



FELIPE GOMES RIBEIRO

**ACESSIBILIDADE EM ESPAÇO UNIVERSITÁRIO: BARREIRAS
ARQUITETÔNICAS E AMBIENTAIS NO CAMPUS DA
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA**

FEIRA DE SANTANA – BAHIA

2014

FELIPE GOMES RIBEIRO

**ACESSIBILIDADE EM ESPAÇO UNIVERSITÁRIO: BARREIRAS
ARQUITETÔNICAS E AMBIENTAIS NO CAMPUS DA
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenho, Cultura e Interatividade da Universidade Estadual de Feira de Santana como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenho, Cultura e Interatividade, avaliada pela Banca Examinadora composta pelos seguintes membros:

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Priscila Paixão Lopes

Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS (Orientadora)

Prof. Dr. João Danilo Batista de Oliveira

Universidade Estadual de Feira de Santana - UEFS

Prof. Dr. Admilson Santos

Universidade Federal da Bahia – UFBA

Aprovada em: vinte quatro de outubro de 2014.

FEIRA DE SANTANA – BAHIA

2014

RESUMO

A presente Dissertação discute os conceitos de acessibilidade no espaço universitário para a inclusão escolar e consequente inclusão social, de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida através de um diagnóstico da estrutura físico-arquitetônica em relação à mobilidade, mais especificamente das áreas de circulação externa dos usuários pedestres, realizado no *campus* principal da Universidade Estadual de Feira de Santana, em Feira de Santana. Foram pré-selecionadas nove rotas, cinco paralelas e quatro perpendiculares, de forma a abranger todas as localidades do *campus*. A lista de verificações foi realizada de acordo com a ABNT/NBR 9050, que nesse trabalho incluiu: estrutura de calçadas, estacionamento e acesso à edificação – circulação externa; e portas, maçanetas, rampas, elevadores, escadas e sanitários – circulação interna, de alguns dos prédios principais. Somado a essa análise crítica/observacional, uma entrevista foi realizada com 28 pessoas (16 com mobilidade reduzida e 12 sem mobilidade reduzida) a fim de compreender a percepção dos usuários sobre a acessibilidade do *campus* em sua efetiva utilização. Foram constatados diversos problemas quanto à acessibilidade plena como obstáculos, inadequações, mau funcionamento, ou estruturas em estado de degradação. A maioria (60,71%) dos usuários participantes da pesquisa NÃO considera o *campus* da UEFS acessível. A criação de rotas acessíveis surge como uma possibilidade de adequação do espaço físico, em prol do desenho universal, como forma de garantir o acesso igualitário, independente da condição física individual. A UEFS, na condição de universidade pública, deve o compromisso de apresentar e executar soluções para essa problemática visando tornar-se um espaço capaz de permitir trocas, estimular o estabelecimento de relações e atenuar as diferenças como forma de superação das desigualdades sociais de pessoas fisicamente diferentes, para cumprir seu papel de agente de transformação social e institucional.

Palavras-chave: Mobilidade reduzida. Acessibilidade. Barreiras arquitetônicas. Barreiras ambientais. Rotas acessíveis.

ABSTRACT

This dissertation discusses the concepts of accessibility in university space for school inclusion and consequent social inclusion of people with disabilities or reduced mobility through a diagnosis of physical architectural structure, more specifically in the areas of external movement of pedestrian users, conducted in main campus of the State University of Feira de Santana. Were pre-selected nine routes, five parallel and four perpendicular, to cover all locations on campus. The checklist was performed according to ABNT / NBR 9050, which in this study included: structure of sidewalks, parking and access to the building - external circulation; and doors, door handles, ramps, lifts, stairs and toilets - internal circulation of some of the main buildings. Added to this critical / observational analysis, an interview was conducted with 28 people (16 with and 12 without reduced mobility) in order to understand the views of users about the accessibility of the campus in its effective use. We observed any problems as barriers to full accessibility, such as inadequacy, malfunction, or structures in a state of degradation. The majority (60.71%) of research participants do NOT consider the UEFS campus accessible. The creation of accessible routes arises as a possibility adequacy of physical space, in favor of universal design as a way to ensure equal access, independent of personal physical condition. The UEFS, as a public university, owes the commitment to present and implement solutions to this problem in order to make a space that would allow exchanges, encourage the establishment of relationships and reduce the differences as a way of overcoming social inequalities of people physically different, to fulfill its role of social and institutional change agent.

Keywords: Reduced Mobility. Accessibility. Architectural barriers. Environmental barriers. Routes accessible.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
1.1. INTRODUÇÃO	1
1.2. OBJETIVOS	2
1.3. JUSTIFICATIVA.....	2
1.4. ESTRUTURA DO DOCUMENTO	4
CAPÍTULO 2 – ACESSIBILIDADE: CONTEXTO E CONCEITOS	5
2.1. DIALÉTICA INCLUSÃO-EXCLUSÃO ESCOLAR.....	7
2.2. MOBILIDADE X ACESSIBILIDADE	9
2.3. PERSPECTIVA INCLUSIVA – IMPORTÂNCIA DO DESENHO.....	12
2.4. UNIVERSIDADES BRASILEIRAS E ACESSIBILIDADE	15
2.5. UEFS E ACESSIBILIDADE.....	17
CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE NAS ÁREAS DE CIRCULAÇÃO	19
3.1. CARACTERIZAÇÃO DO CASO.....	19
3.2. PESQUISA.....	21
3.3. DEFINIÇÃO DAS ROTAS ANALISADAS.....	21
3.4. COLETA DE DADOS	24
3.5. PERCEPÇÃO DO USUÁRIO	25
3.6. SUGESTÃO PARA ROTAS ACESSÍVEIS.....	25
CAPÍTULO 4 – ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE NO <i>CAMPUS</i> DA UEFS EM FEIRA DE SANTANA/BA.	26
4.1. DIAGNOSE DAS ROTAS	26
ROTA 1.....	28
ROTA 2.....	34
ROTA 3.....	36
ROTA 4.....	40
ROTA 5.....	43
ROTA 6.....	51
ROTA 7.....	55

ROTA 8.....	58
ROTA 9.....	59
4.2. PERCEPÇÃO DO USUÁRIO	61
ACESSIBILIDADE	63
TRANSPORTES.....	65
RESTAURANTE UNIVERSITÁRIO	66
ESPAÇOS DIDÁTICOS.....	66
CAPÍTULO 5 – DISCUSSÃO.....	68
CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	77
APÊNDICE 1 - ENTREVISTA.....	81
APÊNDICE 2 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	83
ANEXO 1 – FOLHA DE APROVAÇÃO DO CEP	84

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Símbolo internacional de acesso.

Figura 2: Desenho representativo da NBR 9050 presente no item 6.10.12.3.1 da ABNT.

Figura 3: Croqui do *campus* da UEFS.

Figura 4: Desenho ilustrativo das rotas analisadas no *campus* da UEFS.

Figura 5: Rota 1 Segmentada e classificada quanto à presença de barreiras, desde a residência universitária até o CPD.

Figura 6: Rota 1. Degrau na entrada da residência estudantil.

Figura 7: Rota 1. Segmento Residência/CPD. Em destaque o prédio do Auditório Central.

Figura 8: Rota 1. a) Rampa de entrada do auditório central desde a via asfaltada para carros; b) Entorno do edifício sem pavimentação.

Figura 9: Rota 1. Segmento Auditório/Reitoria (passando pela entrada dos bancos).

Figura 10: Rota 1. Rampa de acesso à calçada em frente à Reitoria em péssimas condições de manutenção.

Figura 11: Rota 1. Estacionamento para carros na Reitoria inexistente vaga especial adaptada e reservada para pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 12: - Rota 1. Segmento Reitoria/Biblioteca. Rampas de calçada para pedestre em degradação e sem conexão pavimentada.

Figura 13: Escadas como única alternativa de acesso ao segundo nível da biblioteca.

Figura 14: Rota 1. Porta de entrada do sanitário estreita presente na biblioteca.

Figura 15: Rota 1. Segmento Biblioteca/CPD. Trecho sem qualquer tipo de pavimentação.

Figura 16: - Rota 2. Ponto de ônibus (3) ao ponto de ônibus (1).

Figura 17: Rota 2. a) Ponto de ônibus (1) no interior da UEFS; b) rampa de acesso e trecho pavimentado com obstáculos.

Figura 18: Rota 2. Ausência de pavimentação e presença de barreiras ambientais.

Figura 19: Rota 3. Segmentada e classificada quanto à presença de barreiras.

Figura 20: Rota 3. Segmento portal de entrada do *campus*/Módulo I. Inúmeras barreiras ambientais, além da ausência de pavimentação.

Figura 21: Rota 3. Faixa de pedestres com “ilhota” como obstáculo, e ausência de rampa de acesso antes de iniciar o segmento Módulo I/Módulo VII.

Figura 22: Rota 3. Segmento Módulo I/Módulo VII. Piso contínuo, largo e sem desníveis. Ao fundo, telefone público como uma barreira à mobilidade potencial.

Figura 23: Rota 4. Módulo Teórico I ao Módulo Teórico VII, classificada quanto à presença de barreiras.

Figura 24: Rota 4. Exclusiva para pedestres, pavimentada, larga e sem desníveis. Não apresenta piso tátil direcional. Ao fundo, a porta de entrada do módulo teórico com somente uma das abas aberta.

Figura 25: Rota 4. Porta de entrada das salas de aula dos Módulos Teóricos. Em destaque o degrau.

Figura 26: Rota 5. Entre o LABIO e o edifício da Pós-Graduação em Saúde Coletiva, classificada quanto à presença de barreiras.

Figura 27: Rota 5. Rampa de acesso ao LABIO vaga de estacionamento reservada de piso não pavimentado e sem acesso direto por rampa.

Figura 28: Rota 5. Segmento LABIO – CEB, com o canteiro central e ausência de pavimentação de calçada.

Figura 29: Rota 5. Calçada não pavimentada em frente ao CEB.

Figura 30: Rota 5. Degrau para acessar calçada do edifício da Pós-graduação Educação Letras e Artes.

Figura 31: Rota 5. (a) Rampa de acesso ao edifício da Pós-graduação Educação, Letras e Artes; (b) Vaga reservada com a presença de degrau.

Figura 32: Rota 5. Elevador sendo usado como depósito no prédio da Pós-graduação Educação, Letras e Artes.

Figura 33: Rota 5. a) Rampa de acesso ao LABOTEC; b) Entrada do LABOTEC com a vaga para carros à direita da rampa sem qualquer tipo de adaptação.

Figura 34: Rota 5. a) Segmento LABOTEC – LABOFIS. b) Descontinuidade na pavimentação da calçada na área de circulação externa do LABOFIS; c) Banco de descanso localizado ao longo da área de circulação externa de pedestres.

Figura 35: Rota 5. Vaga reservada do estacionamento do LABOFIS.

Figura 36: Rota 5. Calçada para pedestres em frente ao LABEXA com um obstáculo.

Figura 37: Rota 6. Restaurante Universitário e o Parque Esportivo.

Figura 38: Rota 6. Pavimentação de paralelepípedo, com sinalizadores de fila interligados por corrente, e um rebaixamento inadequado de calçada para descer para a via de carro, sem travessia por faixa de pedestre.

Figura 39: Rota 6. a) Canteiro central entre as vias para os carros não pavimentadas. b) Barreira ambiental presente no canteiro central.

Figura 40: Rota 6. Faixa de sinalização de lombada à frente da rampa para acesso à Rota 3.

Figura 41: Rota 6. Segmento CEB/Parque Esportivo. Não há falhas graves quanto à livre circulação de pedestres.

Figura 42: Rota 7. Segmentada e classificada quanto à presença de barreiras, desde o portão lateral do *campus* até a Rota 3.

Figura 43: Rota 7. Segmento Portão lateral/Reitoria. Esse trecho apresenta um cruzamento com uma via para automóveis de piso de paralelepípedo e sem sinalização por faixa de pedestre.

Figura 44: Rota 7. a) Entrada da Reitoria. Faixa de pedestre não eficiente. b) Trecho do canteiro central até Rota 3.

