

**Caminhabilidade e acessibilidade no entorno imediato dos Centros
Educativos Unificados de São Paulo**

Christiane Shashiki

Mestranda, USP, Brasil
chris.s@usp.br

Roberta Consentino Kronka Mülfarth

Professora Doutora, USP, Brasil
rkronka@usp.br

RESUMO

O objetivo deste artigo é traçar uma breve análise da caminhabilidade e acessibilidade do entorno imediato de alguns Centros Educacionais Unificados (CEUs) de São Paulo, através das informações disponíveis nos sites Geosampa e Google Maps, relacionados com as matrículas na rede municipal de São Paulo. Ao avaliar a caminhabilidade e acessibilidade no entorno imediato de alguns CEUs em São Paulo, evidencia-se o contraste entre a implantação tão generosa e convidativa para os ambientes dentro do CEU e a manutenção do padrão existente de exclusão do espaço para a circulação de pedestres no seu entorno imediato, levando ao convite à reflexão sobre como podemos tentar melhorar a caminhabilidade em relação à acessibilidade e à segurança.

PALAVRAS-CHAVE: Caminhabilidade. Acessibilidade. Centro Educacional Unificado CEU

1. INTRODUÇÃO

Os Centros Educacionais Unificados CEUs foram idealizados para atender a carências sociais e educacionais de áreas da periferia do município de São Paulo, oferecendo além de três escolas integradas, a possibilidade de experimentar o teatro, ateliês de arte, quadras em ginásio coberto, piscinas, biblioteca e playgrounds, entre outros espaços. São complexos educacionais que não se limitam ao âmbito da educação escolar, representando um marco do investimento público em educação, cultura, esporte e lazer nos bairros periféricos da cidade, visando objetivos educacionais e sociais (SOUZA, 2010).

Considerando o parâmetro de projeto da arquitetura escolar Conexão com a comunidade, elencado por KOWALTOWSKY (2011) acerca da localização próxima ao centro da comunidade, relação com o comércio local, a infraestrutura social e cultural existente e a abertura para a comunidade utilizar o espaço escolar em eventos, o CEU destaca-se pela implantação como equipamento urbano em regiões de alta vulnerabilidade, sem produzir o processo de gentrificação. Em relação ao parâmetro Fechamento da área por questão de segurança, em função dos problemas de violência, KOWALTOWSKY (2011) destaca que as escolas precisam fechar-se para proporcionar um ambiente seguro sem se tornar esteticamente feias ou parecidas com prisões.

Antigamente, não havia preocupação em geral com o atendimento à acessibilidade. A partir de 1985, com a edição pela Associação Brasileira de Normas Técnicas da Norma de Acessibilidade ABNT NBR 9050, chamada Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente, passou a ser exigido pelo menos um acesso à edificação destinado à Pessoa com Deficiência PcD (item 4.1.1 a, p. 4). A edição da ABNT NBR 9050 de 1994, com errata de 1995, Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbanos, manteve a exigência de apenas uma entrada acessível (item 5.1, p. 2). A partir da edição de 2004, com errata de 2005, a ABNT NBR 9050 passou a exigir que todas as entradas de edificação nova fossem acessíveis (item 6.2.1, p. 40). A ABNT NBR 9050 passou por outra revisão em 2015, até chegar à versão atual, a edição de 2020 com errata de 2021:

6.2.1 Nas edificações e equipamentos urbanos, todas as entradas, bem como as rotas de interligação às funções do edifício, devem ser acessíveis.

6.2.2 Na adaptação de edificações e equipamentos urbanos existentes, todas as entradas devem ser acessíveis e, caso não seja possível, desde que comprovado tecnicamente, deve ser adaptado o maior número de acessos. Nestes casos a distância entre cada entrada acessível e as demais não pode ser superior a 50 m. A entrada predial principal, ou a entrada de acesso do maior número de pessoas, tem a

obrigatoriedade de atender a todas as condições de acessibilidade. O acesso por entradas secundárias somente é aceito se esgotadas todas as possibilidades de adequação da entrada principal e se justificado tecnicamente (ABNT NBR 9050:2020/Er1:2021, p. 52).

Talvez como resquício de um entendimento anterior, de que apenas uma entrada acessível seria suficiente, parece existir um padrão de atendimento à acessibilidade apenas nas calçadas do acesso principal de alguns CEUs. Se considerarmos que a Arquitetura é uma expressão de valores e que a maneira como construímos é o reflexo da maneira como vivemos (FOSTER, 2015), a manutenção do padrão das calçadas existentes no restante do entorno imediato do próprio CEU contribui para a perpetuação do padrão de falta de caminhabilidade e acessibilidade predominante na cidade.

A Lei 13.146/2015, a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), definiu que compete à União, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios a melhoria das condições das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público, desde sua entrada em vigor em 2016.

No Município de São Paulo, o Decreto Municipal 59.671/2020, que consolida os critérios para a padronização das calçadas, determina no Art. 1º que a responsabilidade pelas calçadas que fazem testada com imóveis é do proprietário do imóvel, portanto, a responsabilidade pelo atendimento às normas de acessibilidade e às normas referentes às calçadas do entorno imediato do CEU é da Prefeitura de São Paulo.

