

PROJETO PILOTO PRAIA LEGAL – DIREITO DE IR À PRAIA: ENSAIO PROJETUAL NA CURVA DA SEREIA, PRAIA DA COSTA, VILA VELHA-ES.

PROYECTO PILOTO “PLAYA LEGAL” – DERECHO DE IR A LA PLAYA: TEST PROYECTIVO EN CURVA DA SEREIA, “PRAIA DA COSTA”, “VILA VELHA” – ES.

“PRAIA LEGAL” PILOT PROJECT - BEACH RIGHT OF WAY: EXPERIENTIAL DESIGN TRIAL AT “CURVA DA SEREIA” LOCATION, IN “PRAIA DA COSTA”, CITY OF “VILA VELHA”, E.S.

EIXO 3 – Interfaces entre universidade e sociedade através do projeto: ensino, pesquisa e extensão.

Ana Paula Rabello Lyra

Doutora Cidade, Segurança e Saúde. Professora Titular da Universidade Vila Velha-ES. Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Vila Velha-ES.

Larissa Leticia Andara Ramos

Doutora em Tecnologia e Projeto para a Qualidade Ambiental na Escala Urbana e do Edifício. Professora Titular da Universidade Vila Velha-ES. Coordenadora de Projetos no Núcleo de Estudos e Práticas em Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Design de Produto da Universidade Vila Velha-ES.

Roberta Rocha de Toledo Pinheiro

Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Coordenadora do Núcleo de Estudos e Práticas em Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Design de Produto da Universidade Vila Velha-ES.

Resumo: O projeto piloto Praia Legal – Direito de Ir a Praia, constitui uma das ações iniciadas pela Prefeitura Municipal de Vila Velha, o Núcleo de Estudos e Práticas da Universidade Vila Velha e o Movimento Vida Nova Vila Velha para promover a integração social e garantir a acessibilidade às praias da cidade. Visando à inclusão social das pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, e a escolha do local ideal para dar início ao Projeto Piloto, foi realizado um diagnóstico para implementação da acessibilidade às praias de Vila Velha. O ponto identificado foi o trecho da Curva da Sereia, em função de sua balneabilidade, da proximidade com uma área de estacionamento e transporte público, além da presença de uma rampa com inclinação de 5%, que atendia às normas de acessibilidade. O projeto piloto executado consistiu em: sinalização e reforma de acesso às vagas de estacionamento existentes de acordo com a norma vigente; execução da calçada cidadã para todo trecho; implantação de um posto de atendimento na areia, composto de uma área plana acessível e coberta; e inserção de esteira plana e regular para o deslocamento da areia até a água do mar. Sua estrutura de caráter efêmero, projetada para o verão de 2012 foi mantida em virtude do uso constante, demandando uma Avaliação Pós-Ocupação de modo a consolidar a atividade no local de forma segura e acessível, servindo, assim, de referência para ser implementada em outras praias do Município.

Palavras-chave: Projeto Praia Legal; Acessibilidade; Integração Social; Pessoas com Deficiência.

Resumen: El proyecto piloto Playa Legal – Derecho de Ir a la Playa, es una de las acciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Vila Velha, el Centro para el Estudio y la Práctica de la Universidad Vila Velha y el Movimiento “Vida Nova Vila Velha” para promover la integración social y garantizar la accesibilidad a las playas de la ciudad. Con el objetivo de inclusión social de las personas con discapacidad y movilidad reducida se realizó un diagnóstico para la implementación de la accesibilidad a las playas del municipio, para elegir el lugar adecuado para empezar el proyecto piloto. El sitio identificado es la “Curva da Sereia”, en función de su adecuación al baño, la proximidad al transporte público y la presencia de una vía de acceso con un 5% de pendiente, la cual cumple las normativas de accesibilidad. El proyecto piloto consiste en: señalización del aparcamiento según la normativa vigente, la construcción de acera adaptada a los minusválidos en todo el trayecto, la implementación de una estación de servicio en la arena, con un espacio plano, accesible y cubierto e la inserción de una cinta plana y regular para el desplazamiento desde la arena hacia el agua del mar. La estructura fue diseñada para ser efímera y para ser instalada solamente en el verano de 2012. El suceso del proyecto junto a la población apartó la posibilidad de remoción de las instalaciones. Por lo

tanto, pasada la implementación del proyecto, hace falta una evaluación pos ocupación, para consolidar la actividad y el acceso a las playas del municipio.

