

ANÁLISE DE ACESSIBILIDADE EM CALÇADAS NA ÁREA REVITALIZADA DA AVENIDA BRASIL EM CASCAVEL - PR

PUPP, Izabela Michelin¹
SIMONI, Tainã Lopes²

RESUMO

A temática do presente trabalho é a acessibilidade, tendo como área de análise a Avenida Brasil da cidade de Cascavel - PR. Nesse âmbito, o problema inicial da pesquisa é a seguinte indagação: a revitalização realizada na Avenida Brasil atende às necessidades de acessibilidade aos deficientes físicos, deficientes visuais e portadores de mobilidade reduzida? Para tanto, tem-se como hipótese o argumento de que a revitalização realizada buscou atender as normas de acessibilidade existentes, no entanto, é possível perceber que os deficientes visuais ainda encontram muitas dificuldades se comparado aos deficientes físicos e portadores de mobilidade reduzida. O objetivo geral desta pesquisa é o de analisar um trecho da Avenida Brasil, identificando as medidas de acessibilidade utilizadas com ênfase aos portadores de mobilidade reduzida, deficientes físicos e visuais. Este trabalho é realizado por meio de pesquisas bibliográficas e referenciais teóricos, seguido de uma análise fenomenológica. Essa metodologia possibilitou atingir os objetivos de pesquisa, tendo como resultado a compreensão da situação atual do passeio público na área analisada do município.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade; Cascavel; Deficiência; Avenida Brasil.

ABSTRACT

Accessibility is the main theme of this paper, primarily analyzing a stretch of Brazil Avenue, in Cascavel – PR, which identifies the usage of aids for people with physical and visual disabilities, as well as people with reduced mobility. This research focuses on the following question: 'does the revitalization made in Brazil Avenue assist in meeting the needs of the people with physical and visual disabilities or those with reduced mobility?' Considering that, the hypothesis is that the revitalization tried to cater to the current accessibility norms, which did not include those whom suffer visual impairment, however, catered more so to those with impacted mobility and physical disability. This research is made by the usage of bibliographic researches and theoretical references, being followed by a phenomenological analysis, having four chapters: the first one is about the architectonical fundaments and bibliographic review; the second, is about accessibility and its perspectives from the classification of the disabilities addressed in this work; the third, is about the historical context of Cascavel and the changes occurred in Brazil Avenue since the foundation of the city; the fourth, presents the analysis of the site and, to conclude, the final conclusions.

KEYWORDS: Accessibility; Cascavel; Disability; Brazil Avenue.

¹Izabela Michelin Pupp. Acadêmica graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR. E-mail: izabela_97@hotmail.com

²Tainã Lopes Simoni. Arquiteta e Urbanista, professora orientadora e docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR. E-mail: tai_lopes@hotmail.com

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho está vinculado à disciplina de Trabalho de Curso, da graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz – TC CAUFAG. O artigo se insere na linha de pesquisa denominada “Planejamento Urbano e Regional” e integra o grupo de pesquisa intitulado “Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional”, que abrange assuntos referentes ao surgimento e à história das cidades, ao planejamento e à infraestrutura urbana, bem como, a mobilidade e o condicionamento da população nesse espaço urbano.

Portanto, o presente trabalho tem como base a acessibilidade, possuindo como tema de estudo a acessibilidade proporcionada pelas vias do município de Cascavel - PR para deficientes físicos, deficientes visuais e portadores de mobilidade reduzida. Para tanto, o trabalho parte do direito à liberdade e igualdade garantidos na Constituição Federal, art. 5º, visto que atender a esse princípio resulta no desenvolvimento de um espaço urbano justo e acessível a todos os habitantes, sendo este o propósito de uma sociedade democrática que preza pela inclusão social. Nesse sentido, a pesquisa foi desenvolvida a partir do seguinte marco teórico:

[...] não é lícito olhar só para a arquitetura dos poderosos; a solução é evidenciar as injustiças, observar os setores mais vulneráveis de nossa sociedade, de modo a conhecer as grandes feridas que deveriam ser curadas. O futuro da arquitetura radica em uma maior empatia com a diversidade dos usuários e de uma inclusão ativa destes [...] (MONTANER, 2014, p.157).

Partindo dessa premissa, o objetivo geral consiste na análise de um trecho da Avenida Brasil, delimitado pela Rua Presidente Juscelino Kubitscheck e a Rua Manoel Ribas, onde foram identificadas medidas de acessibilidade utilizadas com ênfase aos deficientes físicos e visuais e aos portadores de mobilidade reduzida. Essa pesquisa se justifica pelas contribuições que proporciona ao esclarecer a importância e os meios disponíveis através dos quais pessoas portadoras de necessidades especiais podem fazer proveito no meio urbano.

Para atingir o objetivo, o problema de pesquisa questiona: a revitalização realizada na Avenida Brasil atende às necessidades de acessibilidade aos deficientes físicos, deficientes visuais e portadores de mobilidade reduzida? Para esse problema a hipótese alcançada determina que a revitalização realizada buscou atender às normas de acessibilidade existentes,

no entanto, é possível perceber que os deficientes visuais ainda encontram muitas dificuldades em comparação aos deficientes físicos e aos portadores de mobilidade reduzida.

