

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE GOIÁS Uni- ANHANGUERA
CURSO DE ENGENHARIA CIVIL

ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO: ESTUDO DE CASO NO
PARQUE AREIÃO

BRUNO SANTOS NASCIMENTO
JULIANO ARAUJO DA SILVA SANTOS

GOIÂNIA
Novembro/2019

**BRUNO SANTOS NASCIMENTO
JULIANO ARAUJO DA SILVA SANTOS**

**ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO: ESTUDO DE CASO NO
PARQUE AREIÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário de Goiás – Uni-ANHANGUERA, sob orientação da Professora Esp. Marcela Pimenta Faleiros dos Santos, como requisito parcial para obtenção do bacharelado em Engenharia Civil.

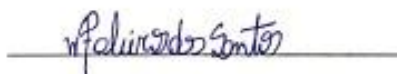
GOIÂNIA
Novembro/2019

FOLHA DE APROVAÇÃO

**BRUNO SANTOS NASCIMENTO
JULIANO ARAUJO DA SILVA SANTOS**

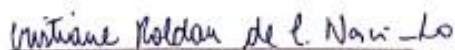
ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO: ESTUDO DE CASO NO PARQUE AREIÃO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora como requisito parcial para obtenção do Bacharelado em Engenharia Civil do Centro Universitário de Goiás - Uni-ANHANGUERA, defendido e aprovado em 11 de novembro de 2019 pela banca examinadora constituída por:



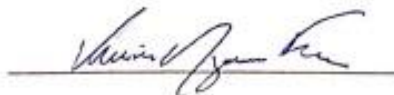
Professora Esp. Marcela Pimenta Faleiros dos Santos.

Orientadora



Professora Ms. Cristiane Roldan de Carvalho Nascimento.

Membro



Professor Ms. Vinicius Nogueira Frões.

Membro

RESUMO

A urbanização ultimamente tornou-se uns dos fatores mais abordados por estarem ligadas a um ritmo muito rápido do crescimento das cidades e pela sua amplitude, agora mundial. Devido o grande crescimento da população em alguns municípios, deixando de atender os portadores de necessidades especiais (PNE), aumentando assim dificuldades de deslocar em espaços urbanos. A sociedade vive em um meio projetado para pessoas jovens que não apresentam dificuldades de locomoção ou mobilidade. O material de estudo foi o Parque Areião, localizado na região sul de Goiânia, nos setores Pedro Ludovico Teixeira e Marista Sul, entre a Alameda Coronel Eugênio Jardim, Avenida Americano do Brasil, Rua 90, Avenida Areião e Avenida 5ª Radial. Como metodologia de pesquisa foi utilizada revisão da bibliografia e pesquisa de dados em campo da situação em que se encontram as calçadas acessíveis do Parque Areião. Sendo assim caracterizada a pesquisa como um estudo de caso. A revisão da bibliografia utilizada foi a partir da leitura de artigos, monografias, teses, periódicos, manuais, leis, normas técnicas, entre outras fontes. Ao realizar análise dos resultados pode-se notar que existem vários pontos que divergem aos que as leis e normas impõem, tornando a implantação das calçadas irregulares, assim concluindo que não foram realizados um estudo prévio e um projeto dentro das diretrizes legais. Através do questionário, que foi aplicado com perguntas objetivas, pode-se identificar que apesar das irregularidades encontradas na pista de cooper, nas caçadas interna do parque e falta de acessibilidade em geral, a população usuária considera que as calçadas estão em condições regulares de uso. Porém as calçadas acessíveis são de grande importância para proporcionar acessibilidade e mobilidade urbana aos usuários. Mesmo com os problemas que foram encontrados, é muito importante as ações de reforma da parte interna do parque que foram realizadas pela Prefeitura de Goiânia tornem-se comuns, dessa forma aumentado cada vez mais a amplitude em que a acessibilidade e mobilidade urbana é proporcionada à população em geral e aos portadores de deficiência e mobilidade reduzida.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade. Normas. Característica.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com a Constituição Federal de 1988, no art.5, número 186/2008 e a NBR 9050, é assegurado liberdade do ser humano em se locomover livre nas praças, nas ruas e em lugares públicos e privados é garantia da sua normativa pela Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050). Com a falta de infraestrutura a população brasileira encontra dificuldades de se deslocar tranquilamente, devido às irregularidades nos espaços públicos. Assim, o termo acessibilidade é visto prioritariamente nas normas e leis, torna-se difícil sua percepção na vida diária das pessoas.

Kneib (2012), ressalta que diversas cidades que foram planejadas tinham como argumento a eficiência para garantir a circulação das pessoas, oferecendo, amplos espaços para a circulação de veículos. No entanto, mesmo cidades que possuem enorme infraestrutura viária, que antes, significavam garantia da fluidez dos veículos, hoje já passam grandes dificuldades de congestionamentos.

Deste modo, planeja-se contribuir para uma melhor percepção das características espaciais e físicas que induzem o uso dos espaços urbanos por pedestres a fim de fornecer mais subsídios para o planejamento e avaliação de intervenções que sejam voltadas para o uso de uma enorme diferença de usuários (BARROSO, 2016).

Segundo Junior (2013), analisando as cidades brasileiras, percebe-se que nem sempre seus espaços são acessíveis a todas as pessoas que lá vivem. A sociedade vive em um meio projetado para pessoas jovens e que não apresentam dificuldade de locomoção ou mobilidade reduzida. É comum encontrar em diversas cidades calçadas irregulares ou mesmo com buracos, praças com barreiras físicas e técnicas, sem falar da dificuldade de acesso a bancos, farmácias, supermercados, hospitais e áreas de lazer. Todas essas barreiras podem prejudicar ou mesmo impedir que um cidadão utilize de forma plena o ambiente onde vive.

A urbanização do século XX foi notada por importantes características, a iniciar pelo ritmo muito rápido de crescimento das cidades e pela sua amplitude, agora mundial. De fato, com as transformações que o capitalismo organizou em várias sociedades nacionais participaram para que este processo se desencadeasse em diversas nações, mesmo naquelas onde a industrialização não foi essencial, isto é, em inúmeras áreas do mundo subdesenvolvido (COIMBRA, 2016).

Devido ao grande crescimento da população nos municípios, nem sempre os espaços públicos atendem os portadores de necessidades especiais, aumentando as dificuldades de

deslocar em espaços urbanos. Um exemplo seria os parques públicos das cidades, onde várias pessoas se deslocam para lazer e atividades físicas e nem sempre os PNE têm condições de praticá-las.