§1º O disposto neste decreto aplica-se às obras ou serviços de implantação, conservação e manutenção de qualquer calçada no Município de São Paulo, independentemente de quem seja o responsável por sua execução.

§2º Para os fins deste decreto, considera-se responsável:

I - pelas obras e serviços relativos à implantação, conservação e manutenção de calçadas que fazem testada com imóveis particulares:

- a) o proprietário do imóvel;
- b) o possuidor do imóvel a qualquer título;
- c) o titular do domínio útil ou da nua propriedade do imóvel
- d) o condomínio;

II - pelas obras e serviços relativos à implantação, conservação e manutenção de calçadas que fazem testada com imóveis públicos próprios, sob seu domínio, posse, guarda ou administração:

- a) a União e os órgãos e entidades da respectiva Administração Indireta;
- b) o Estado e os órgãos e entidades da respectiva Administração Indireta;
- c) o Município e os órgãos e entidades da respectiva Administração Indireta. (Decreto Municipal 59.671/2020, Art. 1).

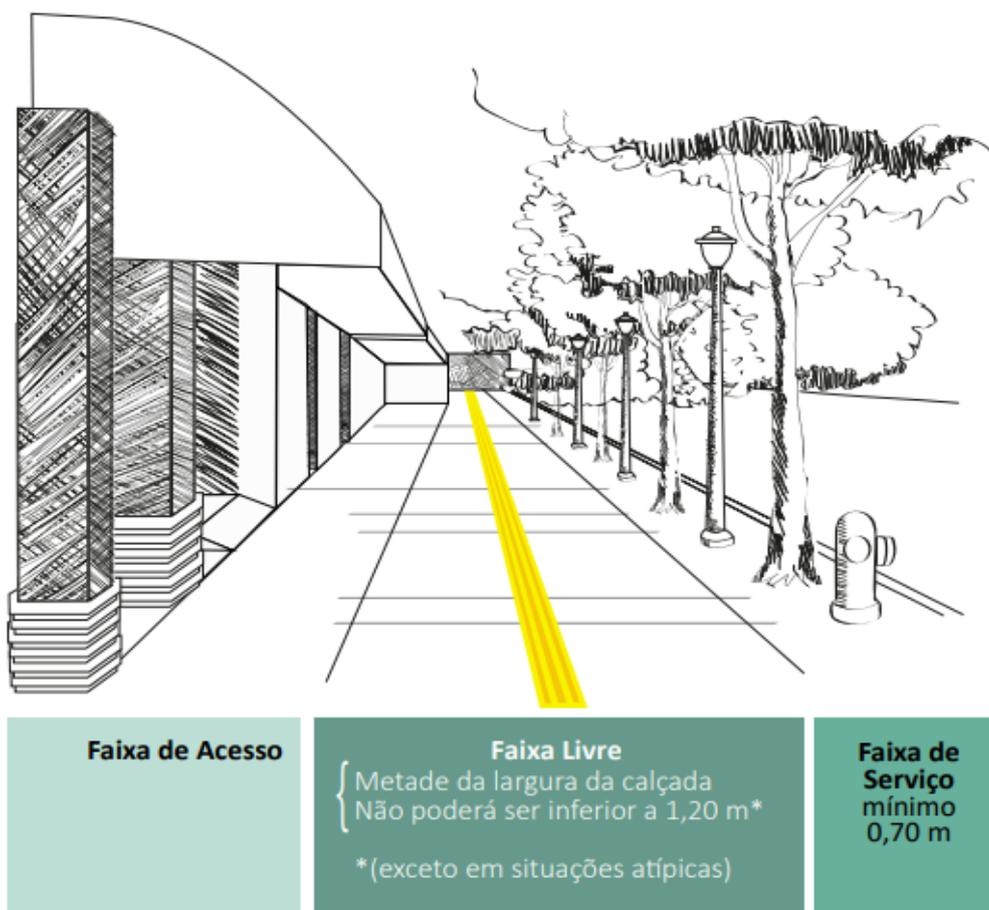
A primeira versão da ABNT NBR 9050, em 1985, passou a exigir a construção de rebaixamento do meio-fio por rampa ligada à faixa de travessia (item 4.2.1.4, p. 16). A edição da norma em 1994, com errata de 1995, passou a exigir piso com textura e cor diferenciadas, contendo a projeção do volume do elemento, para qualquer mobiliário urbano com volume maior na parte superior que na base (item 10.4.3, p. 51). A partir da edição de 2004 com a errata de 2005, passou a ser exigido o piso tátil direcional e o piso tátil de alerta para sinalizar situações envolvendo risco de segurança (item 5.3, p. 17 e item 5.14, p. 30-37).

A última revisão da norma de acessibilidade ABNT NBR 9050 foi feita em 2020, com errata de 2021, mas na edição de 1994 com errata de 1995 já havia a exigência da faixa livre

mínima de 1,20 m para as calçadas: “Para a implantação de qualquer mobiliário urbano, devem ser garantidas a acessibilidade e a faixa livre e contínua de 1,20 m de largura para circulação” (item 9.1.2, p. 42). Desde a emissão inicial da ABNT NBR 9050 em 1985 já passou a haver a exigência da construção de rebaixamento do meio-fio por rampa ligada à faixa de travessia. Os primeiros CEUs foram inaugurados a partir de 2003 e os últimos foram entregues em 2020, porém é possível visualizar atualmente nas calçadas a falta de rampa de acesso em frente à faixa de pedestres e o não atendimento à largura da faixa livre mínima, por exemplo.

O Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias, disponibilizado pela Prefeitura de São Paulo, buscando garantir critérios mínimos de qualidade e a Cartilha de Calçadas 2020 da Prefeitura de São Paulo explicam que as calçadas devem ser organizadas em até 3 faixas, a de serviço, a livre e a de acesso, obedecidas as disposições legais. A faixa de serviço, com largura mínima de 0,70 m, adjacente à guia, destina-se a obstáculos como árvores, postes, lixeiras, rampas, bancos etc. A faixa livre, permitindo fluxo contínuo, com largura mínima 1,20 m (exceto em situações atípicas), deve ser livre de obstáculos e desníveis e deve permitir a continuidade do caminho. A faixa de acesso não é obrigatória, é localizada em frente ao imóvel nas calçadas com mais de 2 m, podendo ter vegetação, rampa, toldo, mobiliário temporário.

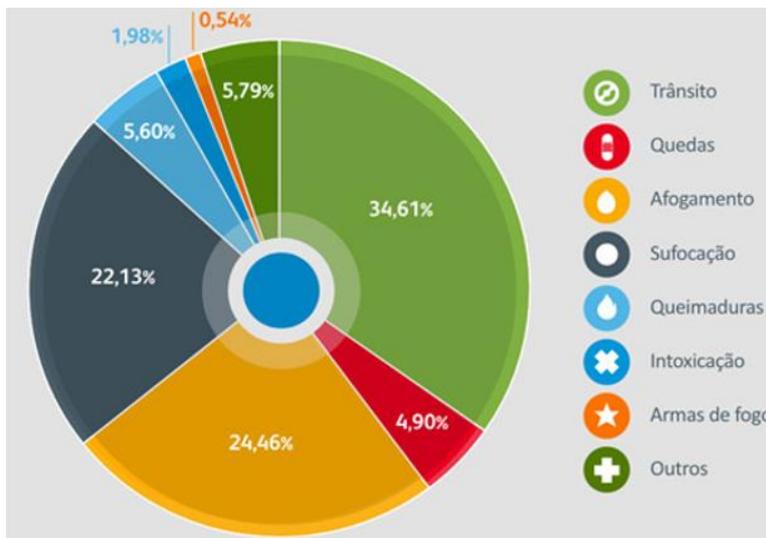
Figura 1 – Organização das calçadas em até 3 faixas



Fonte: Cartilha de Calçadas 2020, p. 2 - Prefeitura de São Paulo

É preciso avançar para promover a caminhabilidade, com especial atenção no entorno de escolas. O Relatório Criança Segura 2017 alerta que os acidentes são a principal causa de morte de crianças de 1 a 14 anos no Brasil. Em 2016, os acidentes de trânsito foram responsáveis por 34,61% das mortes acidentais (1292 mortes) de crianças de 0 a 14 anos.

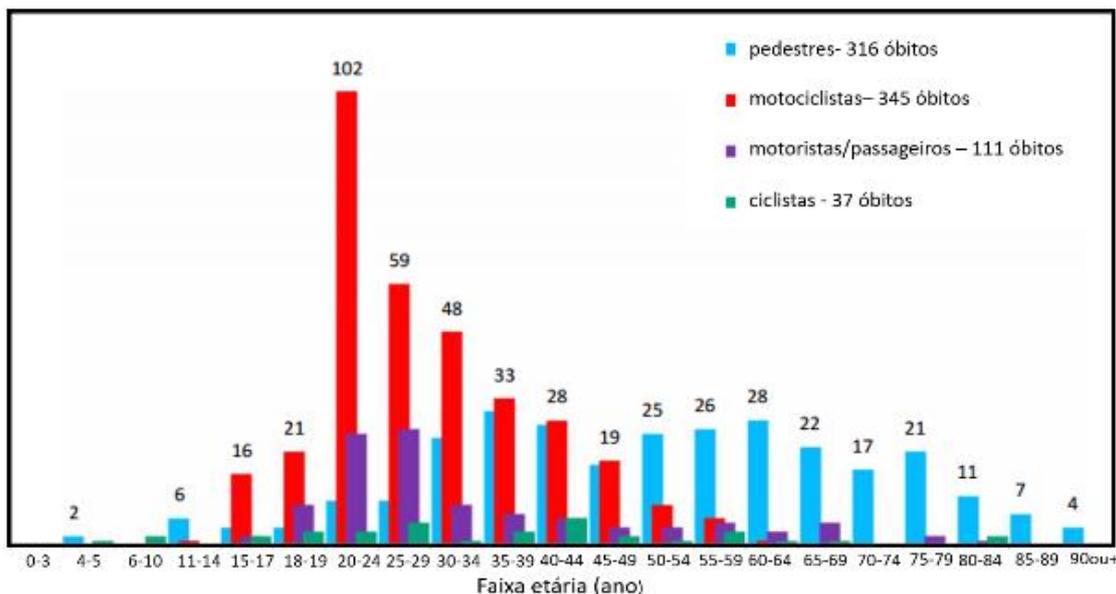
Figura 2 – Porcentagem de mortes de crianças de zero a 14 anos por tipos de acidentes.



