9. Conclusão

Como podemos constatar nesta pesquisa a dificuldade de locomoção das pessoas, no centro urbano de Juiz de Fora, MG, é grande. Assim pode-se afirmar que a hipótese da pesquisa foi comprovada.

A interface do Sistema Humano-Tarefa-Máquina, ou seja, as estruturas de circulação abertas públicas voltadas ao pedestre, são a causa de diversos constrangimentos no uso do espaço urbano por seus usuários, tais como sensação de dependência e impotência com relação a sua autonomia, desorientação, grande esforço físico e mental para deslocamento no meio urbano, impedimento de ir e vir com segurança, estresse, baixa auto-estima, entre outros.

Os objetivos propostos também foram atingidos visto que, com as recomendações ergonômicas implantadas, as condições de locomoção no meio urbano ofereçam maior conforto, segurança e autonomia a população em geral.

A metodologia ergonômica utilizada nesta pesquisa mostrou que o enfoque no usuário fornece respostas mais próximas do real na investigação do tipo de impacto que o ambiente construído causa no comportamento humano. A metodologia não impediu a aplicação de métodos e técnicas de outras linhas de pesquisa, muito pelo contrário, tornou o estudo muito mais rico.

Observou-se que os ambientes podem atuar como facilitadores ou limitadores do desempenho dos indivíduos, portanto, o ambiente construído das circulações de pedestres expõe as pessoas a uma concorrência com atividades diversas sobre o sistema urbano onde a tarefa de locomover-se é um desafio para muitos e um grande transtorno para outros.

Como vimos no Capítulo 3 desta pesquisa, um quarto da população de Juiz de Fora, se encontra em situação de desvantagem frente aos espaços da cidade que não estão preparados para recebê-los adequadamente. Assim as intervenções ergonômicas na escala do desenho urbano trazem para o espaço da cidade a melhoria da qualidade de vida para quem dela desfruta. É necessário eliminar os espaços excludentes para determinados grupos da sociedade, como apontou os resultados das entrevistas não estruturadas.

Segundo Ely (2004) e Prado (1997), a acessibilidade no espaço urbano é condição necessária para inclusão social e participação de todas as pessoas na sociedade, independente de suas limitações. É, sobretudo, uma questão de cidadania, deve estar presente nas edificações, no meio urbano e nos transportes. Seu objetivo é permitir um ganho de autonomia e de mobilidade a uma gama maior de pessoas, até mesmo

aqueles que tenham reduzido a sua mobilidade ou dificuldade em se comunicar. A maioria dos ambientes construídos ou não, apresenta barreiras visíveis (todos os impedimentos concretos, entendidos como falta de acessibilidade dos espaços) e invisíveis (a forma como as pessoas são vistas pela sociedade), na maioria das vezes representada pelas suas deficiências e não pelas suas potencialidades. A diminuição de barreiras visíveis poderá vir a contribuir para a diminuição das barreiras invisíveis. O que prova então a hipótese anteriormente citada.

Assim, promover a melhoria da qualidade de vida da população através da implantação da Rota Acessível no centro de Juiz de Fora, MG, é eliminar as barreiras arquitetônicas, privilegiando a acessibilidade aos espaços urbanos, em áreas abertas de circulação, considerando a Ergonomia e os conceitos do Desenho Universal.

9.1. Desdobramentos da Pesquisa

Sendo a acessibilidade ambiental um tema muito vasto, o assunto não se esgota nesta pesquisa, muito pelo contrário, ela aponta questões que foram levantadas pelos usuários envolvidos durante a pesquisa e que devem ser aprofundadas tais como: o mapeamento dos riscos e desconfortos das áreas consideradas críticas com relação ao deslocamento de pedestres tendo como referência dados digitalizados dos espaços urbanos da cidade e também o levantamento estatístico para identificar a quantidade de acidentes nas calçadas, sua frequência e gravidade.

A validação das recomendações feitas na conclusão da diagnose será através da apresentação desta pesquisa ao Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência de Juiz de Fora, com o intuito de encaminhá-la ao Ministério das Cidades na forma de Projeto Piloto.

9.2. Lições aprendidas

O estudo conceitual da pesquisa sobre, a Sociedade Inclusiva, Ambientes Inclusivos, Desenho Universal, Rota Acessível e Sistema Humano-Tarefa-Máquina, foi fundamental para o entendimento das necessidades das pessoas com restrição para sua inclusão na sociedade através do uso democrático do espaço urbano.