A acessibilidade e mobilidade urbana é um termo recente, que está ligada à junção de uma união de políticas de transportes, circulação, no desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo entre outras. Com essa diversidade de políticas, que afetam e são afetadas pela mobilidade das pessoas de forma direta e indireta, confere a este tema uma noção no tamanho de sua importância (KNEIB, 2016).

De acordo com os critérios do Manual de Acessibilidade da ABNT (2015), é possível dizer que a acessibilidade deve ser estudada e contemplada nas fases de projeto, execução e adaptação do meio urbano, juntamente com sua composição. Neste caso, deve ser confirmado o acesso e utilização dos espaços públicos de forma autônoma e independente, mesmo aos que possuam qualquer tipo de insuficiência. Qualquer projeto que de alguma maneira, for vinculado ao deficiente, deve seguir todos os critérios e diretrizes da norma NBR 9050.

Para Freitas (2013), é dado enfoque ao espaço urbano construído como principal integrado aos portadores de necessidades especiais (PNE). Esse espaço é percebido e partilhado entre os indivíduos que se envolvem em geral, referindo-se aos vínculos que penetram as relações entre o sujeito e a sociedade, formando um tecido social.

Tendo em vista a questão ambiental um dos fatores que mais chamam atenção refere-se ao grande crescimento urbanístico das grandes cidades e a falta de infraestrutura em requisito a rede de drenagem.

Devido ao crescimento urbanístico estão relacionados com uma série de fatores negativos como: diminuição de áreas verdes, o aumento de resíduos sólidos que também é um causador muito agravante para ocorrências de enchentes que são causadas por fortes chuvas que aumenta o nível dos rios e lagos mais próximos (BICHANÇA, 2006).

Este projeto pretende contribuir efetivamente para o desenvolvimento social e inclusivo da população em relação à acessibilidade, assim tendo uma vida saudável e lazer, adequando os espaços públicos do Parque Areião, em Goiânia, para todos que o utilizam. Sendo assim, a finalidade desse estudo foi analisar as pistas externas (*cooper*) e internas (trilhas e passeios), verificando se há sinalizações e acessibilidade adequadas no entorno do Parque Areião para portadores de necessidades especiais, com prudência de estudar e verificar as condições normativas de acessibilidade NBR 9050, e propor possíveis intervenções caso seja necessário.

2 MATERIAL E MÉTODOS

2.1 Material

O estudo de caso foi realizado no Parque Municipal Areião, como mostra a Figura 1, onde se verificou a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais. Segundo a Agência Municipal do Meio Ambiente (2019), o Parque foi inaugurado no ano de 1938 incluindo três nascentes do córrego Areião e um braço do Córrego Botafogo, pertencente à Bacia do Rio Meia Ponte. Foi classificado como reserva ambiental no plano original da cidade de Goiânia. Localizada na região sul da Capital, nos setores Pedro Ludovico Teixeira e Marista, entre a Alameda Coronel Eugênio Jardim, Avenida Americano do Brasil, Rua 90, Avenida Areião e Avenida Quinta Radial, sendo bastante movimentada por conter várias clínicas e hospitais, e por estar bem centralizado, assim é um lugar bastante frequentado e que deve proporcionar passagem a todas as pessoas, inclusive os PNE.

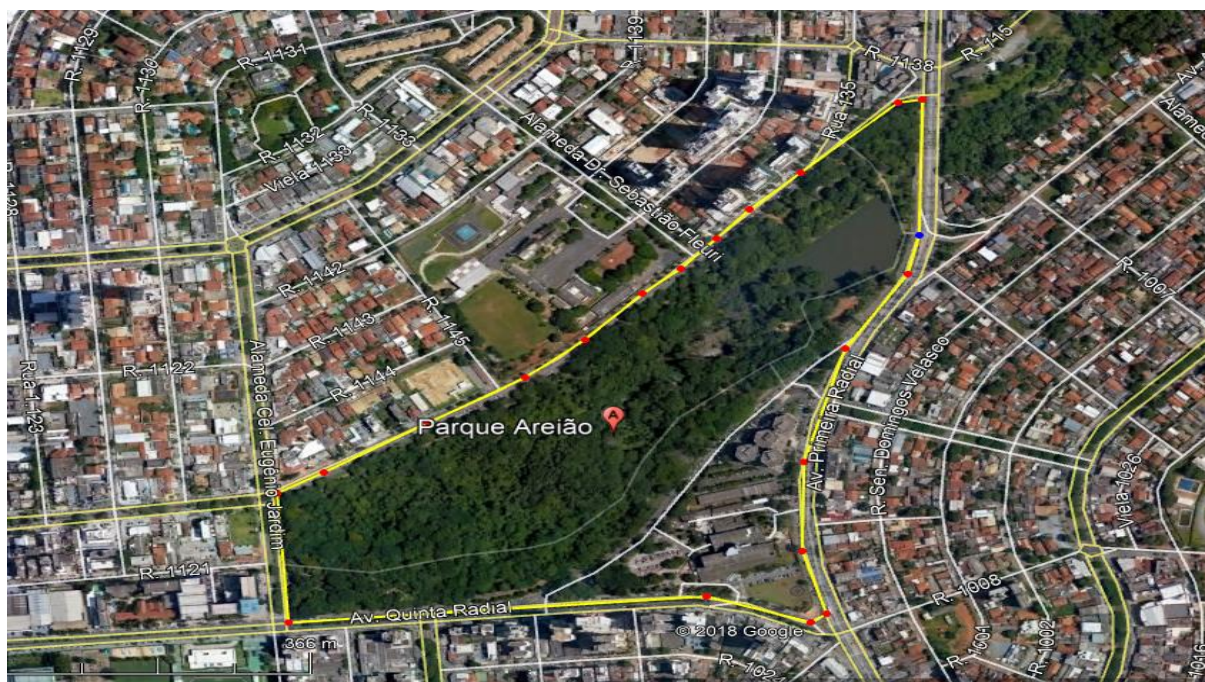


Figura 1: Imagem via satélite do Parque Areião.

Fonte: Google Earth (2018).

Ele possui uma área de 240.000 m² com pista de cooper de 2.400 m, toda iluminada, tendo duas estações de ginásticas, um campo de futebol e parque infantil, além de um lago. Em relação à flora, existem variedades de plantas do cerrado com um espaço bastante arejado e a

existência de uma Vila Ambiental, construída para desenvolver atividades de educação ambiental (AGÊNCIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE- GOIANIA, 2019).