A estrutura do artigo se baseia nos seguintes objetivos específicos: inicialmente, será apresentada a arquitetura da cidade e meio urbano. Depois, serão elencadas as normativas que norteiam a acessibilidade bem como os tipos de deficiência e suas classificações. Em seguida, Cascavel e a Avenida Brasil serão contextualizadas. Por fim, será apresentada a análise da Avenida Brasil, no contexto da acessibilidade, com o objetivo de responder ao problema da pesquisa, validando ou refutando a hipótese inicial.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este tópico esclarece assuntos importantes para se ter um embasamento teórico a respeito do tema a ser tratado pela pesquisa. Portanto, serão apresentados fundamentos sobre planejamento urbano, normativas e tipos de deficiência, acessibilidade e suas abordagens e, por fim, o estudo de caso, acompanhado por breve histórico de Cascavel e a Avenida Brasil, apontando a área analisada.

2.1 ARQUITETURA DA CIDADE E O MEIO URBANO

O despertar da percepção consciente é, para Toynbee (1979) o momento mais importante na história da existência humana, fato que marca o início da idade pré-histórica. A necessidade de abrigo é presente desde tal período, pois o homem sempre sentiu a necessidade de um local para repousar ao fim de um dia de constante busca pela sobrevivência. Antes de que as pessoas aprendessem a cultivar a terra, segundo Benevolo (2009), o ambiente construído se resumia a uma modificação superficial do ambiente natural. Para o autor, a cidade nasce da aldeia, a partir do momento em que o homem passa a cultivar a terra ou trabalhar nas indústrias, havendo comércios de produtos e serviços entre as pessoas.

Para Ascher (2010), a cidade é definida como um adensamento populacional em determinado espaço, que não produz seus recursos alimentícios, dependendo, portanto, do campo. Harouel (1990), afirma que o que hoje denominamos urbanismo, teve início a partir da Revolução Industrial, que propõe uma ciência dos estabelecimentos humanos. O autor define esse período como o responsável pela compreensão da necessidade de organizar e

normatizar o surgimento e desenvolvimento das cidades. O escritor esclarece que, com o início da Revolução Industrial, no século XVIII, as cidades absorveram a população operária, para a qual ela não está preparada, pois vivia em maioria no campo.

Castelnou (2015) afirma que no século XIX as nações industrializadas lidavam com o maior de seus problemas: a cidade, que sofreu transformações e crescimento em um curto espaço de tempo, resultando em dificuldades que se expandiam juntamente com ela, como o saneamento, as ferrovias difusas e as habitações populares. O Urbanismo surgiu, segundo Maia (2002), para então solucionar os graves problemas que as cidades enfrentavam, juntamente com profissionais capazes de suprir tal necessidade.

O período da cidade moderna contempla diversos movimentos, dentre eles Harouel (1990) destaca o urbanismo progressista, que, em 1928, constituiu-se como um movimento denominado Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). Os então arquitetos do CIAM elaboraram um manifesto doutrinal, divulgado em 1933, chamado Carta de Atenas. Na Carta de Atenas, a cidade era composta por zonas, conforme apresenta o autor; cada zona possuía uma função, separadas por habitação, trabalho e lazer. Circular é a denominação da quarta função, que foi concebida de forma distinta, totalmente independente em relação às construções e suas vias possuíam diferenciação segundo a velocidade. Para Lynch (1997), as vias são canais de circulação, nos quais as pessoas se movem por hábito, ocasião ou potencialmente – o que para muitos são os elementos predominantes na imagem da cidade, resultando na percepção que os moradores possuem sobre ela; podendo ser alamedas, ruas, canais, linhas de trânsito ou ferrovias.

Uma cidade viva e segura é descrita por Gehl (2015) como aquela em que as pessoas se sintam à vontade para movimentar-se, permanecer nos espaços urbanos e sintam-se convidadas a caminhar. Para o escritor, o ato de caminhar é descrito como uma comunhão especial entre pessoas presentes no espaço público compartilhando-o como uma estrutura. Ao afirmar que o espaço urbano possui uma estruturação, Castells (1983) tem intenção de dizer que ele não possui disposição por conta do destino, é fruto das relações sociais, como também determinante para tais. Pelo fato de o ser humano ser “difícil”, Jacobs (2000) afirma que qualquer gênero de coletividade terá problemas, mas que as cidades vivas naturalmente compreendem, comunicam, planejam e inventam o que se faz importante para lidar com os desafios.

Cambiaghi (2007) afirma que é natural que o ser humano modifique o ambiente para viver nele e isso se aplica às suas cidades, pois quanto mais as necessidades do usuário são atendidas pelo ambiente, mais confortável o local se torna.

2.2 ACESSIBILIDADE: NORMATIVAS, CONCEITOS E CRITÉRIOS

Prado, Lopes e Ornstein (2010) apresentam o caminho que o país fez no âmbito legislativo desde 1980 a respeito da implantação da acessibilidade no meio arquitetônico. A acessibilidade surgiu no Brasil, ainda que superficialmente, na década de 1980, a partir da determinação dos direitos das pessoas que possuem limitações físicas. Os autores destacam o ano de 1981 devido ao início deste trajeto, quando a ONU (Organização das Nações Unidas) iniciou com a institucionalização e em seguida, após um ano, ocorre o surgimento do PAM (Programa de Ação Mundial para pessoas com Deficiência). Somente no ano de 1985, após quatro anos desde as primeiras discussões sobre o assunto, foi disponibilizada a primeira norma a respeito de acessibilidade no país, sendo, então, aprovada pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas). A norma foi catalogada como NBR (Norma Brasileira) 9050/1985 e nomeada como “Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente”. Dando continuidade ao processo normativo, após três anos de progresso em direção ao direito sem distinção de pessoas, os escritores apontam a criação da “Constituição Cidadã”, na qual são delimitadas normas para a execução de edifícios públicos e transportes públicos, bem como sua adaptação.