Palabras-clave: *Proyecto Playa Lega; Integración Social; Accesibilidad; Personas con Discapacidad.*

Abstract: *The “Praia Legal” Pilot Project – Beach Right of way, constitutes a group initiative embraced by the Vila Velha’s City Hall, the University of Vila Velha’s Practice and Studies Center and the New Vila Velha Movement Organization. Their aim was the social integration promotion in order to guarantee accessibility to the beaches of the city. A Site Analysis took place with the social inclusion of people with disabilities and reduced mobility in mind, associated to the need to choose the ideal location to inaugurate de Pilot Project. The “Curva da Sereia” was the chosen beach spot for its coastal balneability qualities, its proximity to an existing parking and public transportation place, and for its five percent slope ramp attending the Brazilian with disabilities Standards Act. Design improvements included the signage and reconstruction of existing parking and beach access, including a barrier free boardwalk route, and an open beach hut connected to beach water by an accessible pathway. The ephemeral hut structure designed to last 2012 summer was kept for its constant use, requiring a Post evaluation study in order to consolidate its local inclusive and safety use, for future reproduction references in other beaches of Vila Velha city.*

Keywords: *“Praia Legal” Project; Accessibility; Social Integration; People with Disabilities.*

PROJETO PILOTO PRAIA LEGAL – DIREITO DE IR À PRAIA: ENSAIO PROJETUAL NA CURVA DA SEREIA, PRAIA DA COSTA, VILA VELHA-ES.

Conforme a Constituição de 1988, todas as pessoas têm direitos iguais e a integração social deve ser promovida para que todos tenham as mesmas oportunidades diante da sociedade, do Estado e do Poder público. O Programa Brasil Acessível, implementado pelo Ministério das Cidades em 2004, destacou as responsabilidades da Federação, dos Estados e dos Municípios para implementação de ações destinadas a promoção da acessibilidade nos espaços urbanos.

Saber respeitar e inserir pessoas com deficiência é papel da sociedade e do poder público, não só na conscientização psicológica, como também na supressão de barreiras físicas através de intervenções urbanas legitimadas pelo Decreto nº 5.296/04. Este Decreto regulamenta as Leis 10.048/2000 e 10.098/2000, ficando sujeitos ao cumprimento deste:

A aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística de comunicação e informação, de transporte coletivo e a execução de qualquer tipo de obra, de destinação pública ou coletiva; a outorga de permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza; a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, por meio de convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar; e a concessão de aval da União na obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais por entes públicos ou privados (BRASIL, 2004, p.28).

O Decreto nº 5.296/04 também estabelece critérios para o desenvolvimento de uma política nacional, levando em consideração e respeitando a realidade local, as atribuições das diferentes esferas governamentais e a diversidade dos municípios e estados (BRASIL, 2004).

A cidade é um veículo que deve promover a integração entre as pessoas, assim, é necessário que esse meio seja acessível para receber todas as diferenças. O Programa de Acessibilidade Urbana no Brasil (BRASIL, 2004) visa conscientizar a sociedade em relação às necessidades de promover a integração social e a acessibilidade através da aplicação da Norma Brasileira de Acessibilidade, ABNT NBR 9050:2004, que normatiza as ações que devem ser adotadas na construção dos espaços urbanos para que esses atendam aos direitos de todas as pessoas com necessidades especiais.

Todos os espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao disposto na NBR 9050 para serem considerados acessíveis (ABNT NBR 9050:2004).

A Construção da Cidade Inclusiva depende da iniciativa do poder público para executar ações para implementação da acessibilidade nos espaços urbanos dotando-os de uma infraestrutura adequada e possibilitando que moradores e visitantes, independente de seus padrões antropométricos ou limitações físicas, entrem em contato com a cidade e exerçam seus direitos e deveres como cidadãos.

A inclusão social dos portadores de deficiência é algo que há muito se discute na sociedade. Resposta a essa questão foi a edição da Emenda Constitucional nº65/10, que introduziu na Constituição da República, os art. 227, §2º e 244. Tais dispositivos versam acerca da necessidade de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência, seja aos logradouros seja aos bens de uso público.

art. 227.

(...) § 2º - A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

(...) Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º. (BRASIL, 1988)

Dentre os bens de uso público pode-se incluir a praia, enquanto bem de uso comum do povo, conforme determina o art. 10 da lei 7.661/88 que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências:

Art. 10. As praias são bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado, sempre, livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido (...) (BRASIL, 1988).

Percebe-se, portanto, que a praia, bem de uso comum do povo, deve ser contemplada com a garantia de acesso adequado a todas as pessoas, incluindo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida. Somente assim, o acesso a esta será assegurado de maneira livre e igualitária para todos os cidadãos.

Foi a partir dessa ideia de inclusão social das pessoas com deficiência¹ e com mobilidade reduzida, através de espaços acessíveis² e da garantia do livre acesso às praias, que tiveram início os trabalhos de implementação do projeto piloto “Praia Legal”.

O PROJETO PRAIA LEGAL- DIREITO DE IR A PRAIA

O projeto Praia Legal – Direito de Ir a Praia, constitui uma das ações iniciadas pelo Município de Vila Velha, para promover a integração social e garantir a acessibilidade às zonas balneárias da cidade, onde o acesso ainda é restrito pelas barreiras físicas e atitudinais.

