

1. Introdução

Apresenta-se no estudo descritivo desta pesquisa a análise e avaliação das condições de acessibilidade das estruturas de circulação abertas públicas voltadas ao pedestre, no centro de Juiz de Fora, MG, tendo em vista a implantação da Rota Acessível que interliga contínua e sistematicamente o espaço urbano onde todas as pessoas - inclusive as com restrições - poderão locomover-se.

O interesse por esta pesquisa surgiu no decorrer da vida profissional, quando a autora deparou-se com a questão dos direitos iguais do cidadão, principalmente no que se refere aquele de ir e vir, em especial, das pessoas com restrição.

1.1. Estado da arte

A pessoa com deficiência, por muito tempo foi tutelada e assistida, não tendo acesso ao trabalho, à cultura, ao convívio social, estava desprovida de toda cidadania. Hoje as pessoas com deficiência constroem uma nova realidade, conquistando e apoderando-se de seus direitos (Feijó, 2002).

O mito do “homem padrão” não existe, pensar a cidade para a pessoa com deficiência, o idoso, a criança, a gestante, a pessoa com mobilidade reduzida - temporária ou não - é ter uma sociedade inclusiva, onde a sociedade se adapta para poder incluir as pessoas com deficiência e estas se preparam para assumir seus papéis na sociedade em um processo bilateral (Sasaki *apud* Feijó, 2002).

É na área central de um município que acontecem as relações mais importantes entre seus usuários, é o local onde acontecem às trocas e os contatos sociais entre as pessoas, entretanto viver nas cidades pode ser um desafio para muitos e um grande transtorno para outros (Ministério das Cidades, 2004).

Segundo os dados do Censo Demográfico do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de 2000, as pessoas com deficiência, chegam a 24,5 milhões, ou seja, 14% da população brasileira, que enfrentam diariamente diversos tipos de obstáculo dificultando o seu acesso aos ambientes e atividades.

Ressaltamos ainda, as projeções estatísticas da OMS - Organização Mundial da Saúde, sobre o crescimento da população de idosos no país que crescerá dezesseis vezes contra cinco vezes da população total no Brasil até 2025 e lembramos que estas pessoas necessitam das mesmas

estruturas de acessibilidade voltadas às pessoas com deficiência.

Desde 1988 a Constituição Brasileira garante o direito de igualdade a todos os cidadãos sem nenhuma forma de discriminação. O decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências, como o acesso à informação e à comunicação.

Para suprir uma carência de referenciais técnicos a respeito da questão da acessibilidade, a ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, elaborou a NBR 9050/94, que no ano de 2004, foi revisada e passou a ser chamada de “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”. Esta norma atende aos preceitos do desenho universal e deve ser aplicada aos projetos novos bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos já existentes.

O CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, em cumprimento ao Art.º11 do Decreto 5.296/04 vem elaborando regras para a fiscalização da responsabilidade técnica sobre o atendimento das leis e normas que garantam o acesso das pessoas com restrições nas edificações e meios de transportes.

Cabe salientar que o Ministério das Cidades, em julho de 2005, criou o Programa Brasil Acessível, cujo objetivo é estimular e apoiar os governos estaduais e municipais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade das pessoas com restrições nos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e nas áreas públicas.

Mas, no entanto o que podemos ainda observar, em sua grande maioria, é que os meios de transporte coletivos não estão adaptados, as calçadas e vias públicas não são acessíveis, os prédios – públicos ou privados – não respeitam as necessidades mínimas de acesso. “Para qualificar o espaço é necessária uma arquitetura sem barreiras, onde o espaço provê ao indivíduo alternativas de escolha para que diferentes decisões pessoais sejam tomadas sobre a melhor forma de ajuste entre as habilidades pessoais e o desafio de cada ambiente edificado (Guimarães, 1995)”.

A Acessibilidade deve estar embutida no projeto inicial do parcelamento do solo urbano e, conseqüentemente, na produção de novas vias públicas. Desta maneira estar-se-á contribuindo para o não aparecimento de novas barreiras na mobilidade urbana, permitindo que todas as pessoas tenham condições de locomoção naquele novo espaço com equiparação das oportunidades oferecidas pela cidade (Ministério das Cidades, 2004).

O conceito do Desenho Universal visa à inclusão e participação de todas as pessoas nos lugares e nas atividades,

não significa conceber espaços especiais para pessoas especiais e sim dotar o espaço de qualidades que beneficiem a todos (Martins, 2003).

Se a via pública atender ao Desenho Universal, onde são respeitadas as necessidades específicas de cada indivíduo, a Arquitetura sem Barreiras acontecerá de forma natural promovendo a Acessibilidade, ganhando em qualidade de vida e garantindo a Inclusão Social.

1.2.

Problema da pesquisa

A dificuldade de locomoção das pessoas, no centro urbano de Juiz de Fora, MG.

1.3.

Objeto da pesquisa

Classificou-se, para efeito deste estudo as condições de acessibilidade das estruturas de circulação abertas públicas voltadas ao pedestre, no centro de Juiz de Fora, MG.