No PNDH (Programa Nacional de Direitos Humanos), a busca pelos direitos dos cidadãos sem distinção é novamente garantida, conforme cita Bahia *et al.*, (1998): o PNDH garante um composto de leis e normas técnicas para a acessibilidade, que se fizeram fundamentais devido às necessidades observadas por pessoas portadoras de deficiência com vistas à conquista de um espaço igualitário. O autor destaca que a norma NBR 9050 sobre a Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente, desenvolvida pela ABNT, foi uma iniciativa com o objetivo de atender a uma necessidade de referenciais técnicos voltados para a acessibilidade. Em sua visão, o escritor descreve as cidades como locais de natureza do convívio da população, espaços para habitar, trabalhar e circular, atendendo a pessoas com várias necessidades e peculiaridades. Sendo assim, o espaço urbano deve oferecer acessibilidade no âmbito geral.

A ABNT NBR 9050 (2015) apresenta dimensões referenciais levando em consideração as medidas da população brasileira, bem como um módulo referencial de medida para pessoas em cadeira de rodas e as dimensões necessárias para que ela se movimente. A transmissão de informações por sinalização deve atender ao princípio dos dois sentidos, que, segundo a

norma supracitada, compreende a transmissão de informações por meio de, no mínimo, dois sentidos, sendo eles visual e tátil ou visual e sonoro.

A ABNT NBR 16537 (2016) dispõe de diretrizes para a elaboração de projetos e a utilização de sinalização tátil no piso, como a orientação de contraste entre a sinalização tátil e o piso adjacente, o posicionamento da sinalização tátil de piso para rampas, plataformas, faixas elevadas e rebaixamento de calçadas.

Bahia *et al.* (1998) descreve a deficiência como um fato biológico, que se refere a uma variação presente em um órgão ou formação do corpo humano, como a ausência de alguma parte do corpo, um parâmetro mental diminuto, falta da visão ou da audição ou da capacidade motriz, etc. O autor destaca um engano comum no conceito conhecido para pessoa portadora de deficiência, que é o conceito errôneo e tão difundido de que as pessoas com deficiência em geral são aqueles que possuem deficiências físicas e se locomovem em cadeiras de rodas. No entanto, existem diferentes gêneros e escalas de deficiência, conforme caracteriza o autor:

As áreas de deficiência se caracterizam em:

Deficiência sensorial – divide-se em deficiência visual e auditiva:

- Deficiência visual – Que se refere a uma perda total ou parcial da visão;

[...]

Deficiência física – refere-se à perda ou redução da capacidade motora e engloba vários tipos de limitação motora sendo os principais:

- Paraplegia – paralisia total ou parcial da metade inferior do corpo, comprometendo as funções das pernas e é geralmente causada por lesões traumáticas ou doenças;

- Tetraplegia – paralisia total ou parcial do corpo, comprometendo as funções dos braços e pernas;

- Hemiplegia – paralisia total ou parcial das funções de um lado do corpo, como consequência de lesões cerebrais causadas, em geral, por derrame;

- Amputação – falta total ou parcial de um ou mais membros do corpo (BAHIA *et al.*, 1998, p.18).

Masini (1994) afirma que, no âmbito educacional, deficientes visuais são identificados em dois grupos distintos, que recebem uma classificação mediante ao nível de acuidade visual. Essa classificação determina como cego aquele que dispõe de 20/200 de visão em seu melhor olho, enquanto o outro campo é composto por portadores de visão subnormal, dispondo-se de 20/70 de visão no melhor olho.

A acessibilidade promove a qualidade de vida e o exercício à cidadania, mas não somente aos portadores de deficiência. Gomes e Francisco (2008) destacam que dificuldades de acesso e utilização de equipamentos e espaços são sentidos também por idosos, grávidas e outros. Com o envolvimento dos responsáveis para a concretização de uma cidade para todos, o planejamento urbano não é uma tarefa impossível, pois, para Alves, Amoy e Pinto (2007),

projetar cidades garantindo acessibilidade resulta na promoção do direito de ir e vir de todo cidadão, sem distinções.

2.3 ABORDAGENS DE ACESSIBILIDADE

O presente subtópico se desenvolverá com base nas descrições de diversos autores sobre acessibilidade. Sua organização se dará pela classificação de deficiências, elencando algumas abordagens de acessibilidade para deficientes visuais. Posteriormente, serão apresentadas descrições de acessibilidade para deficientes físicos e, em seguida, para portadores de mobilidade reduzida, conforme objetiva este trabalho. Cada uma das tipologias de deficiência apresenta carências diferentes, resultando em distintas necessidades principais que serão mostradas a seguir.

2.3.1. Abordagens de acessibilidade para deficientes visuais

Em pesquisa, Monteiro (2012) identifica que a principal ferramenta utilizada por cegos para apoio na sua locomoção é a bengala, importante também para proteção contra riscos de colisão ou queda. Entretanto, a bengala não se sobrepõe aos obstáculos, resultando na necessidade de apoio de outras pessoas em diversas situações. Para cegos, pisos táteis auxiliam na locomoção, segurança e orientação em locais públicos, mas, segundo a autora, em várias circunstâncias a instalação desses itens não atende às diretrizes apresentadas por norma. Dentre os entrevistados pela autora, alguns apresentaram algumas soluções para oferecer maior mobilidade aos cegos, como a desobstrução de calçadas e sinais sonoros em semáforos. “A acessibilidade é, portanto, uma caminhada árdua e feita a passos lentos” (MONTEIRO, 2012, p.14).