O projeto piloto Praia Legal foi implementado em 30 de dezembro de 2011 por meio de um convênio entre o Movimento Vida Nova Vila Velha (MOVIVE) e o Núcleo de Estudos e Práticas de Arquitetura e Urbanismo, Design de Produtos e Engenharia Civil (NEP) da Universidade Vila Velha, com interveniência da Secretaria Municipal de Defesa Social da Prefeitura Municipal de Vila Velha (SEMDES).

O NEP possui a finalidade de proporcionar a aplicação prática do conhecimento teórico adquirido pelo corpo discente dos referidos cursos, realizando atividades de extensão universitária na área de projeto, sem fins lucrativos, desenvolvendo atividades de assessoria técnica à comunidade organizada e sem possibilidade de acesso ao trabalho de tais profissionais, bem como a vivência do funcionamento e administração de um escritório.

Para viabilizar a implementação da acessibilidade às praias do município de Vila Velha, a fim de se escolher o local mais adequado para se dar início ao projeto piloto “Praia Legal”, foi realizado um diagnóstico detalhado da situação atual da acessibilidade das praias do município. O estudo de viabilidade

¹ Conforme a ABNT NBR 9050:2004, entende-se por deficiência: “Redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente”.

² Conforme a ABNT NBR 9050:2004 entende-se por acessível “Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação”.

implicou na análise da acessibilidade local, desde os estacionamentos e os caminhos de acesso, às condições físicas dos equipamentos urbanos necessários para implementação do Projeto (LYRA; TOLEDO, 2010).

Este diagnóstico foi realizado mediante trabalho de campo envolvendo alunos, professores e voluntários, além de consulta aos planos de ordenamento locais, específicos para as praias, às normativas sobre acessibilidade e aos requisitos das normas de qualidade das praias.

Em se tratando a orla da cidade de Vila Velha-ES, um espaço de intervenção limitado pela faixa litorânea e o tecido predominantemente urbano, e cuja gestão demanda um olhar de detalhe e ações bem específicas, optou-se por uma linha de análise com enfoque na identificação da morfologia para a caracterização da área de intervenção, na avaliação da situação atual em relação à acessibilidade da praia e na compreensão das formas de apropriação e uso do nosso público alvo – as pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida.

A observação dos elementos que caracterizam a referida área foi o procedimento básico de investigação da metodologia adotada. A partir desse estudo partiu-se para a análise das atividades antrópicas que resultam da relação dos futuros usuários com o ambiente local destacado como um importante componente estruturador da área de intervenção.

Dessa forma, além dos levantamentos físicos e morfológicos, a identificação da situação empírica resultante de observações referentes às atuais formas de uso e apropriação do espaço pelas pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, possibilitou captar a dinâmica para definição da infraestrutura necessária à consolidação do objetivo específico em estudo – a acessibilidade das praias da cidade de Vila Velha.

ANÁLISE DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A região escolhida para a implantação do projeto piloto “Praia Legal” foi a Curva da Praia da Sereia, localizada ao norte da Praia da Costa, cidade de Vila Velha-ES, por ser caracterizada por uma formação rochosa que mantém o mar

calmo e com poucas ondas. Este trecho da orla é atualmente identificado, pelo público alvo, como ideal para atividades de lazer destinadas às pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida (Figura 01).

Figura 01 – Localização da região escolhida para a implantação do projeto piloto “Praia Legal”.

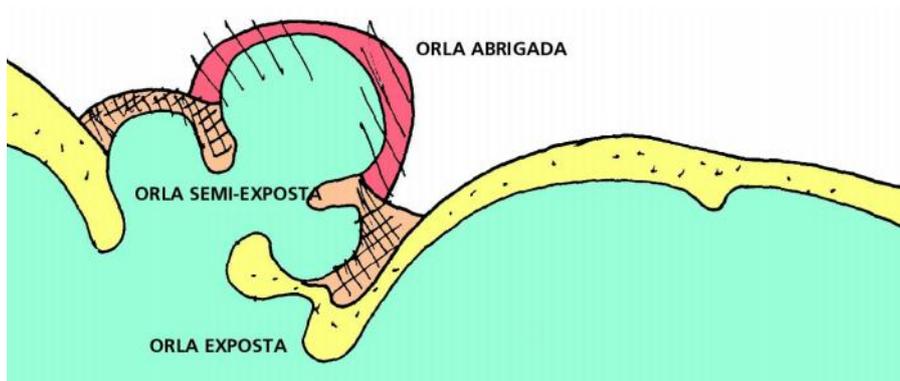


Fonte: Google Earth adaptada, 2010.

A referida área está inserida em um contexto consolidado que oferece infraestrutura propícia à instalação de uma praia acessível, com linhas regulares de transporte público, estacionamento, rampas e pontos de água. A área também é familiar às pessoas com deficiência física devido a sua localização próxima ao Centro de Reabilitação Física do Estado do Espírito Santo (CREFES), órgão da Secretaria Estadual de Saúde (SESA).