O processo histórico e os dados estatísticos apontaram claramente a relevância do problema e a demanda da sua solução. Ao ter a Ergonomia como referencial na solução

desses problemas, verificou-se que as soluções precisam envolver o Sistema Humano-Tarefa-Máquina como um todo, para que se possa tratar das questões das particularidades das necessidades das pessoas com restrição e ao mesmo tempo, atender as especificidades de cada uma delas.

A metodologia usada na pesquisa permitiu a coleta de informações diretas e reais junto ao público alvo da pesquisa; dos problemas dos espaços urbanos abertos; do perfil geral dos usuários; das dificuldades da tarefa de deslocamento do usuário idoso, do usuário com restrição físico-motora, do usuário com restrição sensorial visual, e suas expectativas em relação à utilização do espaço urbano aberto.

Verificou-se também, durante os Passeios Acompanhados, que mesmo nos locais onde há planejamento, existem diversos tipos de barreiras físicas que se tornam barreiras sociais. Isto demonstra que é necessário ir além das normas e legislações, através de um estudo mais abrangente sobre o problema. A promoção da Acessibilidade no espaço urbano, vai além da eliminação das barreiras físicas, infelizmente a maioria dos Arquitetos e Urbanistas, não contemplam o tema durante sua formação acadêmica, o que reforça o distanciamento dos projetos urbanos dos conceitos de Acessibilidade e Desenho Universal.

Por outro lado, verificou-se o potencial dos espaços abertos na área central de Juiz de Fora, as galerias permitem uma grande permeabilidade, as soleiras dos estabelecimentos comerciais estão em uma situação de fácil solução técnica e as calçadas são largas o suficiente para implantação da faixa livre de percurso, propiciando assim uma das exigências da Rota Acessível.

Assim as recomendações ergonômicas foram elaboradas com propostas que pudessem diminuir as dificuldades de locomoção das pessoas em geral, considerando as características urbanísticas e físicas da cidade baseadas nos princípios da Ergonomia e deste modo colaborarmos para uma Sociedade Inclusiva, para que em um futuro próximo não tenhamos mais relatos como estes:

“Precisa ser louca para andar nas ruas do centro de Juiz de Fora” (Relato de usuária com restrição sensorial visual).

“A pessoa com deficiência em Juiz de Fora se encontra em total abandono pelo poder público ... Fica o sentimento de ser um estorvo para a sociedade e saber que você é totalmente dependente da caridade alheia, além de ter minha integridade física constantemente ameaçada, pois ao optar em ir pela rua, corro sério risco de ser atropelado” (Relato de usuário com restrição físico-motora).

“Estas pedras portuguesas me dão instabilidade, tenho medo de cair”. “Necessito de alguém para dar o braço, eu tenho mais segurança, neste piso tenho a sensação que eu vou virar o pé, vou virar e cair” (Relato de usuária idosa).

“Olha aqui esse piso é inacreditável (calçada do Cine Palace) é muito ruim e não te dá nem opção pra descer mais porque a última opção ficou pra trás lá no Calçadão. Por exemplo: se você quiser ir à Eletro Palace, do outro lado da rua, você não tem como, você é obrigado a definir o seu roteiro com uma rua antes” (Relato de usuário com restrição físico-motora).

“O pessoal colocou coisas em cima do passeio atrapalha, incomoda. A loja é lá dentro não aqui fora” (Relato de usuária idosa).

E, para finalizar:

“Hoje em Juiz de Fora, para você conseguir movimentar no centro da cidade virou uma aventura, eu saio de casa, assim, eu rezo, porque eu uso essa cadeira eletrônica e muleta, então eu rezo para que eu não torça o pé, para que a minha cadeirinha não se danifique - de dois em dois meses, ela vai para o mecânico na manutenção – porque eu não consigo subir uma rampa de acesso sem dar um impulso, sem acelerar ela muito e dar uma impulsão para ela subir, eu não consigo andar nas calçadas de Juiz de Fora, sem desviar de obstáculos, buracos....Um dos piores trechos é a Avenida Getúlio Vargas e a Batista de Oliveira. Aliás, a Batista de Oliveira, já decretei para mim, que eu não posso mais passar ali, de cadeira não nem andando. Então eu sou uma cidadã, pago imposto, trabalho nela, vivo nela, e tem partes da cidade que eu sou impedida de ir, porque ela não me dá condições de ir, isso é revoltante, eu estou indignada, acho que isso é um absurdo...” (Relato de usuária com restrição físico-motora).