A busca do poder público por tornar a utilização do transporte público mais fácil tem sido, na visão de Lopes e de Marchi (2015), ainda muito falha quando se trata de deficientes visuais, pois eles ainda dependem do auxílio humano. O autor apresenta a dificuldade que o cego tem para identificar o ônibus que se aproxima ou saber a sua rota, por exemplo.

2.3.2. Abordagens de acessibilidade para deficientes físicos

Pereira (2015) destaca a dificuldade de cadeirantes em usufruir do transporte público por conta da dificuldade no embarque e desembarque, assim como calçadas inadequadas e com grande quantidade de barreiras físicas, a inexistência de rampas e guias de rebaixamento e falhas na transmissão de informações. Para o autor, as soluções são de conhecimento da sociedade, mas essa se mantém ignorante e despreparada para lidar com as barreiras atitudinais, que dizem respeito ao comportamento das pessoas.

Ao analisar as necessidades de deficientes físicos, Bicalho *et al.* (2016) apresenta como solução a instalação de rampas, a eliminação de barreiras e um espaço mínimo para manobra de cadeiras de rodas.

2.3.3. Abordagens de acessibilidade para portadores de mobilidade reduzida

Para Silva e Soares (2011), é imprescindível levar em conta a diversidade humana durante a concepção de projetos no campo da arquitetura e urbanismo para que haja expansão da inclusão social. As autoras destacam que os principais elementos que dificultam a acessibilidade são os obstáculos arquitetônicos presentes nas rotas de fluxo de pessoas. Para elas, quando o local é projetado para a população, não se deve excluir determinados grupos de pessoas por não possuir dispositivos de acesso.

Adaptações como corrimãos são a solução apresentada por Bicalho *et al.* (2016) para atender às necessidades de portadores de mobilidade reduzida. Entretanto, para o autor, a maior barreira para o alcance da acessibilidade se relaciona à atitude das pessoas em segregar e excluir a população que não se encaixa no padrão habitual.

2.4 CASCAVEL E A AVENIDA BRASIL

Este capítulo discorrerá acerca do surgimento da cidade de Cascavel, abrangendo seus primeiros sinais de existência, primeiros registros e nomes presentes em sua história de criação. Em seguida, o surgimento e o desenvolvimento da Avenida Brasil serão abordados – importante via da cidade, tanto para a sua história, quanto para a sua formação. No decorrer dos anos, a avenida passou por diversas alterações, passando de uma ligação entre o extremo

oeste e leste do estado para a via que forma o eixo da cidade. A via será o objeto de estudo, compreendendo a área que está situada entre a Rua Presidente Juscelino Kubitschek e a Rua Manoel Ribas, assim, o início do trecho revitalizado recentemente será o foco da análise.

2.4.1. A colonização da região e o surgimento de Cascavel - PR.

O Oeste Paranaense foi colonizado, segundo Orso (2011, p. 232), entre 1940 e 1970, marcado por profundas transformações sociais, tecnológicas e científicas vividas pelo país no período em questão. Os registros cartográficos oficiais do estado do Paraná não mencionavam o território cascavelense até o ano de 1924, quando a cidade deixou o anonimato por ser um ponto estratégico para as instalações do quartel general (PIAIA, 2013).

Schneider *et al.* (2012) afirma que o povoamento da região foi estimulado pelo ciclo da erva mate, na década de 1910, na Encruzilhada dos Gomes, que foi consolidada como vila em 1928. Conforme apresentado por Dias *et al.* (2005), a região de Cascavel foi um ponto eixo chamado de “a Encruzilhada” até o momento de sua colonização, pois ficava entre as cidades próximas ao Rio Paraná e as cidades do Leste. Para os autores, os principais fatores que determinaram a ocupação do local foram a abolição da escravatura, que reduziu imensamente a mão de obra no país, e a crise econômica italiana, que se somou à falta de escravos no país, resultando na imigração de estrangeiros como força braçal. O estopim para a colonização de Cascavel, segundo os autores, foi a Revolta Tenentista. Os revoltos, chamados de “coluna paulista”, partiram de São Paulo após 23 dias de ocupação da cidade, o que os rendeu intensos bombardeios, até alcançarem o Rio Paraná, curso ao qual acompanharam até chegarem à região de Guaíra. Nesse ponto, uma batalha com o General Cândido Mariano Rondon os esperava, resultando na fuga dos revoltos, que traçaram um caminho de destruição e saque – momento em que passaram pela Encruzilhada, onde incendiaram as indústrias de extração de erva mate ali presentes.

Mariano (2012) destaca que, com a emancipação do distrito em 14 de dezembro de 1952, o ciclo econômico baseado na erva mate migrou para o extrativismo de madeira, resultando na migração para Cascavel a partir das ofertas de posse de terras, expandindo a população local. Para Sperança (1992), o perfil da região começou a mudar com o fim do ciclo da erva mate, quando ocorreu o surgimento de diversas serrarias, a disseminação das plantações de milho e a criação dos suínos.

