busca retratar a realidade de forma completa e profunda, usam uma variedade de fontes de informação, com dados coletados em diferentes momentos. Além disso, o estudo de caso revela experiências vicárias e permitem generalizações naturalísticas, procuram representar os diferentes e conflitantes pontos de vista presentes numa situação social e utilizam uma linguagem e uma forma mais acessível do que os outros relatórios de pesquisa.

Já para a análise dos dados coletados, será utilizada a técnica de observação. Para Lüdke e André, esta constitui-se no principal método investigativo, pois possibilita um contato direto e pessoal com o fenômeno pesquisado, possibilita que se chegue mais próximo da perspectiva do sujeito, permitindo a coleta de dados em situações em que é impossível outras formas de comunicação.

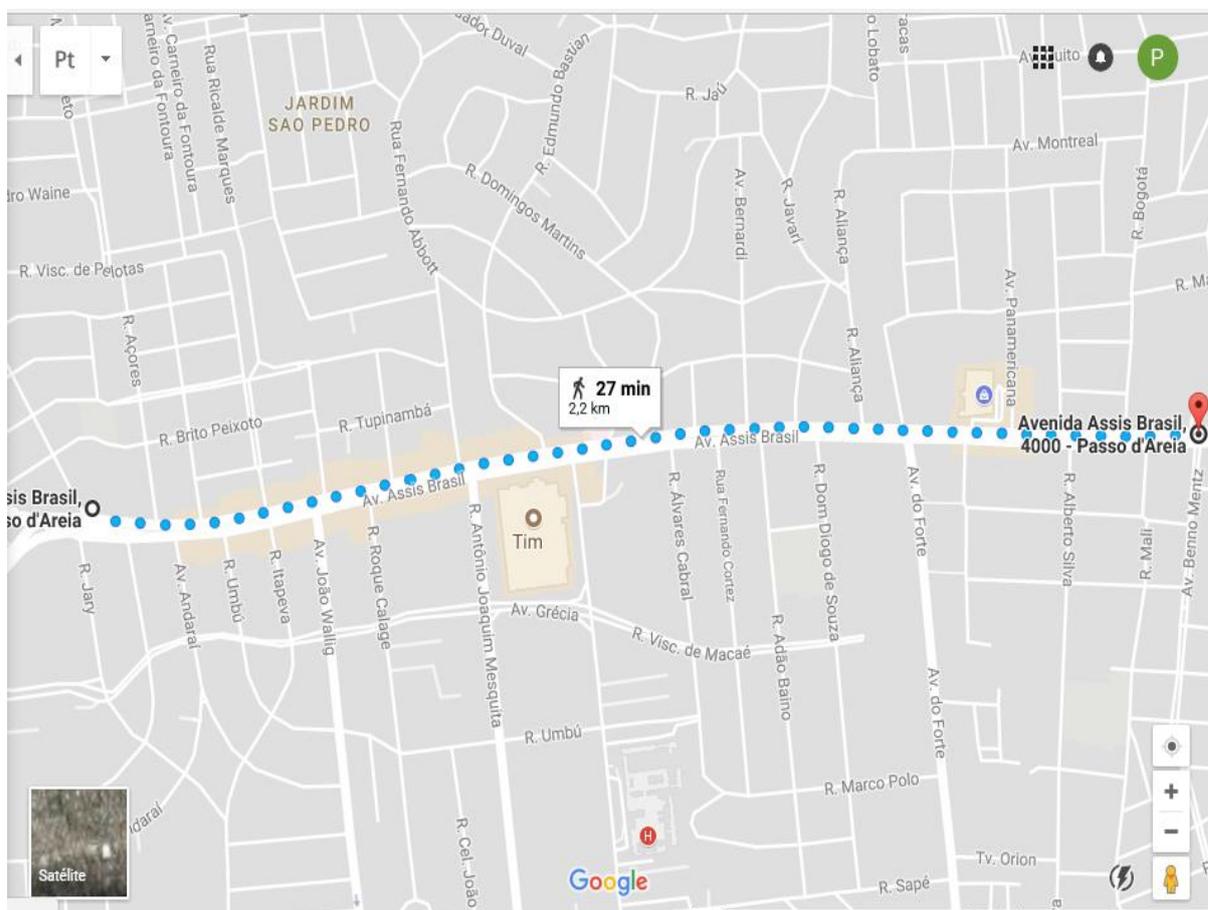
Este estudo caracteriza-se por ser uma pesquisa qualitativa, realizada através de procedimentos de pesquisa e revisão bibliográfica, além de observação individual da rua escolhida. Também pode-se atribuir o caráter exploratório, pois a pesquisa, objetiva demonstrar sugestões de soluções que poderão ser aproveitadas pela instituição em questão. Para o estudo dos dados coletados por coleta documental e fotografias, será utilizada a análise por observação.

6 CONTEXTO DO ESTUDO

Como local escolhido para análise neste estudo, foi selecionado um trecho da Avenida Assis Brasil, em Porto Alegre.

A Avenida Assis Brasil é uma importante avenida da cidade, constituindo-se na principal via de fluxo da zona norte. Começa no bairro São João, onde acaba a Avenida Benjamin Constant, e termina junto à ponte do rio Gravataí, nos limites do município. Percorre os bairros São João, Passo d'Areia, Cristo Redentor, Jardim São Pedro, Sarandi, Santa Maria Goretti e São Sebastião.

Figura 1- Mapa da Av. Assis Brasil



Fonte: <http://www.google.com.br/maps/...>, 2017.

A Avenida foi conhecida, inicialmente, como Caminho do Passo da Areia, e era um dos segmentos da velha Estrada da Aldeia dos Anjos, que, desde o século

XVIII, ligou a vila de Porto Alegre à freguesia de Aldeia dos Anjos de Gravataí (atual município de Gravataí).

A partir de 1855, a Câmara Municipal revelou preocupação com a melhoria dessa estrada, mandando efetuar diversos consertos na estrada.

A expansão e o crescimento econômico da cidade incorporaram o antigo caminho à malha urbana, o que se refletiu no plano de pavimentação executado pelo prefeito Alberto Bins, em 1929.

O Decreto Municipal de 4 de fevereiro de 1944 determinou o alargamento progressivo da artéria, mediante recuo das construções. E, em razão desse processo de urbanização, a via deixou de ser estrada para denominar-se Avenida Assis Brasil, por uma lei de 4 de agosto de 1948. Tornou-se uma importantíssima artéria, dotada de expressivo comércio e intenso tráfego. Por lei de 5 de maio de 1949, somou em sua trajetória as antigas estradas do Passo da Areia, do Passo da Mangueira e do Passo do Sarandi, até o rio Gravataí, passando a ter início na Igreja São João Batista.

Neste trabalho, analisar-se-á o trecho entre o Viaduto Obirici e o Terminal Triângulo, aproximadamente do número 1800 ao número 4000 da Assis Brasil. Este trecho abrange os bairros Cristo Redentor, Jardim Lindóia e Passo d'Areia.

7 DADOS COLETADOS E ANALISADOS

Nesta seção serão apresentadas as fotografias tiradas no decorrer do mês de junho de 2017, na forma de figuras e que consistem na coleta de dados para a realização do presente estudo. Elas serão apresentadas de acordo com o tipo de acessibilidade mais afetado pelo episódio fotografado.

7.1 ACESSIBILIDADE ARQUITETÔNICA

Figura 2 - Estação Lindóia



Fonte: Polonski, 2017

Essa imagem apresenta como barreira o poste mal posicionado, pois verifica-se que a faixa de segurança está centralizada em direção ao poste, dificultando o acesso não somente às PcDs, mas também aos idosos, crianças, mães com carrinhos de bebês, entre outros.

Figura 3 - Estação Lindóia



Fonte: Polonski, 2017

Essa imagem apresenta como problema a faixa de segurança com acesso danificado, dificultando a passagem de PcDs. Além disso, a pintura da faixa está necessitando de manutenção. E o próprio piso da via apresenta diversos desníveis e falhas dificultando o acesso ao pedestre para alcançar a estação junto ao corredor de ônibus.