Figura 45: Rota 8. Entre a Biblioteca e a Rota 3, classificada quanto à presença de barreiras.

Figura 46: Rota 8. a) Faixa de pedestres elevada, seguida de pavimentação sobre o canteiro central. b) Rampa descida para a avenida principal, ausência de sinalização visual para pedestres e de rampa para acesso à Rota 3.

Figura 47: Rota 9. Entre a Rota 3 e o CION, classificada quanto à presença de barreiras.

Figura 48: Rota 9. Sinalização e rebaixamento de calçada no cruzamento com a via para automóveis.

Figura 49: *Campus* da UFRJ com rotas acessíveis implementadas para os usuários pedestres. Fonte: Duarte & Cohen (2004).

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Ocorrência dos obstáculos por rota.

Quadro 2: Descrição e classificação da Rota 1.

Quadro 3: Descrição e classificação da Rota 2.

Quadro 4: Descrição e classificação da Rota 3.

Quadro 5: Descrição e classificação da Rota 4.

Quadro 6: Descrição e classificação da Rota 5.

Quadro 7: Descrição e classificação da Rota 6.

Quadro 8: Descrição e classificação da Rota 7.

Quadro 9: Descrição e classificação da Rota 8.

Quadro 10: Descrição e classificação da Rota 9.

Quadro 11: Perfil do participante da pesquisa.

Quadro 12: Tipo de mobilidade reduzida (Grupo 1).

Quadro 13: Proporção de respostas da primeira pergunta: *“Você considera a UEFS acessível?”*.

Quadro 14: Proporção de respostas da terceira pergunta: *“Sente alguma dificuldade de locomoção dentro do campus da UEFS?”*.

Quadro 15: Proporção de respostas da pergunta *“Qual é o meio de transporte que você utiliza para chegar ao campus da UEFS?”*.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ABNT: Associação Brasileira de Normas Técnicas

CAU: Centro de Administração Universitária

CED: Centro de Educação Básica

CEP: Comitê de Ética em Pesquisa

CION: Clínica-escola de Odontologia

CPD: Centro de Processamento de Dados

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

LABOTEC: Laboratório de Tecnologia

LOBOFIS: Laboratório de Física

LABEXA: Laboratório de Ciências Exatas

NBR 9050: Norma Brasileira

PCD: Pessoa com Deficiência

RU: Restaurante Universitário

UEFS: Universidade Estadual de Feira de Santana

CAPÍTULO 1

Este capítulo apresenta algumas considerações norteadoras desse trabalho, que tem como tema o desenho da acessibilidade dos espaços acadêmicos, mais especificamente do *campus* principal da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), na cidade de Feira de Santana/BA, em relação às atuais condições de mobilidade potencial de pedestres. São apresentados ainda os objetivos e a justificativa, bem como a estrutura do presente documento.

1.1. INTRODUÇÃO

Essa pesquisa é escrita sob a perspectiva de um fisioterapeuta que vivencia diariamente pessoas com mobilidade reduzida quando em contato com a cidade como atividade laboral. A ciência fisioterapêutica defende a reabilitação física para melhor adaptação do indivíduo ao meio, por via única. A reabilitação corporal favorece a inclusão por proporcionar uma melhor adaptação ao meio social, mas essa será fortalecida se o ambiente for adaptável às diferenças físicas individuais. E isso se passa pela aceitação da diferença pelo indivíduo e pelos demais. O ambiente social comporta-se como inimigo ou aliado nessa conquista inclusiva, pois a restrição de mobilidade é fortalecida quando há barreiras – elemento que impede o acesso.

Para esclarecer a abrangência que preceitua o público-alvo desse trabalho, especifica-se: pessoa com deficiência (PCD) ou com mobilidade reduzida – aquelas que, temporária ou permanentemente, têm limitada capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. São os usuários de cadeira de rodas ou muletas, pessoas com deficiência visual de diversos níveis, ou ainda, deficientes mentais, além daqueles que apresentam restrições de mobilidade sem possuir uma deficiência, como idosos, gestantes, obesos e pessoas de baixa estatura.

O acesso ao ensino, ao lazer, à saúde, à educação, e a moradia é defendido de forma ampla por serem elementos fundamentais para a cidadania plena. O acesso aos lugares públicos é um direito de qualquer cidadão, titulares de direitos políticos, sociais e culturais. A existência de barreiras comprometem a igualdade de oportunidades, acentuando assim, a discriminação e a exclusão social.

Mobilidade significa facilidade de mover-se e está diretamente relacionado com as características físicas individuais e do desempenho do espaço, com isso, os conceitos de acessibilidade e mobilidade são complementares e relacionados. Nesse sentido, mobilidade

potencial seria a possibilidade que o indivíduo tem de se locomover com facilidade por um determinado caminho. Quando se aumenta o nível de acessibilidade de determinado espaço, espera-se aumentar também as condições de mobilidade oferecida a seus usuários. Alguns espaços públicos não contemplam a acessibilidade de forma a influenciar negativamente na mobilidade potencial (AGUIAR, 2010). A mudança, tendo em conta a diversidade humana, a inclusão social e a igualdade de oportunidades, para além da cidadania, passa pela aceitação da realidade, transformada em ações adequadas traduzidas num desenho que tem o compromisso de ser mais abrangente e menos restritivo.

O presente estudo foi voltado para essa questão focando nos espaços acadêmicos, pré conceituando que a verdadeira função de uma instituição de ensino é equalizar as oportunidades.

1.2. OBJETIVOS

A proposta desse estudo de caso foi avaliar as condições de mobilidade potencial dos usuários do *campus* principal da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), mais especificamente a verificação do desenho do *campus* para satisfazer a necessidade de todas as pessoas, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida; bem como analisar a percepção dos usuários em relação à acessibilidade física da universidade.

A partir desse processo inicial, temos ainda o objetivo de sinalizar a importância da modificação das rotas de forma a torná-las totalmente acessíveis a todos os usuários do *campus* como alternativa viável de solucionar tal problemática.

Espera-se com esse trabalho contribuir para a discussão acerca da exclusão social dessa parcela da população dos espaços universitários, demonstrando a necessidade de ampliar a acessibilidade do desenho arquitetônico do *campus*, tornando-o capaz de permitir trocas, estimular o estabelecimento de relações e atenuar as diferenças como forma de superação das desigualdades sociais de pessoas fisicamente diferentes.

1.3. JUSTIFICATIVA

Promover mobilidade potencial assegura a qualquer cidadão o direito constitucional de ir e vir. O século XX registrou avanços significativos quanto ao respeito à diversidade humana. No Brasil, várias pesquisas sobre mobilidade, acessibilidade e temas afins têm sido desenvolvidas. Além disso, a inclusão social de PCD tornou-se uma das declarações

declaradas pelo Poder Público Federal. Isso porque, imperou por longo período em nossa sociedade a exclusão desse e de outros grupos minoritários, principalmente da vida acadêmica. Atualmente, é possível observar uma mudança nesse cenário na busca de ampliar os direitos dessas pessoas no sentido da equidade social (AGUIAR, 2010; DUARTE & COHEN, 2004; MAZZONI *et al.*, 2001).

Feijó (2011) fez um breve histórico sobre o reconhecimento dos direitos humanos e da consciência da existência de indivíduos que possuem necessidades diferentes daquelas da maioria, ou seja, caracterizadas como portador de necessidade “excepcional” (segundo BOBBIO, 1992 apud FEIJÓ, 2011). Esse observou que a intensa discussão sobre o tema gerou a percepção de que essas pessoas se veriam privados de seus direitos pelo não planejamento do acesso físico e social, o que por sua vez deflagrou a elaboração dos princípios de garantia à acessibilidade.

A universidade é reconhecida como paradigma de um espaço democrático. Assim, se elas querem assegurar o direito à educação para todos, bem como a igualdade de oportunidades terão que refletir sobre as condições de acesso e o sucesso que são capazes de dar aos seus alunos (RODRIGUES, 2004).

Por outro lado, para essa pesquisa, o importante não é apenas identificar as barreiras espaciais que podem influenciar no rendimento acadêmico e na produção do conhecimento, mas também, contribuir para que nossa universidade se torne potencialmente mais inclusiva.

Considerando a importância da inclusão social, principalmente em um estabelecimento público voltado ao ensino, pesquisa e assistência à comunidade, este trabalho terá como ênfase a abordagem ampla dos temas relacionados à acessibilidade, tendo como palco o *campus* principal da UEFS, e discutir sua viabilidade, o que é necessidade também em outras universidades brasileiras.

1.4. ESTRUTURA DO DOCUMENTO

Este trabalho é composto por 5 (cinco) capítulos, incluindo este capítulo introdutório que apresenta o meu encontro com a problemática em questão, e justifica a sua importância e oportunidade, limita o domínio do estudo e estabelece os objetivos.

No capítulo 2 (dois) serão apresentados os elementos da fundamentação teórica utilizados nessa pesquisa que aborda à revisão da literatura sobre o tema.

No capítulo 3 (três) será apresentada a metodologia utilizada para a coleta de dados desse trabalho.

No capítulo 4 (quatro) será demonstrado os resultados levantados após a análise quanto à presença de barreiras no *campus* da UEFS, bem como serão caracterizadas as opiniões de usuários participantes da pesquisa.

No capítulo 5 (cinco), os resultados são correlacionados com a discussão feita pelo autor, no sentido de sugerir melhorias da acessibilidade relacionada à mobilidade nas principais áreas de circulação de pedestres do *campus* de UEFS.

Ao final serão apresentadas as considerações finais e sugestões para o desenvolvimento de trabalhos futuros.

CAPÍTULO 2 – ACESSIBILIDADE: CONTEXTO E CONCEITOS

A natureza humana é social, e a constituição social do indivíduo emerge das relações culturais que ele estabelece. A deficiência sempre acompanhou a humanidade e, desde então, as pessoas precisam decidir qual atitude adotar em relação aos membros mais vulneráveis da comunidade. Uma coisa é ser vulnerável ou deficiente, outra, bem diferente, é ser incapaz. A concepção de deficiência está intimamente ligada a nossa forma de organização social. Infelizmente, durante um longo período, deficiência foi sinônimo de desvantagem natural, de invalidez. Isso fez com que em várias atividades socioculturais de uma comunidade predominasse a exclusão de pessoas com deficiência, em todos os sentidos, mantendo-os às margens dos processos sociais. Essa exclusão gera o esquecimento. O acesso aos principais benefícios, os bens e oportunidades disponíveis, como educação, saúde, mercado de trabalho, lazer, desporto, turismo, artes e cultura não beneficia a todas as pessoas. A sociedade simplesmente ignora essa parcela da população, e rejeita ou explora estas pessoas (AGUIAR, 2010; DINIZ, 2007; OLIVEIRA, 2007; SASSAKI, 2003).

Conforme Foucault (2002), que diz “o poder se exerce em rede”, e ainda, “o poder transita pelos indivíduos, não se aplica a eles”, remete ao entendimento de um possível esquecimento de nossa sociedade, desde seu surgimento, em relação às pessoas fisicamente desfavorecidas, que atualmente, lutam contra as forças que tentam reduzi-las a objetos ou à invisibilidade. O meio social é determinante, o sujeito não é nada que não seja determinado pelo meio (OLIVEIRA, 2007). Uma vez esquecido, é subjulgado socialmente pela invisibilidade. Só que, além da deficiência em si, o que determina o destino de uma pessoa são suas relações socioculturais, estritamente dependente do meio, esse pode facilitar ou dificultar seu desenvolvimento (CRESPO, 2011).

Ao analisar o desenho das ruas, dos prédios públicos, ou da cidade como um todo, em toda sua dimensão interpretativa, é possível observar, em algumas localidades, uma ausência de consciência inclusiva. Alguns ambientes não colaboram positivamente para que as relações socioculturais sejam democráticas. É perceber que nas relações sociais, o ambiente interfere cristalizando o sentido/significado que individualizam a deficiência e rotulam os sujeitos: muito mais incapacidades do que aptidões (OLIVEIRA, 2007).

