

Mobilidade, acessibilidade e desenho universal: uma discussão conceitual

Danielle Caroline de SÁ
Contato: daniellecaraoline_rn@hotmail.com

Área de concentração II: Projeto, Morfologia e Tecnologia no Ambiente Construído
Linha de pesquisa: Morfologia, Usos e Percepção do Ambiente

1 INTRODUÇÃO

Esse resumo apresenta parte do trabalho desenvolvido para uma dissertação de mestrado com título provisório 'Por um comércio varejista acessível: estudo de acessibilidade no bairro do Alecrim, Natal/RN, com foco na percepção dos usuários', e cuja meta é analisar a evolução e situação atual do espaço público de um setor de comércio varejista da cidade Natal/RN.

Como para o desenvolvimento do trabalho proposto foi essencial discutir conceitos como mobilidade, acessibilidade e desenho universal, os quais serão retomados neste *paper*, de modo a auxiliar novas investidas nesse campo.

2 OBJETIVOS

Apresentar, sucintamente, os conceitos de mobilidade, acessibilidade e desenho universal, tais como utilizados na dissertação em desenvolvimento.

3 METODO

A elaboração deste texto teve como base a revisão bibliográfica dos temas em questão, utilizando como fontes primárias os documentos da área, e como fontes secundárias publicações impressas e disponíveis na internet, especialmente trabalhos de autores brasileiros.

4 APRESENTAÇÃO DOS CONCEITOS

Os conceitos de mobilidade, acessibilidade e desenho universal serão apresentados nessa ordem, uma vez que a primeira deve ser entendida como uma grande meta a ser atingida socialmente, a segunda como uma qualidade que a facilita/dificulta o deslocamento das pessoas, e o terceiro enquanto uma maneira de conceber o projeto que, vindo de encontro às necessidades sociais supracitadas, pode contribuir significativamente para atendê-las, promovendo a almejada igualdade para todos.

Mobilidade

Condição básica para a conquista da cidadania em uma sociedade, a mobilidade corresponde ao direito de ir-e-vir de seus cidadãos, a ser garantido por suas instituições (LANCHOTI, BRUNA, 2010), estando diretamente relacionada ao acesso das pessoas aos produtos e espaços oferecidos pela cidade, definindo os fluxos urbanos e garantindo sua (maior ou menor) eficiência em termos socioeconômicos e ambientais.

A discussão sobre a mobilidade tem ocupado grandes espaços, envolvendo várias áreas do conhecimento, da engenharia de tráfego e saúde pública ao turismo. Ela é condição essencial para uma política urbana sustentável,

com foco na inclusão social e orientada para assegurar à população o direito à cidade, trazendo consigo as exigências da acessibilidade plena, que só “será atingida a partir de uma postura urbana e atitudinal que reavalie a própria noção de deficiência” (DUARTE, COHEN, 2010).

Nesse contexto, no Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004), constitui um conjunto de princípios e diretrizes gerais para direcionar o Governo Federal e dar suporte às ações da própria Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB). Ela reverbera a ideia de incorporar mobilidade urbana ao planejamento urbano e regional, sendo atualmente considerada uma das causas da crise de qualidade das cidades brasileiras, pois, ao invés de facilitar os deslocamentos dos pedestres, as gestões públicas dedicaram mais esforços para acomodar um número crescente de veículos nas vias, embora caminhar ainda seja a melhor maneira das pessoas se deslocarem.

Defendendo que a qualidade de vida urbana está reduzida, pois hoje o tecido urbano é um emaranhado de vias que buscam adequar-se ao “acelerado e descontrolado processo de urbanização catalisado paradigma do deslocamento centrado no transporte individual”, Lanchoti e Bruna (2010) indicam que a mobilidade só pode ser satisfatória se estiver associada à produção de ambientes urbanos capazes de garantir a

eficácia e a eficiência no deslocamento e uso dos espaços. Sob este ponto de vista, os autores constatarem que existem cidades cujas dificuldades de mobilidade tornam simplesmente insustentáveis do ponto de vista ambiental e econômico. Independente dos fatores que causam essa insustentabilidade, o resultado dessa política é notado pela falta de qualidade, conforto e segurança aos pedestres, mesmo que facilitar seu deslocamento seja muito mais barato que custear a infraestrutura que sustenta a continuidade dos transportes motorizados.