Em 1957, Foz do Iguaçu cedeu uma área de 500 hectares para que a cidade de Cascavel fosse formada, conforme Dias *et al.* (2005) descreve, o feito foi documentado pela lei municipal nº 79/57. Posteriormente, em 1959, a área que compreendia Cascavel foi redividida, tendo sua planta aprovada pela lei municipal nº 90/59. De acordo com Dias *et al.* (2005), em decorrência do inchaço populacional, na década de 1960, a cidade vivenciou a necessidade de políticas para gerir e organizar os seus avanços. Dessa forma, em 1975, o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel foi elaborado, dando origem às primeiras leis que ditavam a organização da área urbana, que foram as Leis de Zoneamento e Loteamento e o Código de Obras. Juntamente com o surgimento de tais leis, os escritores citam a implantação da Secretaria de Planejamento, que elaborou, então, o Plano de Ação da Gestão Municipal. Cascavel é descrita por Schneider *et al.* (2012, p. 12) como “um município jovem e dinâmico, cujo espírito empreendedor se destaca desde suas raízes”.

2.4.2. A Avenida Brasil

Piaia (2013) destaca a data de 2 de agosto de 1963 como o dia da aprovação da nova planta da cidade, lida em sessão administrativa sete dias depois, documentando o alargamento da Avenida Brasil. O arruamento do patrimônio municipal foi de responsabilidade do engenheiro Hans Marth, segundo Sperança (1992), compreendendo praticamente todas as vias entre a Igreja de Santo Antônio e a atual Rua Sete de Setembro (antiga Rua Moysés Lupion).

Partindo da relação com o prefeito Otacilio Mion, conforme destaca Dias *et al.* (2005), no período de 1969 a 1972, o trabalho do arquiteto Gustavo Gama Monteiro para a Avenida Brasil, que em razão de ser inicialmente uma rodovia, possuía uma largura entre 60 e 70 metros. A Avenida Brasil, com seus canteiros centrais de estacionamento para veículos, se tornou referência para a região, inspirada no modernismo, que valorizava os veículos no meio urbano. Lerner (1978) descreve a Avenida Brasil como a espinha dorsal da cidade de Cascavel, seccionando a malha urbana de leste a oeste.

O escritório NBC (Nastás Bertolucci Círico) recebeu o convite em 1989, conforme destaca Soares *et al.* (2008), para desenvolver o projeto de intervenção na avenida, dando origem às vias curvilíneas que formavam o “calçadão”, proporcionando a redução da velocidade nas vias e o respeito e a valorização do pedestre.

Conforme relata Lazarin (2018), a revitalização mais recente na Avenida Brasil teve o objetivo de implementar canaletas exclusivas para o transporte público, estações de embarque

e desembarque, ciclovias, academia ao ar livre e novos quiosques. Descrita como uma obra histórica, Edgar Bueno (2015) afirma em entrevista ao portal do município que a prioridade das obras da Avenida Brasil foi de modernizar o transporte coletivo para o cidadão que anda de ônibus, pois é para ele que a cidade deve ser preparada. Bueno destaca o objetivo de tornar a cidade uma metrópole sem deixar de lado a qualidade de vida.

Figura 1 – Linha do tempo da Avenida Brasil



Fonte: IBGE (2017); IBGE (2017); Paraná turismo (s.d.); CBN Curitiba (2018). Organizado pela autora

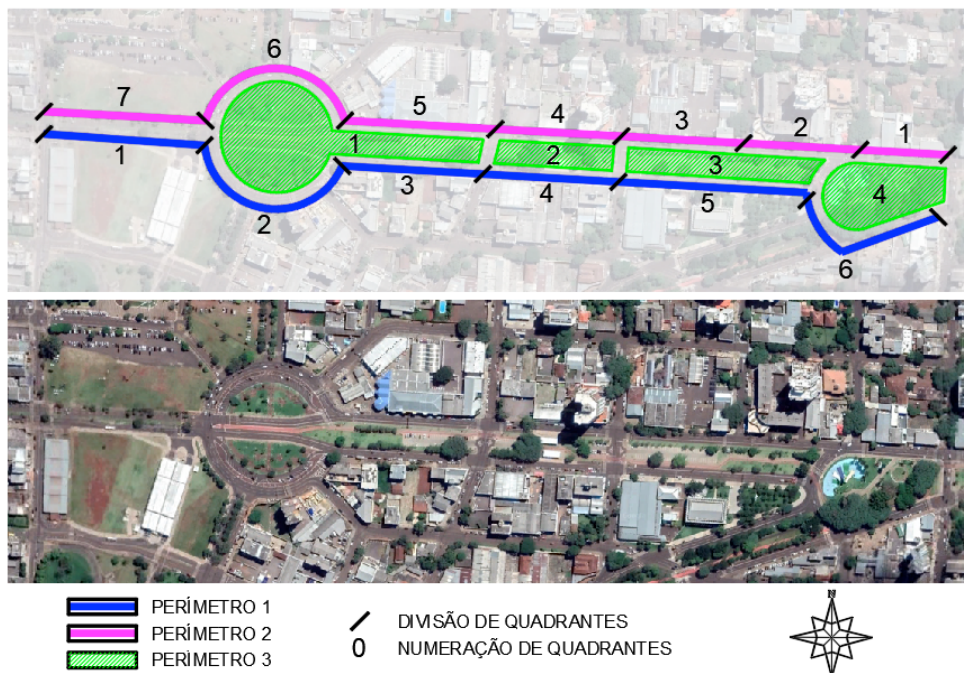
3. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento da análise fenomenológica selecionou-se a área a ser estudada e, em seguida, elaborou-se um mapa do trajeto a ser percorrido para fazer uma setorização, bem como uma planilha elencando os principais pontos a serem observados. A análise fenomenológica é descrita por Moreira (2002, p.63) como “o estudo ou a ciência do fenômeno, sendo que, por fenômeno, em seu sentido mais genérico, entende-se o que aparece, que se manifesta ou se revela por si mesmo”. Lyotard (1967, p.9) afirma que a fenomenologia trata de explorar um dado, pensar, perceber e falar sobre ele, “evitando forjar hipóteses, tanto sobre o laço que une o fenômeno com o ser de que é fenômeno, como sobre o laço que o une com o Eu para quem é fenômeno”.