Fonte: Relatório Institucional 2017 Criança Segura Brasil

Em 2020, houve 777 sinistros de trânsito fatais em São Paulo, dos quais 308 foram atropelamentos (considerando óbitos até 30 dias após o sinistro, os óbitos de 6 sinistros fatais de dezembro de 2020 ocorreram em janeiro de 2021). De acordo com dados da Companhia de Engenharia de Tráfego do Município de São Paulo (CET-SP), os estudantes lideraram a lista de ocupações com maior incidência de óbitos nos acidentes de trânsito em São Paulo em 2020. Os estudantes foram as maiores vítimas (10%), seguidos pelos aposentados (8%). Entre as vítimas fatais pedestres, a maior incidência foi de aposentados/pensionistas (59). Entre as vítimas fatais motoristas/passageiros, a maior incidência foi de estudantes, 14,41%. Entre as vítimas fatais motociclistas, a maior incidência foi de motofretistas, 16,52%, seguidos pelos estudantes.

Figura 3 - óbitos por tipo de usuário e faixa etária em sinistros de trânsito no município de São Paulo em 2020



Fonte: CET - SP

Quadro 1 – Ocupações mais comuns das vítimas mortas por tipo de usuário (São Paulo, referente a 2020)

Nº	Ocupação	Pedestre	Motor/Passag.	Motociclista	Ciclista	Total
01	Estudante	13	16	44	7	80
02	Aposentado(a)/pensionista	59	3	1	2	65
03	Motofretista	0	1	57	0	58
04	Desempregado(a)	18	6	9	1	34
05	Ajud-Aux. Geral/Serv. Gerais/Limpeza/Produção	10	4	6	2	22

Fonte: CET - SP

Ao avaliar a caminhabilidade e acessibilidade no entorno imediato de alguns CEUs em São Paulo, evidencia-se o contraste entre a implantação tão generosa e convidativa para os ambientes dentro do CEU e a manutenção do padrão existente de exclusão do espaço para a circulação de pedestres no seu entorno imediato, levando ao convite à reflexão sobre como podemos tentar melhorar a caminhabilidade em relação à acessibilidade e à segurança.

2. OBJETIVOS

O objetivo deste artigo é traçar uma breve análise da caminhabilidade e acessibilidade do entorno imediato de alguns Centros Educacionais Unificados de São Paulo e propor uma reflexão sobre a caminhabilidade e acessibilidade em construção na cidade.

3. METODOLOGIA/ MÉTODO DE ANÁLISE

Através da análise das informações disponíveis nos sites Geosampa, Google Maps, relacionados com as matrículas na rede municipal de São Paulo, disponibilizados pela Prefeitura

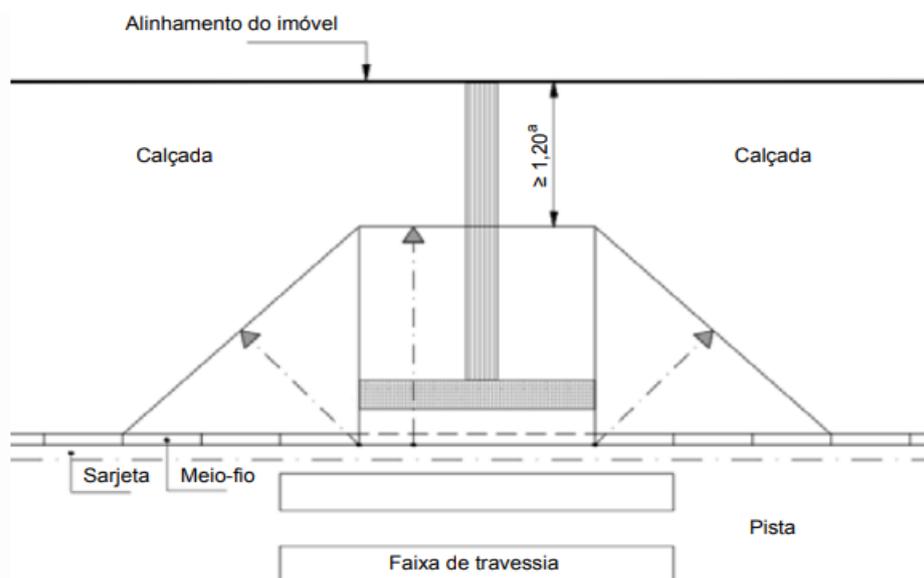
de São Paulo, este artigo traça uma breve análise da caminhabilidade e acessibilidade do entorno imediato de alguns Centros Educacionais Unificados de São Paulo.

O CEU idealizado não é o mesmo que o CEU realizado, que só pode ser compreendido na experiência cotidiana (SOUZA, 2010), daí a importância da realização de avaliações pós-ocupação.

Ao observar o desenvolvimento de um equipamento como o CEU ao longo da sua recente história é possível fazer uma análise interessante acerca das transformações sociais e institucionais que ocorreram. As pequenas adaptações prediais que demandaram muitos debates e hipóteses (...). As lutas internas entre CEI e EMEI para utilizar o parque, a constatação de que o estacionamento era pequeno para o número de funcionários que trabalhavam no Centro. A decisão de reformar o estacionamento porque todos mereciam ser contemplados. Novamente muitos ficaram decepcionados porque o CEU havia sido concebido para que professores e alunos chegassem juntos fazendo uso de transporte coletivo, mas outros argumentavam que a distância e a dupla jornada de trabalho os impediriam de pensar da mesma forma. Muitos debates, muitas lutas, muitos argumentos, tudo novo, mas extremamente enriquecedor. Todas as pessoas que participaram deste processo alguma lição tirou, alguma coisa ficou e a beleza da relação humana foi o verdadeiro insumo da construção do CEU. (SOUZA, 2010, p. 213,214).