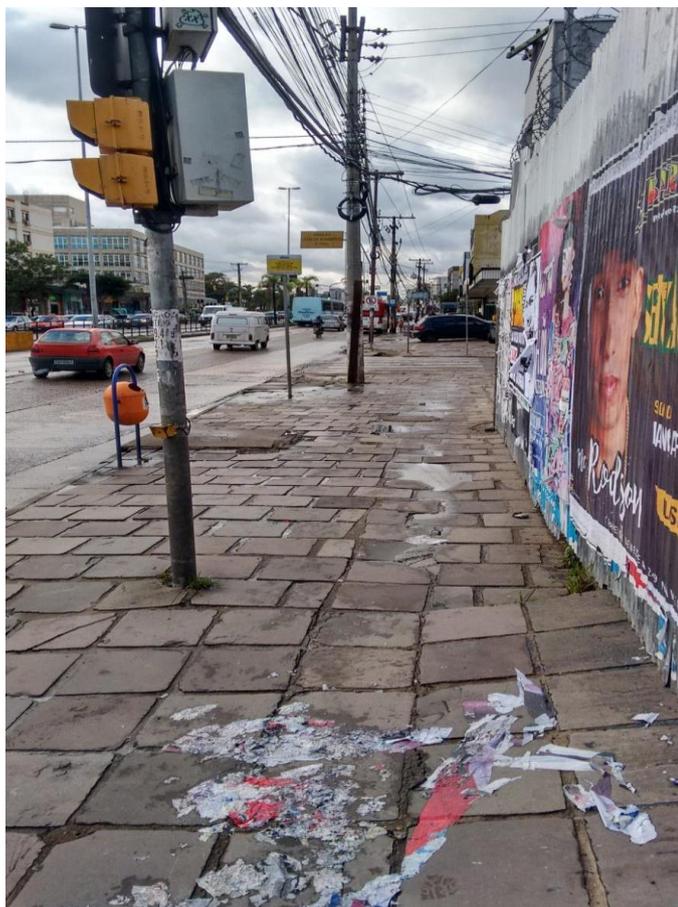
Figura 4 - Estação Lindóia



Fonte: Polonski, 2017

Essa imagem apresenta como barreira o poste mal posicionado, no meio do acesso, dificultando a passagem de PcDs e o bueiro quebrado, atrapalhando a passagem e a travessia de rua, inclusive há uma leve inclinação da própria calçada que torna este acesso um risco de acidentes para todos, não somente para aquelas pessoas com deficiência. A inclinação torna-se um risco de tornar-se escorregadio.

Figura 5 - Estação Lindóia



Fonte: Polonski, 2017

Essa imagem apresenta um desnível na entrada de garagem, o que dificulta a passagem de PcDs e atrapalha a passagem também de idosos, grávidas, pessoas com carrinhos de bebê e aquelas com mobilidade reduzida.

Figura 6 - Esquina Rua Bogotá



Fonte: Polonski, 2017

Essa figura apresenta como barreira um buraco em torno do poste, proporcionando grande possibilidade de queda para qualquer pessoa que transite por ali, além de ter fiação enrolada. Também há um carro estacionado em cima da calçada, o que é uma transgressão ao código de trânsito, uma falta de respeito para com o pedestre, podendo ser uma pessoa idosa, gestante, uma pessoa momentaneamente impossibilitada no simples processo de caminhar.

Figura 7 - Esquina Rua Benno Mentz



Fonte: Polonski, 2017

Figura 8 - Esquina Rua Benno Mentz



Fonte: Polonski, 2017

Na página anterior e nesta, apresenta-se uma disputa de espaço, que dificulta a passagem de transeuntes, pois o canteiro central está bem no meio da faixa de segurança, diminuindo enormemente o espaço para um cadeirante. Este, além do risco colidir com a barreira física do canteiro central, arrisca-se também a um acidente com os demais agentes envolvidos na questão do trânsito, por exemplo: bicicletas, motocicletas, automóveis, demais pedestres.

Figura 9 - Estação Triângulo



Fonte: Polonski, 2017

Nesta imagem, a barreira é óbvia. A foto em questão mostra claramente a barreira na acessibilidade. O elevador tem sua saída dificultada pela parede da escada. Essa dificuldade atrapalha tanto os cadeirantes quanto às demais pessoas, que utilizam o elevador, por causa de bengalas, andadores.

Figura 10 - Acessibilidade Aquática



Fonte: Polonski, 2017

Nesta imagem, fica evidenciado que o acesso à rampa para cadeirantes é totalmente impossibilitado pelo acúmulo de água da chuva mesmo após esta ter parado e já estar começando a ter sol. Além disso, o passeio é muito estreito, pois mal dá espaço para uma cadeira de rodas, quanto menos para um cadeirante e acompanhante lado a lado e para qualquer cidadão, mesmo aqueles sem problemas de acessibilidade e de mobilidade reduzida.

Figura 11 - Esquina Rua Bogotá



Fonte: Polonski, 2017

Nesta foto, percebe-se que há rebaixamento para PcDs em apenas um lado da via, ficando o lado mais arriscado – o lado junto ao corredor de ônibus - sem o devido rebaixamento. Não há como uma pessoa em cadeira de rodas sozinha transpor esse obstáculo. Além de boa vontade a pessoa que auxilia o cadeirante precisará dispor de certa força para vencer o desnível entre o leito carroçável e o canteiro central. Há dificuldades também para as pessoas cegas, pessoas de idade avançada e com restrições a sua mobilidade, além de mães com carrinhos de bebê.

Figura 12 - Esquina Rua Costa Rica



Fonte: Polonski, 2017

Nesta foto, é clara a improvisação de acesso ao PcDs. Dificilmente, uma cadeira de rodas cabe naquele espaço, além de ter uma placa bem mal localizada junto ao acesso. Provavelmente, durante a realização de uma obra de canalização de esgoto no local percebeu-se a ausência da rampa de acesso para cadeirantes e “improvisou-se” de modo rústico um acesso de cimento puro mesmo. Além dos cadeirantes, os idosos e pessoas com dificuldade de mobilidade também sentem dificuldade para acessar a calçada.

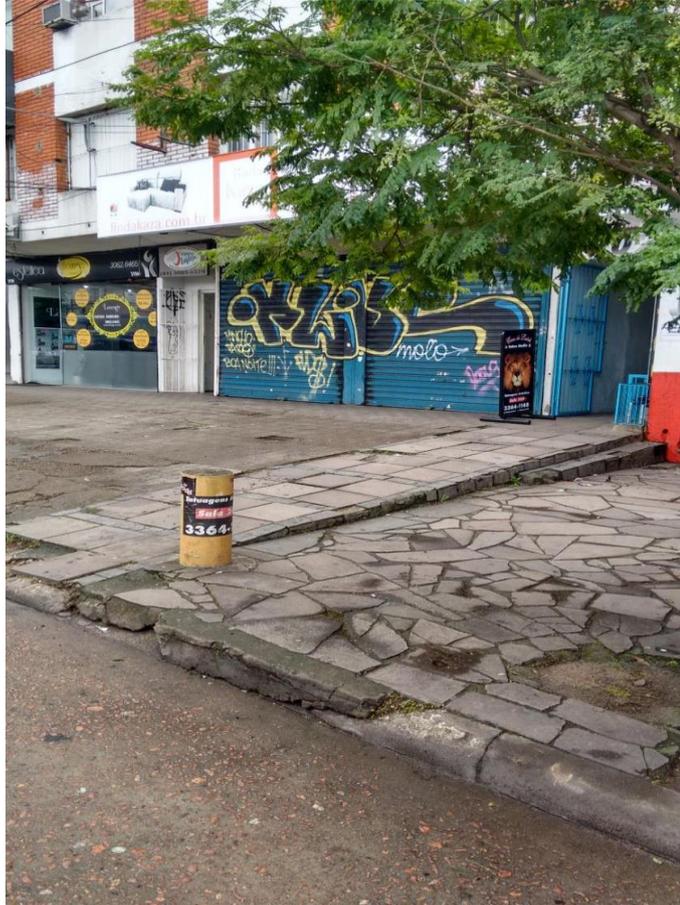
Figura 13 - Esquina Avenida Panamericana



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra uma placa de sinalização e um hidrante dos bombeiros logo na faixa de segurança, onde deveria ser um espaço livre para a passagem de pedestres. A falta de planejamento na instalação do equipamento urbano traz barreiras físicas ao acesso de cadeirantes, idosos, portadores de bengalas e andadores, cegos, pessoas com mobilidade prejudicada temporariamente. Esta placa de sinalização e o hidrante poderiam estar melhor posicionados um pouco antes ou logo após a faixa.

Figura 14 - Fradinho no caminho



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra duas situações bastante comuns nas ruas: de um lado um obstáculo, o fradinho¹ exatamente no local onde não há desnível – do outro lado -- e poderia ser passagem de cadeirante. Observando essa foto, transmite-me a ideia de que o arquiteto pensou exatamente em atrapalhar a passagem da pessoa em cadeira de rodas.

¹ Fradinho = barra concretada no chão para proteção

Figura 15 - Paróquia Cristo Redentor



Fonte: Polonski, 2017

Aqui, na foto de acesso à igreja, percebe-se que este foi mais pensado para veículos de seus fiéis e não se imaginou a existência de crenes cadeirantes, pela inclinação e pelos degraus na porta da construção. Além dos cadeirantes, também há obstáculo para mães com carrinhos de bebês, cegos.

