

MODALIDADE URBANA: VISÃO DOS PROFISSIONAIS / ALUNOS DE ARQUITETURA E PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS E/OU IDOSOS COM RELAÇÃO ÀS BARREIRAS ARQUITETÔNICAS

Aline Fabro^a, Raquel Zilio^b, Jaime Luiz Prux Junior^c

^a Acadêmica no Curso de Administração do Centro Universitário da Serra Gaúcha.

^b Acadêmica no Curso de Administração do Centro Universitário da Serra Gaúcha.

^c Mestre em Administração, professor do Centro de Negócios da FSG.

Resumo

A convivência com pessoas idosas e deficientes está tão presente no dia a dia das pessoas que nem sempre se dá a devida importância para os obstáculos que existe dentro da mobilidade. Porém existem diversos projetos pensando sempre no melhor para o cidadão e um deles é a mobilidade urbana que busca melhorar a qualidade de vida de todos, inclusive as pessoas com algum tipo de deficiência sendo física ou visual e os idosos. Porém este artigo tem por objetivo identificar através de pesquisas e questionários as limitações que as pessoas com deficiência e idosos encontram para se locomover da região de Caxias do Sul. Para isso foi realizada uma pesquisa qualitativa e exploratória, sendo aplicado um questionário para estudantes de arquitetura, profissionais e para o público em geral, visando distinguir as barreiras arquitetônicas que promovem a difícil locomoção. Os resultados desta pesquisa mostraram que a mobilidade urbana tem muito a melhorar, pois a cidade acaba não dando o suporte necessário para o livre acesso das pessoas com deficiência ou idosos, devido às barreiras arquitetônicas encontradas.

Palavras-chave:

Acessibilidade. Barreiras arquitetônicas.
Mobilidade.

1 INTRODUÇÃO

O mundo está cada vez mais caótico, mas nem por isso se deve esquecer as pessoas que nele estão e pensam em um futuro melhor para si e para o próximo, hoje existem diversos projetos pensados da melhor forma para o cidadão e um deles é a mobilidade urbana, a qual está disposta a melhorar a qualidade de vida de todos inclusive das pessoas com deficiência e os idosos, que necessitam de uma atenção especial quanto a essa questão.

A convivência com pessoas idosas e deficientes está tão presente no dia a dia que nem sempre se dá a devida importância para os obstáculos que existem dentro da mobilidade. Não é necessário ir muito longe para observar as barreiras arquitetônicas que foram se formando com o longo dos anos, claro que hoje existem muitas leis que obrigam a construção de forma correta e com acessibilidade a todos. Contudo essas evidências questionam quais são as barreiras arquitetônicas dentro da mobilidade urbana que prejudicam a acessibilidade de idosos e deficientes físicos / visuais na região de Caxias do Sul e qual a percepção dos alunos e profissionais da arquitetura?

Com base neste questionamento se tem como objetivo identificar através de pesquisas e questionários as limitações que as pessoas com deficiência e idosos encontram para se locomover da região de Caxias do Sul, visto que no decorrer dos dias existem diversas barreiras que dificultam a passagem de todas as pessoas, portanto buscando através de pesquisa bibliográfica os conceitos de mobilidade urbana, barreiras arquitetônicas e pessoas com deficiência para entender melhor quais são os bloqueios que essas pessoas sofrem no seu dia a dia. Complementando também a pesquisa com a aplicação de questionários para o público alvo, estudantes do curso de arquitetura e profissionais da área, assim obtendo uma visão não apenas das pessoas que são prejudicadas, mas sim daquelas que de alguma forma são responsáveis por uma cidade com mais acessibilidade.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Através desta etapa, será apresentada a fundamentação teórica, por meio de livros, artigos, entre outros. Com o intuito de realizar o levantamento dos dados teóricos necessários para a realização do mesmo. Deste modo serão abordados assuntos como: mobilidade urbana, deficiência, normas de acessibilidade, barreiras arquitetônicas, entre outros.

2.1 Mobilidade Urbana

A cidade de Caxias do Sul está trabalhando cada vez mais para que a mobilidade urbana seja um exemplo, porém ainda tem uma grande dificuldade em determinados lugares. Sabe-se que todos são responsáveis por manter e promover uma qualidade de vida para as pessoas, desde o governo, como as empresas e os próprios cidadãos tem responsabilidades quanto a isso, se cada um fizer sua parte terá uma mobilidade acessível a todos e com um bom funcionamento.

A mobilidade urbana tem como referência o deslocamento de pessoas ou veículos dentro das cidades, porém neste artigo será apenas abordada a locomoção dos pedestres em especial idosos e pessoas com deficiência, de maneira física, ou seja, a pé. Os autores Yamawaki e Salvi (2013) entendem que o termo mobilidade urbana está relacionado ao deslocamento e acesso das pessoas e materiais a espaços públicos e privados, sempre com a preocupação de facilitá-los. Os pedestres têm uma relação diária com as vias urbanas, pois através delas que se deslocam de um lugar para outro, porém a falta de acessibilidade em algumas vias é muito visível, sendo uma forma de desrespeito com as pessoas que tem a mobilidade reduzida ou com algum tipo de deficiência. Yamawaki e Salvi (2013), afirmam que os principais problemas da falta de acessibilidade nos espaços públicos são as condições das calçadas, contendo lixeiras, orelhões, árvores plantadas incorretamente que após algum tempo danificam a calçada, entre outras coisas.

Portanto o planejamento urbano através da secretaria de trânsito de toda e qualquer cidade brasileira tem muito ainda o que melhorar, pois o modo mais fácil e mais barato de deslocamento do ser humano é sem dúvida pelas vias públicas, onde milhares e milhares de pessoas passam diariamente. Visando está melhoria nos deslocamentos da população em janeiro de 2012 pela Presidência da República foi sancionada a Lei 12.587 que trata da Mobilidade Urbana, tendo como diretrizes, princípios e objetivos, fundamentando-se no artigo 5º:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Com base nestas diretrizes é que os responsáveis de cada estado, município e cidades do Brasil, terão que se reger, buscando garantir condições adequadas para o deslocamento de cada ser humano, pensando também no planejamento da infraestrutura urbana destinadas ao deslocamento não motorizado, pois quando se fala em mobilidade urbana logo se lembra em ônibus, automóveis, motocicletas e tudo que seja motorizado, esquecendo que vai muito além do transporte, que é necessário conhecer tudo que a mobilidade engloba principalmente no quesito dos pedestres, principalmente o que está prejudicando as pessoas quanto ao seu livre

acesso, devido a isso será abordado um pouco mais sobre a acessibilidade e barreiras arquitetônicas.

