

## ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA NO TRÂNSITO: O CASO DA CIDADE DE PARANAÍBA – MS

*Susy dos Santos Pereira (G-UEMS)*  
*Sidinea Faria Gonçalves da Silva (UEMS)*

### Resumo

O exercício da cidadania aparentemente pressupõe que cada um faça sua parte, respeitando o espaço que é coletivo. De modo que a educação para o trânsito tem de fazer parte da vida de cada um, com vistas ao bem de todos. Dessa forma, fica indispensável alertar a relevância da engenharia de trânsito na cidade de Paranaíba-MS. Nesse revés, o intuito primordial desse estudo foi analisar a acessibilidade das calçadas urbanas no Município de Paranaíba-MS por meio da observância dos padrões técnicos de construção das calçadas e, logo, contribuir para o trânsito mais seguro e a cidade mais humana. Assim, identificou-se o impacto negativo da falta de planejamento de vias públicas nessa cidade, e os diversos fatores ligados aos usuários, ao veículo e à via pública. Diagnosticou-se que é de suma importância existir ações mais eficientes para não ferir os direitos constitucionais dos indivíduos, e, conseqüentemente, o próprio exercício da cidadania. Por isso, a segurança no tráfego deve ser fundamentada pelo planejamento do trânsito das cidades, com a sua devida interação entre os órgãos responsáveis para que façam cumprir as legislações existentes.

**Palavras-chave.** Segurança pública. Engenharia de trânsito. Acessibilidade. Cidadania.

### Introdução

As estatísticas colocam o Brasil no grupo dos países que apresentam os maiores índices de violência no trânsito (Organização Mundial da Saúde). Esses dados estão em evidência também no Estado de Mato Grosso do Sul, exemplo disso foi veiculado pela mídia, no especial **Acidentes de trânsito traumatizam famílias e superlotam hospitais**<sup>1</sup>, demonstrando que na capital do Estado de Mato Grosso do Sul aparecem números que mostram a formação deficiente do condutor de veículos automotivos atrelada ao precário estado de conservação das vias públicas, condicionando num exorbitante número de pessoas fraturadas ou mortas em acidentes de trânsito.

O trânsito caótico presente nas cidades brasileiras exige educação para o trânsito e soluções severas, intensificando-se aí a relevância dessa proposta.

Políticas públicas devem ser implantadas de imediato, meios que estudem o perfil de fato, dos motoristas, pedestres, de leis coercitivas, de projeção das vias urbanas, engenharia do trânsito, urbanização e segurança visando à excelência da qualidade de vida nas cidades e rodovias.

Como assevera Pinski (1999) há aqueles que não dão importância para o trânsito, ignorando regras simples como dar seta para virar, e isso atinge cerca de 85% dos motoristas. Ainda, há aqueles que ocupam o espaço todo, pensando somente neles, também existem os que atiram coisas pela janela do carro, os que dirigem falando ao celular, os que definem as suas velocidades extrapolando os limites impostos, entre outras infrações. Motoristas egoístas, que não pensam no próximo, a sua liberdade é o que prevalece, evidenciando falta de educação para o trânsito.

<sup>1</sup> TV MORENA. *Acidentes de trânsito traumatizam famílias e superlotam hospitais*. Disponível em: <<http://rmtonline.globo.com/noticias.asp?n=448523&p=2&Tipo=>> Acesso em: 20 jun. 2009.

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------

Nessa perspectiva, é compreendido que o problema dos altos índices de acidentes está na imprudência dos motoristas, sendo indispensável que existam processos de reeducação no trânsito e ações que visem a evitar as mortes de tantas vítimas de condutores alcoolizados ou irresponsáveis.

Atualmente todos são vítimas diretas ou indiretas do trânsito brasileiro. O trânsito é um dos grandes vilões da sociedade porque cada vez mais pessoas são suas vítimas, famílias inteiras estão morrendo por irresponsabilidade no trânsito.

Cabe, também, lembrar os grandes gastos do governo com os acidentes de trânsito, pois eles custam aos cofres públicos 5,3 bilhões de reais anuais, apenas nas áreas urbanas do país (VILLELA e FERREIRA, 2009).

Atenta-se para o fato de que o veículo automotor é tão fatal quanto qualquer arma de fogo, quando o motorista dirige com imprudência e desrespeito à sinalização, abusando criminosamente da velocidade se transforma em arma para tirar a vida.