Ainda mais grave é a condição das pessoas com deficiência e idosos, muitas vezes impedidos de saírem sozinhos. Para possibilitar seu deslocamento é fundamental a criação de passeios públicos acessíveis e “rotas acessíveis”, ou seja, caminhos curtos e eficientes, entendidos como um

(...) trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores,

pisos, rampas, escadas, elevadores etc. (ABNT, 2004, P. 04).

A mobilidade urbana traz como uma de suas exigências a acessibilidade, pois

(...) promover espaços eficientes e em sintonia com um desenho urbano acessível, que traga em si qualidade, conforto e, principalmente, segurança para a integridade física do usuário é fundamental para que se atinja a dignidade efetiva da sociedade (SARMENTO, 2012. P. 124).

Acessibilidade

O Censo do IBGE (2012) revela que em 10 anos o número de pessoas com deficiência quase dobrou, e hoje 45,6 milhões de brasileiros tem alguma deficiência, sendo 38,5 milhões destes moradores de áreas urbanas.

Conforme a NBR 9050/2004 (ABNT, 2004), acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Por sua vez, o Decreto 5.296/2004 (que regulamenta as Leis nos 10.048 e 10.098) afirma a acessibilidade como

condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. Contudo, o que se observa nas grandes cidades brasileiras é a falta de respeito estas pessoas, pois as calçadas apresentam barreiras físicas, o mobiliário urbano é inacessível, não há travessias adequadas, falta sinalização, etc, de modo que o espaço urbano torna-se um desafio a ser enfrentado diariamente.

No Rio Grande do Norte o Ministério Público instaura diariamente inúmeros inquéritos civis que resultam em vistorias de acessibilidade, cujos laudos embasam Termos de Ajustamento de Conduta que definem prazo para seu atendimento pelo proprietário/responsável pela construção, dependendo da complexidade da adaptação necessária. Atualmente este trabalho está sendo implantado nacionalmente pelo Conselho Nacional do Ministério Público, o que provocará em breve um considerável aumento das denúncias e vistorias nesse setor.

Entre as condições básicas para garantir a acessibilidade encontra-se a adoção do desenho universal como estratégia de projeto.

Desenho Universal

A busca pelo Desenho Universal ou *Universal Design*, teve origem após a II Guerra Mundial, com o retorno dos veteranos às suas cidades (PREISER, 2010). Nos EUA, os primeiros centros de reabilitação surgiram nos quartéis e universidades, exigindo que fossem adaptados a pessoas em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida. Esses trabalhos resultaram em esforços conhecidos como “Projetos Livres de Barreiras” (*Barrier Free*), que juntavam ideais generalizantes com a tradição do Desenho Universal. Com isso, à proposta de remoção de barreiras sucedeu a noção de ser possível projetar desde o começo um espaço que não criasse barreiras (MAGALHÃES, 2010).

A partir da década de 1960, o conceito de Desenho Universal (ou “desenho para todos”) foi se impondo internacionalmente, hoje sendo “considerado tanto uma filosofia quanto uma estratégia de planejamento” (PRADO, LOPES, ORNSTEIN, 2010, P.9).

Criada pelo arquiteto norte-americano Ron Mace (que usava cadeira de rodas e respirador artificial) a terminologia Universal Design passou a ser utilizada a partir de 1987. O autor acreditava que o novo termo significava o surgimento não de uma nova ciência ou estilo, mas da necessidade de tornarmos as coisas que projetamos e produzimos utilizáveis por todas as

peessoas (CARLETTO; CAMBIAGHI, 2008). Para tanto, na década de 1990, ele organizou um grupo de arquitetos e defensores destes ideais, que se reuniu na Universidade da Carolina do Norte (EUA) para estabelecer os sete princípios do desenho universal mundialmente adotados. São eles (PREISER, 2010):

- i. **Uso Equiparável (ou Iguatário):** Parte da ideia de que tornar equiparável é tornar igual, ou seja, defende a criação de espaços e objetos que possam ser manuseados por qualquer pessoa, com ou sem limitações.
- ii. **Uso Flexível (ou Adaptável):** Indica que o design de produtos/espaços precisa atender pessoas com diferentes habilidades e preferências, sendo adaptável para qualquer tipo de uso.
- iii. **Uso simples e Intuitivo (ou Óbvio):** Defende que o design deve ser facilmente compreendido por qualquer pessoa que pretenda utilizá-lo, independentemente de sua experiência, conhecimento, habilidade de linguagem ou nível de concentração.
- iv. **Informação de fácil percepção (uso conhecido):** A informação necessária para o uso de um objeto/espaço por qualquer pessoa precisa ser transmitida

de maneira a atender as necessidades do receptor(a), quer ele(a) tenha dificuldade de visão ou audição ou entendimento (como um estrangeiro que não domine o idioma).