Figura 16 - Igreja Universal



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra que pensar nas PcDs não quer dizer ignorar as pessoas "perfeitas".

A imagem apresenta que foi construído o rebaixamento para PcDs e esqueceram que esse rebaixo poderia tornar-se um obstáculo para qualquer pedestre, incluindo idosos, pessoas não deficientes, pessoas com baixa visão, entre outros.

Figura 17 - Esquina Rua Edmundo Bastian



Fonte: Polonski, 2017

Figura 18 - Esquina Rua Edmundo Bastian



Fonte: Polonski, 2017

Nas duas últimas figuras observa-se, de um lado, um obstáculo (cavalete) sinalizando o buraco e do outro lado fita refletiva e cavalete isolando outro buraco e conseqüentemente inviabilizando o acesso via faixa de segurança e rampa de segurança. Verifica-se também a preocupação em sinalizar adequadamente o local da obra ou o defeito da calçada que privou o direito de locomoção e mobilidade de todas as pessoas que transitam neste trecho.

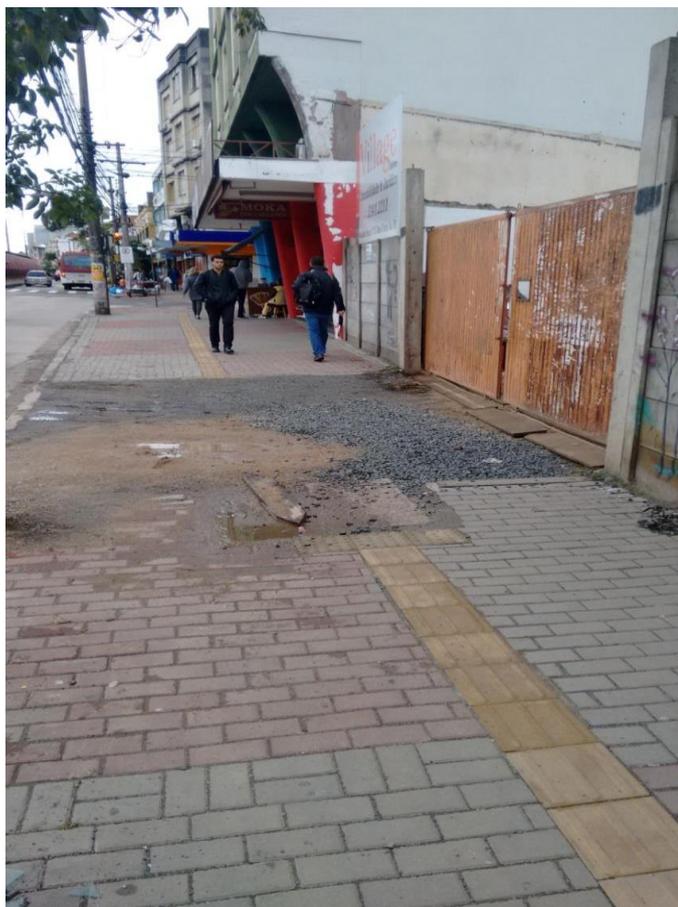
Figura 19 - Centro Comercial



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra, com evidência, um bueiro com seu contorno esburacado, trazendo riscos para PcDs e para pedestres não deficientes. Estes incluem os idosos, pessoas fora dos padrões antropométricos, pessoas com carrinho de bebê, entre outros.

Figura 20 - Proximidades Viaduto Obirici



Fonte: Polonski, 2017

A Figura mostra uma calçada padrão, porém interrompida por obra em lote lindeiro, o que atrapalha a passagem de transeuntes, por conta da falta de cobertura e irregularidade do piso. As próprias britas podem ocasionar a perda de equilíbrio de uma cadeira de rodas, de um idoso e o tombamento de um carrinho de bebê.

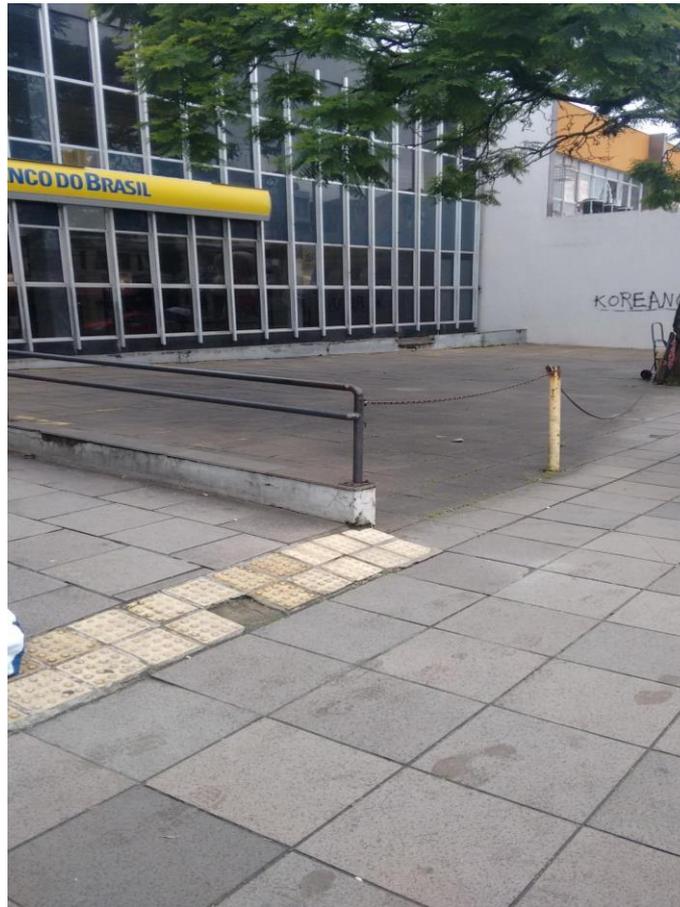
Figura 21 - Fábrica de Sabão



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra “fradinhos” criando risco de acidente para os transeuntes da via e o carro estacionado de forma atravessada forma outro obstáculo, pois impede a passagem tranquila das pessoas. Nessa situação fica evidenciada a falta de educação e atitude inadequada daqueles condutores que não pensam a calçada como passagem de pedestre ainda mais em se tratando de pessoas com mobilidade reduzida, como idosos, cegos, grávidas, entre outros.

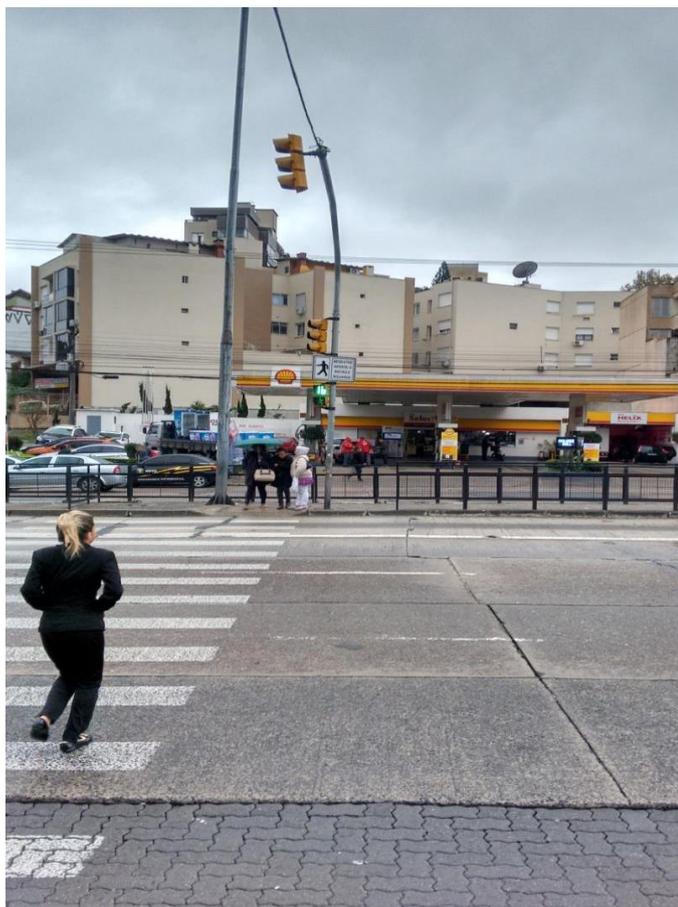
Figura 22 - Banco do Brasil



Fonte: Polonski, 2017

Aqui nesta figura, é identificada a sinalização para cegos incompleta por falta de manutenção. A instituição mostrada na foto – um banco e de grande credibilidade e tradição perante a população brasileira – evidencia que pecou em fazer uma manutenção adequada para permitir a acessibilidade quando esta foi inicialmente pensada no momento da implantação dessa sinalização para cegos.

