

AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ORIENTAÇÃO ESPACIAL NO TERMINAL DE EMBARQUE DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PELOTAS

MILENE SOTTORIVA ANDRÉIA¹; AUGUSTO DAL MAS²; MAYARA ZANCHIN³;
ISABELA FERNANDES ANDRADE⁴

¹ Universidade Federal de Pelotas – milenesottoriva@gmail.com

² Universidade Federal de Pelotas – dalmasaugusto@gmail.com

³ Universidade Federal de Pelotas – maayfrizzo@gmail.com

⁴ Professora do Centro de Engenharias, Universidade Federal de Pelotas – acessiarq@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

O transporte aéreo é cada vez mais procurado para a realização de deslocamentos devido a sua praticidade, agilidade e muitas vezes pela relação custo/benefício, o que acarreta no aumento do número de pessoas que circulam nos terminais aeroportuários. Sendo assim, é importante que esses ambientes garantam que todas essas pessoas – com diferentes habilidades e culturas – consigam “(...) situar-se e orientar-se, em relação aos objetos, as pessoas e o seu próprio corpo em um determinado espaço.” (ASSUNÇÃO E COELHO, 1995).

De acordo com DISCHINGER et. al. (2012), a capacidade de se orientar no espaço, assim como fazer uso dos equipamentos nele disponíveis, se deslocar ao longo de percursos horizontais e verticais e, ainda, comunicar-se com outras pessoas caracterizam a acessibilidade espacial. A acessibilidade pode ser entendida como a possibilidade de realização de atividades e uso dos espaços por qualquer pessoa, com conforto, segurança e autonomia. Trata-se de um direito civil básico e todos os mecanismos que assegurem a sua implementação devem ser desenvolvidos.

As condições de orientação espacial sob o ponto de vista da acessibilidade no ambiente construído – foco deste trabalho – dependem, entre outros fatores, das informações adicionais (placas, sinais, letreiros) e da configuração arquitetônica do terminal. Com base em RIBEIRO (2009), a arquitetura do terminal pode facilitar o processo de orientação quando permite uma visão direta de tudo aquilo que é importante para o processo a ser realizado, seja o alcance visual ao balcão da área de *check-in* ou da circulação vertical que possibilita o acesso entre os diferentes pavimentos do edifício, como no caso de terminais lineares. Além disso, placas, balcões de informações e mapas são exemplos de objetos que podem auxiliar na orientação espacial do indivíduo.

A presente pesquisa tem como objetivo principal avaliar as condições de orientação espacial no terminal de embarque do Aeroporto Internacional de Pelotas. O estudo está sendo desenvolvido como um projeto de iniciação científica, através de abordagem multimétodos – pesquisa bibliográfica, visita exploratória, passeio acompanhado e grupo focal.

2. METODOLOGIA

A visita exploratória é um método que permite a comparação do local a ser avaliado com normas e legislações vigentes, detectando potencialidades e

desconformidades do ambiente. Essa avaliação foi realizada a partir de levantamentos métrico, fotográfico e do preenchimento de informações coletadas em planilhas. Para isso, optou-se por utilizar aquelas desenvolvidas por DISCHINGER et. al. (2012) para a avaliação das condições de acessibilidade em edificações e uso público.

Na entrevista com grupo focal são reunidas pessoas com características comuns para que sejam discutidas questões acerca de determinado assunto. Neste caso, o foco da entrevista esteve centrado nas estratégias adotadas pelos indivíduos para orientarem-se espacialmente. Para a aplicação do método utilizou-se a técnica do “jogo de imagens” onde, em determinado momento da entrevista, foram apresentadas aos envolvidos situações possíveis de serem vivenciadas em terminais aeroportuários, gerando maiores discussões.