Ademais, após a análise das características fisiográficas da Curva da Sereia, sua posição e suas características físicas, centrando tal enfoque nas condições gerais de qualidade da água litorânea, com a avaliação do potencial de dispersão dos poluentes e de outros aportes terrestres; constatou-se que o referido trecho é caracterizada por uma tipologia de Orla Abrigada com Urbanização consolidada, conforme ilustrado na figura 02.

Figura 02 – Classificação da orla segundo sua forma.



Fonte: BRASIL, 2002.

Ressalta-se ainda, que de acordo com os critérios de classificação da qualidade da água, a Curva da Sereia, área proposta para implementação do Projeto Praia Legal, é considerada excelente, própria para banho e possibilita a prática de atividades esportivas em suas águas, garantindo a salubridade dos banhistas.

Mobilidade Urbana – circulação, transporte e estacionamentos

Uma das funções da cidade atribuída a mobilidade urbana é a circulação, ou seja, a capacidade de deslocamento do tecido urbano. A análise dos fluxos urbanos da região da Curva da Sereia, na Praia da Costa, constatou a presença de transportes públicos, ciclovia, estacionamento, calçadão e rampas que favorecem a implementação do Projeto Piloto “Praia Legal”, e identificou as intervenções necessárias para adequação da referida área à Norma Brasileira de Acessibilidade.

Os instrumentos legais de ordenamento territoriais, mobilidade urbana e transporte estabelecem uma relação mínima de número de vagas para estacionamentos em relação à hierarquia da malha viária e ao uso e ocupação dos lotes ao longo de sua extensão. Esses instrumentos asseguram a reserva de vagas de estacionamentos em áreas públicas do município.

a) Estacionamentos

A área de intervenção do Projeto Piloto “Praia Legal” está contemplada por uma área para embarque e desembarque localizada em frente à única rampa

deste trecho. Entretanto, o estacionamento, em frente à área de intervenção, não atendia as normas da ABNT NBR 9050:2004 de vagas para cadeirantes, como também não possuía sinalização de reserva de vagas para idosos (Figuras 03 e 04).

Figura 03: Dificuldade do cadeirante em transpor o estacionamento.



Fonte: Acervo do NEP, 2010.

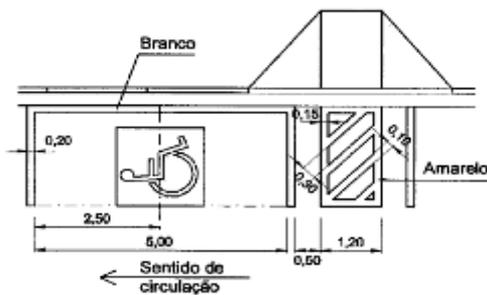
Figura 04 : Estacionamento não atendia as normas de acessibilidade.



Fonte: Acervo do NEP, 2010.

Segundo a legislação vigente, a vaga de estacionamento deve contar com uma faixa direcional de circulação com largura mínima de 1,20 metros, que pode ser compartilhada por duas vagas, exceto em estacionamentos oblíquos, e estar associada à rampa de acesso à calçada. Além de possuir uma sinalização vertical identificando a vaga, deve possuir sinalização horizontal de acordo com as figuras 05 e 06.

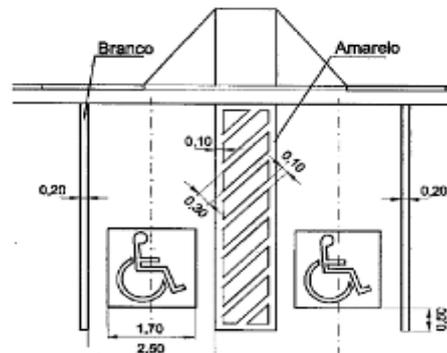
Figura 05: Sinalização horizontal em vagas de estacionamento.



a) Paralela à calçada

Fonte: NBR 9050:2004,pag. 61

Figura 06: - Sinalização horizontal em vagas de estacionamento.



b) Em 90°

Fonte: NBR 9050:2004,pag. 61

b) Rampas

Foram analisadas todas as rampas de acesso à faixa de areia do trecho de Orla identificado com o objetivo de encontrar uma rampa que já atendesse os

requisitos estabelecidos pela ABNT NRB 9050:2004 para, assim, minimizar as intervenções no local. A maioria das rampas analisadas possuem inclinação acima do máximo de 8,33% permitido. A única com inclinação de 5% encontrava-se sem corrimão, sem guarda-corpo, sem sinalização podotátil, sem patamar na parte inferior, sem guia de balizamento e pavimentada com o mesmo material trepidante de todo o calçadão (Figuras 07 e 08).

Figura 07: Rampa com inclinação acessível à implementação do projeto piloto Praia Legal.