A acessibilidade, retratada nesse estudo, compõe o conceito de cidadania. Foi baseada nas

orientações publicadas pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, assinada em Nova York, em 30 de março de 2007, e promulgada em 25 de agosto de 2009 no Brasil, que diz:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver com autonomia e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes deverão tomar as medidas apropriadas para assegurar-lhes o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ou propiciados ao público, tanto na zona urbana como na rural. Estas medidas, que deverão incluir a identificação e eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, deverão ser aplicadas, entre outros a [...] escolas. (Art. 9, par. 1)

Entretanto, o direito constitucional de acessibilidade é, antes de tudo, uma materialização do direito constitucional de igualdade que diz em um dos seus artigos:

É assegurado aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica especialmente mediante: I - educação especial e gratuita; II - assistência, reabilitação e reinserção na vida econômica e social do País; III - proibição de discriminação, inclusive quanto à admissão ao trabalho ou ao serviço e a salários; IV - possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos. (BRASIL, 1978, Artigo único).

Sasaki (2003) contextualizou a inclusão como um paradigma da sociedade, é o processo pelo qual os sistemas sociais comuns são tornados adequados para toda a diversidade humana - composta por etnia, raça, língua, nacionalidade, gênero, orientação sexual, deficiência e outros atributos - com a participação das próprias pessoas na formulação e execução dessas adequações necessárias. Parte-se para outro entendimento da pessoa enquanto deficiente: que os homens nascem naturalmente diferenciados, uma variação da espécie humana. É possível distinguir entre a visão médica e social da deficiência, sendo a diferença entre os dois modelos relacionadas à causa da deficiência. Para o modelo médico a causa está no indivíduo, para o modelo social a causa está na estrutura social (BITENCOURT, 2008). O modelo social sustenta que a deficiência não deve ser entendida como um problema individual, mas como uma questão eminentemente social e transfere para a sociedade a responsabilidade pelas desvantagens enfrentadas pelos indivíduos deficientes (DINIZ, 2007). Seria adaptar o ambiente. Já o modelo médico, considera a deficiência como um problema que precisa ser resolvido através de tratamento individual prestado por profissionais objetivando a cura ou a adaptação da pessoa ao ambiente, ou seja, seu corpo “consertado”, “adaptado”, “normalizado” para poder funcionar no ambiente social que está inserido (CRESPO, 2011). Esse modelo

médico tem sido responsável, em parte, pela resistência da sociedade em aceitar a necessidade de mudar suas estruturas e atitudes para que estas pessoas possam, aí sim, buscar o seu desenvolvimento pessoal, social, educacional e profissional (SASSAKI, 1997, *apud* OLIVEIRA, 2007). Sobre a representação social na ótica das pessoas deficientes, Santos e Oliveira (2004, pg. 181) contextualizam:

[...] há uma concepção que perpassou historicamente quase todos os grupos: o da reabilitação (promoção da saúde). Contudo, começa a se delinear outra representação. O grupo, em suas percepções socioculturais, começa a criar subjeções a essa representação e parte em busca de discursos outros que satisfaçam uma nova necessidade, concreta, viva e que lhe permita ter acesso e permanência como estilo de vida e cultura às práticas corporais.

A exclusão social vem sendo construída e reconstruída nas relações cotidianas. A deficiência é um conceito em evolução, e nesse estudo ela é retratada como o resultado da interação entre uma pessoa com mobilidade reduzida e as barreiras atitudinais e ambientais, que quando impostas impedem sua plena e efetiva participação na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas.

2.1. DIALÉTICA INCLUSÃO-EXCLUSÃO ESCOLAR

Esse reconhecimento da má concepção criada envolvendo a deficiência, construído pela humanidade, configura um débito histórico da sociedade para com essas pessoas (OLIVEIRA, 2007). Assim, uma nova questão social se faz presente a partir do século XX, em que tivemos avanços significativos quanto à compreensão e o respeito à diversidade humana, com a consequente definição da *Declaração Universal dos Direitos Humanos*, em todos os seus aspectos, frutos do movimento mundial de inclusão, datado de 10 de dezembro de 1948. Estamos atravessando um processo de mudança no modo de fazer cidadania na busca de ampliar os direitos fundamentais de qualquer cidadão, no sentido da equidade social. Há muito que se fazer no sentido de oferecer a todos os cidadãos meios e ferramentas que o auxiliem na vivência plena de sua cidadania, mas esse é o caminho (DUARTE & COHEN, 2004; IBGE, 2010; LIRA, 2012; MAZZONI *et al.*, 2001; ONU, 1948).

Chauí (2003) afirma que a universidade é uma interação social. São constitutivas da cidadania, portanto como direito dos cidadãos. “O espaço universitário” é uma interação social inseparável da ideia de democracia e da democratização do saber. Entretanto, a escola sempre foi um privilégio de certos grupos sociais – minoria da população, visualizado estatisticamente no Censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE,

2010) que apurou a quantidade de brasileiros que possui o ensino superior completo: 7,9%. Esse número já foi de 4,4% em 2004. A grande prevalência de barreiras arquitetônicas e ambientais no ambiente escolar brasileiro, desde a pré-escola até a universidade, seria um dos motivos desse baixo índice, pois, excluem uma parcela da população: as PCD. O IBGE (2010) quantificou, em relação à escolarização, que 32,9% da população sem instrução ou com menos de três anos de estudo é uma PCD.

Mas existem diversas razões para que estas pessoas estejam “de fora” das universidades: o não acesso à educação básica, aos serviços de reabilitação, aos equipamentos e aparelhos especiais, e ao transporte coletivo. Além disso, a pessoa com necessidades especiais que conseguisse superá-las, ainda esbarraria nas barreiras do preconceito de colegas, professores e funcionários, nas dificuldades financeiras, e no desconhecimento dos direitos pertinentes à deficiência, por falta de informação (SASSAKI, 2003). O percurso histórico da educação especial no Brasil passa pela exclusão – nenhuma forma de atenção educacional especial; segregação institucional; integração; até a inclusão.

De acordo com Santana e Siqueira (2010), inclusão escolar não significa inserir a pessoa com limitações ou dificuldades dentro do sistema de ensino, mas sim preparar esse ambiente para recebê-la, sobretudo nas barreiras de atitude, nos princípios como a aceitação das diferenças individuais, a valorização de cada pessoa, a convivência com diferentes grupos sociais e a aprendizagem através da cooperação. Dessa forma, a inclusão começa a partir da crença de que a educação é um direito humano básico e o fundamento para uma sociedade mais justa.

As necessidades básicas de aprendizagem das pessoas portadoras de deficiências requerem atenção especial. É preciso tomar medidas que garantam a igualdade de acesso à educação aos portadores de todo e qualquer tipo de deficiência, como parte integrante do sistema educativo. (UNESCO, 1998, Art. 3, parágr. 5, p. 3).

Com isso, a educação inclusiva é atualmente um dos maiores desafios do sistema educacional. O Artigo XXVI da *Declaração Universal Dos Direitos Humanos* afirma que toda pessoa tem direito à instrução, e que essa seja acessível a todos. A instrução será orientada no sentido do pleno desenvolvimento da personalidade humana e do fortalecimento do respeito pelos direitos humanos e pelas liberdades fundamentais. Já o Artigo XXVII diz que toda pessoa tem o direito de participar livremente da vida cultural da comunidade, de fruir as artes e de participar do processo científico e de seus benefícios (FERNANDES e ORRICO, 2011).

No Brasil mais especificamente, a educação é um direito de todos, previsto na Constituição

Federal de 1988, assim como a igualdade de condições de acesso e permanência nas instituições de ensino, os quais deverão ser garantidos (BRASIL, 1988). A possibilidade de uma pessoa viver com qualidade no atual sistema econômico de se fazer sociedade, o capitalismo, começa quando a mesma está inserida no mercado de trabalho, ou melhor, quando ela é independente financeiramente, e isso começa pela qualificação profissional individual. Essa afirmação reforça a importância da educação ser ofertada para todas as pessoas, em todos os seus níveis, do ensino básico ao superior. É perceber que a possibilidade de inserção no mercado de trabalho é remota se a pessoa não tem acesso à educação, à formação profissional.

Com base nesse contexto, desde 1991 a constituição federal reserva por lei a obrigatoriedade de empresa pública e/ou privada a cumprirem uma porcentagem como cota de inserção de pessoas com deficiência em relação ao quadro total de empregados (Lei nº 8.213/1991). Entretanto, muitas dessas vagas estão ociosas. Um dos motivos seria a falta de qualificação dessas pessoas, possivelmente devido à problemática da exclusão escolar, que é potencializada quando observamos que os ambientes educacionais construídos são inacessíveis. Em outras palavras, é quando o desenho arquitetônico do ambiente educacional apresenta obstáculos que dificultam o deslocamento das pessoas durante a sua utilização. Geralmente, essas “falhas” na construção são em decorrência da época de construção das mesmas em que o paradigma da inclusão e da filosofia do desenho universal – todo mundo deve ter condições de usar o ambiente construído de maneira independente e igual – não era concebido pela sociedade; os arquitetos responsáveis não aplicavam o conceito de desenho universal na prática das construções, possivelmente por não terem essa percepção de que quando o desenho arquitetônico é pensado e projetado para ser acessível a todos, ele respeita uma variedade enorme de seres humanos – ninguém é igual ao outro, e o normal é exatamente, ser diferente – e isso significa que ele será capaz de oferecer oportunidades igualitárias (NICHOLL, 2001).

2.2. MOBILIDADE X ACESSIBILIDADE

A acessibilidade é conceituada como um meio de possibilitar a integração de todas as pessoas no ambiente construído, tendo assim uma grande influência do conceito de desenho universal, definido pela NBR 9050 (ABNT, 1994, p.2) como “aquele que visa a atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população.” Especificamente a mobilidade potencial se traduz na capacidade que o indivíduo terá em se

deslocar a pé, considerando o efeito barreira, pois, tais efeitos são gerados, muitas vezes, pelo desenho urbano produzido historicamente.

A NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 1994) traz 87,5% de seu volume total de parâmetros técnicos, divididos em: acesso; circulação; sanitários e vestiários; equipamento urbano; mobiliário urbano; e comunicação e sinalização (MORAES, 2007). Assim, a norma define acessibilidade como: “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos”. No sentido contrário a essas definições acima citadas, a barreira arquitetônica ambiental é definida, pela mesma norma, como: “impedimento da acessibilidade, natural ou resultante de implantações arquitetônicas e urbanísticas”.

Entretanto, foi contemplada nessa pesquisa, a área de circulação externa de pessoas, que é definida pela NBR 9050, no seu item 3.13 como:

Espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a, áreas públicas, como passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes entre outros, bem como espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais.

Com isso, promover a acessibilidade plena¹ no ambiente construído é proporcionar condições de acesso e mobilidade nas áreas de circulação, com autonomia e segurança, eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas existentes nos edifícios e nas áreas de circulação de pessoas. Isto constitui um direito universal resultante de conquistas sócio inclusivas importantes, que reforçam o conceito de cidadania.

As barreiras arquitetônicas e urbanísticas, ou ambientais, impedem ou dificultam o livre acesso em meios de circulação de pessoas que sofrem de alguma incapacidade transitória ou permanente, ferindo os valores de extrema relevância como liberdade de ir e vir, respeito à diferença e acolhimento ao usuário (LAMÔNICA *et al.*, 2008). Exemplos de barreiras arquitetônicas ou ambientais que dificultam a mobilidade efetiva de certas pessoas: calçada

¹ Definida por Cordeiro (2012) como sendo a acessibilidade garantida pela resolução de seis dimensões de acessibilidade: Arquitetônica – sem barreiras ambientais físicas; Comunicacional – sem barreiras na comunicação interpessoal; Metodológica – sem barreiras nos métodos e técnicas do dia a dia; Instrumental – sem barreiras nos instrumentos e utensílios; Programática – sem barreiras invisíveis embutidas em políticas; Atitudinal – sem preconceitos, estigmas e discriminações.

sem manutenção no piso; degraus nas calçadas ocasionados por rampas irregulares de garagens; grelha em situação irregular, com dimensionamento e posicionamento de abertura inadequada; mudança brusca do tipo de piso, causando descontinuidade no passeio; elementos mal posicionados, obstruindo o passeio (plantas e árvores ornamentais, postes, mobiliário urbano etc.); inclinação acentuada de calçadas e desníveis; mesas e cadeiras (obstáculos temporários) ocupando o espaço da faixa livre de circulação; veículos automotores estacionados no leito da calçada; materiais de construção, lixos e entulhos lançados na calçada; elementos e equipamentos não sinalizados; bancas de comércio (feiras) posicionadas na calçada, restringindo o espaço de circulação do pedestre; arbustos com espinhos e/ou com galhos baixos e sem proteção; canteiros dispostos inadequadamente nas calçadas, entre outros.