E é nesse contexto que a cultura automobilística envolve a todos, persuadindo os indivíduos, como enfatiza Affonso (2003 apud VILLELA e FERREIRA, 2009, não paginado) a idéia lançada pelos padrões: “[...] é de tamanha eficácia que insere em cada cidadão a ilusão de que é possível mudar sua vida se tiver um veículo automotor. O carro é visto pela população, como algo essencial e natural para a vida”.

Mesmo assim, a preservação da vida humana deve-se sobrepor diante de qualquer outro bem. Por isso, propõe-se nesse trabalho uma reflexão sobre a falta de planejamento do tráfego, o que implica diretamente na educação do povo para o trânsito. Senão, veja-se: Como cobrar do cidadão que observe regras e sinalizações, se as cidades não apresentam o devido planejamento urbano para o trânsito?.

Observe-se que a sinalização é precária, que a acessibilidade dos portadores de necessidades especiais é sacrificada, que não há vias específicas para ciclistas e tantos outros meios não motorizados, além de não observar o Plano de Desenvolvimento das Cidades.

Nesse âmbito, as políticas urbanas são voltadas somente para os automóveis, essas políticas enfocam as prioridades vinculadas aos veículos. Pode-se constatar isso por meio das medidas de criação de túneis, anéis viários, vias expressas, e pontes e pouco se investe na engenharia de tráfego, na qualidade de vida voltada a toda mobilidade urbana.

Salienta-se que os motoristas não deixam de ser pedestres, por mais que estejam motorizados, todos são pedestres, logo, todos têm de ser educados. Lembrando que o segredo de vários países para melhoria do trânsito são as fiscalizações, multas pesadíssimas e as campanhas educativas, mas ousa-se aqui aduzir, também, a reurbanização das cidades.

É indiscutível enfatizar um planejamento adequado dos espaços das cidades, otimizando, assim, um ambiente mais humano para que os indivíduos consigam exercer os valores essenciais para o exercício da cidadania.

Nesse prisma, o intuito primordial desse estudo é analisar a acessibilidade das calçadas urbanas no Município de Paranaíba - MS, focalizando esse estudo nos pedestres. De forma a cobrar o planejamento da cidade ao construir seus imóveis, respeitando limites e regras estabelecidos na ABNT - NBR 9050/2004 <sup>2</sup> “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” quando determina o respeito aos padrões para calçadas e passeios públicos. Além da atenção à Emenda n.º12 à Constituição de 1967, promulgada em 17/10/78 que garante a acessibilidade e, por conseguinte, o direito de locomoção de todos. E alertar o Município para rever as suas políticas públicas, visando à sustentabilidade destes, uma vez que muitas cidades não estão preparadas para lidar com o crescimento do número de

<sup>2</sup> ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas e NBR – Norma Brasileira.

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------

automóveis, motocicletas, ciclistas, pedestres em circulação e o aumento populacional, impulsionando, portanto, o caos no trânsito da cidade.

O exercício da cidadania aparentemente pressupõe que cada um faça sua parte, respeitando o espaço que é coletivo. De modo que a educação para o trânsito tem de fazer parte da vida de cada um, com vistas ao bem de todos.

Logo, esse estudo objetiva alertar a relevância da engenharia de trânsito na cidade de Paranaíba-MS, uma vez que enfatiza o impacto negativo da falta de planejamento de vias públicas nessa cidade, e os diversos fatores ligados aos usuários, ao veículo e à vida pública, o que obriga o Poder Público Municipal a repensar o desenho urbano da qualidade das calçadas.

## 1. A Consciência Cidadã

Diante do exposto, práticas educativas devem ser ensinadas, orientadas também pelas escolas, o que permitiria levar a prática da cidadania às futuras gerações de pedestres e motoristas, de modo que a educação para o trânsito tem de começar desde tenra idade, a fim de inculcar consciência cidadã para o trânsito, no sentido de pensar no bem comum.

Ao se propor a Educação para trânsito há que se tratar da informação e formação e, por conseguinte, da consciência de que é preciso estabelecer o respeito de todos os cidadãos, cujos direitos devem ser preservados para promover condições favoráveis à vida coletiva.