2.2 Métodos

Como metodologia de pesquisa do presente trabalho foi utilizada dados científicos, revisão Bibliográfica sendo que, o entendimento dentro dos resultados foi demonstrado de forma qualitativa, no qual foram realizadas pesquisas utilizadas para elaboração do trabalho, como estudos de artigos e trabalhos científicos ou entre outros modelos, em busca de inúmeros tipos de conhecimento dentro do tema apresentado. Sendo verificadas as aplicações de leis e normas técnicas que estabelecem regras e exigências para melhoria na acessibilidade ao PNE. Foram feitas visitas “in loco” para registro de fotos e medições das inclinações de rampas (Figura 3), largura da pista de cooper (Figura 4) e da pista interna de passeio (Figura 5).



Figura 3: Medições das rampas.



Figura 4: Medições da pista de cooper.



Figura 5: Medições da pista interna.



Figura 6: Pista de Cooper.

Foi realizado questionários com grupos diferentes de usuários. Primeiro com cinquenta pessoas que praticam atividades físicas na pista de cooper, e outros cinquenta nas pistas internas para as pessoas que usufruem do parque em busca de lazer, totalizando cem amostras de perguntas. De um modo geral, como está demonstrado no Apêndice A, foram perguntas relacionada à importância da acessibilidade para população, qualidade do pavimento, a necessidade de acessibilidade, sendo realizado no dia 21, setembro de 2019, no período matutino. Os resultados do questionários foram demonstrados em gráficos e tabelas.

Também verificou se no entorno do parque se existe acessibilidade para deficiência visual, analisando todos os pontos de acesso existentes de rampas, faixas de pedestres e sinalizações para todos que o utilizam (Figura 7). Assim identificando o trajeto do Parque no mapa os pontos necessários de intervenção.



Figura 7: Imagem da rampa muito inclinada.

3 RESULTADO E DISCUSSÕES

3.1 Verificações de Conformidades com a Norma NBR 9050

De acordo com a NBR 9050, as rampas de acesso de cadeirante não podem interferir no espaço destinado a Faixa Livre de trânsito de pedestres, de forma a garantir a fluidez e acessibilidade aos usuários. A Cartilha da Calçada Acessível da Prefeitura de Goiânia (2015) determina que a largura mínima da faixa livre deverá ser de 1,5 metros e quando a largura total da calçada for inferior a 1,5 metros, toda a sua largura deverá ser considerada com faixa livre.



Figura 8: Parâmetros das Rampas de Acesso de Pedestre.

Fonte: Cartilha da Calçada Acessível Prefeitura de Goiânia (2015).

Foram encontradas rampas com irregularidades, sem faixa de pedestre e piso tátil e várias divergências que infringem o que a NBR9050 e Cartilha da Calçada Acessível da Prefeitura de Goiânia (2015) dizem. A Figura 9 mostra claramente rampas que não estão de acordo com a NBR e também estão com inclinações de até 15%.

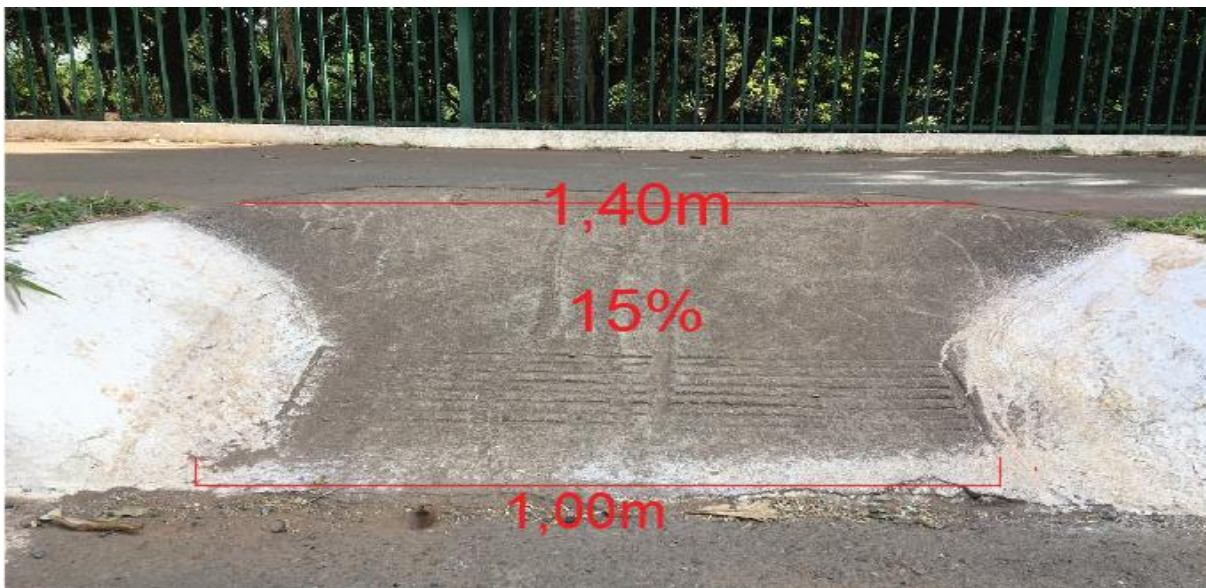


Figura 9: Rampa com irregularidades.

A NBR 9050 também diz que deverá ser construído, onde houver travessia de pedestres, o rebaixamento da calçada e ainda, onde houver canteiros centrais, este deverá garantir a continuidade da travessia, não havendo nenhum obstáculo ou diferenças de altura. Porém como pode ser visto nas Figuras 10 e 11, foram encontrados vários pontos que divergem com o que a norma diz, havendo canteiros sem rebaixamento, poste de iluminação e ausência de rampa de acesso ao final de uma faixa de pedestre, e além da presença de comerciantes ambulantes obstruindo a passagem quem está trafegando no parque.



Figura 10: Rampa sem faixa de pedestre.



Figura 11: Comerciantes obstruindo pista de cooper.

Outro problema que foi encontrado nas calçadas acessíveis foi a falta de manutenção das mesmas e inexistência do piso tátil nas áreas externas e internas que garante a sinalização identificando obstáculos e mudanças de sentido de fluxo. De acordo com o NBR 9050 (Figura 12), a sinalização tátil no piso pode ser do tipo de alerta ou direcional. Ambas devem ter cor contrastante com a do piso adjacente, e podem ser sobrepostas ou integradas ao piso existente.