Fonte: Acervo do NEP , 2010.

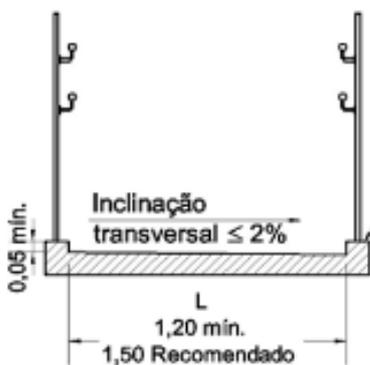
Figura 08 : Cadeirantes fazem a simulação da descida pela rampa identificada com inclinação acessível.



Fonte: Acervo do NEP , 2010.

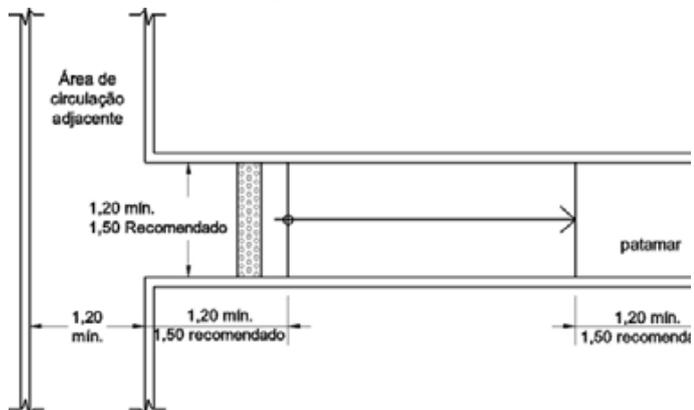
A legislação estabelece que as rampas, para serem acessíveis, devem possuir uma inclinação máxima de 8,33%, inclinação transversal máxima de 3%, corrimãos instalados a duas alturas (0,70 m e 0,92 m) e uma largura mínima recomendável de 1,50 metros. No caso de não existirem paredes laterais, devem ser instaladas guias de balizamento nos limites da rampa, com altura mínima de 0,05 m (imagem 09). Devem existir também patamares no início e no fim de cada rampa, com dimensão longitudinal mínima recomendável de 1,50 metros e mínima admissível de 1,20 metros (Figuras 09 e 10).

Figura 09: Inclinação Transversal.



Fonte: ABNT NBR 9050:2004, pag. 44.

Figura 10: Largura e patamares da rampa.



Fonte: ABNT NBR 9050:2004, pag. 44

c) Passeios Públicos

A produção dos espaços de uso público devem garantir trajetos de circulação livres, devidamente sinalizados, com pisos regulares e antiderrapantes, livres de barreiras e com dimensões e inclinações acessíveis a pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) define como Rota Acessível, de acordo com a ABNT NBR 9050:2004:

Rota acessível: Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc.

O diagnóstico constatou que apesar de possuir uma faixa de circulação livre de obstáculos e interferências com dimensões acima do estabelecido pela norma (1,50 m de largura e 2,10 m de altura), as calçadas na Orla da praia são revestidas com pedra portuguesa, material que provoca trepidação (imagem 11), além de possuir alguns trechos irregulares, com falhas ou com a pavimentação removida (figura 12).

Figura 11: Calçada em pedra portuguesa.



Fonte: Acervo do NEP, 2010.

Figura 12: Falhas na calçadas.



Fonte: Acervo do NEP, 2010.

A pavimentação das calçadas, de acordo com a norma de acessibilidade, deve ser regular, firme, não trepidante e antiderrapante, permitindo uma circulação confortável e segura para usuários com deficiência ou mobilidade reduzida. Devem também possuir sinalização podotátil – direcional e de alerta – e inclinação transversal de, no máximo, 3%. Foram identificadas tampas de caixas de inspeção e de visita que não estão niveladas com a calçada e com

frestas com dimensões maiores do que 15 mm, limite máximo permitido pela legislação.

d) Travessias e cruzamentos

As faixas de pedestre encontradas não possuíam rampas, sendo que uma delas conectava a calçada a um canteiro, e as rampas existentes não eram devidamente sinalizadas. Foram identificados que os pontos de travessia e os rebaixamentos de calçada não se comunicavam – onde havia faixa de pedestres não havia rampa e onde havia rampa não existiam faixas para a travessia dos pedestres. Foi encontrada, também, faixas de pedestres que com canteiro de árvore como barreira física (figuras 13 e 14).

Figura 13: Travessia existente com obstáculo.



Fonte: Acervo do NEP , 2010.

Figura 14: Travessia existente com obstáculo.