2.2 Acessibilidade e Barreiras Arquitetônicas

A falta da plena mobilidade das pessoas com deficiência e de pessoas idosas afetam o dia a dia das mesmas, sendo por causa desta dificuldade individual como das restrições perante as inadequações das edificações e de espaços públicos impedindo-as de exercer na plenitude da cidadania. Qualquer cidadão tem o direito de deslocar-se livremente, no entanto a presença de obstáculos como buracos e imperfeições em vias públicas, degraus, a falta de rampas de acesso, banheiros sem adaptações, plantio de árvores em locais de passagens de pedestres, entre outras, faz com que esse direito falhe obstruindo o acesso e permitindo a falta de acessibilidade que é um direito de todos.

A acessibilidade vem da palavra acesso, que significa passagem, circulação, ou seja, a acessibilidade são as condições e possibilidades para a passagem e circulação em determinados espaços, sendo eles edificações públicas, particulares e privadas. Dando maior autonomia para a utilização dos mesmos, possibilitando maior independência ao deficiente e proporcionando o direito de ir e vir a diversos lugares, sendo ao trabalho, estudos ou lazer.

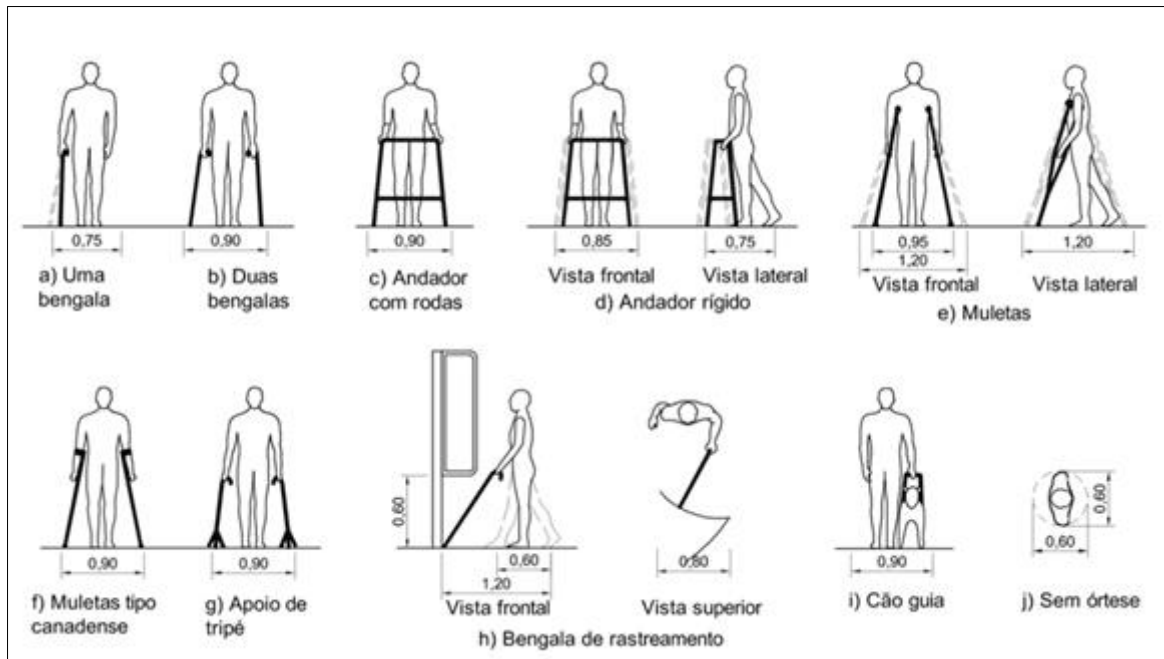
As barreiras arquitetônicas são vistas em diferentes situações dentro da cidade, como calçadas irregulares, acessos a prédios, escolas, empresas, as mesmas estão obstruídas ou com acessos inexistentes, as barreiras estão em todo o lugar que o cidadão precisa circular além das cidades, assim ainda encontramos nas escolas, faculdade, shopping, nos banheiros, nos prédios públicos, entre outros lugares, pois por mais que exista a lei alguns destes estabelecimentos ainda não a cumprem corretamente. Conforme Silva (2006) as barreiras são um grande empecilho para as pessoas que precisam utilizar de cadeira de rodas, bengalas ou muletas, visto que dificultam ainda mais a mobilidades destas pessoas, porém acredita-se que as barreiras são um descaso da população em geral. Devido a esses descasos que foi criada as normas e leis que resguardam os deficientes e idosos quanto a acessibilidade.

Em meados de 1985 foi criada a primeira norma técnica regulamentadora pertinente à acessibilidade, intitulada como ABNT NBR 9050. Mas essa realidade ainda está longe, pois na nossa própria cidade nos deparamos com diversas barreiras que destroem a passagem de deficientes. A norma técnica regulamentadora NBR 9050, incide a adequação das edificações, equipamentos, mobiliário urbano à pessoa com deficiência. Tendo como objetivo:

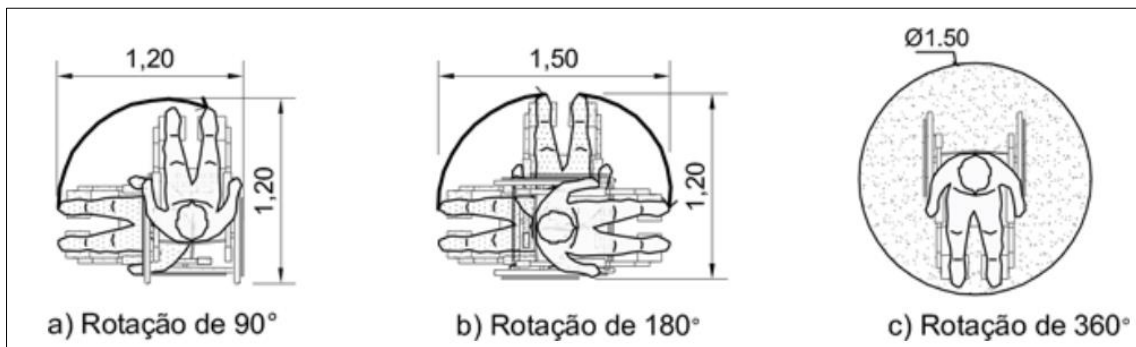
- Estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.
- No estabelecimento desses critérios e parâmetros técnicos foram consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos, como: próteses, aparelhos de apoio, cadeiras de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistivos de audição ou qualquer outro que venha a complementar necessidades individuais.
- Proporcionar à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos.
- 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 nesta Norma para serem considerados acessíveis.
- Edificações e equipamentos urbanos que venham a ser reformados devem ser tornados acessíveis. Em reformas parciais, a parte reformada deve ser tornada acessível.
- As edificações residenciais multifamiliares, condomínios e conjuntos habitacionais devem ser acessíveis em suas áreas de uso comum, sendo facultativa a aplicação do disposto nesta Norma em edificações unifamiliares. As unidades autônomas acessíveis devem ser localizadas em rota acessível.
- As entradas e áreas de serviço ou de acesso restrito, tais como casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico etc., não necessitam ser acessíveis.