Dessa forma, a análise buscou avaliar a integridade das instalações e verificar se as mesmas atendem os requisitos presentes em norma, para tal, foram verificados alguns elementos principais, sendo eles: a) Calçamento; b) Piso tátil; c) Guia rebaixada; d) Obstáculos; e) Continuidade com o próximo quadrante. Esses elementos foram classificados entre “satisfatório”, quando em ótimas condições de uso; “parcialmente satisfatório”, quando há possibilidade de uso, mas com alguma dificuldade e “insatisfatório”, quando não-usual.

A análise foi desenvolvida em Cascavel, estado do Paraná, na Avenida Brasil, trecho que compreende a Rua Presidente Juscelino Kubitschek até a Rua Manoel Ribas. Para isso, foram definidos três perímetros, considerando um perímetro o passeio lateral sul da via, outro perímetro o passeio lateral norte e outro perímetro o passeio central. Cada perímetro foi dividido em quadrantes, que são parcelas da área analisada, de acordo com a figura 2.

Figura 2 – Área de análise da Avenida Brasil



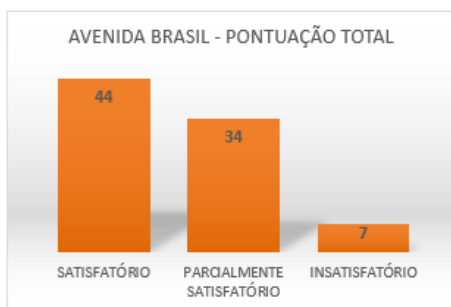
Fonte: Google Earth (2019), adaptado pela autora

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

A partir do levantamento de dados executado em campo, percorrendo os três perímetros apontados, a situação existente foi identificada por meio de anotações em relatório no formato de tabela e fotografias. Os relatórios foram feitos para classificar a situação das instalações existentes – esses dados foram transformados em gráficos e informações percentuais.

Como resultado final da análise e considerando todos os dados apresentados, tem-se como resultado o gráfico 1, para o qual foram considerados os 17 pontos que formam a somatória dos quadrantes, multiplicados pelos 5 itens analisados, totalizando 85 pontos. Dos 85 pontos, 44 são satisfatórios, totalizando 52%; 40% são parcialmente satisfatórios, somando 34 pontos e 8% são insatisfatórios, totalizando 7 pontos.

Gráfico 1 – Pontuação total da Avenida Brasil



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

4.1 CALÇAMENTO

No gráfico 2 é possível observar a situação do calçamento em que se encontra cada um dos perímetros. Considerando um total de 17 quadrantes analisados, 59% dos mesmos se encontram em situação satisfatória, totalizando 10 quadrantes; 23% parcialmente satisfatórios, com 4 quadrantes e 18% insatisfatório, somando 3 quadrantes.

Gráfico 2 – Calçamento



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

Diante das imagens apresentadas nos apêndices, somados aos dados quantitativos a respeito das calçadas, é possível concluir que em maioria, as calçadas estão em situação satisfatória. Na maioria dos casos que não estão de acordo, o problema está na depredação das calçadas, são poucas as situações críticas, mas quando são encontradas, não dificultam apenas a utilização por parte dos portadores de deficiência, mas também aos que não a possuem.

4.2. PISO TÁTIL

A partir do gráfico 3 é possível constatar a atual situação do piso tátil em cada um dos perímetros. Levando-se em conta um total de 17 quadrantes analisados, 59% se encontram em situação satisfatória, totalizando 10 quadrantes; 41% estão parcialmente satisfatórios, com 7 quadrantes e nenhum quadrante insatisfatório a se somar.

Gráfico 3 – Piso tátil



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

A partir das análises apresentadas por meio dos dados quantitativos somando-se aos apêndices que apresentam as tabelas de análise e as imagens do local, é evidente a necessidade de esclarecer a importância de uma boa aplicação da sinalização tátil para piso, pois, mesmo que a situação seja satisfatória em maioria, a quantidade de locais onde a sinalização foi aplicada de forma incorreta é alarmante.

4.3. GUIA REBAIXADA

No gráfico 4 é possível constatar a situação da guia rebaixada que se encontra em cada um dos perímetros. Considerando um total de 17 quadrantes analisados, 53% se encontram em situação satisfatória, totalizando 9 quadrantes; 29% estão parcialmente satisfatórios, com 5 quadrantes e 3 quadrantes, estando 18% insatisfatórios.

Gráfico 4 – Guia rebaixada



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

No que diz respeito às guias rebaixadas, diante dos dados quantitativos e das imagens apresentadas, é possível constatar que a maioria das guias rebaixadas estão bem aplicadas, entretanto, a quantidade de situações inadequadas é preocupante. Em campo, foi possível observar que alguns desses casos se configuram como um risco para a integridade física de pessoas em cadeira de rodas, principalmente pela probabilidade de tombamento da cadeira e pela necessidade de se trafegar pela via onde passam os veículos, visto que se torna impossível chegar ao destino pelas calçadas.