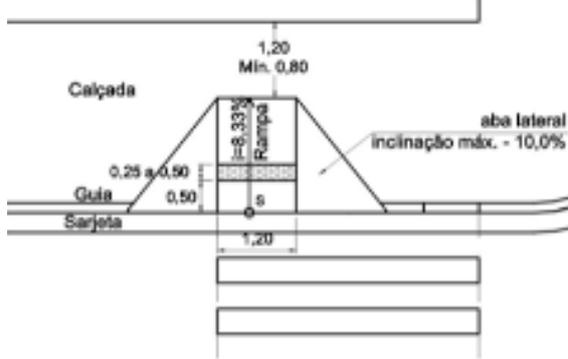
Fonte: Acervo do NEP , 2010.

De acordo com a norma de acessibilidade devem ser previstas faixas para travessia de pedestres em áreas de demanda como semáforos, focos de pedestres, prolongamentos de calçadas e passeios, executadas de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997). E sempre que houver travessia de pedestres – esquina, no meio da quadra, canteiro divisor de pista – deve existir também um rebaixamento da calçada com inclinação máxima de 8,33% e construído na direção do fluxo de pedestres. Sua largura deve ser igual à da faixa de pedestre caso o fluxo seja superior a 25 pedestres/min/m, caso contrário admite-se uma largura inferior, mas com dimensão mínima de 1,20 m.

A ABNT NBR 9050:2004 estabelece quatro exemplos para a execução do rebaixamento: para calçadas que possuem espaço para acomodar o

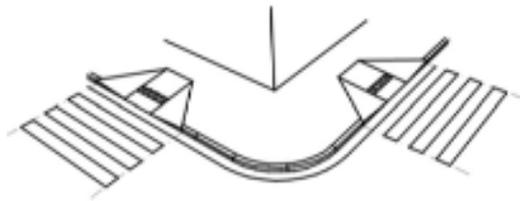
rebaixamento e a faixa livre com dimensão mínima recomendável de 1,20 m e mínima admissível de 0,80 m (A e B), ilustradas nas figuras 15, 16, 17 e 18; calçadas que estão alinhadas com a faixa de pedestres e se permite o rebaixamento total da esquina (C), ilustradas nas figuras 19 e 20; e calçadas em que não há espaço suficiente para a implantação do rebaixamento e da faixa livre e devem ter o rebaixamento total de sua largura com a previsão de rampas no sentido longitudinal (D).

Figura 15: Rebaixamento A – Vista superior.



Fonte: ABNT NBR 9050:2004.

Figura 16: Rebaixamento A – Perspectiva



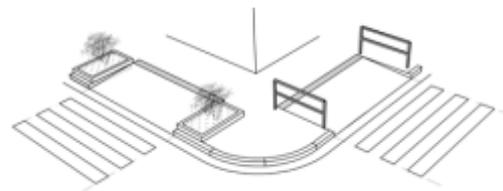
Fonte: ABNT NBR 9050:2004.

Figura 17: Rebaixamento B – Vista superior.



Fonte: ABNT NBR 9050:2004.

Figura 18: Rebaixamento B – Perspectiva

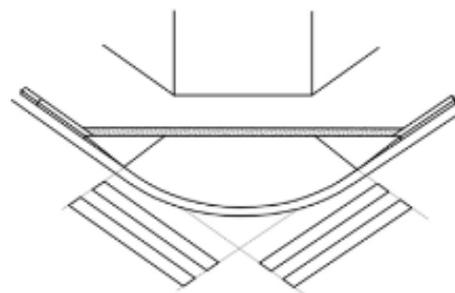


Fonte: ABNT NBR 9050:2004.

Figura 19: Rebaixamento C – Vista superior.



Figura 20: Rebaixamento C – Perspectiva



Fonte: ABNT NBR 9050:2004

Fonte: ABNT NBR 9050:2004

e) Equipamentos Urbanos

Não foram identificados no local, equipamentos urbanos tais como guarda-corpos e corrimãos, em conformidade com a ABNT NBR 9050:2004, onde “as escadas e rampas que não forem isoladas das áreas adjacentes por paredes devem dispor de guarda-corpo associado ao corrimão”. Também não foram encontrados na área de intervenção sinalização sonora, lixeira conforme a ABNT NBR 9050:2004.

O PROJETO PILOTO PRAIA LEGAL: ENSAIO PROJETUAL

O último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado no ano de 2010, revelou a existência de 45,6 milhões de pessoas com deficiência no país. Foi pesquisada a existência dos seguintes tipos de deficiência permanente: visual, auditiva e motora, de acordo com o seu grau de severidade, e, também, mental ou intelectual.

Ainda, de acordo com o mesmo Censo, o município de Vila Velha possui aproximadamente 63 mil pessoas com deficiências e, de acordo com informações obtidas no Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa de Vila Velha, em 2009, a população de idosos no município somavam 10% da população total, ou seja, 40 mil pessoas com idade acima de 60 anos.