Está norma veio para expor a sociedade que toda pessoa com dificuldades na locomoção tem o direito de se locomover com segurança. Porém não é isso que se vê na cidade de Caxias do Sul, há muitas calçadas com desníveis, imóveis antigos sem a devida regulamentação, entre outras coisas que dificultam o acesso. Por outro lado, devido a está norma as construções novas tem obrigação de tornar o imóvel acessível, especialmente quem tem mobilidade reduzida ou algum tipo de deficiência. No caso de reformas em imóveis antigos também deve haver a preocupação com a acessibilidade.

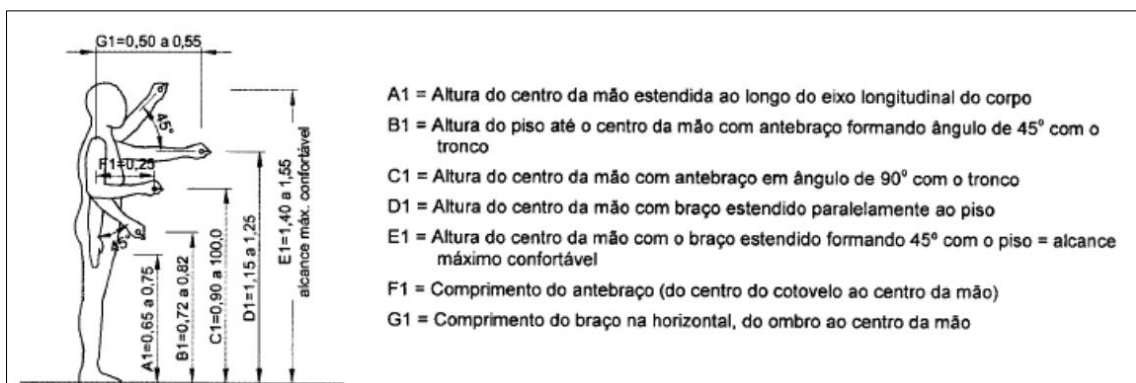
A busca incessante com a preocupação e bem-estar da população fez com que surgisse outra maneira de desenhar as edificações e a construção de vias públicas, foi através de estudos e analisando as pessoas com dificuldades de locomoção que surgiu o desenho universal, este buscando a melhor forma possível de fazer com que as futuras construções se tornem acessíveis a todos os tipos de pessoas, ou seja, adaptar o projeto conforme a lei NBR 9050. Contudo o desenho universal pode ser definido como uma tecnologia para todas as pessoas e não apenas para aquelas que precisam, tem como objetivo tornar o acesso para todos sem discriminar as pessoas portadoras de deficiência. Portanto o desenho universal nada mais é que o desenho para todos, para pessoas com ou sem deficiência. Este modelo de construção é muitas vezes passado impercebível, pois nada difere um determinado imóvel de outro. Com base nisso a sociedade vai presenciando maneiras inclusivas sem que haja discriminação.



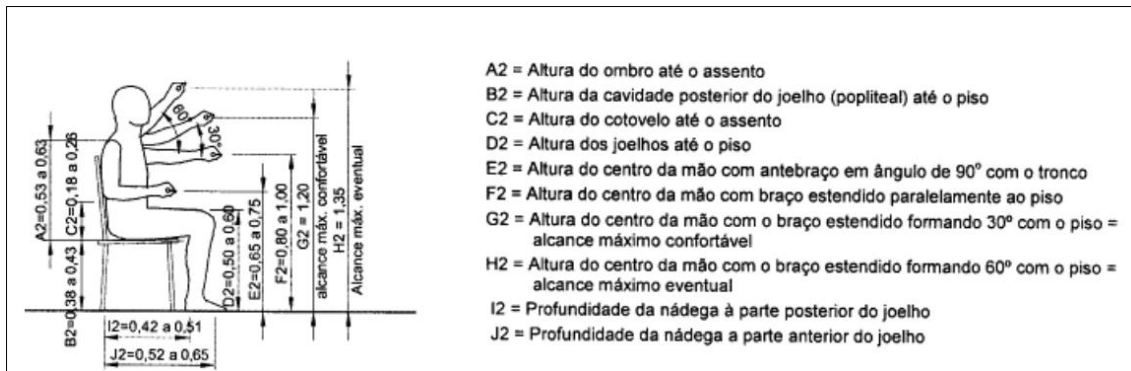
Quadro 1: Dimensões referenciais para deslocamento de pessoa em pé
 Fonte: Cartilha Acessibilidade Caixa Econômica



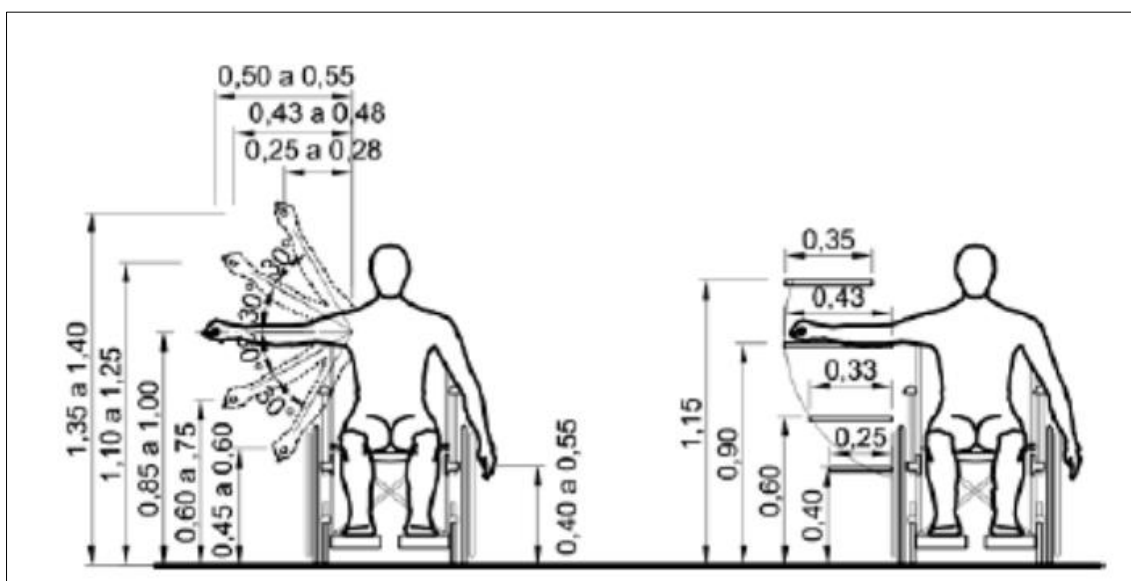
Quadro 2: Área para manobra de cadeiras de rodas sem deslocamento
 Fonte: Cartilha Acessibilidade Caixa Econômica