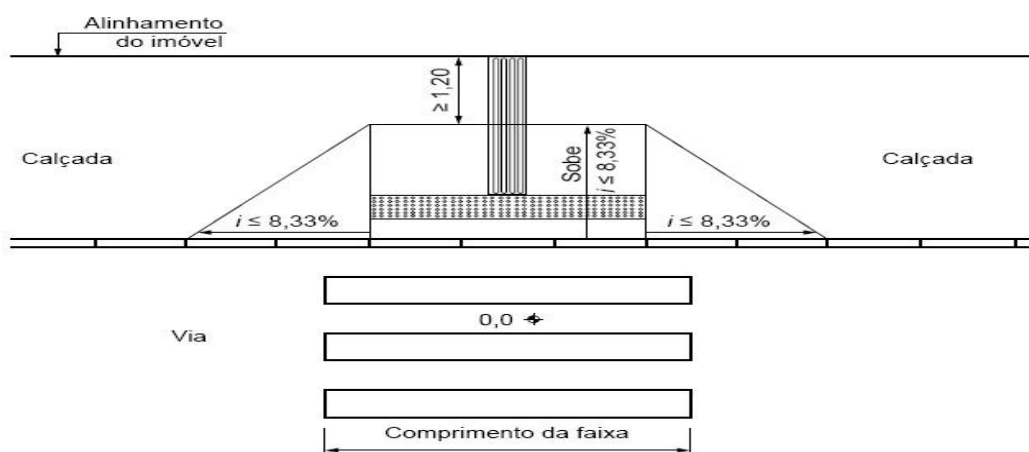


Figura 12: Rebaixamentos de calçada.

Fonte: NBR 9050 (2015).

Outra questão importante é com relação ao tipo de revestimento. De acordo com a NBR 9050, os pisos não devem ser trepidantes, mas ela não deixa especificado o tipo de piso. O revestimento das pistas internas do parque é de piso intertravado, que pode ser considerado trepidante. Isso é algo que deixa ambiguidades na lei fazendo que muitas intervenções sejam maleáveis de acordo com interpretações humanas.

Como pode ser visto as Figuras 13, 14 e 15 demonstram as situações de falta de manutenção, falta dos pisos táteis e direcionais e também a utilização de pisos trepidantes nos passeios internos.



Figura 13: Falta de manutenção.



Figura 14: Falta do piso tátil.



Figura 15: Piso trepidante interno.

Ao todo foram encontradas 22 rampas no entorno do parque areião, como mostra a Figura 16. Sendo que quase em todas tem irregularidades em relação às normas e diretrizes vigentes, algumas por falta de manutenção, outras por estarem fora dos padrões das normas, poucas apresenta piso de alerta quando existe a mudança de direção do caminho do piso tátil, é quando tem a sinalização não está de acordo com a NBR 9050.



Figura 16: Rampas em torno do Parque areião.
Fonte: Google Earth (2018).

3.2 Resultado e Discussão da Aplicação do Questionário

O questionário foi aplicado a fim de verificar a opinião e a satisfação da população local a respeito das calçadas acessíveis que foram implantadas pela Prefeitura de Goiânia. Foram realizadas 5 perguntas objetivas para cada entrevistado, chegando a um total de 100 pessoas entrevistadas, dividindo 50 perguntas na pista externa e 50 perguntas na área interna. Pelo quantitativo levantado responderam ao questionário 51 homens e 49 mulheres, com idade variando entre 16 e 94 anos.

A primeira pergunta foi referente a opinião das pessoas, sobre o que elas acharam da implantação das calçadas acessíveis, que foi implantada no Parque Areião pela Prefeitura de Goiânia. Como pode ser visto na Figura 17 e 18, a grande maioria dos entrevistados consideram a implantação como muito importante e importante, resultado que demonstra a relevância e necessidade de projetos que realizem a inclusão de pessoas portadoras de algum tipo de deficiência ou necessidades especiais.

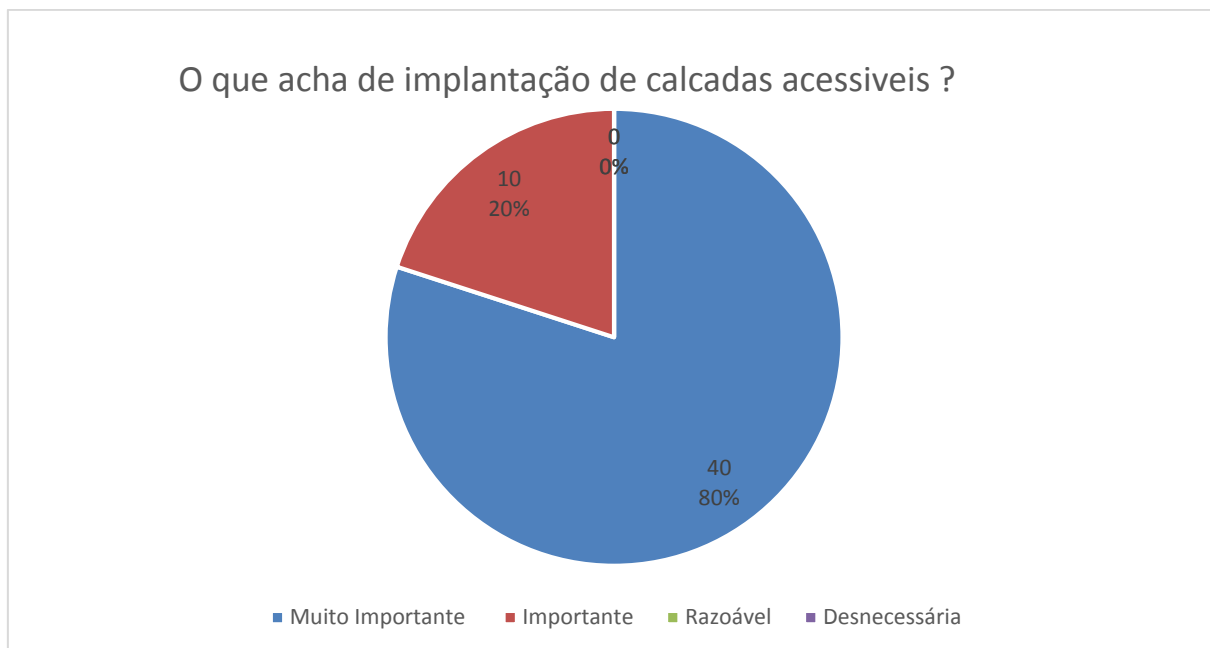


Figura 17: Interno.