Gehl e Svarre (2018) analisaram os métodos desenvolvidos nos últimos cinquenta anos para estudar a interação entre a vida na cidade e o espaço público e os aprimoraram em 12 critérios para avaliação de espaços públicos: proteção contra tráfego e acidentes, contra crime e violência, contra climas desagradáveis e experiências sensoriais desagradáveis, possibilidade de caminhar, possibilidade de ficar em pé, possibilidade de sentar-se, possibilidade de ver, possibilidade de falar/ouvir, possibilidade de brincar, serviços de pequena escala (gentilezas como sinalização, cesto de lixo), projetar para aproveitar os elementos positivos do clima e projetar para desfrutar experiências sensoriais positivas (qualidades estéticas, natureza). Este estudo analisa apenas as questões relativas à segurança em relação ao tráfego e acidentes e à acessibilidade, considerando que a qualidade do percurso é desejável, porém logo após a conquista das condições mínimas essenciais de caminhabilidade.

Figura 4 – Rebaixamento de calçada – Vista superior (Figura 94 da ABNT NBR 9050/Er1:2021)



^a Em casos excepcionais, desde que justificado, admite-se a largura mínima de 0,90 m.

Fonte: ABNT NBR 9050:2020/Er1:2021, p. 79

Foi analisado o atendimento à largura mínima exigida (0,70 m para a faixa de serviço e 1,20 m de faixa livre), a presença de rampa de acesso para pessoa em cadeira de rodas, a adequação da faixa de pedestres, a presença de piso tátil de alerta e direcional.

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser preferencialmente menor que 5 %, admitindo-se até 8,33 % (1:12), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais. Recomenda-se que a largura do rebaixamento seja maior ou igual a 1,50 m, admitindo-se o mínimo de 1,20 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de no mínimo 1,20 m. Ver Figura 94. (ABNT NBR 9050/Er1:2021, p. 78).

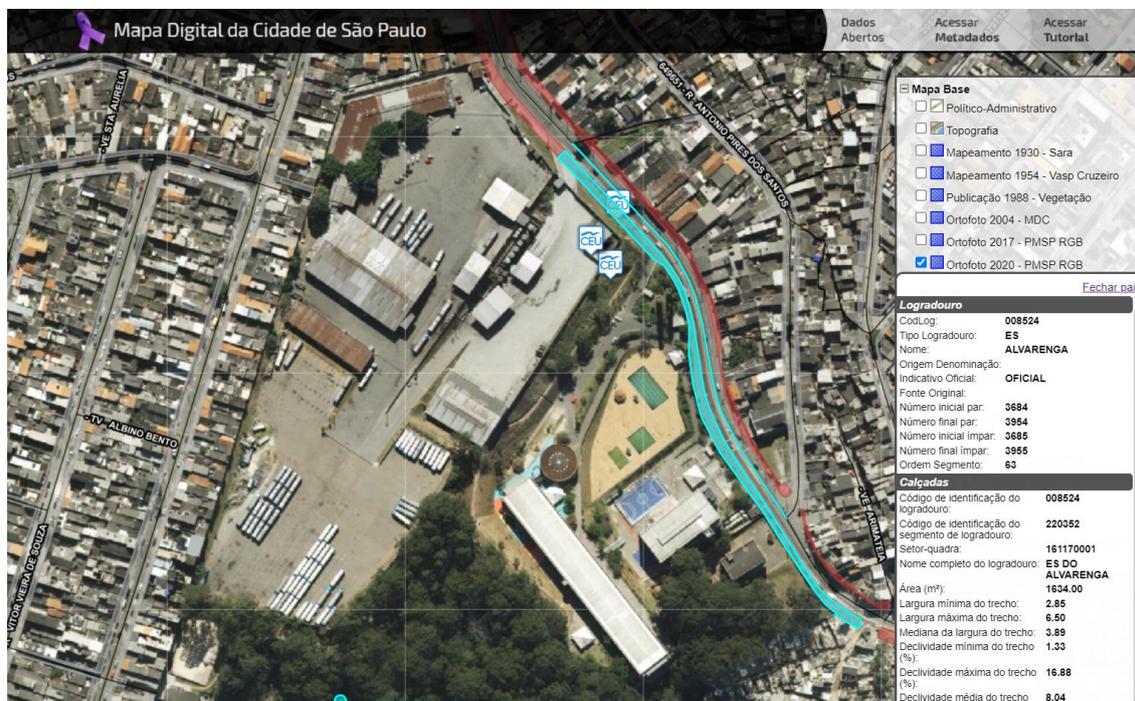
Dos 58 CEUs implantados na cidade de São Paulo, 21 foram construídos na gestão da ex-prefeita Marta Suplicy, 24 foram construídos na gestão do ex-prefeito José Serra, continuada por seu vice e sucessor, o ex-prefeito Gilberto Kassab, 1 foi construído na gestão do ex-prefeito Fernando Haddad, 12 foram iniciados na gestão do ex-prefeito Fernando Haddad e concluídos na gestão do ex-prefeito Bruno Covas. Para esta breve análise, foi verificado o entorno de 1 CEU entregue na gestão da Marta Suplicy, o CEU Alvarenga; de 1 CEU entregue na gestão do Gilberto Kassab, o CEU Parque Bristol, de 1 CEU entregue na gestão do Fernando Haddad, o CEU Heliópolis e um CEU entregue na gestão Bruno Covas, o CEU Vila Alpina.