As intervenções executadas para à implementação do Projeto Piloto contemplam basicamente: (a) sinalização das vagas de estacionamento de acordo com a norma vigente; (b) execução da calçada cidadã para todo trecho, criando uma rota acessível à orla, em consonância com a ABNT NBR 9050; (c) implantação de um posto de atendimento na areia, composto de uma área plana acessível e coberta; (d) inserção de esteira plana e regular para deslocamento da areia até a água do mar.

O acesso dos usuários do Projeto Piloto “Praia Legal” acontece em uma área existente de embarque e desembarque, dotada de vagas de estacionamento para veículos particulares destinadas ao usuário local. Estas vagas são

sinalizadas de acordo com a norma, garantindo assim, a acessibilidade a todos (Figuras 21 e 22).

Figura 21 : Vagas de estacionamentos.



Fonte: Arquivo do NEP , 2013.

Figura 22 : Vagas de estacionamentos.



Fonte: Arquivo do NEP , 2013.

Apesar do atual número de vagas de estacionamento ser considerado suficiente pelos usuários do projeto, ainda faltam vagas de embarque e desembarque destinadas ao transporte coletivo qualificado para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, tais como o projeto “Mão na Roda”, o sistema Transcol, Sanremo e outros similares. Outra deficiência encontrada é a abertura das portas do carona dos veículos que acontece diretamente na ciclovia.

Como o calçadão da orla da Praia da Sereia não assegurava a acessibilidade plena, foi necessário uma reforma para adaptação às normas vigentes, conforme o projeto de calçada legal da PMVV, incluindo rampas de acesso às calçadas; relocação e sinalização adequada das faixas de pedestre; instalação de redutores de velocidade na via pública; recomposição do piso das calçadas; além da instalação de pisopodo tátil de alerta e direcional na área do passeio público.

Por opção da Prefeitura Municipal de Vila velha (PMVV), foi mantido o atual piso trepidante presente no calcada que não atende a norma ABNT NBR 9050:2004. Para acessar a areia e o posto de atendimento nela localizado, o público utiliza a rampa já existente, que possui 27,5 m de comprimento, 1,38 m de largura e 5% de inclinação. Esta rampa foi escolhida pois atende a norma ABNT NBR 9050:2004 que indica a inclinação máxima para rampas acessíveis de 8,33%.

Para garantir a acessibilidade plena, a rampa passou por uma reforma de adaptação na qual foi substituído o revestimento do piso trepidante para um piso regular e inserido o piso com sinalização podotátil de alerta e direcional.

Figura 23 : Rampa de acesso ao Projeto Piloto Praia Legal, ainda sem o Guarda Corpo e Guia de Balizamento indicados no projeto.



Fonte: Arquivo do NEP , 2013

Figura 24 : Rampa de acesso ao Projeto Piloto Praia Legal, ainda sem o Guarda Corpo e Guia de Balizamento indicados no projeto.



Fonte: Arquivo do NEP , 2013

Nota-se, nas imagens acima (figuras 23 e 24), que ainda faltam guarda-corpos, corrimão e a guia de balizamento ao longo de toda rampa que devem ser instalados, o quanto antes, para garantir a segurança e acessibilidade dos usuários.

O posto de atendimento, localizado na areia, próximo à rampa, é onde o público é atendido e passa por uma anamnese e avaliação física realizada por diversos profissionais parceiros e voluntários, das áreas de saúde, educação física, psicologia e servidores da Secretaria de Ação Social da PMVV. A estrutura é composta por uma área plana acessível e coberta, uma área para acomodação de cadeiras de rodas e mobiliário para suporte às atividades desenvolvidas no projeto, conforme ilustrado nas figuras 25 e 26.

Optou-se em utilizar a madeira plástica para a estrutura e o revestimento do deck da área de atendimento, pois tal material não absorve umidade, não dilata, apresenta resistência a diversos produtos químicos e à exposição solar, além de poder ser removido e reutilizado com facilidade e sem danos ao material, conforme exigências da Secretaria de Planejamento da União (SPU) para uso e ocupação em faixas de areia.

Figura 25 : Área do deck no dia da inauguração do projeto pilo Praia Legal.



Fonte: Acervo do NEP, 2011.

Figura 26 : Área de atendimento do projeto piloto Praia Legal em um dia de verão.



Fonte: Acervo do NEP, 2013.

Após o atendimento , os usuários são encaminhados para o banho assistido. O deslocamento do posto de atendimento até a água do mar é realizado através de uma esteira plana e regular, também em madeira plástica (Figuras 27 e 28). A área da esteira é delimitada para que os transeuntes não obstruam a passagem dos profissionais e usuários do projeto.

Figura 27 : Esteira em madeira plástica instalada para o deslocamento da área de atendimento até o mar.



Fonte: Acervo do NEP , mar 2012.

Figura 28: Profissional do projeto conduz usuário ao banho de mar assistido utilizando a esteira.



Fonte: Acervo do NEP , mar 2012.