Figura 23 - Shopping Bourbon



Fonte: Polonski, 2017

Essa figura mostra um desnível no piso da avenida especialmente junto a travessia de pedestres, o que facilita a ocorrência de acidentes. Essa imagem apresenta como problema a faixa de segurança com acesso danificado, dificultando a passagem de PcD. O próprio leito carroçável da via apresenta vários desníveis e falhas tornando difícil o acesso do pedestre para atravessar uma via de grande movimento. Essa dificuldade refere-se a todo e qualquer cidadão e não somente às PcDs.

Figura 24 - Estação Cristo Redentor



Fonte: Polonski, 2017

Essa figura evidencia de forma bastante clara uma tampa de rede (de esgoto ou elétrica) bem no meio da calçada com desnível significativo, o que causa um grande risco de acidentes para os transeuntes tanto PcD quanto para idosos, grávidas, pessoas fora dos padrões antropométricos, entre outros.

Figura 25 - Esquina Rua Álvares Cabral



Fonte: Polonski, 2017

A Figura mostra que podem ser identificados muitos problemas de acessibilidade: árvore na frente da faixa de segurança, e inclusive suas raízes ajudaram a produzir a soltura de algumas pedra e do meio fio, além de buracos nos ladrilhos da calçada, produzidos pela mesma ação desta raiz, causando risco na travessia segura de transeuntes e, principalmente, cadeirantes.

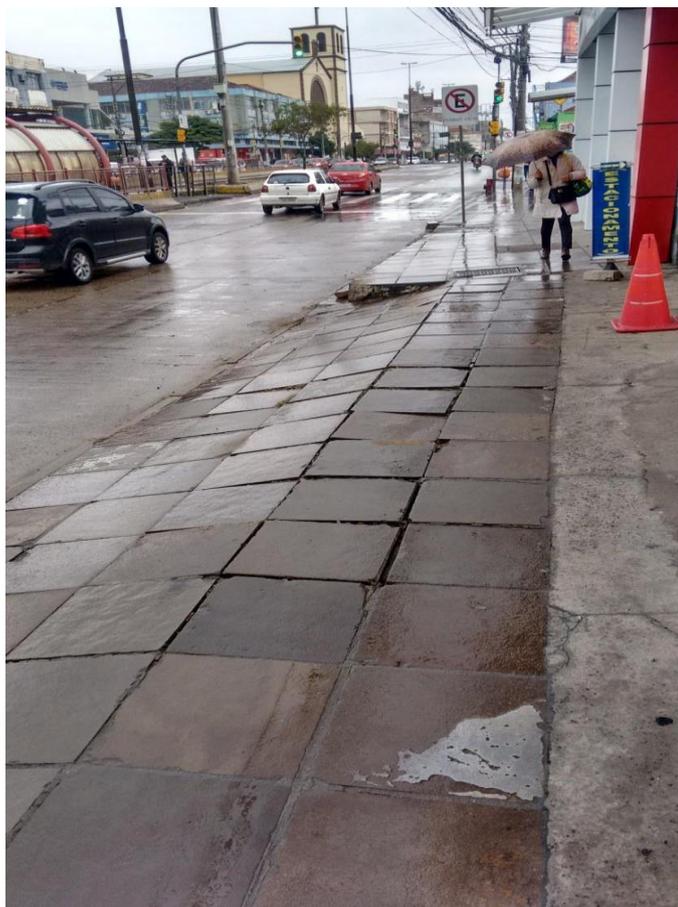
Figura 26 - Urgetrauma



Fonte: Polonski, 2017

Esta Figura identifica uma tampa de rede (de esgoto ou elétrica) fora do nível da calçada, além de ladrilhos soltos, que causam risco da passagem de transeuntes: grávidas, PcDs, idosos, pessoas de baixa visão, carrinhos de bebê.

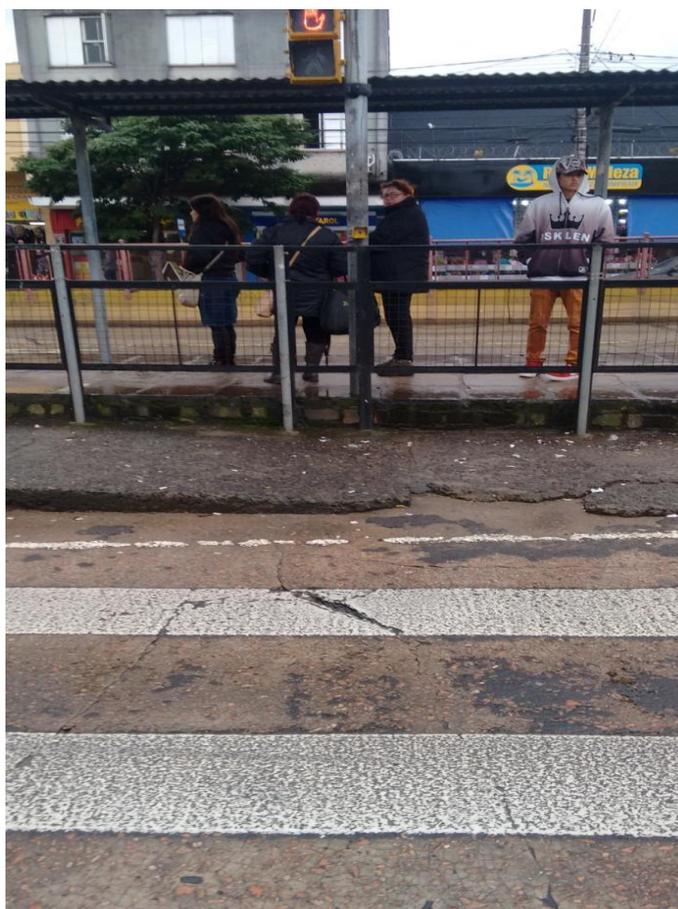
Figura 27 - Urgetrauma



Fonte: Polonski, 2017

Pode-se verificar no meio da Figura vários ladrilhos soltos na calçada, o que ocasiona possibilidade de acidentes, inclusive pelo piso escorregadio, com os transeuntes, como cadeirantes, pessoas de baixa visão, pessoas com carrinhos de bebês.

Figura 28 - Estação Cristo Redentor



Fonte: Polonski, 2017

Figura 29 - Estação Cristo Redentor



Fonte: Polonski, 2017

Nas Figuras 28 e 29, percebe-se que a faixa de segurança está com o acesso danificado e não tem acesso a PcD. Essa situação estende-se a pessoas com mobilidade reduzida, cegos, pessoas com carrinhos de bebês, portadores de bengalas e andadores.

Figura 30 - Esquina Rua Bernardi



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra um buraco enorme na calçada, pela falta de ladrilhos, o que proporciona um ambiente perfeito para acidentes com transeuntes, especialmente pessoas em cadeiras de rodas, mas também aquelas que têm mobilidade reduzida, cegos, quem carrega carrinhos de bebês, entre outros.

Figura 31 - Esquina Rua Adão Baino



Fonte: Polonski, 2017

Essa Figura apresenta nitidamente o desnível no asfalto junto à faixa de segurança que também está mal sinalizada. O desnível pode ocasionar acidentes a transeuntes e estes podem constituir-se em qualquer cidadão deficiente ou não deficiente.

Figura 32 - Poste



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra um poste no meio da calçada por onde as pessoas transitam. À esquerda, há um desnível da rua (risco do cadeirante no meio da rua) e à direita, um obstáculo com a entrada de garagem.

Analisando a imagem verifica-se que se torna quase impossível uma PcD passar com segurança por ali. Além disso, pessoas fora dos padrões antropométricos, cegos, pessoas com carrinhos de bebês também encontram dificuldade de transitar pelo local.