Sendo assim, uma única barreira, que se caracterize realmente como um obstáculo físico à mobilidade, pode invalidar todas as outras medidas de acessibilidade adotadas.

A dificuldade de acesso, ao contrário do que muitos imaginam, não se restringe apenas aos usuários de cadeira de rodas. Também existem aqueles que possuem mobilidade reduzida por alguma deficiência física temporária, ou por fatores como idade, gravidez, deficiência auditiva ou visual. A mobilidade retratada nesse estudo refere-se à capacidade que as pessoas têm de percorrer livremente todos os espaços, e diz a respeito da facilidade de deslocamento. As projeções mundiais do envelhecimento humano, associadas a outras demandas sociais por acessibilidade, passaram a justificar as necessidades de intervenção governamental, no sentido de transformar e adequar estruturas físicas, para a universalização dos direitos das pessoas em suas mais diversas condições de mobilidade.

Muitos problemas encontrados por essas pessoas com mobilidade reduzida, seja ela deficiente ou não, em relação às questões de acessibilidade nos prédios públicos, contribui para a exclusão social e escolar. São milhares de pessoas que diariamente deixam de participar de uma atividade sócio-cultural-educacional por não conseguirem fisicamente se deslocar e/ou acessar o ambiente coletivo (SIQUEIRA *et al.*, 2009).

Segundo o IBGE (2010) muitos brasileiros apresentam restrições de mobilidade e/ou independência, sendo que 23,9% da população ou 45,6 milhões de pessoas tinha pelo menos um dos tipos de deficiência investigados (física mental ou sensorial – visual e auditiva). O maior percentual foi encontrado na Região Nordeste (26,6%).

Visto que esse universo representa quase ¼ da população brasileira, a noção de desenho universal é necessária para que as relações desse sujeito com o ambiente sejam satisfatórias e construtivas. Adaptá-lo com o objetivo de simplificar a vida de todos, tornando o meio edificado² acessível e utilizável. A ideia é garantir que o objeto de intervenção possa ser usado pelo maior número de pessoas, independente da condição física determinada pela idade e/ou por alguma deficiência e dificuldade de locomoção (CALDEIRA, 2009)

O desenho universal tem por objetivo máximo no seu processo a procura de soluções para todos os problemas relacionados pela falta de acessibilidade; tal significa que é necessário superar o estigma da diferença e assumir que a dimensão humana do espaço público não está exclusivamente definida por (in)capacidades, por medidas e/ou parâmetros, mas antes, numa perspectiva mais global, deve ficar definida pela igual oportunidade de todos na satisfação dos seus direitos e obrigações cívicas, permitindo que a diversidade seja a norma e não a exceção. Estão respaldados no desenho universal a criação de ambientes livres de barreiras e fácil utilização, por qualquer tipo de pessoa.

2.3. PERSPECTIVA INCLUSIVA – IMPORTÂNCIA DO DESENHO

Como resultado desse alcance social e da consolidação dos direitos humanos, entre eles os direitos específicos para a população PCD, valores deste novo paradigma conduzem o conceito de acessibilidade ser mais abrangente: a preocupação que as necessidades vinculadas à deficiência ou à redução da capacidade humana - sem deixarem de ser a principal motivação - deixam de ser o centro e a razão absoluta da sua ação, o entendimento que tudo deve ser desenhado de forma a satisfazer todas as pessoas, ganha força. Buscar o maior nível de acessibilidade dos espaços públicos como forma de ampliar a garantia de uma igualdade efetiva de oportunidades. O caráter ambicioso e amplo desta perspectiva pode definir um caminho para continuidade das políticas de promoção da acessibilidade, e supere muitos desafios presentes nessa conquista inclusiva. Essas ações são uma tendência mundial, e nada mais é do que utilizar o desenho da acessibilidade enquanto plano, propósito, projeto na construção da realidade, pensar em espaços cada vez mais abrangentes e menos restritivos, o que já é realidade entre algumas culturas. A partir do entendimento comunicativo do desenho, é possível contribuir em prol da sensibilidade na construção do futuro. O desenho da acessibilidade somente será representado se for produto de uma prática simbólica

² Não somente o meio edificado como também os produtos, serviços e as comunicações.

(CHARTIER, 1991). Dentre as perspectivas inclusivas, surge o desenho como uma linguagem gráfica que pode ser materializada para representar a ideia ou transmitir informações que resultam na materialização concreta dessa ideia (TRINCHÃO e OLIVEIRA, 1998).

Dentre as prerrogativas das políticas de promoção de acessibilidade está a eliminação das barreiras arquitetônicas e obrigações quanto ao cumprimento da legislação na construção/adequações dos logradouros e dos edifícios públicos. De acordo com Quaresma e Romita (2001), acessibilidade é de fundamental importância tendo em vista que “o acesso adequado é, após a preliminar conscientização, o próximo passo para alcançar os demais direitos”.

Na busca de estratégias para eliminar barreiras arquitetônicas, as intervenções governamentais brasileiras no sentido de transformar e adequar estruturas físicas, foram descritas na Lei nº 7853/89, e regulamentada pelo Decreto 3298/99, que estabeleceram os preceitos fundamentais e os princípios de igualdade e não discriminação entre os cidadãos brasileiros. Mais recentemente, surgiu a Lei nº 10.048, de 8 de Novembro de 2000, que dispõe sobre prioridade de atendimento e outras providências às pessoas portadoras de algum tipo de deficiência. Posteriormente, a Lei nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. A ABNT formula normas específicas de caráter obrigatório para a acessibilidade, que vêm apoiar a execução de projetos que objetivem a realização de intervenções arquitetônicas urbanísticas.

As normas técnicas destinadas ao espaço construído existem para garantir sua padronização quanto a atributos como: qualidade, segurança, confiabilidade e eficiência. As normas são descritivas, seguindo medições, dentre as quais: comprimentos, alturas, perímetros, *etc.*, que devem ser respeitados. Estas medições são as definições representativas da média.

A representação gráfica indicativa de acessibilidade das edificações, do mobiliário, dos espaços e dos equipamentos urbanos é feita por meio do símbolo internacional de acesso (Figura 1). Esse desenho tem uma representação gráfica referencial, e temos que nos aproximar dela para nos aproximarmos do fato.



Figura 1 - Símbolo internacional de acesso.

A representação do real, ou o imaginário é, em si, elemento de transformação do real e de atribuição de sentido ao mundo (CHARTIER, 1991). O desenho é fundamental para a construção do real, para a construção do espaço real. Diversas representações gráficas descritivas são utilizadas durante todas as recomendações da NBR 9050 da ABNT (2004). Estes desenhos técnicos são compreendidos em diversas localidades, sendo alguns universais. A NBR 9050 utiliza constantemente essa ferramenta, e para ilustrar, no seu item 6.10.12.3.1 diz: “Deve-se manter uma distância mínima de 1,20 m entre os dois rebaixamentos de calçadas, conforme figura 106.”, é um exemplo da utilização por parte dos governantes de toda a dimensão social do desenho como forma de linguagem e educação (Figura 2). O desenho facilita a comunicação entre o que deve ser feito e quem deve fazer. A responsabilidade das adequações ambientais em prol da garantia de igualdade é de todos nós, e, com a representação visual de como fazer, isso realmente fica mais claro.

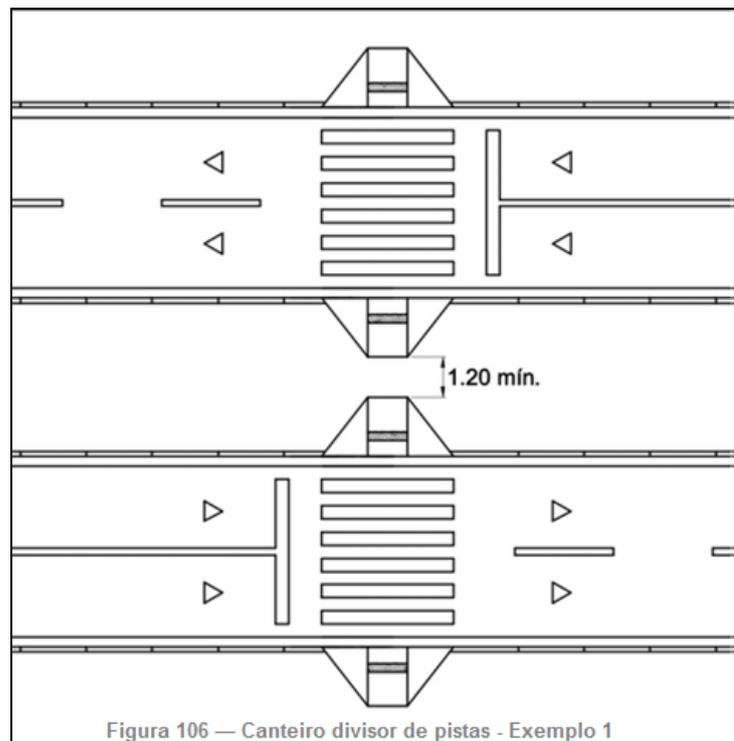


Figura 2 - Desenho representativo da NBR 9050 presente no item 6.10.12.3.1 (ABNT, 2004, p. 60).

2.4. UNIVERSIDADES BRASILEIRAS E ACESSIBILIDADE

O avanço na legislação voltada para acessibilidade pouco reflete nos sistemas educacionais e, conseqüentemente, no mercado de trabalho. Inúmeras vagas destinadas à PCD estão ociosas. Muitos são os motivos dessa ociosidade, dentre eles o baixo nível de acessibilidade dos espaços públicos.

As instituições de ensino superior do Brasil, em geral, foram construídas antes que essas leis e normas específicas e detalhadas entrassem em vigor. Portanto, a eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais que impedem o direito de locomoção representa o primeiro passo para a integração destas pessoas nos espaços de ensino. No entanto, essas ações têm sido em geral pontuais. Infelizmente, a grande maioria dessas instituições ainda apresentam inúmeras barreiras arquitetônicas - escadas, rampas e inadequação dos mobiliários e equipamentos que não atendem à legislação. O sistema educacional precisa refletir sobre as condições de acesso e o sucesso que é capaz de dar aos seus alunos. É necessário cumprir a lei, realizando as adaptações e/ou adequações dos edifícios, mobiliários e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade nas instituições de ensino do Brasil, com o objetivo de assegurar o direito à educação e à igualdade de oportunidades. As barreiras físicas impedem que muitas outras mentes brilhantes frequentem as universidades (BITTENCOURT *et al.*, 2004; RODRIGUES, 2004). Percebe-se então, uma exigência da maioria das instituições de ensino superior no Brasil em ajustar seus sistemas para satisfazer as necessidades de todos os estudantes, independentemente de suas limitações ou demandas especiais.

O processo de reconstrução do acesso passa pelo processo de diagnóstico das condições existentes em cada espaço urbano: acesso à saúde e suas estruturas (PAGLIUCA *et al.*, 2007), acesso à escola e suas estruturas (CALADO, 2006; EMMEL *et al.*, 2010; RODRIGUES, 2004; SOUZA, 2010; TAGLIARI *et al.*, 2006), vias públicas (GRINOVER, 2006; MELO, 2005; SENNA, 2011; SOUZA, 2013) ou a locomoção entre vários pontos da cidade pelo transporte público (HENRIQUE, 2004).