Quadro 3: Alcance manual frontal pessoa em pé
 Fonte: Cartilha Acessibilidade Caixa Econômica



Quadro 4: Alcance manual frontal pessoa sentada
 Fonte: Cartilha Acessibilidade Caixa Econômica



Quadro 5: Alcance manual lateral – relação altura X profundidade - PCR
 Fonte: Cartilha Acessibilidade Caixa Econômica

Os quadros expostos acima apresentam como realmente a lei rege as pessoas com deficiências, porém os idosos também devem ser lembrados, pois muitas vezes necessitam de cadeiras de rodas e até mesmo das bengalas para se locomover pela cidade. Desta maneira deve-se ter ciência das limitações de ambos, assim podendo respeitar mais e mais a diversidade.

2.3 Idosos e Pessoas com Deficiência

A facilidade no deslocamento das pessoas está diretamente ligada à acessibilidade a diversos lugares, dependendo muito da mobilidade e da limitação de cada pessoa. O ser humano por sua vez está disposto a ter determinados empecilhos em sua locomoção com o passar dos anos ou também por causa de algum acidente durante sua trajetória de vida, sendo

ela, física ou psicológica (mental), necessitando por sua vez, de auxílios ou uma boa condição para se movimentar a espaços e lugares diferentes.

Qualquer indivíduo tem o direito de ir e vir, porém existem aqueles que possuem algum tipo de limitação ou deficiência que acaba dificultando em sua locomoção. Pessoas com a idade mais avançada se movimentam com mais dificuldades, algumas com bengalas, outras com o auxílio de alguém ou até mesmo sozinhos, sem dispor de nenhuma ajuda. Estas características são sinais do envelhecimento, ou seja, com o passar dos anos sua idade vai avançando e sua maneira de se locomover também, necessitando de mais de atenção em sua mobilidade. Segundo Vasconcellos (2012) os idosos passam por muitos obstáculos devido às limitações da idade e também devido às más condições das vias e calçadas, não esquecendo as sinalizações de trânsito que não são adequados para as travessias de pessoas com pouca locomoção.

Conforme dados do censo demográfico de 2010 a população de idosos com 60 anos ou mais que vivem no município de Caxias do Sul é de aproximadamente 47.279 pessoas. Sendo assim no ano citado já tinha muitos idosos e passados seis anos este número deve ter aumentado nesta mesma proporção, porém sabe-se que a taxa de mortalidade também aumentou. Já as pessoas com algum tipo de necessidade são aquelas que nasceram ou com o passar dos anos desenvolveram alguma anomalia em seu corpo, resultando na restrição de certos atos ou atividades consideradas normais para as demais pessoas. Segundo a Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência (2007) determina que as pessoas que tem algum impedimento em longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, com alguma barreira pode não ter a igualdade com a interação na sociedade.

Desta maneira a locomoção destas pessoas é mais restrita que qualquer outra pessoa sem necessidades especiais, no entanto para Vasconcellos (2012) a dificuldade é maior, visto que o trânsito não foi preparado para elas. Essas dificuldades são uma soma de problemas da sociedade e da própria pessoa. Portanto a mobilidade destas pessoas depende muito do poder público para tornar as ruas, calçadas, entre outros espaços públicos mais acessíveis a está realidade, pois em 2010 com base no Censo a cidade de Caxias possuía 104.444 mil pessoas com algum tipo de deficiência, sendo elas visuais, físicas, auditivas, mental ou intelectual.

Sendo assim é de direito de qualquer indivíduo ter as condições necessárias e adequadas para a livre locomoção nas vias públicas sem ter a preocupação de surgirem obstruções que impeçam a sua circulação. Pois se em 2010 o número de pessoas com algum tipo de deficiência já era de grande proporção, em 2016 este número não deve ficar por menos, então é de obrigação dos órgãos públicos e da população como um todo ajustarem e

melhorarem este acesso a diversas vias. Após essa análise teórica verificou-se a necessidade da mobilidade para os idosos e pessoas com deficiência, visto que são as mais prejudicadas quando não se tem uma boa estrutura para atendê-las.

3 METODOLOGIA

Este artigo trata de um estudo de natureza exploratório, com abordagem qualitativa relacionada ao assunto abordado.

A presente pesquisa se baseia em pesquisa documental e exploratória. Conforme Gil (2010) a pesquisa exploratória nada mais é que criar um vínculo com o assunto abordado e de pouco conhecimento ou pouco explorado. Após a criação desse vínculo a pessoa estará apta a criar percepções do assunto, porém toda pesquisa precisa também de uma pesquisa bibliográfica.

Quanto à pesquisa qualitativa, segundo Rodrigues (2015) é utilizada para poder analisar pequenas amostras e sem representatividade, cujo seus dados não serão analisados estatisticamente, para poder chegar ao objetivo do estudo que está sendo feito. Caracteriza-se pela compreensão adequada do problema que está sendo exposto, visto que suas expectativas nem sempre são as esperadas.

Já a coleta de dados vai depender do que a pesquisa quer atingir, o que se quer investigar com essa coleta. Segundo Lakatos e Marconi (2011) e Gil (2010) existem alguns passos que devem ser seguidos para poder realizar a coleta de dados sendo eles: a observação que pode ser de várias maneiras, as entrevistas que é a informação retirada do entrevistado que pode ser padronizada ou despadronizada, os questionários com várias perguntas que podendo ser objetivas e por fim os formulários que tem como objetivo uma situação face a face.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Este capítulo apresentará os dados da pesquisa realizada com objetivo de saber a visão das pessoas em geral, alunos de arquitetura e profissionais da área com relação à mobilidade na cidade de Caxias do Sul.

4.1 Descrição das Amostras

Os questionários são compostos por questões sobre a acessibilidade e mobilidade das pessoas idosas e com alguma deficiência, sendo visual / física na cidade de Caxias do Sul. Foram aplicados 110 questionários sendo, 70 para o público em geral, 30 para estudantes de arquitetura e 10 para profissionais da área de arquitetura. No universo de 110 pessoas, 75 foram do público feminino e 35 do masculino, com faixa etária entre 20 a 30 anos um total de 56 pesquisados, com mais de 30 anos 35 e com menos de 20 anos 19 pessoas. Na análise feita com estudantes descobrimos que 20 estão na fase inicial e 10 estão no final do curso, entre os profissionais 6 deles estão atuando entre 0 a 5 anos, 2 estão no mercado entre 5 a 10 anos e apenas 2 tem acima de 10 anos de atuação.