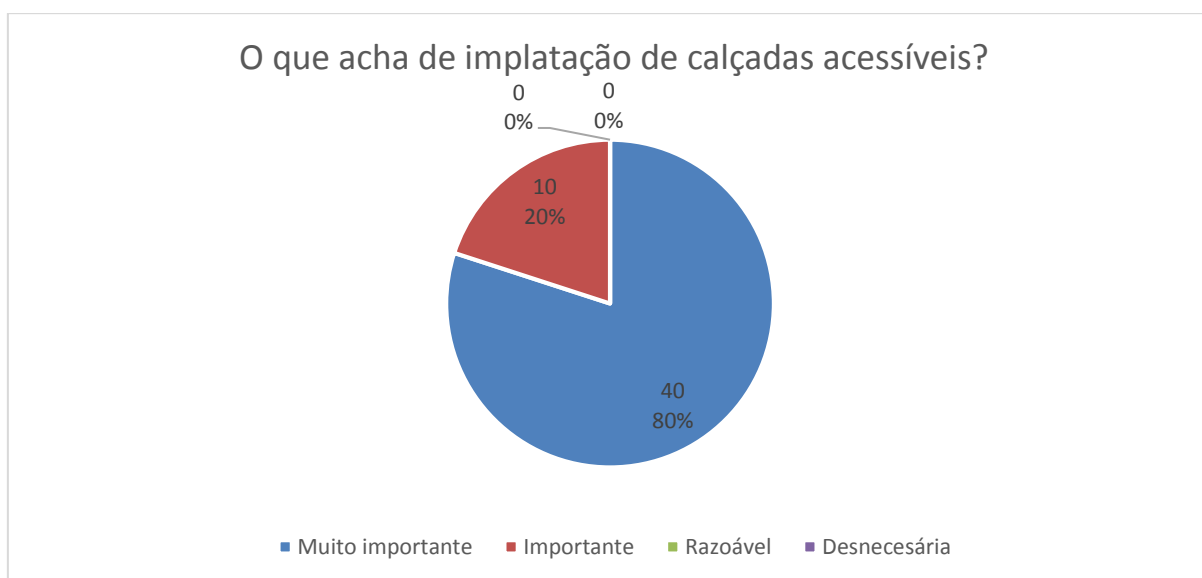


Figura 18: Externo.

Também foram questionados sobre as condições de uso em que se encontram as calçadas, e as opiniões foram bastante divididas como pode ser visto nas Figuras 19 e 20. Apesar de ser uma implantação antiga, 62% consideram condição regular, 32% boa condição, 6% ótima das condições na pista externa, já nas pistas internas consideram 46% boa condição, 34% regular, 16% ótima condição, 4% não há condições nas pista internas para as pessoas entrevistadas, comprovando assim os diversos problemas encontrados nas calçadas externas e internas.

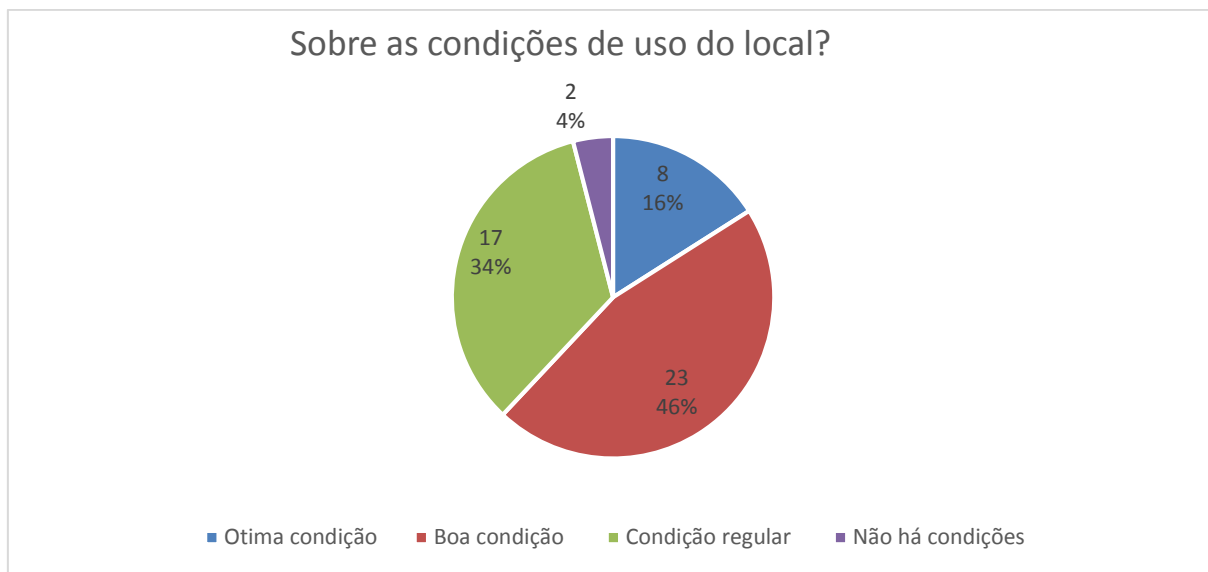


Figura 19: Interno.

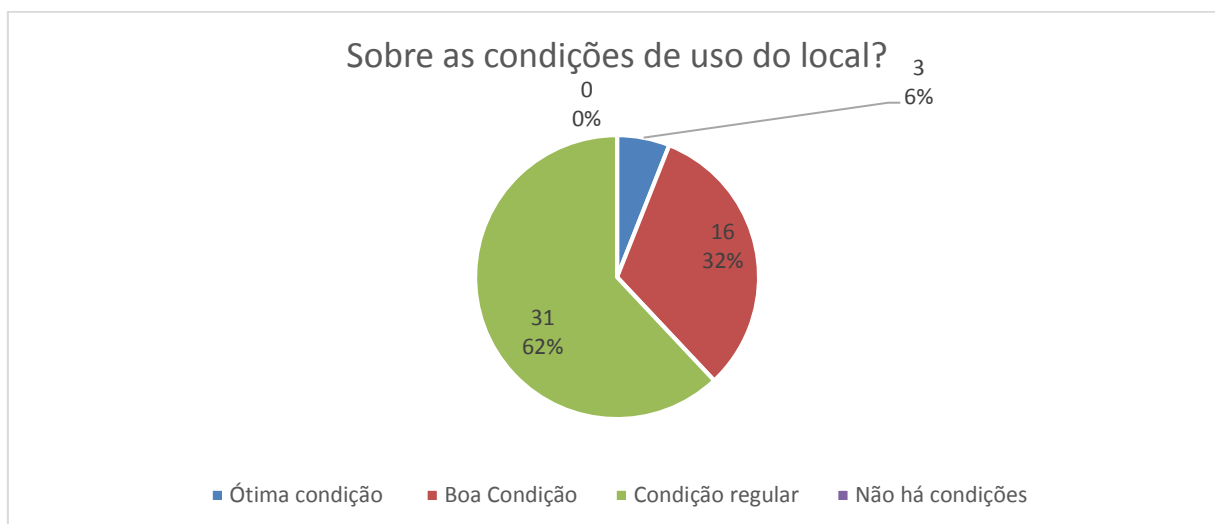


Figura 20: Externo.