4.4. OBSTÁCULOS

No gráfico 5 é possível constatar a situação dos eventuais obstáculos em cada um dos perímetros. Considerando um total de 17 quadrantes analisados, 65% deles se encontram em situação satisfatória, totalizando 11 quadrantes; 35% estão parcialmente satisfatórios, com 6 quadrantes e nenhum quadrante a somar como insatisfatório.

Gráfico 5 – Obstáculos



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

Durante a análise, foram encontrados poucos obstáculos no trajeto do pedestre, mas, como se observa a partir das imagens e dos dados quantitativos, nenhum deles impossibilita a continuidade do trajeto, apenas a dificultam. O que também se pode constatar é que, em sua

maioria, esses obstáculos poderiam ser evitados durante a fase projetual, compatibilizando-os nos projetos e verificando eventuais mudanças que seriam necessárias.

4.5. CONTINUIDADE COM O PRÓXIMO QUADRANTE

No gráfico 6 é possível constatar a que nível se encontra a continuidade entre os quadrantes de cada um dos perímetros. Considerando um total de 17 quadrantes analisados, 24% se encontram em situação satisfatória, totalizando 4 quadrantes; 70% estão parcialmente satisfatórios, com 12 quadrantes e 1 quadrante somando 6% como insatisfatórios.

Gráfico 6 – Continuidade entre quadrantes



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

Como apresentado pelos gráficos e porcentagens, bem como pelas tabelas e imagens dos apêndices, a maioria das situações encontradas são parcialmente satisfatórias, visto que a travessia entre um quadrante e outro é falha, seja por haver dificuldade para se atravessar a rua por falta de guia rebaixada e sua inadequação; pelo risco que a pessoa corre ao ter que utilizar o mesmo local de travessia usado pelos ciclistas ou pela ausência da faixa de pedestres. O que se torna evidente é que o trajeto observado possui certa carência de continuidade entre os quadrantes analisados.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste é observada a importância de planejar o espaço urbano atendendo-se à demanda populacional na maior escala possível, o que implica no favorecimento da acessibilidade. Nota-se o difícil trabalho para alcançar a densa carga de informações e documentos até então, contudo, a distância entre os documentos e a prática ainda é extensa. Com o intuito de

promover o acesso da população do município de Cascavel, no Paraná, ao meio arquitetônico e urbano, foram apresentadas as diretrizes e normas necessárias para a inclusão de portadores de necessidades especiais em meio à sociedade. Em seguida, é fornecido um histórico do surgimento do município, seu crescimento e desenvolvimento ao longo do tempo, junto com a Avenida Brasil, principal via da cidade, identificando suas reformas e alterações, que tem grande relação com a evolução da compreensão do poder público a respeito da importância da vida em sociedade e a contribuição do meio urbano para tal.

Posteriormente, são revelados os resultados da análise realizada na Avenida Brasil, compreendendo o trecho entre a Rua Presidente Juscelino Kubitschek e a Rua Manoel Ribas, acerca das medidas tomadas para promover a acessibilidade para o objeto em estudo. Essa análise busca esclarecer o seguinte questionamento: a revitalização realizada na Avenida Brasil atende as necessidades de acessibilidade aos deficientes físicos, deficientes visuais e portadores de mobilidade reduzida? Para tanto, a hipótese inicial é o argumento de que a revitalização realizada buscou atender às normas de acessibilidade existentes, no entanto, é possível perceber que os deficientes visuais ainda encontram muitas dificuldades em comparação aos deficientes físicos e portadores de mobilidade reduzida. Em conclusão, é possível destacar que as dificuldades estão igualmente presentes para ambos, visto que as soluções são correlacionadas.

A garantia dos direitos de acessibilidade e igualdade resulta em um espaço urbano acessível e justo aos seus habitantes, assegurando a prática da democracia e inclusão social, para a qual o arquiteto tem papel indiscutível, por se encarregar de planejar o meio urbano e ter o dever de atender ao maior número possível de pessoas. O trabalho discorreu sobre a necessidade de se projetar espaços urbanos igualitários e acessíveis, possibilitando posteriores estudos voltados às soluções para as dificuldades apontadas que promovam a acessibilidade para portadores de mobilidade reduzida, deficientes físicos e deficientes visuais, buscando-se, assim, melhores soluções para promover acessibilidade em seu cotidiano.

Diante dos problemas encontrados, que dificultam a rotina de usuários que dependem de espaços acessíveis, é possível concluir, em resposta ao problema de pesquisa, que todos os grupos estudados encontram dificuldades para fazer a utilização do local, visto que os problemas e interferências identificadas na área analisada afetam ambas as partes, uma vez que, em sua maioria, as soluções para essas dificuldades fazem parte de um mesmo conjunto de medidas. Contudo, tais problemas não impossibilitam totalmente o uso do local, apenas tornam sua utilização dificultosa e, em algumas situações, levam o usuário a passar por circunstâncias constrangedoras. O processo para alcançar a acessibilidade vai além de

desenvolver normas e exigências; deve-se iniciar pela real conscientização da população sobre a importância desse movimento, para que seja possível exigir a concretização de espaços urbanos democráticos e justos.



REFERÊNCIAS

_____. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Secretaria Nacional dos direitos Humanos, Ministério da Justiça, Brasília, 1948.

ABNT **NBR-9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro; ABNT, 2015.

ABNT **NBR-16537**: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro; ABNT, 2016.