- v. **Uso tolerante ao erro (ou seguro):** Minimizar o risco e as consequências indesejáveis pelo uso incorreto, possibilitando que ações sejam repetidas ou refeitas e eventuais inadequações sejam corrigidas (Figura 21).
- vi. **Uso com Baixo esforço físico (ou Sem esforço):** O uso deve acontecer com conforto e segurança, bem como com necessidade de pouco (nenhum ou mínimo) esforço físico.
- vii. **Uso Abrangente (com dimensões e espaço para aproximação):** Oferecer dimensões e espaços apropriados para interação, acesso, alcance, manipulação e uso por todas as pessoas, independentemente das características do seu corpo, como tamanho (obesos, baixa/alta estatura, etc.), postura ou condições de mobilidade (em cadeira de rodas, empurrando carrinhos, etc).

Os princípios do desenho universal são defendidos com o argumento de que os projetos feitos seguindo esses critérios trazem benefícios para todos os usuários, promovendo a inclusão social das pessoas com dificuldade de mobilidade, mas não apenas delas. Assim, por exemplo, as rampas que feitas para atender pessoas em cadeira de rodas, também beneficiam pais com carrinhos de bebês, idosos com dificuldade de locomoção, entre outros casos.

No Brasil o conceito de Desenho Universal transcende às normas técnicas e os parâmetros dimensionais, pois sua concepção/aplicação perpassa a acessibilidade, entendendo que a adequação de um projeto ao desenho universal é proporcional à sua capacidade de atender a diversidade humana no desenvolvimento de atividades com conforto, segurança e autonomia, compreensão que envolve a sustentabilidade do ambiente, da edificação ou dos produtos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo-se do conceito de mobilidade, espera-se que este resumo tenha ajudado ao leitor a entender a relação da acessibilidade e do desenho universal com esta meta social, auxiliando-o a pensar estas três instancias como inseparáveis, e partes de uma grande

meta social, que é a garantia do pleno uso da cidade por todos.

7 REFERÊNCIAS

- ABNT (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS). **NBR 9050: Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.
- CARLETTI, Ana Claudia; CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal: um conceito para todos**. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli, 2008.
- DUARTE, C. R.; COHEN, R. A acessibilidade como fato de construção do lugar. In: PRADO; A. R. A.; LOPES, M E.; ORNSTEIN, S. W. (Orgs). **Desenho universal: os caminhos da acessibilidade no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2010, P. 81-94.
- IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Censo Demográfico Brasileiro**. Brasília: IBGE, 2012. Disponível em: www.ibge.gov.br/. Acesso em 05/08/2013.
- LANCHOTI, J. A.; BRUNA, G. C. Desempenho da mobilidade no espaço construído na cidade de Ribeirão Preto. In: PRADO; A. R. A.; LOPES, M E.; ORNSTEIN, S. W. (Orgs.). **Desenho universal: os caminhos da acessibilidade no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2010. P. 197-208.

MAGALHÃES, M. P. O ensino de design universal nas universidades. In: PRADO; A. R. A.; LOPES, M E.; ORNSTEIN, S. W. **Desenho universal: os caminhos da acessibilidade no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2010. P. 45-56.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: <http://www.seplan.gov.br/>. Acesso em: 10/08/2013.

PRADO; A. R. A.; LOPES, M E.; ORNSTEIN, S. W. Apresentação. In: PRADO; A. R. A.; LOPES, M E.; ORNSTEIN, S. W. (Orgs.). **Desenho universal: os caminhos da acessibilidade no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2010, P.9-18.

PREISER, W. Das políticas públicas à pratica profissional e à pesquisa de avaliação de desempenho voltadas para o desenho universal. In: PRADO; A. R. A.; LOPES, M E.; ORNSTEIN, S. W. (Orgs.). **Desenho universal: os caminhos da acessibilidade no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2010, P. 19-32.

SARMENTO, B. R. **Qualificação da acessibilidade em instituições públicas de ensino superior: Estudo de caso na UFPB**. Dissertação de Mestrado. PPGAU-UFPB, 2012.