Entende-se que há um descaso histórico com as leis de trânsito, pois a maioria da população não conhece essas leis e não se preocupa em cumpri-las.

A fim de construir uma cultura de paz no espaço público é preciso sim educar para o trânsito, mas também que as autoridades competentes façam a sua parte.

Para promover maior reflexão sobre o convívio social que colabora na construção da democracia e da cidadania no trânsito, o Conselho de Trânsito - CONTRAN incumbiu o Ministério da Educação e Cultura - MEC por meio dos Parâmetros Curriculares Nacionais – PCNs, mediante os temas transversais, de transmitir a educação para o trânsito. A escola deveria ensinar a seus alunos todos os aspectos que envolvem o trânsito, da obediência à sinalização até a base social e ética da convivência no trânsito. E isso vem somar às campanhas veiculadas pela mídia no intuito de despertar a consciência de todos.

Essa é uma iniciativa louvável para formar as próximas gerações de pedestres e motoristas, por isso, as campanhas que mobilizam toda a sociedade devem continuar. Esse tema precisa estar presente na vida dos cidadãos, alertando para a responsabilidade de cada um na contribuição para um trânsito harmônico e seguro.

## 2. A Acessibilidade no Trânsito

Conforme ilustra Feijó (2009, p.06): “A acessibilidade surge como atributo imprescindível na sociedade, permitindo que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades em: educação, trabalho, habitação, lazer, turismo e cultura”. O que também pressupõe que todos devem colaborar para que essa acessibilidade se torne real.

Neste trabalho, acessibilidade deve ser entendida na acepção de permitir à pessoa facilidade de aproximação na obtenção de serviços diversos, incluindo o direito de ir e vir. O respeito a esse direito muitas vezes não é observado.

O que justifica esse trabalho é a observação da falta de padronização das calçadas na cidade de Paranaíba. Numa pesquisa de campo foi possível entender que essas calçadas não permitem a circulação dos pedestres em quase todos os locais urbanos. E isso permitiu uma reflexão sobre o cumprimento das normas pelo Poder Público. De que adianta rebaixar as calçadas para o acesso de cadeirantes se estes não podem circular por essas calçadas porque

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------

elas não apresentam largura suficiente e estão constantemente cheias de obstáculos como lixeiras, canteiros de árvores, e outros?.

Desse exame surgiu a ideia de questionar a educação para o trânsito de pedestres, que mesmo se tivessem consciência de trânsito como fariam para transitar de acordo com as normas?

Nesse sentido, sobressai a importância de conhecer e de respeitar as normas sociais, bem como de lembrar o direito que todas as pessoas têm de se locomover com segurança no espaço a elas destinado, pois é sabido que há um espaço público democrático que precisa ser respeitado.

Por isso, compreende-se que as calçadas livres dão mais segurança para a população, proporcionando a mobilidade cidadã de todos.

### 3. O Caso da Cidade de Paranaíba

Tratar de tema sobre o trânsito é sempre importante, qualquer que seja o viés a ser desenvolvido passa sempre pela educação do cidadão na ocupação de espaço público comum a toda a sociedade.

Este trabalho apresenta o recorte da condição de acesso dos pedestres às calçadas do espaço urbano em Paranaíba. As ilustrações das fotos têm a finalidade de fundamentar os questionamentos levantados, além de ser exemplos claros de falta de formação cidadã dos ocupantes do espaço urbano.

Demonstra, ainda, que a cidade precisa ser planejada e que o Poder Público local deve exigir o cumprimento da norma, além de fiscalizar e punir o seu descumprimento. É verdade que o conhecimento e o exercício da cidadania no trânsito cabem a cada um, mas alguém há de cuidar para que todos tenham segurança.

O problema comum observado na realidade dessa cidade é a falta de observância da legislação na padronização das calçadas, que preconiza calçadas com a largura de 1m50cm e altura livre mínima de 2m10cm conforme ressalta a Norma Brasileira - NBR 9050 de 2004, sendo esta metragem de fundamental importância para a livre circulação dos pedestres.

A ausência de calçadas adequadas gera insegurança e dificuldade de locomoção a todos. O direito de acessibilidade, já fundamentado, garante que as calçadas devem ser completamente desobstruídas e isentas de interferências, tais como vegetação, postes, lixeiras, bem como qualquer outro tipo de interferência ou empecilho que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2m10cm.