Foram entrevistados 50 usuários da pista externa com o intuito de verificar a satisfação acerca da manutenção e acessibilidade tanto da pista externa e pistas internas. Como pode ser visto das Figuras 21 e 22, na pista interna obtivemos os resultados de que 74% não há manutenção e nem acessibilidade e 26% acham que há manutenção e acessibilidade, já os resultados obtidos sobre a pista externa, 64% não há manutenção e nem acessibilidade e 36% acham que há manutenção e acessibilidade. Assim nota-se o desconhecimento do que é acessibilidade, do quanto os usuários necessitam da manutenção e se cuidam de um bem público.

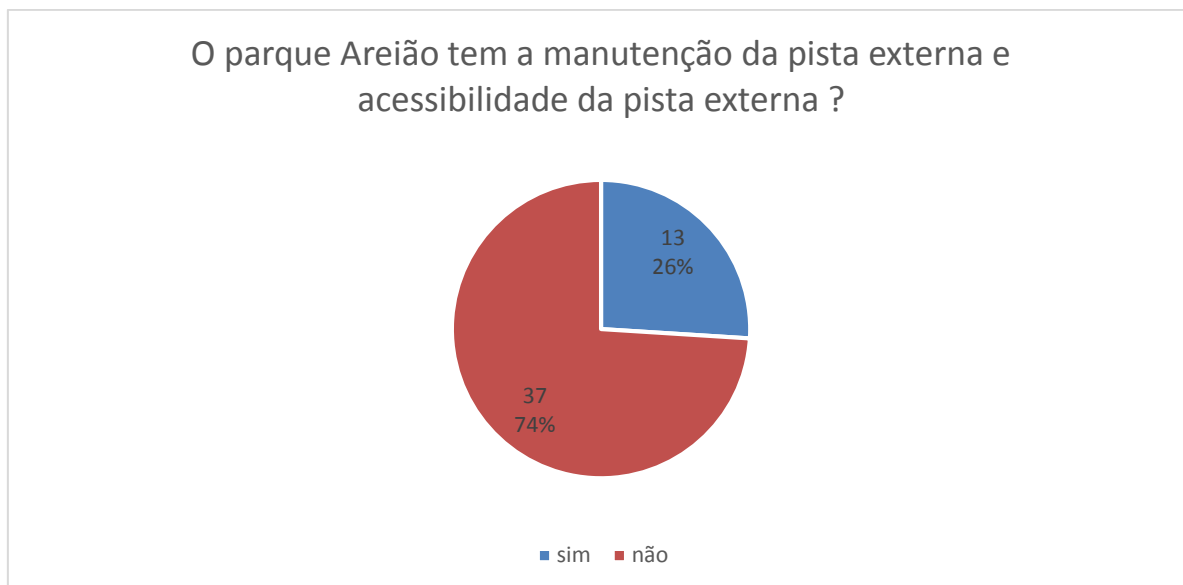


Figura 21: Interno.

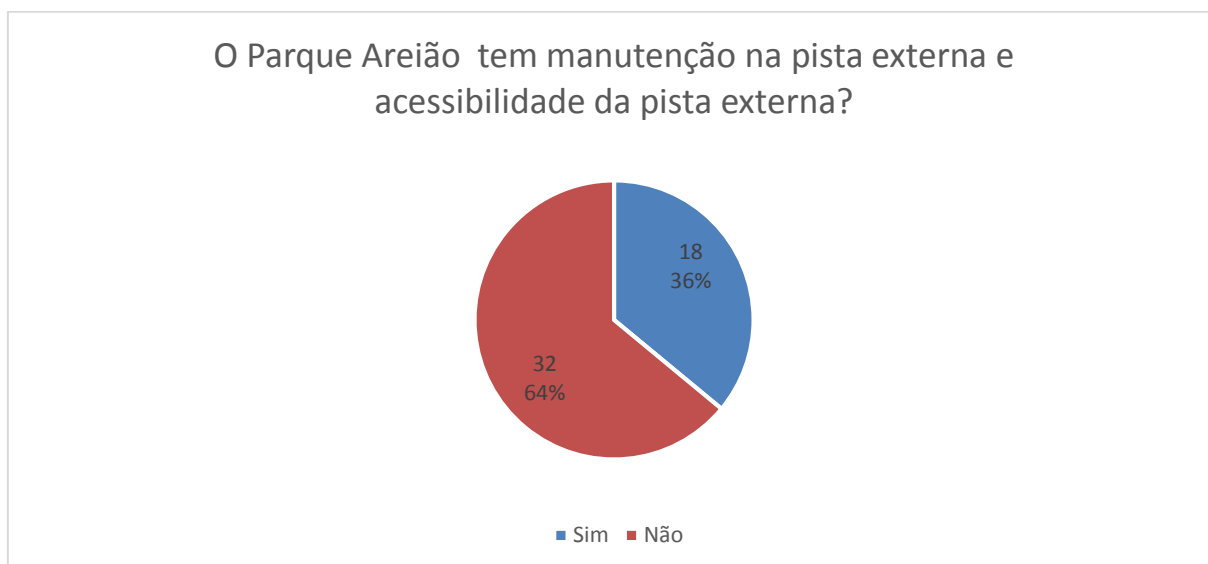


Figura 22: Externo.

Foram entrevistados 50 usuários das pistas internas com o intuito de verificar o nível de satisfação com a manutenção e acessibilidade tanto da pista externa e pistas internas. Como pode ser visto das Figuras 23 e 24, na pista interna obtivemos os resultados que 52% acreditam que não há manutenção e nem acessibilidade e 48% acha que há manutenção e acessibilidade, já os resultados obtidos na pista externa, 56% não há manutenção e nem acessibilidade e 44% acham que há manutenção e acessibilidade. Neste modo nota-se o desconhecimento do que é acessibilidade, do quanto os usuários necessitam da manutenção e se cuidam de um bem público.