A principal pergunta que norteou os questionários foi se os pesquisados conviviam com idosos e/ ou pessoas com algum tipo de deficiência de toda a pesquisa 62 pessoas responderam não conviver com essas pessoas e apenas 48 responderam que convivem. O que de fato realmente a pesquisa comprovou que não é porque as pessoas não convivem com idosos / deficientes que elas têm outras percepções da acessibilidade.

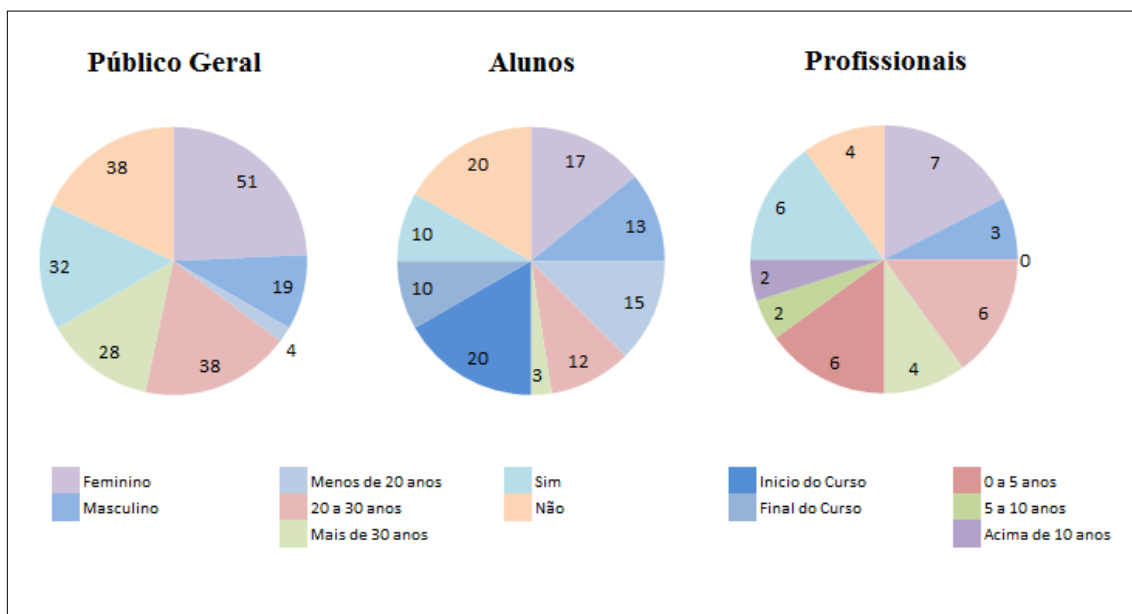


Gráfico 1: Análise das Amostras

Fonte: A pesquisa

4.2 BLOCOS AMOSTRADOS

Neste tópico serão abordados os principais blocos amostrados no questionário, tais como: a qualidade das calçadas, a sinalização precária, as condições do ambiente e o conhecimento na legislação que rege a acessibilidade, seguido de gráficos para melhor entendimento dos mesmos.

4.2.1 Calçadas: a qualidade encontrada no dia-a-dia

Um dos dados levantados nos questionários foi às questões sobre as calçadas, sendo quatro perguntas relacionadas com calçadas descontínuas, ou seja, a relação entre degraus, rampas, calçadas quebradas e obstruídas por postes, lixeiras, entulhos e também com muitas pessoas. Conforme o gráfico 2 observou-se que a maioria dos entrevistados acredita que o estado das calçadas realmente está ruim, seguido por regular e péssimo.

Com as informações expostas observou-se que para os alunos e profissionais o regular também tem uma importância significativa comparada ao público em geral, porém todos os entrevistados não tiveram uma boa percepção das calçadas, em todos os quesitos apresentados com relação à mobilidade física, o andar a pé. A caminhada se torna um desafio maior conforme as condições apresentadas no dia a dia da população caxiense, em especial aos idosos e pessoas com deficiências / necessidades, pois se torna ainda mais desafiador.

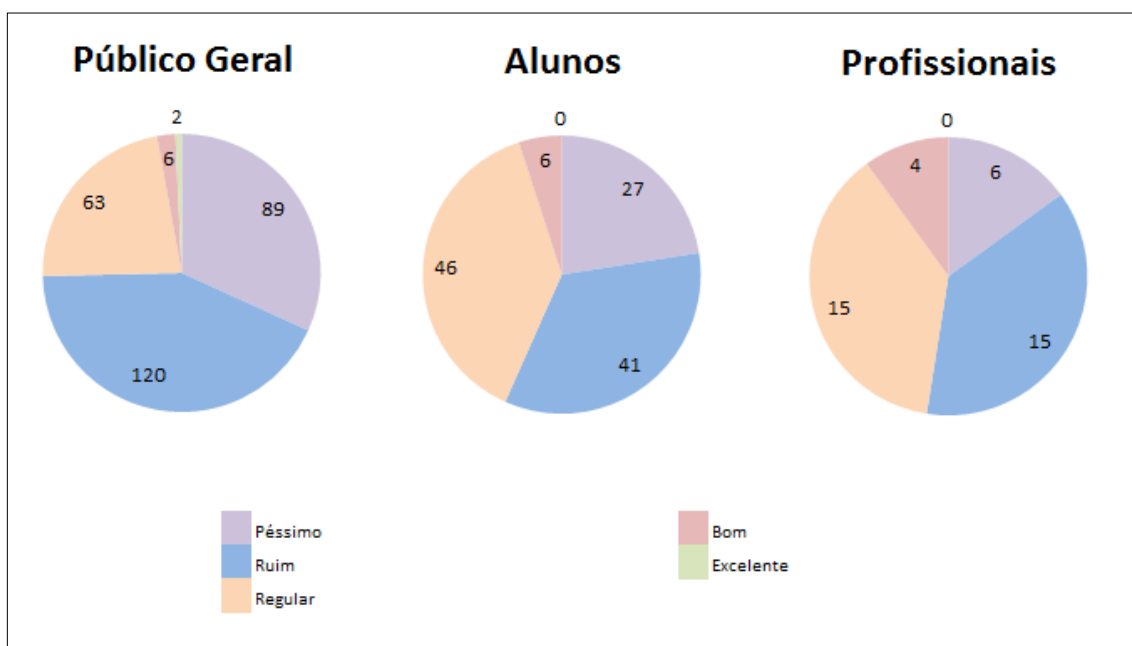


Gráfico 2: Bloco Calçadas
Fonte: A pesquisa

4.2.2 Sinalização inadequada

A sinalização em Caxias do Sul é muito precária para os pedestres, pois não tem a assistência realmente necessária para se atravessar uma rua. Conforme a pesquisa aplicada e demonstrada no gráfico 3 novamente observa-se que o público em geral tem uma percepção e os alunos e profissionais outra, todas estão com nível não aceitável, porém para o público geral o péssimo e o ruim estão quase se igualando, a maioria das pessoas acreditam não ter uma sinalização adequada, quando para os demais muitas acham que a mesma está em situação regular.