O método denominado passeio acompanhado, desenvolvido por DISCHINGER (2000), permite identificar a relação existente entre o espaço e as pessoas. Nele, realizam-se visitas ao local de estudo com pessoas que possuam algum tipo de deficiência ou restrição e, ao longo de um percurso pré-definido, o indivíduo verbaliza suas dificuldades/facilidades. Toda a conversa deve ser gravada e as situações de conflito devem ser registradas a partir de fotografias.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1. Visita exploratória

Os resultados obtidos foram organizados em quatro planilhas, são elas: Planilha 1- Áreas de acesso ao Edifício; Planilha 2- Saguões, salas de recepção e espera; Planilha 3- Circulações horizontais; Planilha 4- Sanitários para Deficientes.

A respeito das **áreas de acesso ao edifício**, foram encontrados problemas em relação aos quatro componentes da acessibilidade, principalmente em relação a deslocamento e orientação espacial. A falta de semáforo e a inexistência de sinalização da demarcação das áreas de trânsito de pedestres que conduzem até a entrada do edifício, são exemplos de problemas relacionados ao deslocamento. Já a falta de sinalização tátil alerta indicando obstáculos ao longo do percurso, de orientação espacial.

Nas áreas caracterizadas como **saguão, sala de recepção e espera**, foram identificados problemas em relação à comunicação e a orientação espacial. A inexistência de um alarme de incêndio luminoso e a falta de serviços de atendimento para deficientes auditivos – como intérpretes – referente à comunicação. No quesito orientação espacial, percebeu-se que as saídas de emergência não possuem indicação luminosa e não se identificou meio de orientar o usuário com restrição visual total, como um totem com informação tátil.

Aspectos positivos foram identificados em relação à orientação espacial no que concerne às **áreas de circulação horizontal**, visto que as placas de sinalização são visíveis e possuem contraste entre texto e fundo. Em relação ao uso, também se destaca como positivo as maçanetas das portas, que são do tipo alavanca e estão instaladas na altura estabelecida pela norma, entre 90cm e 110cm.

Nos **sanitários para os deficientes físicos** são evidenciados problemas relacionados a todos os componentes. A identificação dos banheiros a partir de pictogramas não está acompanhada de símbolo internacional de acessibilidade; existe apenas um sanitário acessível no edifício, utilizado por ambos os sexos. No interior do sanitário estão instaladas barras de apoio na lateral e ao fundo da bacia sanitária, porém em desacordo com os parâmetros.

3.2. Grupo Focal

Esse método foi aplicado com três grupos de pessoas: deficientes físicos (cadeirantes e muletantes), deficientes visuais (cegos e com baixa visão) e idosas.

O grupo de deficientes físicos salientou que se orientam espacialmente através da sinalização por placas e salientaram, ainda, a importância de mapas do local. Já as idosas utilizam como ferramenta principal a informação oral, pois nem sempre as placas de sinalização oferecem condições legíveis - seja pelo tamanho da letra ou pela falta de contraste entre fundo e figura. Além disso, a informação oral vinda de um funcionário lhes passa maior segurança. Concordando com o grupo de idosas, os deficientes visuais ressaltam que a informação oral é essencial para se orientarem mesmo se o terminal aeroportuário for bem sinalizado. Os participantes com baixa visão mencionaram não utilizar com frequência a sinalização por placas por ser, muitas vezes, de tamanho reduzido e de difícil compreensão.

As idosas acreditam que as informações sonoras são muito importantes na hora do embarque visto que, em função do avanço da idade, possuem dificuldades em enxergar as informações nos telões. Já os deficientes físicos não utilizam essa ferramenta, pois alegam ser muitas vezes incompreensível. Os três grupos acreditam que o balcão de informação é um ponto positivo em um terminal de embarque, pois, no caso de dúvidas, é possível obter o auxílio de funcionários.

3.3. Passeio Acompanhado

Até o momento, foram aplicados três passeios acompanhados, porém estarão destacados neste texto apenas dois: com uma idosa e com uma pessoa em cadeira de rodas. Os pesquisadores estipularam uma série de atividades a ser realizada no Aeroporto Internacional de Pelotas. Durante a atividade, os entrevistados foram estimulados a verbalizar as dificuldades e facilidades encontradas ao longo do percurso. Os passeios foram aplicados separadamente.