Duarte e Cohen (2004), integrantes do Núcleo Pró-acesso da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), realizaram um diagnóstico dessa instituição. As barreiras encontradas por um grupo constituído de alunos, funcionários e docentes que apresentam diferentes dificuldades de locomoção e/ou visão evidenciando a necessidade de uma arquitetura verdadeiramente inclusiva em uma universidade concebida

para todos. Esse grupo populacional foi entrevistado na pesquisa e consideraram que as intervenções feitas em alguns espaços da UFRJ atendem parcialmente suas necessidades de acesso, existindo situações causadoras de constrangimento. Os autores ainda afirmam:

[...] todos os espaços acadêmicos devem ser democratizados de forma que possam ser compreendidos e utilizados pelos cidadãos com necessidades especiais. Cabe aos responsáveis pelos espaços de ensino e pesquisa determinar que sejam adotadas as soluções técnicas adequadas para que este objetivo seja alcançado (DUARTE & COHEN, 2004, p.12).

O estudo de Lamônica e colaboradores (2008) sobre a acessibilidade no *campus* de Bauru, da USP, identificou que as intervenções existentes eram consideradas parcialmente adaptadas porque não atendiam na íntegra às normas e resoluções vigentes. Sejam as rampas existentes que possuíam inclinação superior à determinação das normas, sejam os banheiros que não possuíam espaço para a circulação de cadeira de rodas. O grupo ainda afirma que as barreiras arquitetônicas devem ser vistas não somente como um conjunto de rampas e medidas a serem respeitadas, mas como uma filosofia geral de acolhimento, conforto e facilidades em todas as dependências dos edifícios.

Vários estudos foram realizados na busca pela determinação das condições de acessibilidade em instituições de ensino, desde o ensino fundamental (CALADO, 2006) até a universidade (RODRIGUES, 2004), sendo um deles realizado em um importante espaço educacional dentro da Universidade Estadual de Feira de Santana (SOUZA, 2010). Este trabalho expôs a inadequação de uma série de elementos estruturais de uma Biblioteca que atende não apenas a um universo de cerca de 7000 alunos, mas a uma comunidade que apresenta muitos alunos, funcionários e docentes com níveis variados de restrições à mobilidade. Embora não tenha os dados precisos dessa população com restrição frequentadora dos serviços oferecidos na UEFS (DUBOC, 2011), ela existe e deseja que seus direitos sejam respeitados – acesso e permanência no ensino superior.

O Censo da Educação Superior (elaborado pelo INEP em 2005) detectou um aumento do número de pessoas com deficiência nas universidades da ordem de 179 % em apenas cinco anos (SOUZA, 2010). Esse crescimento, na busca pelas oportunidades de ingresso no ensino superior, necessita que as universidades evoluam em relação à adequação para a acessibilidade plena, para que não apenas esses estudantes tenham a oportunidade de ingresso nos seus cursos, mas que tenham acesso efetivo a seus espaços e condições de permanência.

O Programa de Acessibilidade na Educação Superior, projeto “Incluir” do Governo Federal,

propõe ações que garantam o acesso pleno de pessoas com deficiência às instituições federais de ensino superior. O Incluir tem como principal objetivo fomentar a criação e a consolidação de núcleos de acessibilidade nas instituições federais. Na UEFS, as ações de adequação à acessibilidade físico-arquitetônica estão previstas no Documento Base para a Política Institucional de Educação Inclusiva. Nesta perspectiva, este trabalho tem como objetivo avaliar as condições de mobilidade potencial dos usuários da UEFS, analisando as áreas de circulação externa em busca de obstáculos.

2.5. UEFS E ACESSIBILIDADE

A Universidade Estadual de Feira de Santana, instalada no Portal do Sertão, nasceu ainda em 1968, a partir de uma Faculdade de Educação localizada próximo ao centro da cidade, ampliada em 1970 com a criação da Fundação Universidade de Feira de Santana – FUFES. É hoje uma instituição com área do terreno total de 1.366.630,63m², sendo 78.602,56m² de área construída e 7.241,98m² de área em construção, já em estrutura de um *campus* principal em posição mais periférica à cidade, às margens da rodovia BR 116N, em trecho hoje designado de Avenida Transnordestina. Conta ainda com as unidades *extra-campus*: o Centro Universitário de Cultura e Arte (CUCA, antiga Faculdade de Educação), o Observatório Antares (incorporado em 1992), o Centro de Treinamento Xavantes (incorporado em 1992) e a Unidade Experimental Horto Florestal (UNEHF, incorporada em 1997). Hoje a UEFS conta ainda com dois *campi* avançados, um na cidade de Santo Amaro (incorporado à UEFS em 1997), e outro na cidade de Lençóis (Campus Chapada Diamantina, incorporado à UEFS em 1998). A etapa de maior volume de construção no *campus* Feira de Santana data do período de 1982 a 2011, com a construção de quatro módulos, os principais prédios administrativos (Reitoria, em 2002), e Centros Administrativos Universitários, a Biblioteca Central Julieta Carteador (construída como “Biblioteca Central”, em 1986), o Centro de Processamento de Dados (1999, hoje Assessoria de Informática), o sistema de laboratórios (27 laboratórios de 1996 a 2004) e Pavilhões de Aulas Teóricas (1996 a 2002) (dados obtidos a partir do Portal UEFS – www.uefs.br). As maiores construções datam, portanto, de período em que as normas dirigidas à ampliação de acessibilidade estavam ainda sendo regulamentadas e ainda não estavam plenamente “assentadas” na prática de construções de prédios públicos, ainda mais quando se considera a dinâmica de construções públicas cujos passos incluem planejamento, aprovação de projeto, viabilização orçamentária, concorrência pública, e finalmente execução, demorando às vezes anos para serem finalizados.

Em 2011 eram 6.528 alunos matriculados nos diversos cursos de graduação, 804 em pós-graduação e um corpo docente formado por 948 professores. Anualmente, cerca de 900 novos alunos ingressam na instituição a cada ano/semestre. No período de 2006 a 2010, foram 118 candidatos no processo seletivo que relataram possuir alguma deficiência.

A UEFS localiza-se em um ponto significativamente estratégico de convergência migratória, a cidade de Feira de Santana/BA. Trata-se da primeira universidade pública na Bahia e, desde a sua criação, vem contribuindo com a transformação da realidade dessa cidade e da região, através das suas diversas linhas de atuação.

Na condição de universidade pública deve o compromisso de apresentar e executar soluções para essa problemática, com o objetivo de garantir igualdade de acesso ao conhecimento, investindo recursos na adequação da sua infraestrutura para propiciar que as ações sejam desenvolvidas com a eficácia e eficiência necessárias. O Documento Base para a Política Institucional de Educação Inclusiva para a UEFS, publicado em fevereiro de 2011, apresenta como objetivos discutir, analisar e orientar as ações e intervenções necessárias para favorecer a promoção, o acesso, a permanência, a participação e o desenvolvimento pessoal dos usuários de seus serviços que necessitem de condições especiais. Dentre as medidas previstas para tal desfecho, destaca-se a criação do Plano de Promoção da Acessibilidade que possui como ações a curto prazo: adaptação físico-arquitetônica, em cada Módulo, de uma sala de aula, para atender as pessoas com necessidades especiais; e a médio e longo prazo: garantir a acessibilidade em todos os espaços centralizados e descentralizados, ou seja, a garantia que as estruturas e edificações cumpram as normas previstas na Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT/NBR 9050.

CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE NAS ÁREAS DE CIRCULAÇÃO

Para avaliar a situação da acessibilidade no espaço público é necessário fazer algumas considerações.

3.1. CARACTERIZAÇÃO DO CASO

Trata-se de um estudo exploratório-descritivo com abordagem quali-quantitativa, centrado em fatos objetivamente detectáveis e observáveis, para o mapeamento da acessibilidade nas construções arquitetônicas e de suas áreas externas.

O estudo exploratório e descritivo permite compreender determinada realidade e fornece subsídios para a intervenção (GIL, 2008).

Quanto ao universo desta pesquisa, trata-se de um estudo de caso único de um *campus* de uma universidade pública do Estado da Bahia, UEFS. A estrutura arquitetônica do *campus* principal da UEFS é modular, havendo hoje sete módulos (Mód. I ao Mód. VII), cada qual composto por um módulo administrativo (MA), um módulo teórico (MT) e um módulo prático (MP), além de um Pavilhão de Aulas Teóricas (PAT), construídos posteriormente. A formação de duas avenidas paralelas à avenida principal deu origem à região (ao Sul) que congrega a Administração Superior (Reitoria e Centros de Administração Universitária - CAU), Biblioteca, CPD e mais recentemente, prédio de bancos, Auditório Central, Residência Universitária (ou Casa do Estudante) e Museu Casa do Sertão, e à região dos prédios de Pesquisa e de Pós-Graduação (ao Norte), estes distribuídos de forma alinhada aos módulos, além do Centro de Educação Básica e Pavilhão de Atividades Físicas (Figura 3).

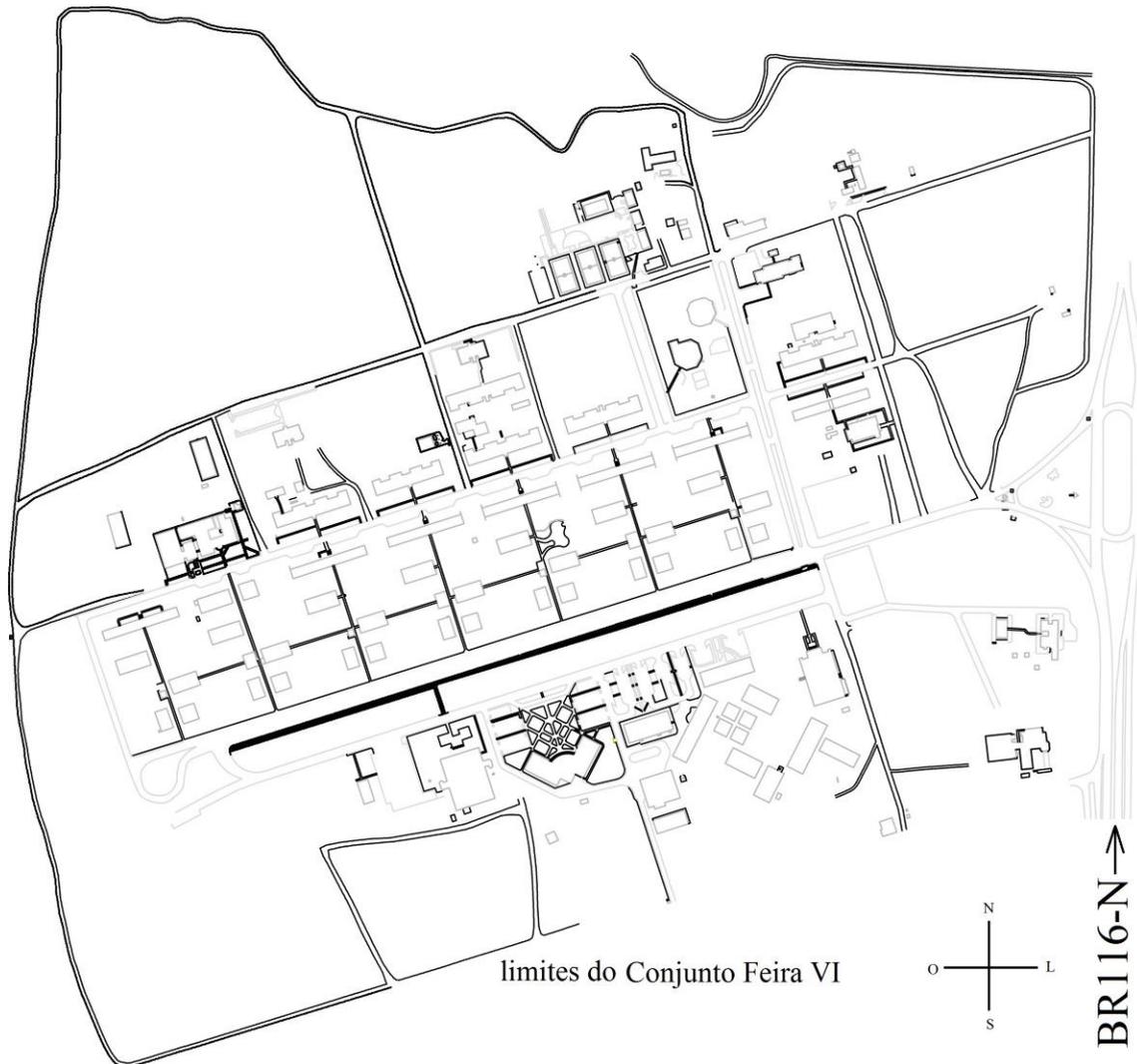


Figura 3 - Croqui do *campus* principal da Universidade Estadual de Feira de Santana.