As questões apresentadas para os entrevistados foram se o temporizador do semáforo realmente espera o tempo necessário / suficiente para idosos e deficientes atravessarem as ruas sem correr riscos à vida e a outra questão foi se as sinalizações para esse público são encontradas e se tem a presença de agentes de trânsito para cuidar as mesmas. Conforme as perguntas feitas analisou-se que o nível de sinalização na cidade não é o esperado, na média das respostas obteve um valor de 37% como péssimo, seguindo por 30% que acham estar regular e 28% ruim, essa análise mostra que o resultado não é o mais favorável.

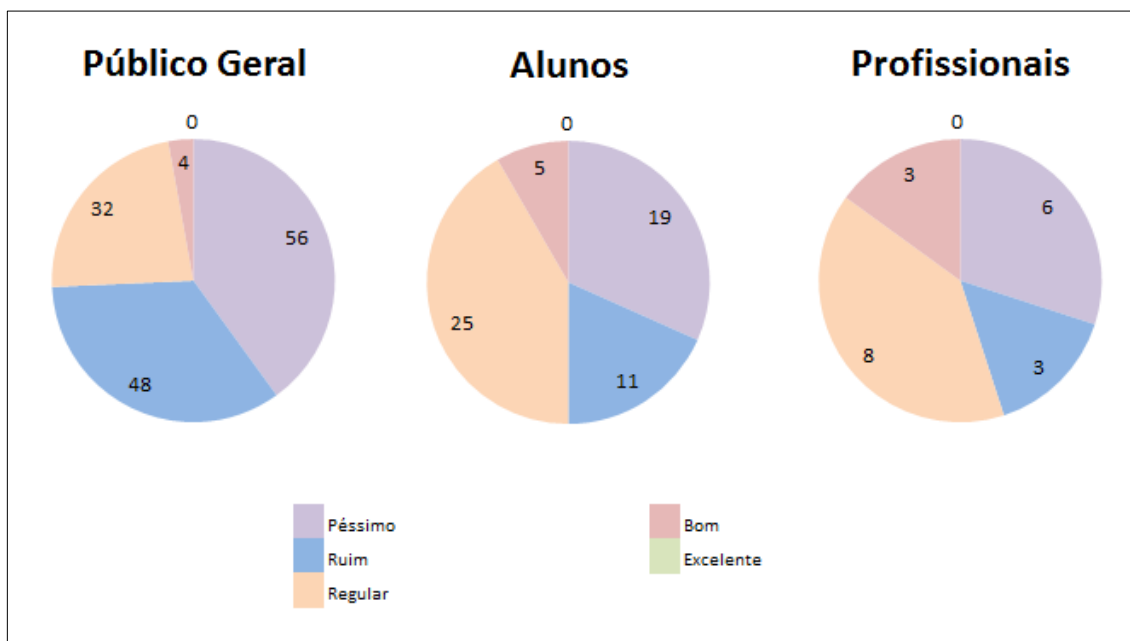


Gráfico 3: Bloco Sinalização
Fonte: A pesquisa

4.2.3 Ambiente Externo

Na questão do ambiente foram analisadas três perguntas com relação à necessidade de mais plantas, a limpeza da cidade para não se ter lixos acumulados nas lixeiras, sujeiras nas ruas e a última questão foi da poluição visual e sonora. Com essas perguntas obteve-se um resultado razoável em comparação as demais perguntas analisadas, pois nos três questionários o resultado de regular, bom e excelente ficou maior que o péssimo e ruim.

Neste bloco a perspectiva foi muito boa, porém não se pode esquecer que as perguntas que foram analisadas renderam margem para esse resultado. Sendo assim a análise para estes blocos foi melhor que o esperado e demonstrado nos outros gráficos.

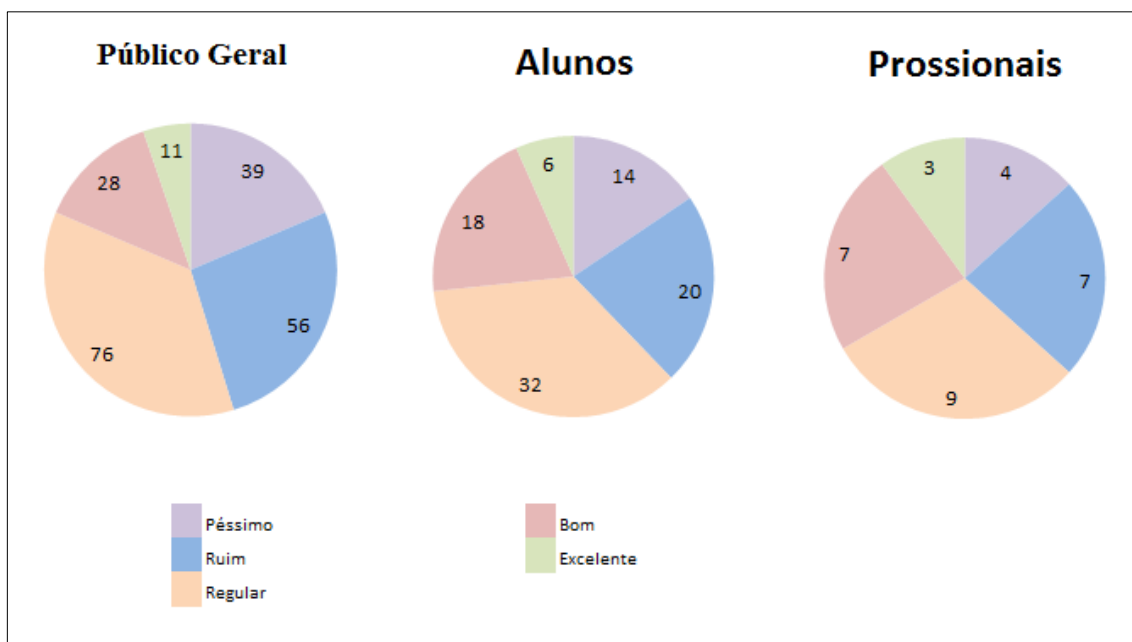


Gráfico 4: Bloco Ambiente
Fonte: A pesquisa

4.2.4 Legislação: aprendizado desde o início

Com base na norma regulamentadora NR 9050 que é destinada a acessibilidade foi perguntado aos estudantes se os mesmos tinham conhecimentos nas normas e leis que a regem e também se este assunto era abordado desde o início do curso. Conforme o gráfico 4 as respostas estão bem variadas, sendo que apenas uma resposta deste bloco foi excelente, resultado não esperado. Conforme se pode perceber o curso superior está abordando este assunto regularmente nas aulas de arquitetura e sendo absorvido pelos alunos. Lembrando que

no futuro como profissionais terão que em seus projetos aplicar as normas que foram aprendidas.