A idosa, que nunca havia estado em um aeroporto, apresentou dificuldades em localizar o balcão para a realização do *check-in*, visto que não havia sinalização indicativa do local e, com isso, necessitaria da informação de funcionários para realização dessa atividade. O cadeirante, que já havia tido experiências em aeroportos, o identificou. Porém, salientou que só foi possível devido às suas experiências anteriores.

Quanto aos sanitários e a sua localização, os dois participantes encontram facilmente através da sinalização. O cadeirante comentou que os banheiros são divididos em feminino, masculino e para deficientes físicos, enfatizando ser este um aspecto discriminatório. Ao entrar no banheiro acessível, o cadeirante identificou pontos que se confrontaram com alguns dados levantados anteriormente na visita exploratória. Indicou que o vaso sanitário poderia ser mais alto para facilitar a transposição entre cadeira e equipamento apesar de estar nas medidas conforme a norma (NBR 9050, 2004).

O portão de embarque foi identificado pela idosa com o auxílio de placas, consideradas de fácil leitura em função tamanho e da fonte empregada e da opção por cores contrastantes. Para o cadeirante, o percurso até a sala foi facilmente realizado. Porém, ao entrar na sala de embarque, foram identificados vários problemas como a falta de banheiros acessíveis e inexistência de um espaço adequado para que o cadeirante pudesse aguardar seu voo sem depender de um acompanhante. Na área destinada ao desembarque de

passageiros os dois participantes conseguiram identificar os banheiros – todos não acessíveis – e a esteira para retirada de bagagens.

A saída do edifício foi facilmente identificada. Porém, cabe salientar que na área de desembarque, não existe sinalização indicando a saída da edificação.

4. CONCLUSÕES

A aplicação deste estudo tem sido muito interessante pois, através dela, está sendo possível estabelecer uma relação entre a fundamentação teórica levantada a partir da pesquisa bibliográfica com o que se encontra na prática.

A visita exploratória permitiu uma visão prévia das condições de acessibilidade espacial a partir da consideração de itens previstos na legislação brasileira. Além disso, muitos problemas identificados puderam ser comprovados durante a realização do passeio acompanhado e, ainda, discutidos nas entrevistas com os grupos focais. Cabe apontar que alguns aspectos considerados como negativos na visita exploratória por não atenderem a legislação não foram exaltados pelos participantes do passeio acompanhado.

O grupo focal permitiu uma visão mais ampla dos problemas enfrentados quando o ambiente construído não é planejado para atender a todas as pessoas, independente de suas condições físicas, sensoriais ou cognitivas.

Através desse estudo foi possível identificar algumas intervenções necessárias no Terminal de Embarque do Aeroporto Internacional de Pelotas a fim de proporcionar melhores condições de orientação espacial e, também, no que se refere aos outros componentes de acessibilidade espacial. Percebeu-se, ainda, que além de considerar a legislação vigente, é muito importante que os profissionais responsáveis pela elaboração de projetos de ambientes complexos – como terminais aeroportuários, rodoviários e hospitais – tenham conhecimento das habilidades dos diferentes indivíduos para orientarem-se espacialmente e, desta forma, isso possa ser incorporado em suas propostas. Ao término da pesquisa pretende-se apresentar os resultados alcançados aos responsáveis pela administração desta edificação.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT NBR 9050. **Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, ABNT, 2004.

ASSUNÇÃO JOSÉ, Elisabete da; COELHO, Maria Teresa. **Problemas de Aprendizagem.** 6ª ed. São Paulo: Ática, 1995.

RIBEIRO, LÚCIA; **Onde estou? Para onde vou? Ergonomia do Ambiente Construído: Wayfinding e Aeroportos.** Julho de 2009.

DISCHINGER, M.; BINS ELY, V.M; PIARDI, S. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos: Programa de Acessibilidade às Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida nas Edificações de Uso Público.** Florianópolis-2012.

DISCHINGER, Marta. **Designing for all senses: accessible spaces for visually impaired citizens.** Goteborg, Suécia: Department of Space and Process, School of Architecture, Chalmers University of Technology, 2000.