1.4.

Hipótese

È através do movimento de ir e vir, que o indivíduo participa dos lugares e das atividades produzidas pelo espaço urbano da cidade, estabelecendo contato com as demais pessoas e exercendo seu direito de cidadania (Ely, 2004a). Mas o que se observa é a ocorrência de uma série de atividades sobre o sistema urbano de circulação concorrendo com o deslocamento a pé. É necessário garantir a acessibilidade, identificando os elementos que impedem ou restringem o uso das calçadas.

As barreiras arquitetônicas segregam as pessoas com dificuldade de locomoção, restringindo seu exercício de cidadania e uma vida mais participativa. A eliminação das barreiras visíveis poderá vir a contribuir para a diminuição das barreiras invisíveis (Prado, 1997).

1.5.

Variáveis

Os ambientes podem atuar como facilitadores ou limitadores do desempenho dos indivíduos (Variável Equilibrada), portanto, o ambiente construído das circulações

de pedestres (Variável Independente) expõe as pessoas a uma concorrência com atividades diversas sobre o sistema urbano onde a tarefa de locomover-se (Variável Dependente) é um desafio para muitos e um grande transtorno para outros.

1.6. Objetivo Geral

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

1.7. Objetivos Específicos

- Analisar o ambiente construído das estruturas de circulação de pedestres.
- Analisar a tarefa da locomoção considerando informações sobre as necessidades da população alvo do estudo, suas habilidades, limitações e necessidades.
- Propor o Desenho Universal na solução dos problemas urbanísticos encontrados para implantação da Rota Acessível.

1.8. Métodos e técnicas

A metodologia adotada para o desenvolvimento deste trabalho, buscando a solução do problema, será fundamentada pela Intervenção Ergonomizadora de Moraes e Mont'Alvão (2003), tendo como ênfase a Apreciação Ergonômica e a Diagnose Ergonômica, precedidas por uma revisão de literatura visando embasar os princípios norteadores do trabalho.

Na avaliação das condições de acessibilidade das estruturas de circulação abertas públicas e as restrições de deslocamento, orientação, uso e comunicação de pessoas com restrições no espaço urbano, em situação real, foi utilizado o método investigativo desenvolvido por Dischinger (2000), denominado Passeios Acompanhados.

Para uma análise sobre o impacto das barreiras em pessoas com deficiência, foi utilizado o método baseado em

“The Enabler” (O ser capaz), de Steinfeld e Faste (1979), traduzido por Guimarães (1995).

Para avaliar e identificar os aspectos negativos encontrados no objeto de estudo foi utilizado Planilhas de Avaliação, adaptadas pela pesquisadora à realidade da pesquisa, tendo como base as cinco Planilhas de Avaliação elaboradas pelo Programa de Acessibilidade do Ministério Público de Santa Catarina.

1.9.

Apresentação dos Capítulos

Quadro 01 – Estruturação dos capítulos

Capítulo	Objetivo	Conteúdo
1. Introdução	Apresentar o assunto a ser tratado na pesquisa.	Conteúdo da pesquisa. Estado da arte e delineamento da pesquisa.
2. Estudo Conceitual	Contextualizar os princípios norteadores da pesquisa.	Sociedade Inclusiva, Ambientes Inclusivos, Desenho Universal, Rota Acessível.
3. Sistema Humano – Pessoas com Restrição	Definir a pessoa com deficiência segundo os aspectos legais e ergonômicos.	História, Conceituação, Classificação, Dados estatísticos, Legislações vigentes, Parâmetros humanos.
4. Sistema Tarefa – Locomoção	Caracterizar a tarefa do pedestre em se locomover com suas metas, exigências, constrangimentos e riscos.	Características, objetivo, demandas, riscos e atividades da tarefa; Orientabilidade e orientação espacial.
5. Sistema Máquina– Calçadas de Juiz de Fora	Analisar a estrutura de circulação de pedestres.	Espaço urbano e a centralidade das cidades, Morfologia Urbana, Circulação horizontal e vertical, Travessia de pedestres, Comunicação e sinalização, Aspectos legais, Delimitação da área estudada.
6. Métodos e Técnicas da Pesquisa	Apresentar os recursos e métodos utilizados durante a realização da pesquisa e reunir os dados obtidos.	Delineamento da pesquisa; Metodologia da Pesquisa; Procedimentos Metodológicos da Pesquisa.
7. Análise da Investigação Ergonômica: Apreciação Ergonômica	Apresentar dados das observações assistemáticas e demais técnicas da metodologia adotada.	Relação de todos os dados obtidos na primeira etapa da intervenção ergonomizadora.
8. Análise da Investigação Ergonômica: Diagnose Ergonômica	Apresentar dados das observações sistemáticas e demais técnicas utilizadas.	Relação de todos os dados obtidos na segunda etapa da intervenção ergonomizadora.
9. Conclusão	Provar, através dos resultados obtidos, a validade da hipótese.	Apresentação dos destaques da pesquisa, Lições aprendidas, Sugestões para estudos de novas questões que merecem ser aprofundado em futuras investigações.