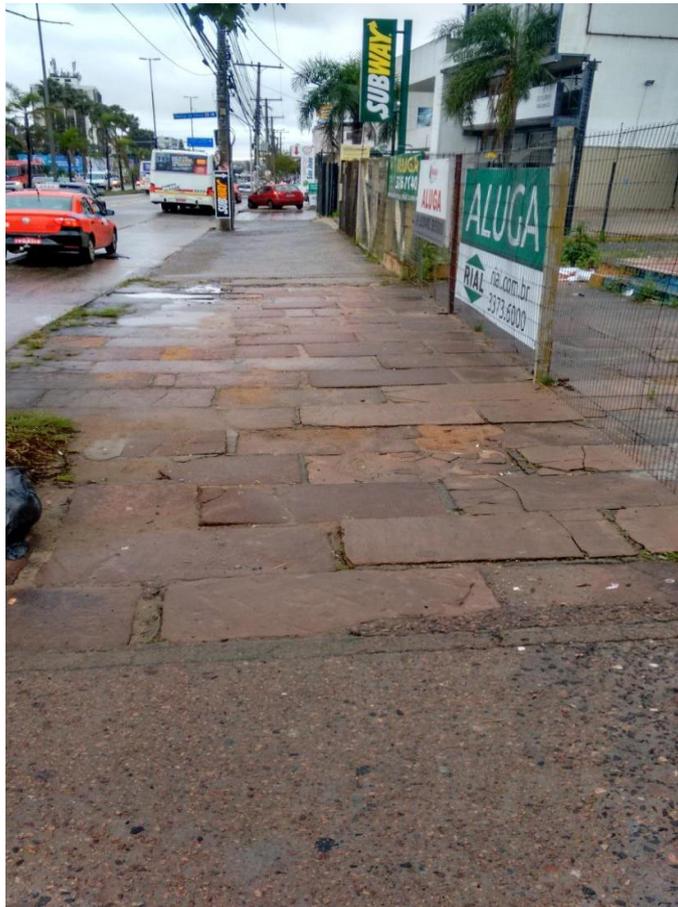
Figura 33 - Esquina Rua Dom Diogo de Souza



Fonte: Polonski, 2017

Nessa Figura demonstra-se a total despreocupação com a PcD: o acesso a cadeirante apresentado com total “desacesso” (falta de calçamento, buracos) na faixa de segurança. E a despreocupação não é só com o PcD, estende-se também aos outros transeuntes, como por exemplo: cegos, portadores de bengalas e/ou andadores, pessoas com mobilidade reduzida temporariamente.

Figura 34 - Subway



Fonte: Polonski, 2017

Essa Figura apresenta diversos desníveis e ladrilhos soltos na calçada, proporcionando diversas chances de acidentes para os transeuntes. Fica bem difícil passar por ali com uma cadeira de rodas, com muletas, bengalas, andadores, carrinhos de bebês, ou mesmo sem nenhuma deficiência ou aparente dificuldade torna-se complicado caminhar em um local esburacado.

Figura 35 - Ligação Hidráulica



Fonte: Polonski, 2017

Nesta Figura observa-se que há uma obra inacabada, devido a um recorte para nova ligação de água bem visível na foto e este atrapalha a passagem de transeuntes, sejam eles cadeirantes, cegos, pessoas com bengalas ou andadores, pessoas com carrinhos de bebês, entre outros.

Figura 36 - Esquina Avenida do Forte



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra falta de pintura no asfalto da faixa de segurança em virtude da obra de recapeamento asfáltico e britas soltas no acesso a cadeirante, o que causa transtorno na passagem dos pedestres. Pedestres estes que podem ser cadeirantes, cegos ou qualquer outro cidadão.

Figura 37 - Esquina Rua Zeca Neto



Fonte: Polonski, 2017

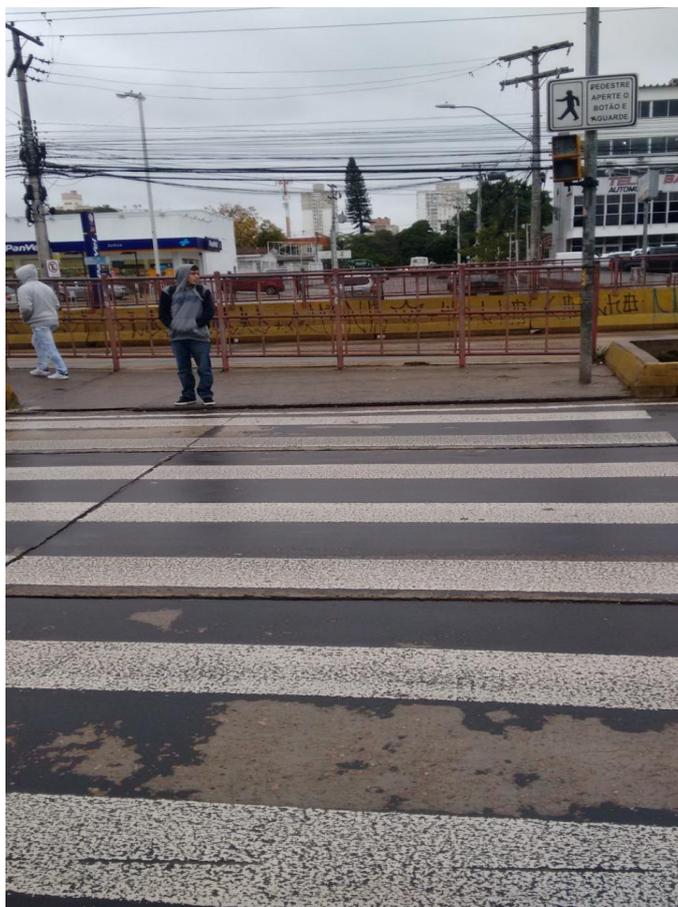
Figura 38 - Esquina Rua Zeca Neto



Fonte: Polonski, 2017

Nas fotos 37 e 38, há ladrilhos soltos formando buracos e bueiro quebrado junto ao acesso de cadeirante, o que pode ocasionar graves acidentes. Não só para cadeirantes, mas também para cegos, pessoas com mobilidade reduzida, ou qualquer outro cidadão que trafegue pela cidade.

Figura 39 - Estação Lindóia



Fonte: Polonski, 2017

Nesta foto, há falta de acesso para PcD junto à faixa de pedestre, no acesso principal para estação de ônibus. Isso é uma contradição, pois exatamente onde deveria haver mais facilidade de acesso, não há. E essa falta de acesso atrapalha não só às PcD, mas também pessoas com carrinhos de bebês, aquelas que estão com mobilidade temporariamente reduzida.

Figura 40 - Parques e Circos



Fonte: Polonski, 2017

Na calçada desta foto há vários buracos e acúmulo de água, o que ocasiona diversos transtornos a quem passa, podendo até proporcionar acidentes, como com cadeirantes, pessoas com bengalas e andadores, cegos, entre outros.

Figura 41 - Esquina Rua Hugo Hermann Filho



Fonte: Polonski, 2017

Figura 42 - Esquina Rua Hugo Hermann Filho



Fonte: Polonski, 2017

Nas Figuras 41 e 42, evidencia-se que não há acesso para PcD em um dos lados da via, que também possui muitos desníveis. Condições que podem causar acidentes para as PcD, como para qualquer pessoa que por ali passar..

Figura 43 - Banco Bradesco



Fonte: Polonski, 2017

A Figura demonstra o vai e vem que é andar pela cidade. Desvia de cavalete sinalizando bueiro aberto, desvia de fradinhos, desvia de ladrilhos soltos, desvia de desnível pela tampa de rede pluvial. Só que a quantidade de desvios ou a ausência de um deles pode ocasionar um acidente grave, com quem usa cadeira de rodas, bengalas ou andadores, pessoas com carrinhos de bebês, cegos, entre outros.

7.2 ACESSIBILIDADE DO MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS

Figura 6 - Esquina Rua Bogotá 1



Fonte: Polonski, 2017

Essa figura apresenta como barreiras um buraco em torno do poste, proporcionando grande possibilidade de queda para qualquer pessoa que transite por ali, além de ter **fiação enrolada**. Também há um carro estacionado em cima da calçada. Essa foto mostra a falta de educação do condutor do veículo ao estacionar o carro sobre a calçada e a irresponsabilidade de quem deixou o fio enrolado do poste, podendo qualquer um se enroscar nele. Qualquer um quer dizer desde um deficiente físico até um deficiente intelectual, ou uma pessoa dita “perfeita”.

Figura 44 - Terminal Triângulo



Fonte: Polonski, 2017

Figura 45 - Estação Triângulo



Fonte: Polonski, 2017

Nas Figuras 44 e 45, mostra-se o elevador 04 fechado no momento da foto, às 11h da manhã, enquanto a placa diz que o horário de não funcionamento é das 22h às 6h. Mesmo elevador, no andar inferior, complementando a informação, dizendo que o elevador encontra-se em manutenção. Como um cadeirante ou com mobilidade reduzida vai acessar a estação dessa forma?

Figura 46 - Estação Triângulo



Fonte: Polonski, 2017

Figura 47 - Estação Triângulo



Fonte: Polonski, 2017

Elevador 01 fechado no momento da foto, às 11h da manhã, enquanto a placa diz que o horário de não funcionamento é das 22h às 6h. Na segunda foto, elevador 03, complementando a informação, no andar inferior, placa dizendo que se encontra em manutenção. De novo, como um cadeirante vai acessar a estação?