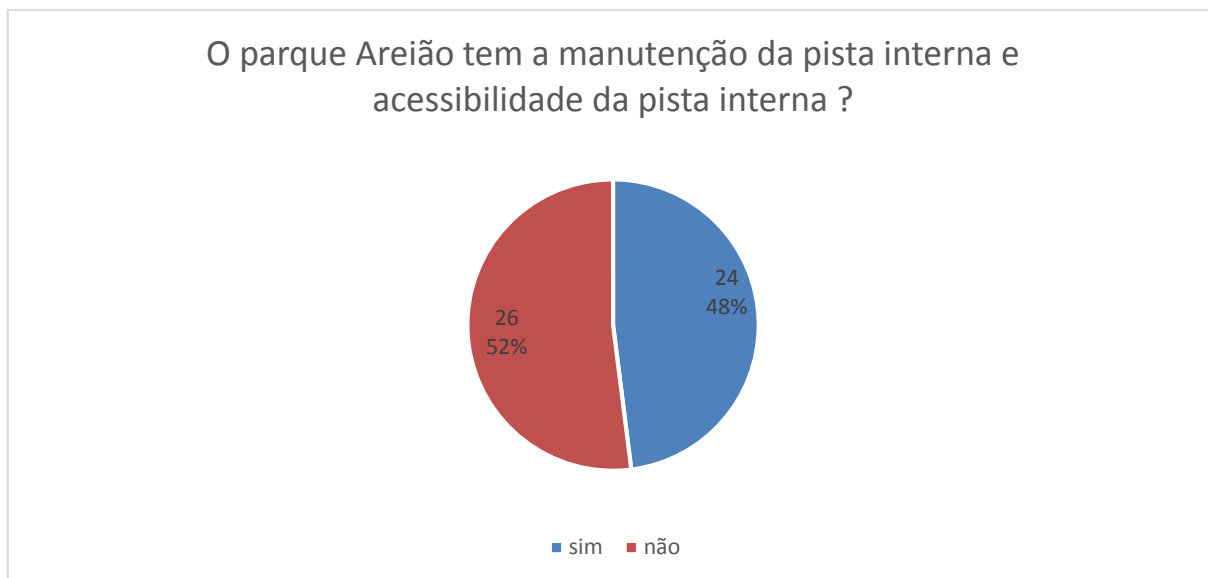


Figura 23: Interno.

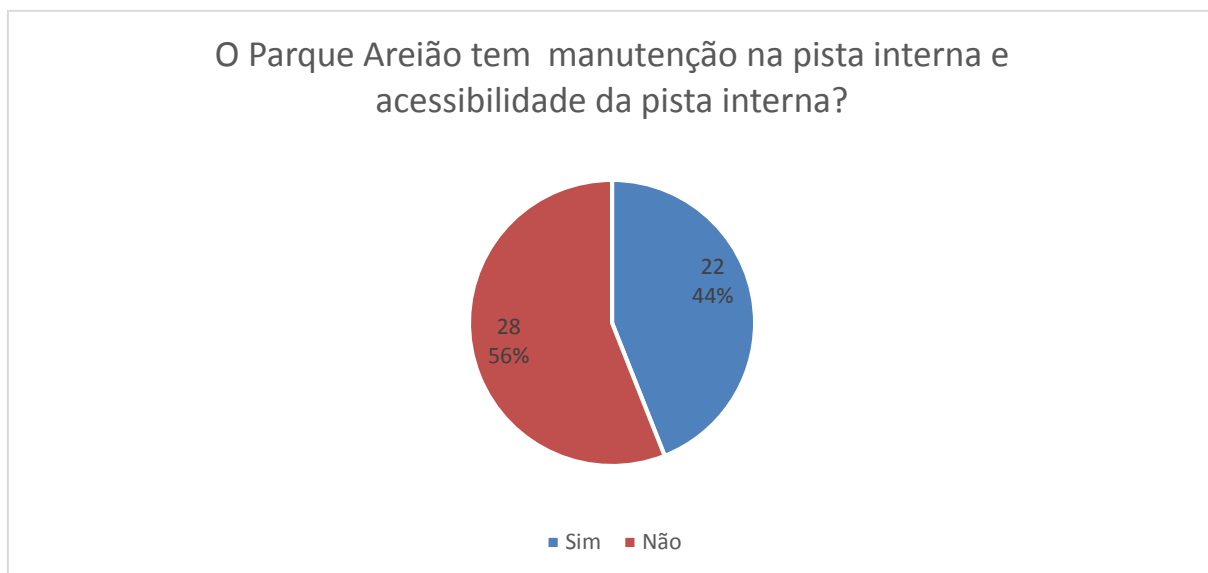


Figura 24: Externo.

E por último foi perguntado se a população tem consciência da importância da acessibilidade no Parque Areião. O resultado ficou bastante dividido como visto na Figura 25. A maioria, com 57% dos entrevistados, tem consciência da importância da acessibilidade e 43% não tem consciência da importância da acessibilidade no Parque Areião. Considera que a população faz sim o uso consciente das calçadas, e não atrapalhando com obstáculos que impeçam a quem dela necessita, resultado contraditório ao que foi encontrado em visitas realizadas ao local.

A população tem consciência da importância de acessibilidade no parque areião ?

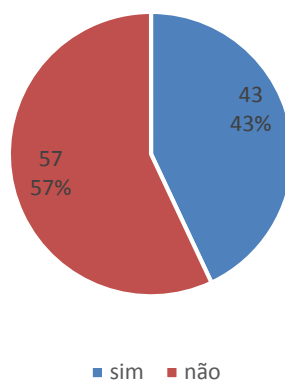


Figura 25: O parque todo.

4 CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou realizar uma análise das conformidades da pista de cooper, caçadas interna e externa do parque e falta de acessibilidade em geral. Ao realizar análise dos resultados pode-se notar que existem vários pontos que divergem aos que as leis e normas impõem, tornando a implantação das calçadas e rampas irregulares, assim concluindo que o parque está irregular para atender a população no geral, precisando de melhorias para atender a população, realizando um estudo prévio do projeto dentro das diretrizes legais, definindo qual a melhor forma de realizar tal implantação de melhorias.

O questionário, que foi aplicado com perguntas objetivas, e opiniões sobre acessibilidades aos usuários do parque identificou-se que apesar das irregularidades encontradas na pista de cooper, nas calçadas internas do parque e falta de acessibilidade em geral, mais de 50% das pessoas entrevistadas consideram que o parque está em condições regular ou boa de uso, porém as rampas e calçadas acessíveis são de grande importância para proporcionar acessibilidade e mobilidade urbana aos usuários, visto que não estão de acordo com as normativas, sendo que não são boas as condições do parque.