Uma circulada pela cidade permite identificar todos esses problemas, mostra calçadas completamente obstruídas, intransitáveis, em desnível, cheias de degraus, entre outros. Se não é possível a circulação do pedestre comum, também não o é para o portador de necessidades especiais, como o deficiente visual e o cadeirante.

No contexto jurídico, a proteção aos deficientes vem garantida desde a Constituição Federal de 1988, por exemplo, no artigo 24, XIV e no artigo 227 § 2º: “A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público [...] a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”. Complementada pelo artigo 244. A Lei nº 10.098/2000 que regulamenta a adaptação de vias públicas já existe e regulamenta tal situação:

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------

portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;  
 II – barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:  
 a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;  
 b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;  
 c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes  
 [...]

Nesse sentido, as calçadas devem ser rebaixadas junto às travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo, e sempre quando existir a circulação de pedestres. Em alguns lugares no centro da cidade houve uma tentativa de cumprimento da lei, as calçadas foram rebaixadas e pintadas. Mas como vai se poder observar em fotos abaixo, calçadas rebaixadas não são garantias de livre circulação. São muitos os problemas da falta de padronização.

Cabe citar que a largura insuficiente é prejudicial à acessibilidade dos indivíduos, como se observa na maioria das calçadas da cidade. É notória a ausência de facilidades para locomoção dos deficientes físicos e visuais, desprezando a lei específica, a Constituição Federal e o princípio da igualdade, levando os portadores de necessidades especiais a realizarem malabarismo para o acesso; ou mesmo não ter acesso.

A gestão urbanística da cidade de Paranaíba ainda não está voltada para a inclusão social, portanto, não focaliza a democratização do espaço público.

Atenta-se que é uma exigência atual a necessidade das cidades se adequarem aos planos de desenvolvimento sustentável. Nesse âmbito, esta pesquisa se reportou ao responsável pelo trânsito na cidade, diretor do Departamento Municipal de Trânsito - DEMUTRAN a fim de saber como esse órgão trata a questão aqui estudada.

Como resposta, o trabalho apresenta a falta de entrosamento do DEMUTRAN com o órgão do Poder Público Municipal responsável por observar as normas de construção das calçadas na cidade. Também não há respostas para a pergunta sobre a quem cabe fiscalizar e fazer cumprir a lei que regulamenta o planejamento urbano?. Antes, desculpas como o fato de a cidade ser antiga e ter sido construída sem planejamento. Mas não é resposta aceitável, uma vez que se pode flagrar ruas e construções recentes que desobedecem à lei.

Continuando a observação, foi possível diagnosticar que as vias de Paranaíba deixam de oferecer espaços adequados para os pedestres, as calçadas apresentam características inadequadas, com larguras insuficientes, mobiliário urbano mal projetado, pouca iluminação, e, por consequência, desestimula o pedestre a trafegar por elas. Sendo obrigado a transitar na rua correndo risco de ser atingido por veículos e outros.

Enquanto é de conhecimento de todos que o Ministério das Cidades incentiva promover a mobilidade de forma segura e socialmente inclusiva e exige ser necessário ter um projeto de infra-estrutura para pedestres, os administradores da cidade parece não ter conhecimento dessa legislação.

Promover a melhoria do nível de serviço e das condições de manutenção e a fiscalização do uso das calçadas são ações obrigatórias para as autoridades competentes.

Abaixo, retrata-se o que é comum acontecer nas calçadas da cidade de Paranaíba - MS, mostrando desrespeito à acessibilidade diante do fato de as calçadas não estarem livres de obstáculos físicos, visto que estas se transformam em estacionamentos de motocicletas e bicicletas, obrigando os pedestres a caminhar no meio das ruas, colocando as suas vidas em risco.

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------





Fotografia1: Calçada sem rebaixamento de meio fio, e com obstáculos por todo percurso, como lixeiras e motocicletas.



Fotografia 2 – Calçada estreita com previsão para cadeirante, mas com o padrão inadequado limitando o acesso.



Fotografia 3 – Calçada com placa de sinalização e poste no percurso.