Figura 48 - Estação Triângulo



Fonte: Polonski, 2017

Esta Figura pode ser considerada uma foto rara: o elevador 02 é o único elevador em funcionamento na Estação Triângulo, no dia em que foram tiradas as fotos: 09 de Junho de 2017.

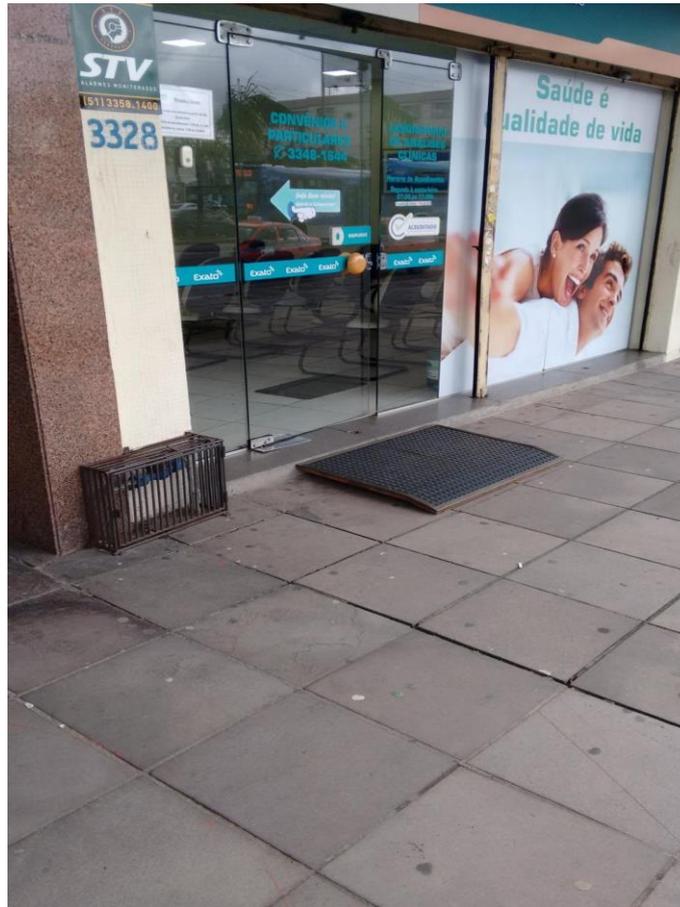
Figura 49 - Acessibilidade em curvas



Fonte: Polonski, 2017

As placas, nesta foto, estão dispostas fisicamente de modo a obrigar um trajeto sinuoso tanto de pedestre quanto PCD, o que rouba tempo, paciência e também facilidade na hora de quem transita pelas ruas da cidade. E quem transita pela cidade são pessoas com cadeiras de rodas, bengalas, andadores, carrinhos de bebês, cegos, baixa visão, obesos, com mobilidade reduzida temporariamente ou não. Quem transita pela cidade são todas as pessoas!

Figura 50 - Clínica Exato



Fonte: Polonski, 2017

Essa Figura mostra que os donos da clínica pensaram nas PcD como clientes da loja, mas não nos demais transeuntes na calçada, pois o rebaixamento que fizeram pode ocasionar um acidente para eles. Acidentes inclusive para cadeirantes que não vão acessar a clínica, além de outros cidadãos quaisquer que andam pela rua.

Figura 19 - Centro Comercial 1



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra, com evidência, um bueiro com seu contorno esburacado, trazendo riscos para PcD e para transeuntes não deficientes. Além disso, mostra a placa que pode ser considerada um obstáculo na passagem dos transeuntes, como quem anda com bengalas, cegos, entre outros.

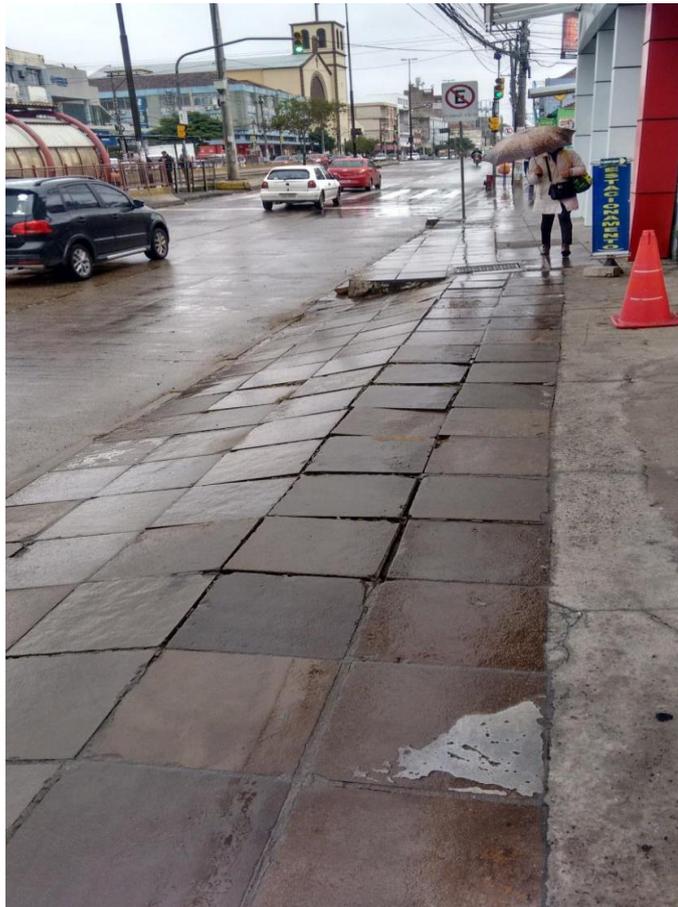
Figura 51 - Anúncio



Fonte: Polonski, 2017

A Figura acima mostra que, onde tudo parece estar certo, com ladrilhos bem colocados, manutenção bem feita, guias para cegos, lixeiras, bancos, sempre tem alguma coisa para atrapalhar: a propaganda ao modo brasileiro. Bem no meio da calçada, para importunar a passagem de pedestres e cadeirantes encontra-se duas placas enormes de comércio. A dificuldade está pronta para cadeirantes, cegos, pessoas com carrinhos de bebê, entre outros.

Figura 27 - Urgetrauma 1



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra ladrilhos soltos na calçada, o que ocasiona possibilidade de acidentes com os transeuntes. Também mostra cones, o que dificulta a passagem, especialmente de cadeirantes, pois a calçada já tem rebaixamento de um lado por causa da garagem (escorregar) e os cones do outro. Esse risco é para cadeirantes, pessoas obesas, com bengalas, carrinhos de bebês, entre outros.

Figura 52 - CFC Castelo



Fonte: Polonski, 2017

Nesta foto, observa-se que a empresa pensou nos cadeirantes como clientes da loja, mas não nos demais transeuntes na calçada, pois o rebaixe que colocou na porta pode atrapalhar quem passa na calçada e não percebe o degrau causado pelo rebaixamento. Também pode causa acidentes para os cadeirantes que não irão acessar o CFC, além do risco aos demais pedestres, como pessoas com bengalas, baixa visão, mobilidade reduzida, entre outros.

7.3 ACESSIBILIDADE COMUNICACIONAL

Figura 53 - Shopping Lindóia



Fonte: Polonski, 2017

Esta foto mostra um telefone público (orelhão) adaptado para cadeirantes, porém com fio arrebitado e bem visível na foto, o que impossibilita seu uso.

7.4 ACESSIBILIDADE À INFORMAÇÃO

Figura 13 - Esquina Avenida Panamericana 1



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra uma placa de sinalização e um hidrante dos bombeiros logo na faixa de segurança, onde deveria ser um espaço livre para a passagem de pedestres. A falta de planejamento na instalação do equipamento urbano traz barreiras físicas ao acesso de cadeirantes, idosos, portadores de bengalas e andadores, cegos, pessoas com mobilidade prejudicada temporariamente. Esta placa de sinalização e o hidrante poderiam estar melhor posicionados um pouco antes ou logo após a faixa.

7.5 ACESSIBILIDADE ATITUDINAL

Figura 21 - Fábrica de Sabão 1



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra “fradinhos” criando risco de acidente para os transeuntes da via e o carro estacionado de forma atravessada forma outro obstáculo, pois impede a passagem tranquila das pessoas. Nessa situação fica evidenciada a falta de educação e atitude inadequada daqueles condutores que não pensam a calçada como passagem de pedestre ainda mais em se tratando de pessoas com mobilidade reduzida, como idosos, cegos, grávidas, entre outros.