As três vias principais (avenidas) paralelas no sentido leste-oeste, que fazem a conexão entre as estruturas modulares (salas de aula e laboratórios), e entre os prédios administrativos, além de uma via para pedestres conectando e atravessando os Módulos teóricos são consideradas Rotas Paralelas. A conexão entre as Rotas Paralelas é possível pelas vias perpendiculares e centrais dos módulos, exclusivas para pedestres. Esses caminhos são considerados Rotas Perpendiculares.

Essas Rotas são utilizadas por toda a comunidade universitária, usuários de serviços e a comunidade externa – que fazem uso de clínicas-escola, restaurantes, bancos e copiadoras. Estima-se que milhares de pessoas circulam diariamente nas instalações da instituição.

3.2. PESQUISA

A pesquisa consistiu em analisar a qualidade da mobilidade das pessoas durante a utilização desses espaços localizados dentro do desenho arquitetônico do *campus* principal da UEFS, e sugerir melhorias.

1. Análise da mobilidade - Diagnóstico

Nesta etapa buscamos traçar um diagnóstico das vias de acesso, através da identificação, mapeamento e fotografia dos *obstáculos considerados barreiras*³, baseado na NBR 9050 da ABNT.

O efeito desses obstáculos sobre a mobilidade dos usuários foi ainda verificado através do registro, por uma entrevista semiestruturada (EMMEL, 2007), da percepção dos usuários em relação à facilidade de locomoção durante seus deslocamentos dentro do *campus*.

2. Proposição de melhorias – Rotas Acessíveis

As rotas principais e secundárias já existentes serão analisadas quanto à existência e quantidade dos obstáculos, e a partir dessa análise será elaborada uma proposta de solução parcial dos problemas encontrados. Essas soluções consistem em uma proposta de criação de *Rotas Acessíveis*⁴ que permitam percorrer sem dificuldades, ou seja, sem encontrar barreiras, desde o início até o destino final de um percurso, independente da condição física do pedestre em deslocamento, nas vias de acesso traçadas e pré-definidas, que abrangem todas as localidades do *campus*.

3.3. DEFINIÇÃO DAS ROTAS ANALISADAS

As nove vias identificadas no *campus* da UEFS foram consideradas como os nove caminhos-chave (Figura 4), que percorridas levam o usuário a quase todos os destinos do *campus* – só não todos porque existem locais isolados, sem qualquer tipo de pavimentação. São elas:

³ Aquelles obstáculos inseridos nas rotas pré-definidas que impedem ou dificultam a mobilidade das pessoas.

⁴ “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.4).

PARALELAS:

- ROTA 1: da Residência Estudantil até o prédio da Assessoria de Informática, passando pelo auditório central, bancos, CAU, Reitoria e Biblioteca.
- ROTA 2: do ponto de ônibus (3), em frente ao Módulo II, até o ponto de ônibus (1) em frente Módulo VI, na avenida principal.
- ROTA 3: do Portal de entrada do *campus*, passando pela frente de todos os Módulos, até o Módulo VII.
- ROTA 4: rota sem travessia de vias para carro, da lanchonete do Módulo I até a lanchonete do Módulo VII, passando por dentro de todos os módulos teóricos.
- ROTA 5: do prédio onde está localizado o LABIO (Prédio de Laboratórios de Pesquisa em Biologia - LABIO) até o prédio da pós-graduação em Saúde Coletiva.

PERPENDICULARES:

- ROTA 6: da entrada do restaurante até o parque esportivo.
- ROTA 7: do portão lateral (saída para o bairro Feira VI), passando pela Reitoria, até o cruzamento com a ROTA 3.
- ROTA 8: da Biblioteca até o cruzamento com a ROTA 3.
- ROTA 9: da rota 3 (na altura do módulo VI) até o CION, passando pelo caminho interno do Módulo VI.

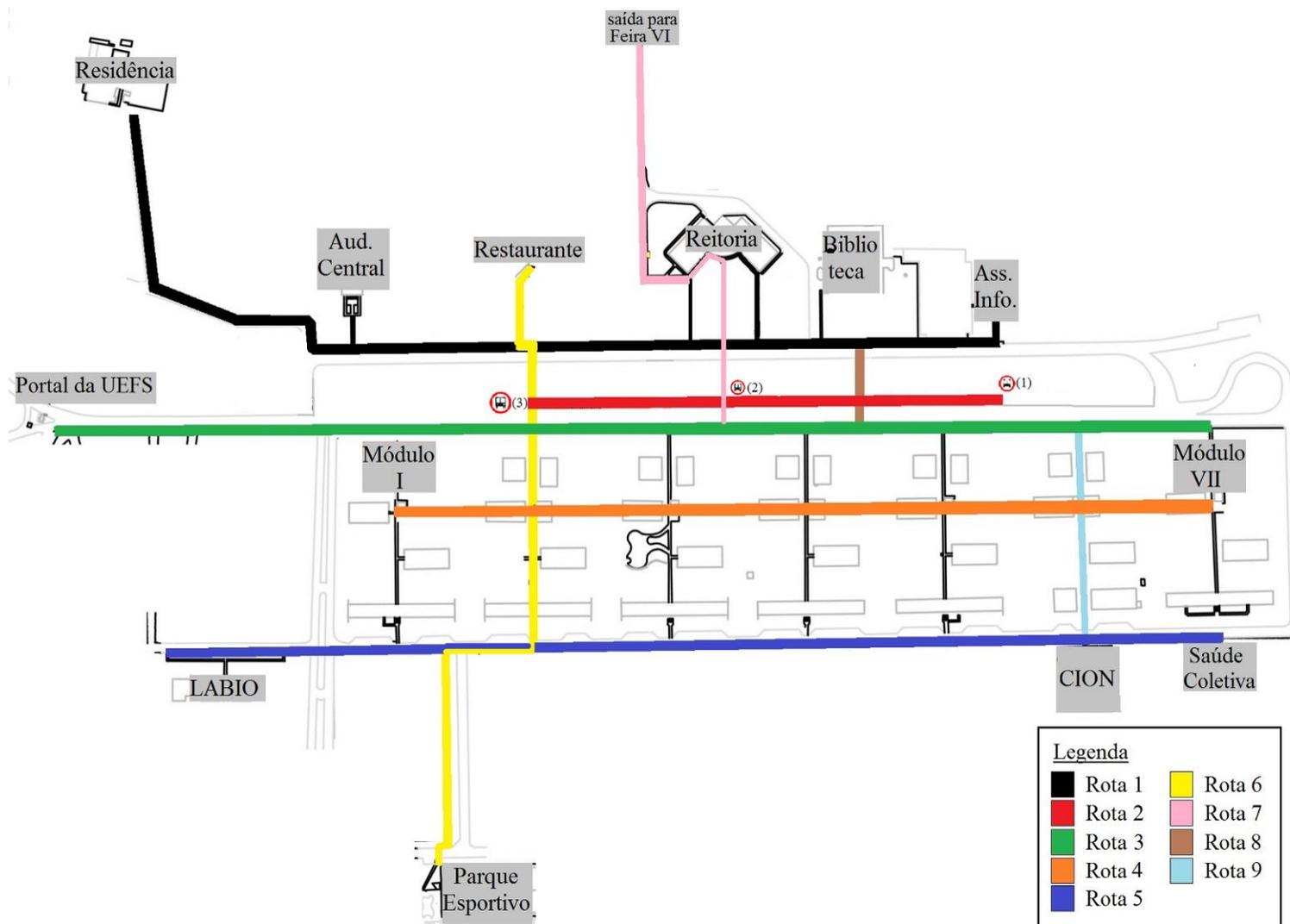


Figura 4 - Desenho ilustrativo das rotas analisadas no *campus* da Universidade Estadual de Feira de Santana.

3.4. COLETA DE DADOS

Como o foco desta pesquisa foi avaliar os espaços quanto à funcionalidade da circulação de pedestres, os referenciais apresentados nas normas técnicas correspondem aos indicadores de acessibilidade, a serem utilizados como parâmetro de avaliação. Cada rota acima descrita foi percorrida a pé, buscando os elementos relacionados à acessibilidade da instituição em questão, na abordagem do desenho da acessibilidade, quando comparadas às pessoas sem restrições de locomoção; e relacionar com a percepção individual acerca da necessidade de uma arquitetura inclusiva.

Nessa etapa, os pontos identificados foram mapeados e fotografados. Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres foram observados e analisados quanto à existência de barreiras como irregularidades, degradações, degraus, ausência de pavimentação, raízes de árvores expostas, existência de telefones públicos, bancos, *outdoors* ou qualquer outro objeto ou motivo que impossibilite ou dificulte a locomoção da pessoa com mobilidade reduzida (total ou parcialmente).

Foram considerados obstáculos potenciais:

- Ausência de rampa de acesso; Rampa em estado de degradação; Rampa com degrau; Rampa inadequada (sem corrimão ou inclinação superior a 8%);
- Estacionamento inadequado ou inexistente, e sua devida sinalização;
- Ausência de conexão entre as calçadas;
- Pavimentação inadequada ou sem pavimentação; Calçada em estágio avançado de degradação;
- Barreiras ambientais (raízes de árvores expostas, árvores, bancos, telefones públicos, placas, lixeiras etc.);
- Porta de entrada do edifício estreita.

As edificações inseridas nessas rotas foram avaliadas quanto ao acesso – à existência de escadas, degraus ou rampas inadequadas na entrada das mesmas. As áreas de circulação interna também foram percorridas, analisadas e fotografadas, mas não foram mapeadas. Foi registrado apenas a existência de impedimentos nas áreas principais de circulação interna, o

acesso ao segundo pavimento (caso exista), e a presença de pelo menos um banheiro adaptado para pessoas com deficiência no interior das edificações.

Nos estacionamentos das edificações foi analisada existência ou não de vagas reservadas e adaptadas, e sua devida sinalização e pavimentação.

3.5. PERCEPÇÃO DO USUÁRIO

O segundo estágio da coleta de dados trata de uma análise qualitativa das condições especiais de acesso aos usuários com mobilidade reduzida, sob a percepção destes e de usuários sem restrições de mobilidade. A entrevista (APÊNDICE 1) aconteceu no local acordado entre o pesquisador e o entrevistado, com duração média de 15 minutos. Em uma entrevista semiestruturada (garantia que todos os mesmos tópicos serão abordados para todos os participantes) foi analisada a visão geral do usuário quanto à acessibilidade no *campus*, o acesso a pontos estratégicos (salas de aula e áreas comuns, administrativas ou de serviços), o transporte para chegada e saída do *campus*, além de sugestões para a melhoria dos problemas elencados por cada entrevistado. Foi considerado usuário participante apenas aquele que consentiu em sua participação pela assinatura do TCLE (APÊNDICE 2).

Foram entrevistadas dezesseis pessoas que necessitam de acesso diferenciado e doze sem nenhum tipo de necessidade especial, totalizando vinte e oito participantes.

Estas entrevistas forneceram uma visão mais detalhada da percepção que estes usuários têm da mobilidade no *Campus*. O projeto foi submetido ao comitê de ética em pesquisa com seres humanos (CEP) da UEFS (ANEXO 1 - folha de aprovação).

3.6. SUGESTÃO PARA ROTAS ACESSÍVEIS

A proposta de criação de rotas acessíveis será uma opinião do autor em relação às melhorias dessas rotas de uso mais relevante, no tocante à pavimentação, sinalização e retirada de obstáculos ao livre trânsito, levando em consideração alternativas de mínimas alterações, quando possível.

CAPÍTULO 4 – ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE NO *CAMPUS* DA UEFS EM FEIRA DE SANTANA/BA.