O vôlei sentado é praticado em uma área de 40 m². O espaço é delimitado, sem cobertura, composto por uma rede de vôlei adaptada, próximo a um ponto de água para que a areia seja constantemente umedecida evitando que os praticantes sintam desconforto durante a prática esportiva. Outra atividade de recreação na areia é o frescobol, que é praticado em um espaço livre, utilizando-se raquetes, bolas de borracha e redes de contenção.

Durante o banho de mar, os usuários são acompanhados por profissionais com auxílio de equipamentos flutuantes disponíveis. Quando o usuário é cadeirante, este é transferido de sua cadeira de rodas para a cadeira anfíbia (Figura 29) e

levado pelo profissional até a água, onde deverá permanecer durante um período máximo de 20 minutos, retornando à área de apoio para uma ducha no chuveiro localizado próximo à área de atendimento (Figura 30).

Figura 29: Cadeira anfíbia utilizada durante o banho de mar assistido.



Fonte: Arquivo do NEP , mar 2013.

Figura 30: Chuveiros presentes na área de apoio utilizados após o banho de mar assistido.



Fonte: Arquivo do NEP , mar 2013.

Para surpresa de toda a equipe, a estrutura que fora projetada para ser efêmera, com duração somente por período limitado correspondente ao verão 2012, nunca foi desmontada. A procura contínua e o aceite da população tem se manifestado constante desde a implantação do Praia Legal, há mais de um ano, impossibilitando a remoção das instalações do projeto piloto.

Ressalta-se, entretanto, que a instalação original do projeto demanda urgente atenção tendo em vista as intensas precipitações e ventanias que assolaram o município no último ano, apresentando uma série de problemas técnicos que comprometem a segurança e acessibilidade dos seus usuários.

A demanda atual em relação ao projeto requer a transformação do mesmo, em estrutura de caráter permanente, consolidando a atividade no local e a acessibilidade neste trecho da Orla, a ser reproduzida em outras praias do município com objetivo de torná-las todas inclusivas. Diante disso, o projeto piloto está passando por uma fase de Avaliação Pós-Ocupação (APO) para que sejam diagnosticados os fatores positivos e negativos no decorrer do uso do projeto, levando-se em consideração o desempenho do ambiente construído e também as necessidades de satisfação dos usuários. Esta análise fornecerá diretrizes para a adaptação do projeto piloto em projeto permanente atendendo aos usuários com mais conforto e segurança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho expõe os resultados obtidos durante o levantamento das condições de acessibilidade para a implementação do Projeto Piloto “Praia Legal” assim como os resultados da execução deste projeto em uma parcela da Curva da Sereia, na Praia da Costa, localizada no município de Vila Velha-ES. Tais informações deverão ser somadas a uma Avaliação Pós Ocupação (APO) para instalação de uma estrutura permanente, consolidando a atividade no local como projeto modelo de acessibilidade às praias do município.

Destaca-se ainda o potencial da Orla de Vila Velha favorável à implementação de outras ações que expandem o banho assistido, limitado a alguns trechos da extensa orla do município com condições de balneabilidade, como o identificado na Curva da Sereia. Ações como o esporte para pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, possíveis de serem implantados nas áreas de areais, e ainda equipamentos de ginástica para a terceira idade, de playground para crianças com deficiência física ou mobilidade reduzida, dentre outras ações que integram os condicionantes de acessibilidade e inclusão social para a qualificação da Orla de Vila Velha, contribuindo para a inserção do município no turismo acessível internacional e para a qualificação das praias do município com o selo “bandeira azul” (RATONES, 2010).

Ressalta-se a importância da realização de ações integradas entre os segmentos público, privado, acadêmico e não governamental para promover a inclusão social e garantir o acesso adequado às pessoas com deficiência . A visão integrada de cidade é ponto fundamental, com resultados físicos na qualidade da configuração do espaço urbano. Reafirma-se, portanto, a necessidade de entender as condições de acessibilidade para ações posteriores de planejamento urbano, em nível de gestão municipal, em especial, um plano diretor de acessibilidade.

REFERÊNCIAS:

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Lei N. 9.503/97**, 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. 1997.

BRASIL. **Lei N. 7.661/88**, 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências, 1998.

BRASIL. **PROJETO ORLA: fundamentos para gestão integrada**. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível**. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Implementação do Decreto n. 5296/04 para Construção da Cidade Acessível. 2004.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico de 2010. Características gerais da população, religião e pessoas com deficiência**. Rio de Janeiro, 2012.

LYRA, Ana Paula Rabello; TOLEDO, Roberta. **Diagnóstico para Implementação do Projeto Praia Legal no Município de Vila Velha – Espírito Santo**. Núcleo de Ensino e Práticas em Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Design de Produtos da Universidade Vila Velha (NEP-UVV). 2010.

RATONES, INSTITUTO AMBIENTAL. **Programa Bandeira Azul, Marinas – Brasil. Critérios e Notas Explicativas**. 2010