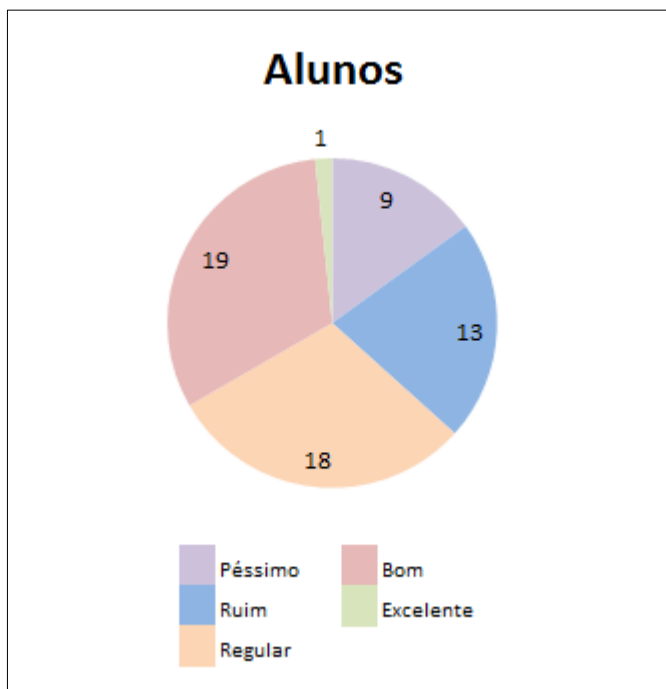


Gráfico 5: Bloco Legislação
Fonte: A pesquisa

4.3 ANALISE GERAL DA PESQUISA

Os dados levantados pelos questionários aplicados geraram uma análise com base em todas as respostas das 110 pessoas. Com essas informações originou-se um gráfico total da pesquisa, onde observou que a acessibilidade e mobilidade em Caxias do Sul está precária, não atendendo por completo as normas e leis exigidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT para com todos os pedestres.

Essa análise resultou num percentual para cada grupo analisado com relação às perguntas realizadas, na mesma pode-se verificar que todas as respostas foram com maioria péssima e ruim, o que representa que a acessibilidade e mobilidade na cidade não está como deveria ser, conforme o gráfico 6 é possível ver que a percepção de todos está praticamente igual, a única questão que muda um pouco é que o público geral acha que a acessibilidade está mais para péssima e ruim, quando os alunos e profissionais acham que além de ruim e péssimo também está regular. Quanto ao excelente os três grupos tiveram o mesmo percentual.

Portanto se observamos os gráficos em separado eles não tiveram perspectivas agradáveis quanto à análise geral, pois para algumas perguntas não se teve nenhuma resposta excelente e algumas tiveram um percentual muito baixo de respostas boas, desta forma comprovado mais uma vez que está muito longe de ser a cidade ideal para idosos e pessoas com algum tipo de deficiência, quanto gostaríamos que ela estivesse.

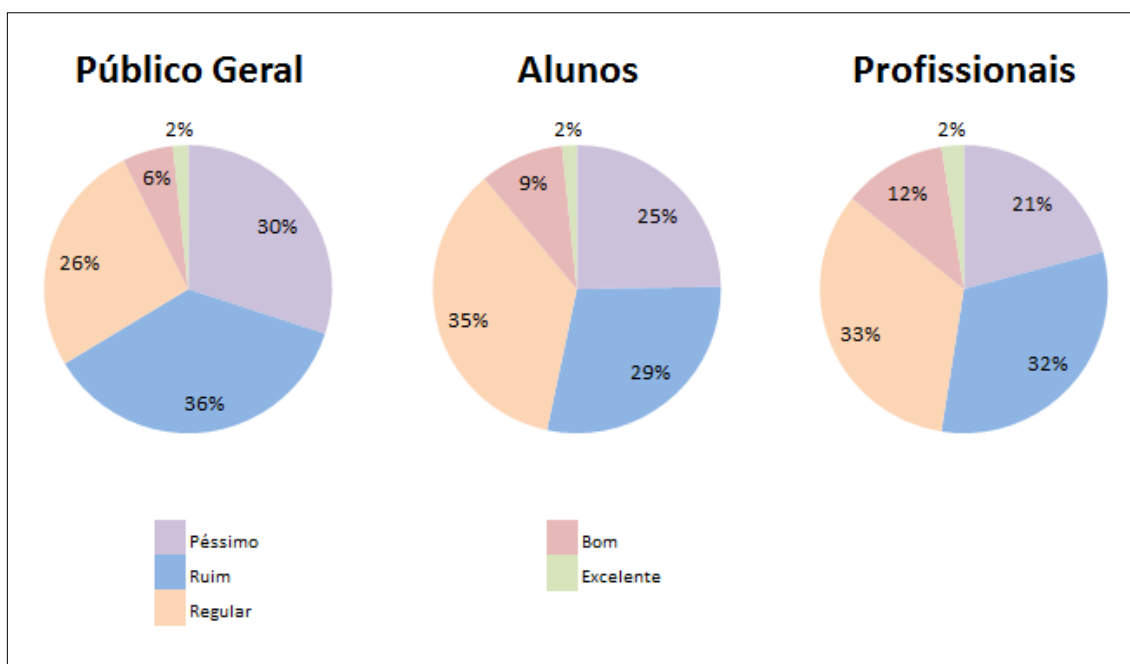


Gráfico 6: Análise do total da pesquisa
Fonte: A pesquisa

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cotidiano das pessoas está cada vez mais agitado devido aos diversos compromissos que envolvem o dia a dia das mesmas, deixando passar despercebidos os obstáculos que envolvem a locomoção da população. Pensando principalmente nas pessoas com mobilidade reduzida no caso de idosos e pessoas com deficiência física ou visual, foi proposto identificar através de pesquisas e questionários as barreiras que são encontradas para se locomover na região de Caxias do Sul. Com base neste objetivo foi elaborado três questionários para três grupos diferentes sendo eles: estudantes de arquitetura, profissionais da área e o público em geral, tendo sempre em relevância se o entrevistado possuía ou não em sua família ou em seu grupo de amigos pessoas com esse tipo de necessidade.