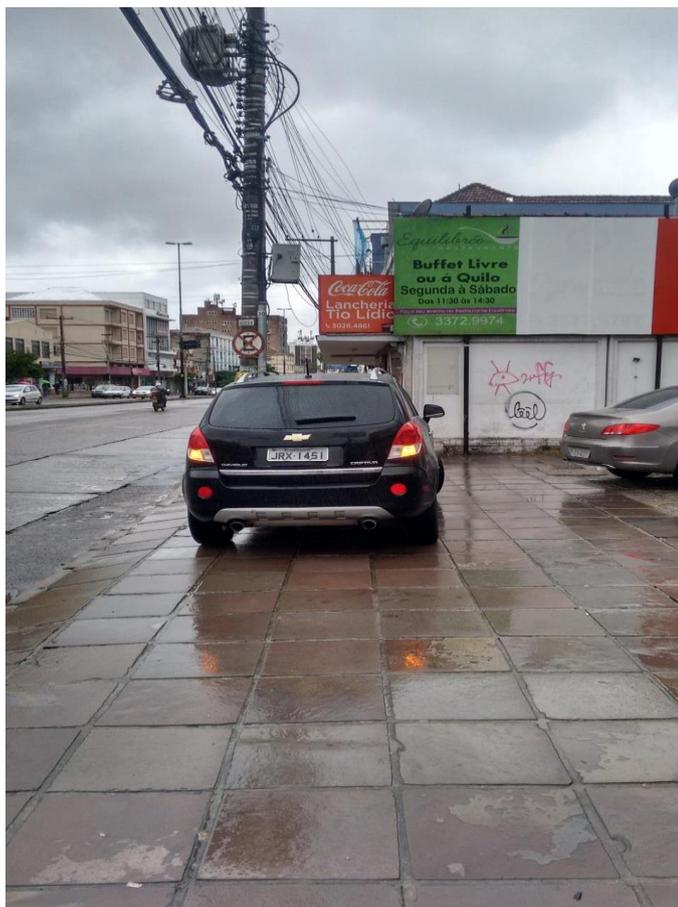
Figura 30 - Esquina Rua Bernardi 1



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra um buraco enorme na calçada, pela falta de ladrilhos, o que proporciona um ambiente perfeito para acidentes com transeuntes, especialmente pessoas em cadeiras de rodas, mas também aquelas que têm mobilidade reduzida, cegos, quem carrega carrinhos de bebês, entre outros.

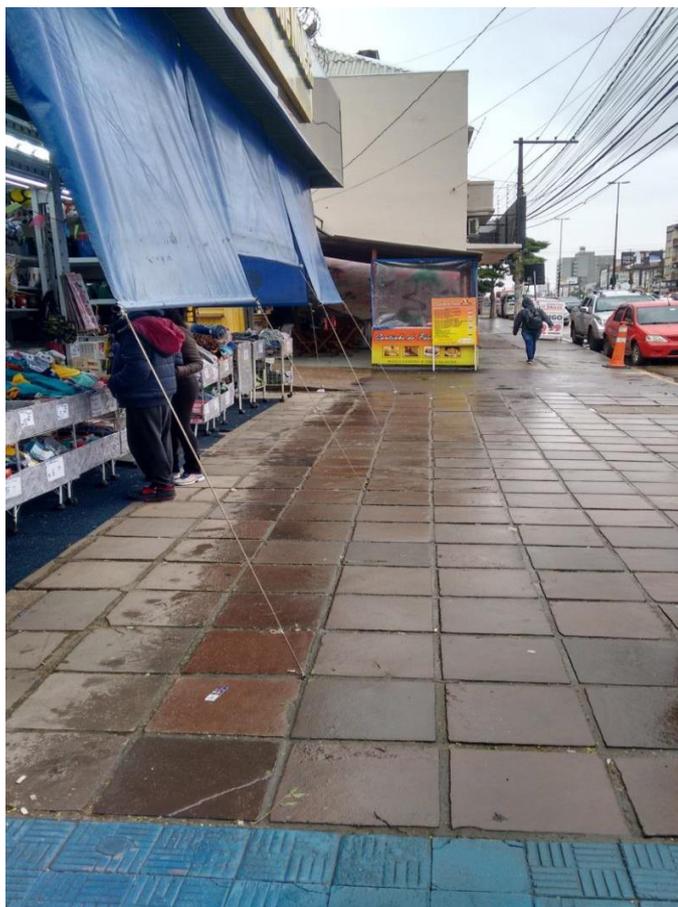
Figura 54 - Desrespeito



Fonte: Polonski, 2017

Essa foto mostra o carro citado na foto anterior, estacionado displicentemente no meio da calçada, gerando transtorno para qualquer um que tente passar por ali no momento. Foto que demonstra o “jeitinho” brasileiro de resolver tudo de qualquer forma: na falta de educação e respeito aos outros (cadeirantes, cegos, pessoas com baixa mobilidade, etc) que não podem passar por ali, pois não tem espaço a ser pelo meio da rua.

Figura 55 - Cordas Invisíveis



Fonte: Polonski, 2017

Nessa Figura, parece tudo perfeito. No entanto, se olharmos mais detalhadamente, prestando bastante atenção, veremos que as lonas azuis da loja estão fixadas à calçada com linhas transparentes. Ou seja, acidentes podem ser causados a qualquer instante com qualquer pessoa que passar por ali.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quais as barreiras em relação à rota e à acessibilidade, na via pública, que contribuam para a educação no trânsito, em uma avenida na zona norte de Porto Alegre/RS?

Diante do exposto durante todo o trabalho, é possível verificar que existe a educação para o trânsito. Pelo menos, tentativas de conscientizar a educação para todos existem e são levadas às escolas, que são os locais principais para se iniciar uma conscientização a respeito de um trânsito mais humano, um dos objetivos da EPTC.

Todavia, quem está na escola ouve os ensinamentos. Não quer dizer que os aprenda. Por isso, há tantos desrespeitos às leis, tantos acidentes e tantas mortes no trânsito. Especialmente, no que tange à acessibilidade e à mobilidade a situação é ainda mais ignorada e tratada com um preconceito maior.

Em relação à rota as barreiras encontradas não são muitas. Tanto que nas fotos tiradas encontramos apenas uma (Figura 18) que poderia impedir a passagem de alguém, seja em qual situação estivesse.

Agora quanto à acessibilidade, a situação fica bem mais séria, pois se encontra um problema muito sério de estrutura no planejamento da cidade. Nossas ruas apresentam um estado físico deplorável, com muitos buracos, falhas no calçamento, ausência de pavimento. Além disso, retrata também um estado de conservação que independe de governos, que é o contexto de limpeza, de higienização. Ninguém se importa com o papelzinho de bala jogado na calçada, afinal é só um e é somente uma vez. Ninguém vai reparar! Só que se cada pessoa da cidade pensar assim, no final de um dia teremos praticamente uma fábrica de balas descascadas e uma porção de gente diabética!

O que importa nessa história de acessibilidade não é o que o governo faz ou deixa de fazer, mas o que cada um de nós faz! Se nós trocamos a rede hidráulica de casa e precisamos abrir uma canaleta na rua, depois que terminarmos, NÓS precisamos fechar o buraco na rua, porque fomos nós que abrimos e não deixar para o governo fechar porque é na rua e não nos cabe o serviço. Isso é preocupar-se com a pessoa com uma bengala que vai precisar passar por ali e vai tropeçar porque tem um buraco por causa da nossa instalação de água.

Se tem um fio caído na rua, não vou deixá-lo caído. Vou verificar com a companhia de energia se tem rede ligada nele e se não tiver, até ela vir, vou pegá-lo e colocá-lo num canto mais afastado da passagem das pessoas, para não atrapalhar e causar acidentes.

Isso é uma coisa tão simples! Isso é acessibilidade! Isso é mobilidade urbana! Isso é educação para o trânsito, para a vida!

Figura 56 - Acessibilidade Perfeita



Fonte: Polonski, 2017

Finalmente, uma foto positiva! Esta Figura mostra exatamente como deveriam ser todos os passeios públicos de nossa cidade: calçada dentro dos todos os padrões de acessibilidade previstos, conservação e manutenção bem feitas. Perfeita!!! E não é sonho, ela existe em um pedacinho da Avenida Assis Brasil!

REFERÊNCIAS

ABNT. **Normas Técnicas**. Disponível em: <<http://www.abnt.org.br/>>. Acesso em 06 mai de 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2015. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2017.

BRASIL. LEGISLAÇÃO FEDERAL. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/hpsenado>>. Acesso em: 03 maio 2017.

BRASIL. LEGISLAÇÃO FEDERAL. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/>>. Acesso em: 03 mai 2017.