4. RESULTADOS

O CEU Alvarenga, inaugurado em 09/12/2003, possui o Centro de Educação Infantil CEI CEU Alvarenga, a Escola Municipal de Educação Infantil EMEI CEU Alvarenga, a Escola Municipal de Ensino Fundamental EMEF CEU (Alvarenga) Professor Paulo Gonçalo dos Santos, Escola Técnica Estadual ETEC Takashi Morita e o Polo da Universidade Aberta do Brasil UAB - Balneário

São Francisco. As matrículas em 2021 na Rede Municipal no CEU Alvarenga indicam a presença de estudantes com deficiência, conforme indicação no gráfico, entre as quais pessoas em cadeira de rodas e pessoas com baixa visão.

Figura 5 – Ortofoto 2020 do CEU Alvarenga - PMSP RGB



Fonte: Geosampa. Acesso em 22/02/2023

Figura 6 – Matrículas em 2021 na Rede Municipal de SP no CEU Alvarenga nas modalidades atividade complementar (ATCOMP), escola conveniada de educação especial (CONVEE), creche, educação profissional (EDPROF), educação de jovens e adultos (EJA), educação especial (ESPEC), ensino fundamental (FUND), ensino médio (MÉDIO), movimento de alfabetização de jovens e adultos (MOVA), orientação de informática educativa (OIE), orientação em sala de leitura (OSL), pré-escola -educação infantil (PRÉ), pró-jovem (PROJ), recuperação paralela (REC) e sala de apoio e acompanhamento à inclusão (SAAI)

NECESSIDADES EDUCACIONAIS ESPECIAIS EM MATRÍCULAS NA REDE MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 2021
 CEU ALVARENGA



Fonte: Elaborado pelas autoras com dados da Prefeitura de São Paulo

A calçada em frente a este CEU não apresenta as larguras mínimas exigidas, mas ele foi inaugurado em 2003, antes da primeira revisão da norma de acessibilidade em 2004. No entanto, quase 19 anos após a inauguração, a calçada deveria apresentar a rampa para acesso de pessoa em cadeira de rodas junto à faixa de pedestres, além de sinalização tátil direcional e

de alerta para pessoas com deficiência visual. Os orelhões, obstáculos suspensos, não apresentam sinalização de alerta no piso para pessoas com deficiência visual. A calçada apresenta buraco no piso e há poste estreitando ainda mais a passagem.

Figura 7 – Imagens de trechos em frente ao CEU na Estrada dos Alvarengas



Fonte: Google Maps (Street View de fevereiro de 2022).

O CEU Parque Bristol, inaugurado em 2009, possui o CEI Parque Bristol, a EMEI Profa. Luciana Azevedo Pompermayer, a EMEF Profa. Mara Cristina Tartaglia Sena e a UniCEU Parque Bristol / Polo Parque Bristol. Nenhuma das calçadas deste CEU atende às normas em relação à largura mínima, largura livre de obstáculos e rampas. A largura mínima da calçada da entrada principal pela Rua Artur Primavesi é menor que os 2,06 m indicados pelo site Geosampa. Como a calçada não possui a faixa de serviços de 0,70 m e a faixa livre de 1,20 m, a presença de postes e placas informativas de trânsito dificulta a circulação de pedestres. O muro pode ser utilizado como linha guia para pessoas com deficiência visual, mas não há sinalização tátil de alerta.

Figura 8 – Ortofoto 2020 do CEU Parque Bristol- PMSP RGB



Fonte: Geosampa. Acesso em 22/02/2023

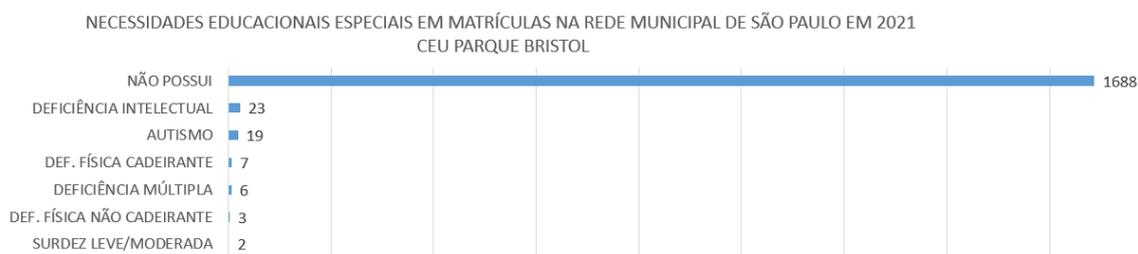
Figura 9 – Entrada Principal do CEU e Esquina da Rua Professor Artur Primavesi



Fonte: Google Maps (Street View de março de 2019)

As matrículas em 2021 na Rede Municipal no CEU Parque Bristol indicam a presença de estudantes com deficiência. Entre outros, há pessoas em cadeira de rodas e pessoas com deficiências múltiplas, como indicado no gráfico com dados da Prefeitura de São Paulo.