Através do objetivo traçado foi identificado que existem normas regulamentadoras que devem ser cumpridas, dando a todas as pessoas o direito da mobilidade, ou seja, de ir e vir a qualquer lugar, porém ainda existem muitas barreiras que impedem o direito da

acessibilidade, a falta de sinalização, tanto visual quanto sonora, rampas de acesso inadequadas ou inexistentes, calçadas desniveladas, falta de piso tátil ou descontinuidade do mesmo, esses são alguns obstáculos que idosos e deficientes físicos e visuais encontram.

Conforme visto neste artigo a acessibilidade é direito e dever de toda a pessoa em se locomover com toda e qualquer facilidade no meio em que se vive, mas como visto no questionário em que foi aplicado e também no dia a dia da população caxiense, acessibilidade é uma palavra difícil de vivenciar na cidade. Com o resultado dos 110 questionários aplicados para os três públicos, pode-se perceber que a locomoção na cidade é algo que deve ser melhorado. Nas questões sobre a qualidade das calçadas, os entrevistados acreditam que o estado das mesmas está ruim, visando às condições físicas para o andar a pé, tornando-se ainda mais desafiador uma simples caminhada. No quesito sinalização, o público em geral teve uma percepção diferente dos alunos e dos profissionais de arquitetura, porém as respostas dos três grupos não tiveram nível aceitável, tendo respostas entre péssimo quase se igualando com ruim. Já sobre as condições do ambiente na cidade, o resultado dos três grupos, foi otimista sendo regular, bom e excelente, ficando acima das opções de péssimo e ruim.

Além de todas as questões feitas aos grupos e em especial para os estudantes com base na norma regulamentadora NBR9050 destinada a acessibilidade, foi questionado se os mesmos tinham conhecimentos nas normas e leis que a regem e se este assunto era abordado desde o início do curso. Em relação a este obteve-se um bom resultado sendo a maioria das respostas classificadas como bom e regular ficando bem acima das demais, isso é sinal de que o ensino superior está sim, abordando estas normas imprescindíveis para tornar-se um ambiente acessível, sendo absorvidas desde o início do ensino. Sempre lembrando que estes alunos serão o futuro das mudanças arquitetônicas dentre elas a mobilidade urbana e a acessibilidade para todos.

Ao longo desta pesquisa percebeu-se que o jornal Pioneiro publicou duas matérias relacionadas ao mesmo assunto, à acessibilidade na área central de Caxias do Sul, onde o jornal convidou um deficiente visual e um deficiente físico para avaliarem as condições de mobilidade para ambos, os quais puderam relatar e vivenciar diversas situações como calçadas com inexistência de piso tátil ou descontinuidade, que é de extrema importância para a orientação do deficiente visual, calçadas com buracos, vendedores ambulantes e até mesmo orlhões dificultando a locomoção de cadeirantes e deficientes visuais. Também em relação a rampas de acesso, grande parte das edificações novas já está de acordo com as normas de acessibilidade, porém na cidade existem muitas edificações antigas as quais estão instalados órgãos públicos que não estão corretos, impedindo a segura passagem do cadeirante, porém

essa não é apenas uma dificuldade em prédios, também acontece o mesmo nas calçadas onde algumas possuem rampas e outras nem isso. Trazendo muito desconforto e tornando a livre passagem destes, uma forma difícil de ser feita sem a ajuda de alguém.

Segundo a mesma reportagem do Pioneiro referente às sinaleiras sonoras, há somente 18 semáforos sonoros para pedestres espalhados em toda a cidade, sendo que a maioria está instalada em escolas na área central onde ocorre maior circulação de pessoas não existem. Porém esta publicação do jornal se restringiu apenas a duas pessoas, o cadeirante e o deficiente visual fazendo com que seu campo de estudo só abrangesse estas pessoas, sem contar com a participação da população em geral e profissionais de arquitetura. Na pesquisa realizada neste artigo podemos verificar que a percepção do público geral com as dos alunos e profissionais de arquitetura não é a mesma, desta maneira podemos perceber que as pessoas que projetam as construções não tem a mesma visão de quem realmente a utiliza no dia a dia, os profissionais e alunos deveriam conviver mais e utilizar mais as vias da cidade para poderem perceber o que realmente atrapalha na mobilidade de todos os cidadãos.

Portanto conclui-se que o assunto abordado neste artigo é de extrema importância, pois a mobilidade urbana e acessibilidade como já visto é de direito de todos e é algo que infelizmente há muito que melhorar, visto que há uma defasagem e um desrespeito para com a população e em especial aos idosos, deficientes físicos e visuais. Este é um contexto que deve sem dúvida ser aprofundado em mais estudos, pois apresenta limitações devido a ter se baseado em apenas algumas pessoas. Desta forma sugere-se uma análise mais abrangente do tema abordado para superar ou resolver empecilhos nestes procedimentos.

6 REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.

CAIXA ECONOMICA FEDERAL. **Cartilha de acessibilidade a edificações, espaços e equipamentos urbanos**. Disponível em: <<http://acessibilidade.net.br/downloads/cartilhas/Cartilha-Acessibilidade-Caixa-Economica.pdf>> Acesso em: 04 set. 2016.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas de Gênero**. Disponível em: <www.ibge.org.br>. Acesso em: 17 ago. 2016.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**. 7. ed. São Paulo:Atlas, 2011.

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: MOBILIDADE É PARA TODOS. Pioneiro, Caxias do Sul, p. 12 e 13,17 e 18 de set. de 2016.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – PLANALTO. **Lei 12.587 Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 19 ago. 2016.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA SECRETARIA ESPECIAL DOS DIREITOS HUMANOS COORDENADORIA NACIONAL PARA INTEGRAÇÃO DA PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Tradução Oficial/Brasil Brasília Setembro de 2007**. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=424-cartilha-c&category_slug=documentos-pdf&Itemid=30192> Acesso em: 18 ago. 2016.

RODRIGUES. Airton. **Pesquisa Mercadologica**. 2ª ed. São Paulo: Pearson Education, 2015.

SASSAKI. R.K. **Inclusão: Construindo uma sociedade para todos**. 7ª edição. Rio de Janeiro: Editora WVA, 2006.

SECRETARIA NACIONAL DE PROMOÇÃO DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA. **Associação Brasileira de Normas Técnicas**. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/associacao-brasileira-de-normas-tecnicas>> Acesso em: 18 ago. 2016.

SILVA, A. F. *et al.* **A inclusão escolar de alunos com necessidades educacionais especiais: deficiência física**. Brasília: Ministério da Educação. Secretaria de Educação Especial, 2006.

VASCONCELLOS, E.A. **Mobilidade urbana e cidadania**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Senac Editoras, 2012.

YAMAWAKI, Y. SALVI, L.T. **Introdução à gestão do meio urbano**. 1ª ed. Curitiba: Editora Intersaberes, 2013.