CARDOSO, Leandro; MATOS, Ralfo. Acessibilidade urbana e exclusão social: novas relações, velhos desafios. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 10., 2007, Florianópolis, **Anais...** Florianópolis: Degrau Arquitetos Associados S/S, 2007.

Educação no trânsito é fundamental para a preservação da vida. Disponível em: <<https://icetran.org.br/blog/educacao-no-transito-preserva-vidas-e-transforma/>>. Acesso em 10 jun 2017.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO. Disponível em: <<https://educacaotransitoportalprofessor.wordpress.com/>>. Acesso em: 9 jun. 2017.

FIGURA 1 – MAPA DA AV. ASSIS BRASIL. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/dir/Avenida+Assis+Brasil,+1800+-+Passo+d'Areia,+Porto+Alegre+-+RS/Av.+Assis+Brasil,+4000+-+Passo+d'Areia,+Porto+Alegre+-+RS/@-30.011061,-51.1673249,15z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x9519777abb3eac81:0x8f71f5ce0beee926!2m2!1d-51.1696253!2d-30.0115609!1m5!1m1!1s0x95197707cbaa3aed:0xa57d9aa8de343e6f!2m2!1d-51.1474699!2d-30.0104081!3e2>>. Acesso em 02 de jul. 2017.

GARCIA, Carla Cristina. **Sociologia da acessibilidade**. Curitiba: IESDE, 2012.

GUIA Informativo: Educação para Mobilidade: Porto Alegre. Porto Alegre: EPTC, 2016.

LIPPO, Humberto Pinheiro. Acessibilidade Universal. In: **Sociologia, Textos e Contextos**. Canoas: Ed. Ulbra, 2005.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. **Pesquisa em Educação**: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU, 1986.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MORAES e SILVA. EDUCAÇÃO PARA TRÂNSITO: ESTRATÉGIA DE ENSINO NO NÍVEL SUPERIOR. **Revista da Católica**, v. 2, n. 4, jul./dez. 2010. Disponível em: <[http:// www.catolicaonline.com.br/revistadacatolica2/artigosn4v2/31-pos-grad.pdf](http://www.catolicaonline.com.br/revistadacatolica2/artigosn4v2/31-pos-grad.pdf)>. Acesso em 29 maio 2017.

MORAES, M. G. **Acessibilidade e inclusão social em escolas**. 2007. 82f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Pedagogia). Faculdade de Ciências, Universidade Estadual Paulista, Bauru, SP, 2007.

MORO, Eliane Lourdes da Silva; GIACUMUZZI, Gabriela S. Acessibilidade, pessoa com deficiência e a legislação brasileira. In: **Capacitação em Informação, Acessibilidade e Direitos Humanos para Servidores Públicos Federais**. Porto Alegre: Evangraf, 2015. P. 59 -76

NICOLETTI, Tamini Farias. **Checklist para Bibliotecas**: um instrumento de acessibilidade para todos. Porto alegre, 2010.

POLONSKI, Natan Walter. Figura 2: Estação Lindóia. 2017. 1 foto

_____. Figura 3: Estação Lindóia. 2017. 1 foto

_____. Figura 4: Estação Lindóia. 2017. 1 foto

_____. Figura 5: Estação Lindóia. 2017. 1 foto

_____. Figura 6: Esquina Rua Bogotá. 2017. 2 fotos

_____. Figura 7: Esquina Rua Beno Mentz. 2017. 1 foto

_____. Figura 8: Esquina Rua Beno Mentz. 2017. 1 foto

_____. Figura 9: Estação Triângulo. 2017. 1 foto

_____. Figura 10: Acessibilidade Aquática. 2017. 1 foto

_____. Figura11: Esquina Rua Bogotá. 2017. 1 foto

_____. Figura 12: Esquina Rua Costa Rica. 2017. 1 foto

_____. Figura 13: Esquina Avenida Panamericana. 2017. 2 fotos

_____. Figura 14: Fradinho no Caminho. 2017. 1 foto

_____. Figura 15: Paróquia Cristo Redentor. 2017. 1 foto

_____. Figura 16: Igreja Universal. 2017. 1 foto

_____. Figura 17: Esquina Rua Edmundo Bastian. 2017. 1 foto

_____. Figura 18: Esquina Rua Edmundo Bastian. 2017. 1 foto

- _____. Figura 19: Centro Comercial. 2017. 2 fotos
- _____. Figura 20: Proximidades Viaduto Obirici. 2017. 1 foto
- _____. Figura 21: Fábrica de Sabão. 2017. 2 fotos
- _____. Figura 22: Banco do Brasil. 2017. 1 foto
- _____. Figura 23: Shopping Bourbon. 2017. 1 foto
- _____. Figura 24: Estação Cristo Redentor. 2017. 1 foto
- _____. Figura 25: Esquina Rua Álvares Cabral. 2017. 1 foto
- _____. Figura 26: Urgetrauma. 2017. 1 foto
- _____. Figura 27: Urgetrauma. 2017. 2 fotos
- _____. Figura 28: Estação Cristo Redentor. 2017. 1 foto
- _____. Figura 29: Estação Cristo Redentor. 2017. 1 foto
- _____. Figura 30: Esquina Rua Bernardi. 2017. 2 fotos
- _____. Figura 31: Esquina Rua Adão Bains. 2017. 1 foto
- _____. Figura 32: Poste. 2017. 1 foto
- _____. Figura 33: Esquina Rua Dom Diogo da Costa. 2017. 1 foto
- _____. Figura 34: Subway. 2017. 1 foto
- _____. Figura 35: Ligação Hidráulica. 2017. 1 foto
- _____. Figura 36: Esquina Avenida do Forte. 2017. 1 foto
- _____. Figura 37: Esquina Rua Zeca Neto. 2017. 1 foto
- _____. Figura 38: Esquina Rua Zeca Neto. 2017. 1 foto
- _____. Figura 39: Estação Lindóia. 2017. 1 foto
- _____. Figura 40: Parques e Circos. 2017. 1 foto
- _____. Figura 41: Esquina Rua Hugo Hermann Filho. 2017. 1 foto
- _____. Figura 42: Esquina Rua Hugo Hermann Filho. 2017. 1 foto
- _____. Figura 43: Banco Bradesco. 2017. 1 foto

- _____. Figura 44: Terminal Triângulo. 2017. 1 foto
- _____. Figura 45: Terminal Triângulo. 2017. 1 foto
- _____. Figura 46: Terminal Triângulo. 2017. 1 foto
- _____. Figura 47: Terminal Triângulo. 2017. 1 foto
- _____. Figura 48: Terminal Triângulo. 2017. 1 foto
- _____. Figura 49: Acessibilidade em Curvas. 2017. 1 foto
- _____. Figura 50: Clínica Exato. 2017. 1 foto
- _____. Figura 51: Anúncio. 2017. 1 foto
- _____. Figura 52: CFC Castelo. 2017. 1 foto
- _____. Figura 53: Shopping Lindóia. 2017. 1 foto
- _____. Figura 54: Desrespeito. 2017. 1 foto
- _____. Figura 55: Cordas invisíveis. 2017.1 foto
- _____. Figura 56: Acessibilidade Perfeita. 2017. 1 foto

PORTO ALEGRE. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?u=/netahtml/sirel/>>. Acesso em 27 abr. 2017.

RAVANELLO, Luana. **Acessibilidade Universal**: análise do espaço urbano junto a um centro administrativo na cidade de Porto Alegre – RS. 2012. 68f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Engenharia Civil). Faculdade de Engenharia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

RIO GRANDE DO SUL. LEGISLAÇÃO ESTADUAL. Disponível em: <<http://www.al.rs.gov.br/legislativo/Legisla%C3%A7%C3%A3oEstadual.aspx>>. Acesso em: 29 abr. 2017.

SASSAKI, Romeu Kazumi. A inclusão no mercado de trabalho. In: **Construindo uma sociedade para todos**. 7. ed. Rio de Janeiro: WVA, 2006.

SILVA, Eduardo Patricio da. Direito à cidade e o problema da acessibilidade: um novo olhar sobre as cidades brasileiras. **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo, v. 16, n. 2, 88-108, 2016.

SILVA, Tânia Luísa Koltermann; CARDOSO, Eduardo. Preceitos ergonômicos aplicados ao desenvolvimento de um instrumento de avaliação de acessibilidade. **Ação Ergonômica** – Revista Brasileira de Ergonomia, v. 9, n. 1, 2014, p. 87-95. Disponível em:

<<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/107177/000944265.pdf?sequence=1>> Acesso em 30 mai 2017.

TOLENTINO, Nereide E. B. **Trânsito**: qualidade de vida do condutor e o código de trânsito brasileiro. 2ª. ed. São Paulo: EDICON, 1998.