O *campus* da UEFS em Feira de Santana/BA foi analisado quanto à acessibilidade nas nove rotas pré-selecionadas. Para o diagnóstico foi necessário identificar os níveis de prejuízos que pessoas com dificuldade de locomoção podem apresentar devido à falta de qualidade dos espaços de circulação externa, as rotas.

Para mensurar a acessibilidade, precisa-se levar em consideração de se tratar de um fenômeno qualitativo, resultante do desempenho dos elementos físicos (atributos) existentes nas vias. A importância que cada atributo representa para a locomoção dos pedestres varia de acordo com a percepção do indivíduo que utiliza a calçada, assim como suas características físicas e consequente capacidade de locomoção. Por este motivo, a análise da acessibilidade acaba assumindo um caráter subjetivo.

4.1. DIAGNOSE DAS ROTAS

As nove rotas pré-selecionadas (considerando à abrangência das localidades do *campus* da UEFS) foram analisadas em relação à existência simples de obstáculos, sendo o resultado inicial apresentado no Quadro 1.

De acordo com o Quadro 1, a Rota 1 é a única que apresentou todos os obstáculos procurados nessa pesquisa, o que é preocupante quando presente nessa rota estão a Reitoria e Biblioteca, duas localidades fundamentais na vida acadêmica. Outro fato observável é a ausência de sinalização tátil/visual, o piso tátil direcional, sinalização em *BRAILE* ou sonora, em todos os percursos de todas as rotas analisadas, e por esse motivo, nenhuma rota recebeu a melhor classificação dentre as cinco categorias selecionáveis desse estudo: *Rota plenamente acessível*. Essa falha não foi repetida quando descritas cada rota separadamente. A rota que menos apresentou obstáculos foi a Rota 4 – recentemente reformada em prol da adequação às exigências para que seja contemplada a acessibilidade.

Quadro 1 - Ocorrência dos obstáculos por rota.

BARREIRAS	ROTA								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ausência de rampa de acesso	X	X	X		X	X			
Rampa em estágio avançado de degradação	X	X			X	X	X		X
Rampa com degrau	X				X	X	X		
Rampa inadequada	X	X			X	X	X		
Estacionamento inadequado ou inexistente	X	X			X	X	X		
Ausência de conexão entre as calçadas	X	X			X	X	X		
Pavimentação inadequada ou sem pavimentação	X	X	X		X	X	X	X	
Calçada em estágio avançado de degradação	X				X				
Barreiras ambientais (raízes de árvores expostas, árvores bancos, telefones públicos, placas, lixeiras, etc)	X	X	X		X	X	X	X	
Ausência de sinalização tátil/visual	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Porta de entrada dos edifícios estreita	X			X					

As rotas serão apresentadas de forma individualizada, sendo apresentadas graficamente em croqui com orientação do que foi considerado início colocado à esquerda e final, colocado à direita, independentemente de posição geográfica. Após a caracterização das rotas, são apresentados os Quadros demonstrativos da análise de cada rota.

Para descrever a análise de cada rota, dividimo-las em segmentos para melhor visualização da localização dos principais obstáculos detectados, e classificamo-las dentre cinco (5) categorias:

1. ☆ Rota plenamente acessível;
2. 😊 Encontradas barreiras fáceis de serem removidas;
3. 😐 Encontradas dificuldades, necessidade de ajuda de terceiros;
4. ☹️ Encontradas barreiras graves e difíceis de serem removidas;
5. 💣 Condições de acesso muito ruins.

As cinco primeiras rotas são paralelas entre si, e as outras quatro perpendiculares.

ROTA 1

A Figura 5 ilustra a Rota 1 segmentada e classificada quanto à presença de barreiras, desde a Residência Estudantil até a Assessoria de Informática (CPD).

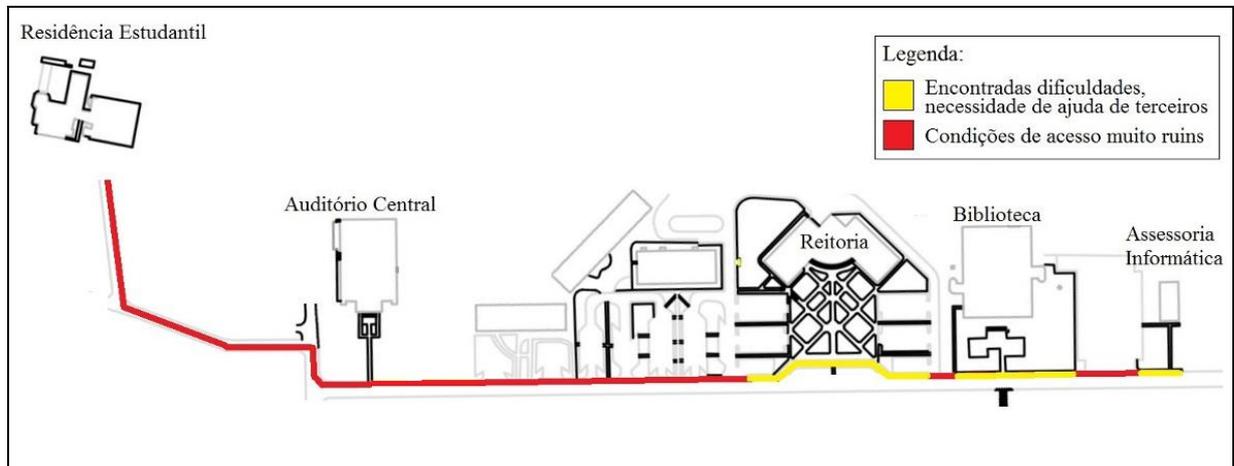


Figura 5 - Rota 1 segmentada e classificada quanto à presença de barreiras.

- RESIDÊNCIA ESTUDANTIL

O acesso a esse prédio possui um degrau na entrada (Figura 6). As áreas de circulação no interior do edifício em questão não apresentam obstáculos graves. A residência possui dois quartos destinados às pessoas com deficiência, mas que atualmente está ocupado por pessoas sem deficiência alguma. Esse quarto não possui degrau na entrada e uma quantidade de leitos de dormir menor, o que permite uma melhor circulação dentro do quarto. Os sanitários masculino e feminino apresentam portas largas, barras de apoio e sinalização visual na porta de entrada dos mesmos.



Figura 6 – Rota 1: degrau na entrada da residência estudantil.

- SEGMENTO RESIDÊNCIA ESTUDANTIL – AUDITÓRIO CENTRAL

Da residência até o auditório são 200 metros de segmento de rota sem qualquer tipo de pavimentação. Completamente inacessível, com buracos, vegetação alta, restando apenas um caminho, uma trilha. A Figura 7 é uma fotografia desse trecho a partir da residência rumo ao auditório. Em destaque o prédio do Auditório Central. Observe que durante todo o trajeto não existe nenhum tipo de pavimentação.



Figura 7 – Rota 1: Segmento Residência - Auditório Central. Em destaque o Auditório Central.

- AUDITÓRIO CENTRAL

O acesso a esse prédio possui uma rampa larga, contínua, sem desníveis ou buracos desde a via asfaltada para carros. Na junção com a mesma, podemos observar sinais de degradação e surgimento de um degrau (Figura 8a). Mas, o entorno da entrada, ou seja, a área de circulação externa é completamente inacessível (Figura 8b), sem qualquer tipo de pavimentação.



Figura 8 - Rota 1: a) Rampa de entrada do auditório central desde a via asfaltada para carros; b) Entorno do prédio sem pavimentação.

O estacionamento é compartilhado com o estacionamento dos bancos e possui o piso de pedra brita, o que seria inadequado. Entretanto, na entrada dos bancos há uma vaga destinada e reservada para pessoas com limitações na mobilidade, mas essa vaga especial não possui uma rampa de acesso à calçada que leva para o auditório, somente para os bancos.

- **SEGMENTO AUDITÓRIO CENTRAL – REITORIA**

Não há conexão pavimentada desde a parte não pavimentada em frente ao auditório até a Reitoria. Não há continuidade de calçada. As entradas para automóveis que se dirigem aos estacionamentos dos bancos e da Reitoria, não apresentam rampas conectando-as umas às outras (Figura 9). A pessoa com dificuldade de locomoção certamente se deslocaria nesse segmento para a marginal da via asfaltada, que possui um piso irregular, e dividindo espaço com os veículos. O piso entre essas calçadas é de paralelepípedo, mais um obstáculo. A calçada destinada a pedestres possui diversas barreiras limitadores de mobilidade potencial.



Figura 9 - Rota 1: segmento Auditório – Reitoria (passando pela entrada dos bancos).

- **REITORIA**

O acesso à Reitoria é facilitado por rampas, entretanto, para acessar a calçada pavimentada vindo do auditório, possui um trecho em péssimas condições (Figura 10).

Essa edificação possui um segundo pavimento acessado por elevadores. Entretanto, para chegar ao elevador partindo do *hall* principal e central da Reitoria, é necessário entrar por uma porta e passar perto das escadas e virar a direita, o que não é possível para um usuário de cadeira de rodas por faltar espaço para manobra. Nesse caso, o cadeirante deve se deslocar para a parte externa do prédio, dando a volta por fora para chegar ao elevador pelo outro lado. Isso demonstra a falta de planejamento mais amplo no tocante à acessibilidade na construção do edifício. O sanitário é adaptado e está dentro das normas vigentes. O estacionamento (Figura 11) não contempla a vaga destinada exclusivamente para pessoas com deficiência, e não possui uma rampa de acesso para a calçada externa do edifício em questão. Além disso, o piso é de pedra brita, ou seja, inadequado.



Figura 10 - Rota 1: rampa de acesso à calçada em frente à Reitoria em péssimas condições de manutenção.



Figura 11 - Rota 1: estacionamento para carros na Reitoria. Inexiste vaga especial adaptada e reservada.

- SEGMENTO REITORIA – BIBLIOTECA

Nesse segmento, temos a entrada do estacionamento da Reitoria, o que gera alguns obstáculos. As rampas estão em estado de degradação devido à ação do tempo (Figura 12), e não há conexão da pavimentação entre as calçadas de pedestres.



Figura 12 - Rota 1: segmento Reitoria - Biblioteca. Rampas de calçada para pedestre em degradação e sem conexão pavimentada.

- BIBLIOTECA CENTRAL JULIETA CARTEADO

A biblioteca é fundamental na vida acadêmica. Possui uma rampa de entrada e uma pavimentação externa em que não foram encontrados obstáculos verdadeiros. Na área de circulação interna, no entanto, a biblioteca possui um segundo nível, um mezanino sem qualquer tipo de facilitação de acesso, o que se dá somente por escadas (Figura 13). Com isso, se um estudante for cadeirante ele não conseguirá acessar esse segundo pavimento, onde estão localizadas cabines de estudo individuais, sala de audiovisual e a administração da biblioteca. Em relação ao mobiliário, as estantes de livros apresentam largura inferior a 1,20 metros.



Figura 13 - Biblioteca: escadas de acesso ao segundo nível.

Outro grave obstáculo encontrado na área de circulação interna da Biblioteca foi o acesso ao sanitário (Figura 14). Mesmo localizado em posição acessível, em lugar próximo a circulação principal, a porta de acesso ao interior do sanitário, que deveria ser de pelo menos 80 cm, tem apenas 60 cm, não permitindo a entrada de um cadeirante. O acesso externo da Biblioteca é facilitado por rampa, mas em relação ao estacionamento não dispõe de vaga especial reservada para pessoas com mobilidade reduzida.



Figura 14 - Rota 1: porta de entrada do sanitário da Biblioteca Central Julieta Carteadó estreita (FONTE: SOUZA, 2010).

- **SEGMENTO BIBLIOTECA – ASSESSORIA DE INFORMÁTICA**

Saindo da Biblioteca em direção ao final da Rota 1, no prédio da assessoria de informática, encontramos um trecho em péssimas condições de acessibilidade (Figura 15), sendo um segmento sem qualquer tipo de pavimentação. Faltam ainda rampas e sinalizações.



Figura 15 - Rota 1: segmento Biblioteca - CPD. Trecho sem qualquer tipo de pavimentação.