Na sequência de fotos, pode-se observar o exposto neste trabalho do ponto de vista do descumprimento da norma quanto à faixa livre que deve corresponder às calçadas. Como o único objetivo das calçadas é permitir a circulação dos pedestres com segurança, evitando seu confronto com veículos nas vias públicas, abre-se o questionamento: Como circular por essas calçadas? Quem vai tomar as providências cabíveis? Como fica a observação da lei que garante acessibilidade?

### **Considerações Finais**

É imprescindível impulsionar meios que despertem a população para o exercício da cidadania, espalhando noções de viver em sociedade, isto é, formas de viver num ambiente saudável, seguro em harmônico.

É evidente que se precisa investir mais em educação para o trânsito, que é preciso ter profissionais capacitados para isso, preparados, e competentes para ensinar e fiscalizar o comportamento dos usuários das vias públicas. A observância à sinalização, a fiscalização com medidas corretivas, a coibição da circulação de veículos com excesso de velocidade, tudo para melhorar a segurança no tráfego.

Mas é essencial que toda essa construção seja fundamentada pelo planejamento do trânsito nas cidades, com a devida interação entre os órgãos responsáveis para que façam cumprir as legislações existentes. E que os gestores tenham conhecimento e consciência ética de que administrar significa cuidar do público, do privado, mas principalmente do que é coletivo.

Por isso, é de suma importância existir ações mais eficientes, exigindo que a população cumpra os padrões estipulados nas normas, que sejam fiscalizados pelo planejamento de engenharia de tráfego para não ferir os direitos constitucionais dos

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------



indivíduos, e por seguinte, o próprio exercício da cidadania. Para não perpetuar a sensação de impunidade dos que transgridem as normas de trânsito, sendo crucial que se mantenha a cobrança sistemática dos cumprimentos dessas normas, levando à conscientização dos motociclistas, motoristas e pedestres, o que certamente contribuirá para um trânsito mais humano e consciente (CALEGARO NETO, 2008).

Dentro do contexto histórico e cultural dessa cidade já existe o conceito de liberdade para a construção, quando as pessoas só observam a sua qualidade de vida. E é esse o padrão que precisa mudar. É preciso mostrar a esse cidadão os vários aspectos do papel político, social e educativo da convivência no espaço das cidades; que a segurança das pessoas também é segurança pública e que isso implica em melhor qualidade de vida para todos.

Mostrar à população que existe um padrão técnico de construção das calçadas, que existe proibição para a obstrução desses espaços, que não se pode estacionar a bicicleta, a moto ou qualquer outro objeto nesse local porque fere o direito do outro de circular com segurança, também é muito importante e deve fazer parte das campanhas educativas para o trânsito.

De modo que esse trabalho pretende ter alertado para a importância de esclarecer a população de cobrar das autoridades, a fim de contribuir para a formação de comportamentos que tornem o trânsito mais seguro e a cidade mais civilizada e humana. \

### Referências Bibliográficas

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. NBR 9050/2004*. Rio de Janeiro, 2004.

BRASIL. Presidente da República. *Lei nº 10.098*. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/arquivos/pdf/lei10098.pdf>> Acesso em: 19 jun.2009.

CALEGARO NETO, Cerilo Casanta. *A influência cultural positiva da Lei Seca*. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/noticias/69310/artigo-a-influencia-cultural-positiva-da-lei-seca-cerilo-calegaro-neto>>. Acesso em: 22 jun. 2009.

CARVALHO, Marcus Vinicius Guerra Seraphico de Assis. *Um modelo para dimensionamento de calçadas considerando o nível de satisfação do pedestre*. 2006. 170f. Tese (Doutorado em Engenharia) – Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, 2006.

FEIJÓ, Alexandro Rahbani. *O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida*. Disponível em: <<http://www.oab.org.br/ena/users/gerente/120093045264174131941.pdf>> Acesso em: 15 jun. 2009.

PINSKY, Jaime. *A cidadania e educação*. 3. ed. São Paulo: contexto, 1999.

VILLELA, Patrícia de Almeida; FERREIRA, William Rodrigues. *Educação para o Trânsito: ferramenta indispensável na organização do espaço urbano*. Disponível em: <[www.antp.net/biblioteca/16CNG511.pdf](http://www.antp.net/biblioteca/16CNG511.pdf)> Acesso em: 18 jun. 2009.

An. Sciencult	Paranaíba	v. 2	n. 1	p. 401 - 408	2010
---------------	-----------	------	------	--------------	------