Figura 10 – Matrículas em 2021 na Rede Municipal de SP no CEU Parque Bristol nas modalidades atividade complementar (ATCOMP), escola conveniada de educação especial (CONVEE), creche, educação profissional (EDPROF), educação de jovens e adultos (EJA), educação especial (ESPEC), ensino fundamental (FUND), ensino médio (MÉDIO), movimento de alfabetização de jovens e adultos (MOVA), orientação de informática educativa (OIE), orientação em sala de leitura (OSL), pré-escola -educação infantil (PRÉ), pró-jovem (PROJ), recuperação paralela (REC) e sala de apoio e acompanhamento à inclusão (SAAI)



Fonte: Elaborado pelas autoras com dados da Prefeitura de São Paulo

O CEU Heliópolis Professora Arlete Persoli , inaugurado em 2015, possui as CEIs Aparecida das Graças Silva Roseira, Nora Auler de Arruda Botelho e Simone Agnaldo Ferreira, a EMEI Antônio Francisco Lisboa, a EMEF Presidente Campos Salles e a ETEC Heliópolis.

Figura 11 – Ortofoto 2020 do CEU Heliópolis - PMSP RGB



Fonte: Geosampa. Acesso em 22/02/2023

Figura 12 – Calçadas do CEU Heliópolis

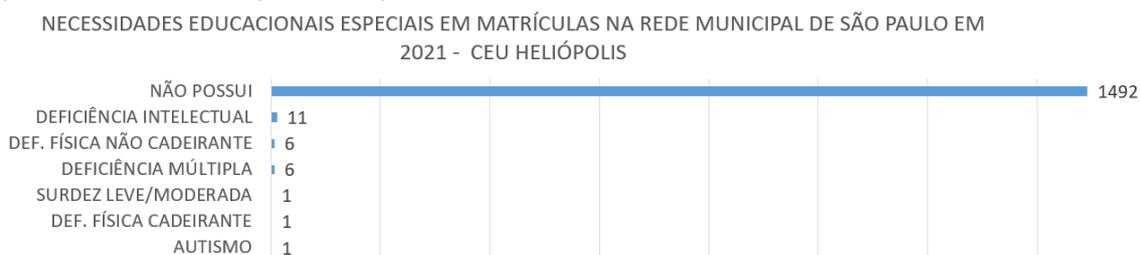


Fonte: Google Maps (Street View de dezembro de 2021 a abril de 2022)

A calçada do CEU Heliópolis na Estrada das Lágrimas apresenta largura mínima de 1,97 m e a da Rua São João Clímaco, 2,70 m, segundo o site Geosampa. Falta uma rampa de acesso à faixa de pedestres no sentido da travessia da Estrada das Lágrimas, esquina com a Rua São João Clímaco. Existe uma rampa de acesso para pedestres do CEU até a Travessa Antônio Dellepiane, mas a calçada do CEU nesta travessa não apresenta a largura mínima necessária para ser acessível. O muro pode ser utilizado como linha guia para pessoas com deficiência visual, mas não há sinalização tátil direcional nos trechos afastados do muro (como vagas para veículos e canteiros), nem sinalização tátil de alerta. Um elemento arquitetônico suspenso próximo da entrada da Rua São João Clímaco não possui sinalização tátil de alerta para pessoas com deficiência visual.

Há matrículas de pessoas com deficiência, entre elas pessoas com deficiências múltiplas, uma pessoa com surdez leve/moderada e uma pessoa em cadeira de rodas.

Figura 13 – Matrículas em 2021 na Rede Municipal de SP no CEU Heliópolis nas modalidades atividade complementar (ATCOMP), escola conveniada de educação especial (CONVEE), creche, educação profissional (EDPROF), educação de jovens e adultos (EJA), educação especial (ESPEC), ensino fundamental (FUND), ensino médio (MÉDIO), movimento de alfabetização de jovens e adultos (MOVA), orientação de informática educativa (OIE), orientação em sala de leitura (OSL), pré-escola -educação infantil (PRÉ), pró-jovem (PROJ), recuperação paralela (REC) e sala de apoio e acompanhamento à inclusão (SAAI)



Fonte: Elaborado pelas autoras com dados da Prefeitura de São Paulo

O CEU Vila Alpina Professora Virgínia Leone Bicudo, entregue em fevereiro de 2020, possui o CEU CEMEI Vila Alpina, com 446 matrículas em 2021. Segundo o site Geosampa, a largura mínima da calçada do acesso principal pela Rua João Pedro Lecor é 0,97 m, inferior a 1,20 m exigida pela norma de acessibilidade e pela Lei Municipal das Calçadas.

Figura 14 – Ortofoto 2020 do CEU Vila Alpina Professora Virgínia Leone Bicudo- PMSP RGB



Fonte: Geosampa. Acesso em 22/02/2023

Em frente ao acesso principal deste CEU, há 2 vagas para pessoa com deficiência, piso tátil direcional e de alerta. À medida em que a calçada se afasta da entrada principal em direção à Avenida Jacinto Menezes Palhares, a largura da calçada diminui e é estrangulada pela presença de postes. Em trecho afastado do muro, não tem piso tátil.