Mas ao mesmo tempo em que perguntado se o parque tinha manutenção, mais de 61% dos entrevistados responderam que não tinha manutenção, e por último, de um modo geral perguntado se população tinha consciência da importância de acessibilidade, ficou bastante dividida essa resposta, mostrando a incerteza da população sobre acessibilidade.

Visto como quão grande é a importância da promoção da acessibilidade e da mobilidade urbana a todas as pessoas independente de possuírem ou não algum tipo de deficiência, torna-se necessário o desenvolvimento de ações e estudos para contribuírem com a promoção da acessibilidade e mobilidade em todos os meios urbanos, assim, em estudos futuros pretende-se propor implantações de faixas de pedestres, semáforos com botoeiras, piso tátil de alerta e direcional e por fim, conscientizar a população sobre as dificuldades de acessibilidade para portadores de necessidades especiais.

Mesmo com os problemas que foram encontrados, é sem um planejamento ou projeto prévio muito importante as mudanças que a prefeitura está realizando na parte interna do parque, acaba melhorando a situação para portadores de necessidades especiais, assim aumentado cada vez mais a acessibilidade para população e aos portadores de deficiência. O que chamou muito atenção foi a falta de público com PNE que não encontramos no parque.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos**. Rio de Janeiro, 2015.

BARROSO, C. P.; LAY, M. C. D. **Conforto acessibilidade desenho universal centros urbanos percepção do usuário**, 2016.

BICHANÇA, M. D. F. **Bacias de retenção em zonas urbanas como contributo para resolução de situações extremas: cheias e secas**, 2006.

COIMBRA, PEDRO. **Urbanização no Século XX**, 2016. Disponível em: <https://prezi.com/gvqzbzacazy1/urbanizacao-no-seculo-xx/>. Acessado em: 19 de março de 2019.

FREITAS, M. N. C.; SANTOS, L. M. M. **Repercussões Psicossociais da Acessibilidade Urbana para as Pessoas com Deficiência Física**.

GOIÂNIA. Agencia Municipal do Meio Ambiente. Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/shtml/amma/parquesebosques.shtml#> - acessado em 15 de março de 2019.

JUNIOR, R. C. F.; ARÊAS, G. P. T.; ARÊAS, F. Z. S.; BARBOSA, L. G. **Estudo da acessibilidade de idosos ao centro da cidade de Caratinga-MG**, 2013.

KNEIB, E. C. **Projeto e Cidade: Mobilidade e Acessibilidade em Goiânia**. Goiânia: Editora UFG, 2016.

KNEIB, Erika Cristine. **Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: do Panorama Geral ao Caso de Goiânia**. Goiânia: Revista UFG, 2012.

APÊNDICE A – PESQUISA DE CAMPO



TRABALHO FINAL DE CURSO QUESTIONARIO PARA COLETAR OPNIÃO DOS USUÁRIOS DAS CALÇADAS ACESSÍVEIS INTERNAS E EXTERNAS DO PARQUE AREIÃO

Idade: _____ anos Sexo: M () F ()

1. O que acha de implantação de calçadas acessíveis?

- a- Muito Importante ()
- b- Importante ()
- c- Razoável ()
- d- Desnecessária ()

2. Sobre as condições de uso do local?

- a- Ótima condição. ()
- b- Boa condição ()
- c- Condição regular ()
- d- Não há condições ()

3. O Parque Areião tem a manutenção da pista externa e acessibilidade da pista externa?

- a- Sim ()
- b- Não ()

4. O Parque Areião tem a manutenção da pista interna e acessibilidade da pista interna?

- a- Sim ()
- b- Não ()

5. A população tem consciência da importância de acessibilidade no parque areião?

- a- Sim ()
- b- Não ()

ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO: ESTUDO DE CASO NO PARQUE AREIÃO

NASCIMENTO, Bruno Santos¹; SANTOS, Juliano Araújo da Silva; SANTOS, Marcela Pimenta Faleiros dos³

¹ Estudante do curso de Engenharia Civil do Centro Universitário de Goiás – Uni-ANHANGUERA. ² Estudante do curso de Engenharia Civil do Centro Universitário de Goiás – Uni-ANHANGUERA. ³ Professora, Especialista, curso de Engenharia Civil do Centro Universitário de Goiás Uni-ANHANGUERA.

A urbanização ultimamente tornou-se uns dos fatores mais abordados por estarem ligadas a um ritmo muito rápido do crescimento das cidades e pela sua amplitude, agora mundial. Devido o grande crescimento da população em alguns municípios, deixando de atender os portadores de necessidades especiais (PNE), aumentando assim dificuldades de deslocar em espaços urbanos. A sociedade vive em um meio projetado para pessoas jovens que não apresentam dificuldades de locomoção ou mobilidade. O material de estudo foi o Parque Areião, localizado na região sul de Goiânia, nos setores Pedro Ludovico Teixeira e Marista Sul, entre a Alameda Coronel Eugênio Jardim, Avenida Americano do Brasil, Rua 90, Avenida Areião e Avenida 5ª Radial. Como metodologia de pesquisa foi utilizada revisão da bibliografia e pesquisa de dados em campo da situação em que se encontram as calçadas acessíveis do Parque Areião. Sendo assim caracterizada a pesquisa como um estudo de caso. A revisão da bibliografia utilizada foi a partir da leitura de artigos, monografias, teses, periódicos, manuais, leis, normas técnicas, entre outras fontes. Ao realizar análise dos resultados pode-se notar que existem vários pontos que divergem aos que as leis e normas impõem, tornando a implantação das calçadas irregulares, assim concluindo que não foram realizados um estudo prévio e um projeto dentro das diretrizes legais. Através do questionário, que foi aplicado com perguntas objetivas, pode-se identificar que apesar das irregularidades encontradas na pista de cooper, nas calçadas interna do parque e falta de acessibilidade em geral, a população usuária considera que as calçadas estão em condições regulares de uso. Porém as calçadas acessíveis são de grande importância para proporcionar acessibilidade e mobilidade urbana aos usuários. Mesmo com os problemas que foram encontrados, é muito importante as ações de reforma da parte interna do parque que foram realizadas pela Prefeitura de Goiânia tornem-se comuns, dessa forma aumentado cada vez mais a amplitude em que a acessibilidade e mobilidade urbana é proporcionada à população em geral e aos portadores de deficiência e mobilidade reduzida.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade. Normas. Característica.