ALVES, L. C.; AMOY, R. A.; PINTO, R. L. A questão da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e a atuação do Ministério Público Estadual na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ. **Revista da Faculdade de Direito de Campos**, Ano VIII, Nº 10 – Junho de 2007. Disponível em: <<http://fdc.br/arquivos/mestrado/revistas/revista10/discente/leandrocausin.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

ASCHER, F. **Os novos princípios do Urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BAHIA, S. R.; COHEN, R.; VERAS, V. **Município e acessibilidade**. Rio de Janeiro: IBAM, 1998.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. 4ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2009.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Atualizada até a emenda constitucional nº 38, de 12/06/2002. Nesta edição adendo especial com os textos originais dos artigos alterados. 31ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

BUENO, E. **Prefeito e secretário conferem início das obras do PDI/BID**. Disponível em: <<https://cascavel.atende.net/#!/tipo/noticia/valor/25351>> Acesso em: 15 set. 2019.

CAMBIAGHI, S. **Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: Senac São Paulo, 2007.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTELNOU, A. **Arquitetura Contemporânea**. Universidade Federal do Paraná. Curitiba. 2015. Disponível em: <http://arquitetura.weebly.com/uploads/3/0/2/6/3026071/ufpr2015_aps_arqcont_1sem.pdf>. Acesso em: 02. Out. 2019.

CBN Curitiba. Central Brasileira de Notícias de Curitiba. 2018. Disponível em: <<https://cbncuritiba.com/especial-cidades-do-parana-cascavel/>>. Acesso em: 02 out. 2019.

DIAS, C. S.; FEIBER, F. N.; MUKAI, H.; DIAS, S. I. S. **Cascavel: Um espaço no tempo. A história do planejamento urbano**. Cascavel: Sintagma Editora. 2005.

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. 3ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GOMES, T. C. F.; FRANCISCO, N. P. F. Acessibilidade: revisão bibliográfica. *In: XII encontro latino americano de iniciação científica e VIII encontro latino americano de pós-graduação*, São Paulo: Universidade do Vale do Paraíba, 2008.

HAROUEL, J.L. **História do Urbanismo**. 4ª Ed. Campinas: Papirus, 1990.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cascavel/historico>>. Acesso em: 02 out. 2019.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 1ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAZARIN, A. R. **QUALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO PARA PEDESTRES**. Estudo de caso: Trecho centra da Av. Brasil em Cascavel-PR. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Engenharia Civil) – Coordenação do Curso de Engenharia Civil da Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Toledo.

LERNER, J. **CIDADE DE CASCAVEL estrutura urbana**. Curitiba, 1978. Disponível em: <<http://www.aeac.org.br/downloads/5894ba25aef8a.pdf>>. Acesso em 25 ago 2019.

LOPES, B. G.; DE MARCHI, P. M. **A tecnologia como meio de inclusão dos deficientes visuais no transporte público**. São Paulo: Centro Universitário Senac, 2015.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes. 1997.

LYOTARD, J. **A fenomenologia**. Lisboa: Edições 70, 1999.

MAIA, E. **Em que medida os avanços tecnológicos podem influenciar na estrutura das cidades**. Monografia. Faculdade de Belas Artes de São Paulo, São Paulo, 2002. Disponível em: <<http://www.maiaarquitectura.com.br/imagens/aulas/13.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2019.

MASINI, E. F. S. **O perceber e o relacionar-se do deficiente visual: orientando professores especializados**. Brasília: CORDE, 1994.

MARIANO, Maicon. **“A Capital do Oeste”**: Um estudo das transformações e (re)significações da ocupação urbana em Cascavel –PR (1976-2010). 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Estado de Santa Catarina. Disponível em: <http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/482/ppgh_udesc_dissert_maicon_mariano.pdf>. Acesso em: 15 set. 2019.

MONTANER, J. M. **Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos**, São Paulo, Editora Gustavo Gili, 2014.

MONTEIRO, J. L. **Os desafios dos cegos nos espaços sociais: Um olhar sobre a acessibilidade**. Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2012.

MOREIRA, D. A. **O método fenomenológico na pesquisa**. São Paulo: Pioneira Thomson, 2002.

MUMFORD, L. **A cidade na história**. 4ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ORSO, P. J. **A Universidade Estadual do Oeste do Paraná e seu contexto sócio-histórico**. Revista HISTEDBR On-line, v. 11, n. 41, p. 231-240, 2011.

PARANÁ TURISMO. Governo do Estado do Paraná. 2019. Disponível em: <<http://www.turismo.pr.gov.br/modules/galeria/detalhe.php?foto=509&evento=194>>. Acesso em: 02 out. 2019.

PEREIRA, J. S. **Acessibilidade da pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida na área central da cidade de Caicó – RN**. Caicó: UFRN, 2015

PRADO, A.; LOPES, M. E.; ORNSTEIN, S. **Desenho Universal: Caminhos da acessibilidade no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2010.

SCHNEIDER, A. H.; PAULI, D. R. de.; VIEIRA, D. I. da P.; DRAGO, I.; SELEME, L. D. B.; SILVA, M. G.; SOUZA, M. de.; **Cidades Inovadoras: Cascavel 2030**. Curitiba. SENAI/PR. 2012.

SILVA, E. M.; SOARES, B. R. **A acessibilidade no parque do sabiá para pessoas com deficiência física**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2011.

SOARES, N. M.; RODRIGUES, S. L. B.; CASA, A. N.; LIMA, D. S.; TAVARES, K. “Memórias da Cidade” Planejamento Urbano de Cascavel e suas Consequências. **Revista Advérbio**, Cascavel, 2008.

SPERANÇA, A. A. **Cascavel a história**. Curitiba: Lagarto, 1992.

TOYNBEE, A. **A Humanidade e a Mãe Terra**. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1979.