Figura 15 – Calçadas do CEU Vila Alpina



Fonte: Google Maps (Street View de janeiro de 2022)

Não encontramos registro de matrículas de pessoas com deficiência física neste CEU em 2021, há registro de 3 pessoas com autismo neste CEU.

Figura 16 – Matrículas em 2021 na Rede Municipal de SP no CEU Vila Alpina nas modalidades atividade complementar (ATCOMP), escola conveniada de educação especial (CONVEE), creche, educação profissional (EDPROF), educação de jovens e adultos (EJA), educação especial (ESPEC), ensino fundamental (FUND), ensino médio (MÉDIO), movimento de alfabetização de jovens e adultos (MOVA), orientação de informática educativa (OIE), orientação em sala de leitura (OSL), pré-escola -educação infantil (PRÉ), pró-jovem (PROJ), recuperação paralela (REC) e sala de apoio e acompanhamento à inclusão (SAAI)

NECESSIDADES EDUCACIONAIS ESPECIAIS EM MATRÍCULAS NA REDE MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 2021 - CEU VILA ALPINA



Fonte: Elaborado pelas autoras com dados da Prefeitura de São Paulo

5. CONCLUSÃO

Os CEUs são equipamentos urbanos concebidos com arquitetura de qualidade, instalados em locais periféricos onde foi identificada vulnerabilidade social e contribuem para construção de uma sociedade igualitária. Analisando a falta de caminhabilidade e acessibilidade das calçadas, verifica-se que a preocupação com a implantação e com a disponibilização dos espaços internos não foi estendida aos espaços externos das calçadas. Há muitos pedestres, inclusive crianças que se deslocam sozinhas, no entorno imediato dos CEUs. A mesma beleza e a generosidade concedidas aos espaços internos poderiam ser aplicadas aos espaços externos e às calçadas, de forma a permitir que os pedestres e as pessoas com deficiência possam caminhar com autonomia e segurança sobre as calçadas, ao invés de caminhar pelas ruas porque o espaço que sobrou não foi concebido para caminhar...

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050:2020/Er1:2021 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2021.

_____. **ABNT NBR 9050:2015 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2015.

_____. **ABNT NBR 9050:2004 Versão corrigida 2005 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2005.

_____. **ABNT NBR 9050/1994, Incorpora errata de 1995 - Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 1995.

_____. **ABNT NBR 9050/1985, Adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente**. Rio de Janeiro, 1985.

BRASIL. **Lei 13.146/2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 7 jul. 2015, p. 2.

FOSTER, Norman. **Entrevista de Norman Foster para The European**. In: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/757788/entrevista-de-norman-foster-para-the-european-arquitetura-e-a-expressao-de-valores#:~:text=Foster%3A%20Arquitetura%20%C3%A9%20uma%20express%C3%A3o,era%20produz%20seu%20pr%C3%B3prio%20vocabul%C3%A1rio>. Acesso em: 7 out. 2022.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO São Paulo. **Relatório anual de acidentes de trânsito - 2017**. Disponível em <http://www.csp.com.br/media/646657/relatorioanual%20acidentestransito-2017.pdf>. Acesso em 18/07/2022.

CRIANÇA SEGURA. **Relatório Institucional 2017**. Disponível em: <https://criancasegura.org.br/relatorio2017/>. Acesso em 08/07/2022.

GEHL, Jan e SVARRE, Birgitte. **A vida na cidade: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. Resumo técnico: **Censo Escolar da Educação Básica 2021**. (Versão Preliminar divulgada em 24/06/2022). Brasília, DF. 2021. Disponível em https://download.inep.gov.br/publicacoes/institucionais/plano_nacional_de_educacao/relatorio_do_quarto_ciclo_de_monitoramento_das_metas_do_plano_nacional_de_educacao.pdf. Acesso em 20/07/2022.

KOWALTOWSKI, D. C. K. **ARQUITETURA ESCOLAR: o projeto do ambiente de ensino**. São Paulo: Oficina de Textos, 2011.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto Municipal 59.671/2020**, consolida os critérios para a padronização das calçadas, bem como regulamenta o disposto nos incisos VII e VIII do “caput” do artigo 240 do Plano Diretor Estratégico, o Capítulo III da Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011, e a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002. Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 8 ago. 2020, p. 3.

_____. Geosampa. Disponível em: https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#. Acesso em 22/02/2023.

_____. Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência (SMPED) e Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA). **Cartilha de Calçadas 2020**. Disponível em <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Cartilha%20de%20Cal%C3%A7adas%202020.PDF>. Acesso em 13/7/2022.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. **Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias**, atualizado em 26/04/2021. Disponível em: <https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em 29/7/2022.

_____. Secretaria Municipal de Educação. **Perfil dos educandos -Cor/raça, idade, sexo, necessidades educacionais espec.** Disponível em <http://dados.prefeitura.sp.gov.br/dataset/perfil-dos-educandos-cor-raca-idade-sexo-necessidades-educacionais-especiais>. Acesso em 13/7/2022.

SOUZA, Ricardo de. **A educação social em espaços de experimentação pedagógica: as potencialidades dos CEUs**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Educação Universidade de São Paulo, 2010.