- **ASSESSORIA DE INFORMÁTICA**

Esse edifício é acessível, possui porta de duas abas, entretanto, uma das portas fica constantemente fechada. Nesse caso, a pessoa com cadeira de rodas teria que solicitar a um funcionário do local a abertura da porta por completo.

Quadro 2 – Descrição e classificação da Rota 1

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
1	Residência Estudantil	Assessoria de Informática	Essa rota ainda abrange auditório central, bancos, CAU, Reitoria e Biblioteca.		Ausência de pavimentação em vários trechos; ausência de estacionamento adequado na Reitoria e no auditório; ausência de conexão com rampas entre as calçadas; e ausência de sinalização tátil/visual.

Legenda:  Condições de acesso muito ruins.

ROTA 2

A Rota 2 é frequentemente utilizada pelos usuários que utilizam o transporte público. A Figura 16 ilustra a Rota 2 segmentada e classificada quanto à presença de barreiras, desde o Ponto de ônibus (3) até o Ponto de ônibus (1). Essa rota é importante para os usuários do transporte público que atende à demanda no *campus*. As únicas paradas dos coletivos estão vinculadas a essa rota.

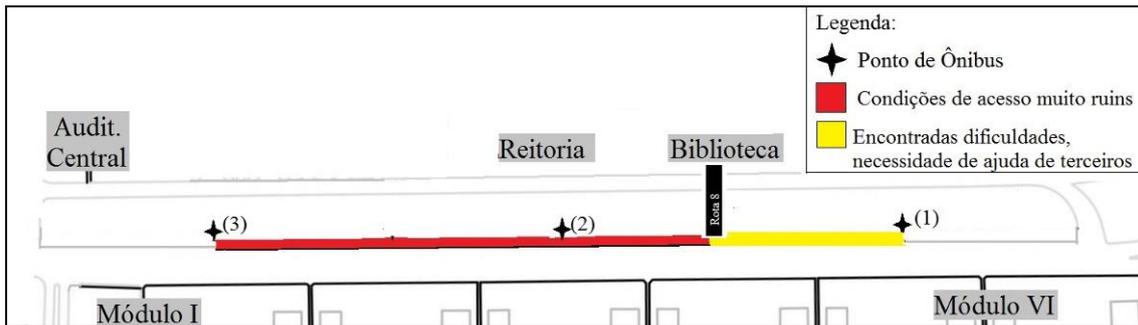


Figura 16 - Rota 2: segmentada e classificada quanto à presença de barreiras, do ponto de ônibus (3) ao ponto de ônibus (1).

A Rota 2 não possui edificações acessadas diretamente em sua extensão. Os pontos de ônibus (Figura 17a) possuem uma cobertura e banco para auxiliar no conforto dos passageiros que aguardam o ônibus, mas não há reserva de área para cadeirantes, que permanecem na área de circulação do ponto. Da via para carros e ônibus existe uma rampa de acesso aos pontos de ônibus (Figura 17b), já em estado de degradação devido à ação do tempo.

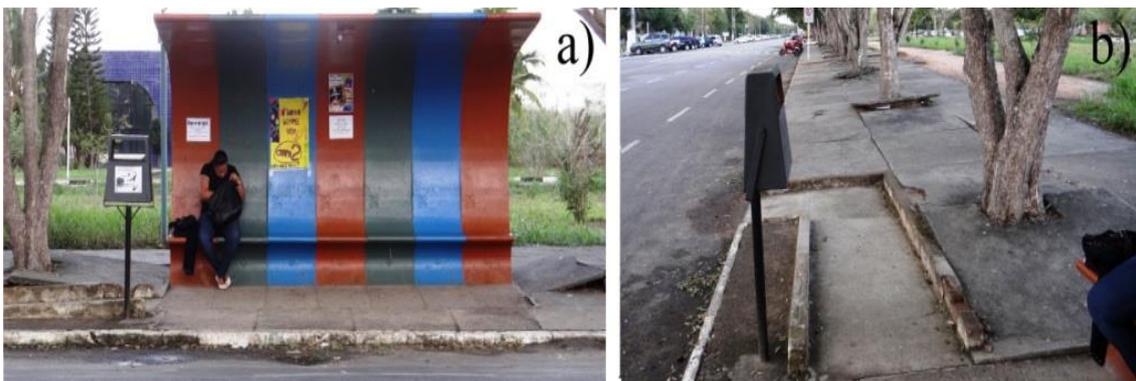


Figura 17 - Rota 2: a) ponto de ônibus (1) no interior da UEFS. b) rampa de acesso e trecho pavimentado com obstáculos.

O trecho da Rota 2 entre o cruzamento com a Rota 8 e o ponto de ônibus (3) possui uma pavimentação completamente inadequada (Figura 17b). Nesse trecho é encontrada calçada destruída pelas raízes das árvores e grandes desníveis. Esse é o único trecho pavimentado na Rota 2. Entre o cruzamento com a Rota 8 até o ponto de ônibus (1) não existe pavimentação adequada, e, ainda, placas sinalizadoras e raízes de árvores obstruem a passagem dos pedestres no centro da rota, o que configura barreira ambiental (Figura 18). Para agravar a situação, os carros ficam estacionados ao longo da Rota 2, junto à calçada, o que obriga um usuário cadeirante que se desloca pela Rota 2, a ir no meio da rua, depois dos carros estacionados, junto com os outros que estão em movimento.



Figura 18 - Rota 2: ausência de pavimentação e presença de barreiras ambientais.

Quadro 3 – Descrição e classificação da Rota 2

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
2	Ponto de ônibus entre Módulo I e o Módulo II	Ponto de ônibus entre Módulo V e o Módulo VI	Essa rota é essencial para o usuário que utiliza ônibus coletivo.	☛	Ausência de pavimentação; ausência de rampas de acesso; barreiras ambientais; ausência de sinalização tátil/visual.

Legenda: ☛ Condições de acesso muito ruins.

ROTA 3

Os problemas relacionados à acessibilidade do *campus* da UEFS iniciam-se desde a sua entrada principal. A Rota 3 é a mais extensa em comprimento, e abrange a entrada de todos os módulos teóricos de aula, por isso foi adjetivada como a principal.

A Figura 19 ilustra a Rota 3, segmentada e classificada quanto à presença de barreiras, desde sua origem na entrada do *campus* da UEFS (Portal do *campus*) até o Módulo VII.

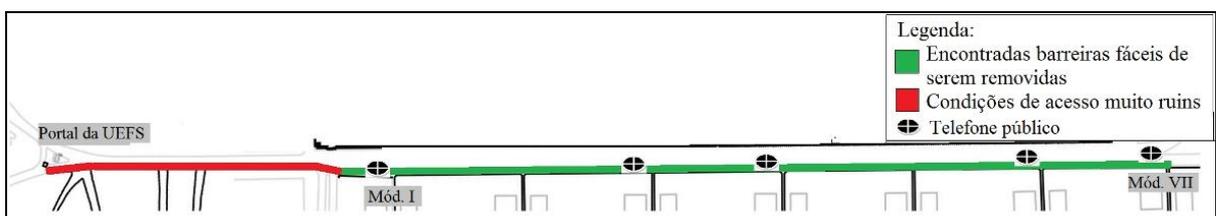


Figura 19 - Rota 3: segmentada e classificada quanto à presença de barreiras.

- SEGMENTO ENTRADA DO *CAMPUS* – MÓDULO I

Do portão de entrada principal do *campus* até o início da calçada para pedestres, em frente ao Módulo I, não existe qualquer tipo de pavimentação. O pedestre que chega ao *campus* sem dispor de um veículo (carro ou ônibus) precisa dividir espaço com os veículos na via asfaltada, pois a calçada, que teoricamente seria para a utilização dos pedestres, inexistente. Possui apenas um caminho de terra batida, com placas sinalizadoras, o que seria mais um obstáculo para os pedestres com mobilidade reduzida (Figura 20). Na Figura 20 é possível observar um pedestre nessa situação, se deslocando no asfalto.

Ao término desse segmento, existe uma rua para carros no sentido dos laboratórios e dos prédios de pós-graduação, e uma faixa de pedestre está sinalizada no chão. No entanto, não existe nenhum tipo de acesso à calçada por rampas. A Figura 21 é uma fotografia desse trecho antes de acessar o segmento Módulo I – Módulo VII, parte calçada e exclusiva de pedestres da Rota 3. Observe na Figura 21 que a faixa de pedestres é interrompida por uma “ilhota”, além da calçada, ao final da faixa, não possui rampa de acesso.



Figura 20 - Rota 3: Segmento Portal de entrada do *campus*/Módulo I. Inúmeras barreiras ambientais, além da ausência de pavimentação.



Figura 21 - Rota 3: Faixa de pedestres com “ilhotas” como obstáculo antes de iniciar o segmento Módulo I/Módulo VII.

- SEGMENTO MÓDULO I – MÓDULO VII

Nesse segmento encontram-se as entradas para todos os módulos teóricos de aula do *campus* da UEFS. Esse segmento, em toda sua extensão, é pavimentado (calçado) e possui a largura exigida pela norma, superior a 1,20 metros (circulação de uma pessoa em pé e outra em uma cadeira de rodas); o revestimento do piso é de concreto antiderrapante contínuo, sem ressalto ou depressão e sem provocar trepidações exageradas, sendo também plano com desnível menor que 0,5 cm (Figura 22). Entretanto, também é possível observar na Figura 22, que durante o trajeto existem telefones públicos estreitando a largura da via, e alguns trechos pouco degradados (o que causaria no máximo uma trepidação) durante toda sua extensão. Ausência de piso tátil direcional também é uma falha nesse segmento, pois assim, o pedestre deficiente visual não poderá desviar do telefone presente durante o percurso.



Figura 22 - Rota 3. Segmento Módulo I/Módulo VII. Piso contínuo, largo e sem desníveis. Ao fundo, telefone público como uma barreira à mobilidade potencial.

Quadro 4 - Descrição e classificação da Rota 3

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
3	Entrada principal do <i>campus</i>	Módulo VII	Rota principal e mais extensa. Abrange a entrada de todos os módulos teóricos de aula.	☹	Ausência de pavimentação desde a entrada do <i>campus</i> até o Módulo I. Ausência de rampa. Telefone público em local indevido Ausência de sinalização tátil/visual.

Legenda: ☹ Encontradas dificuldades, necessidade de ajuda de terceiros.

ROTA 4

A Figura 23 ilustra a Rota 4 sem qualquer tipo de segmentação e com a mesma classificação quanto à presença de barreiras, desde a lanchonete do Módulo I até a lanchonete do Módulo VII.

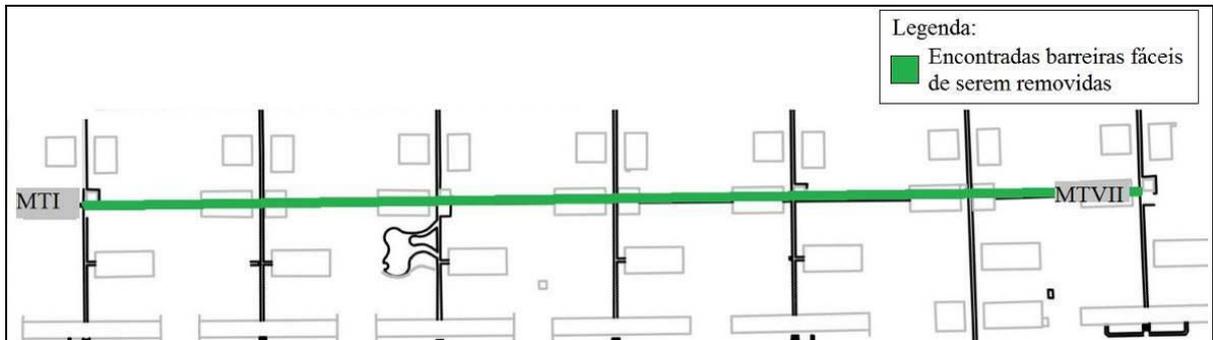


Figura 23 - Rota 4: entre Módulo Teórico I e Módulo Teórico VII.

Única rota que não apresenta travessia de via para carro em toda sua extensão. Certamente, a rota mais importante para um estudante de graduação, pois nessa rota estão presentes todos os módulos teóricos de aula. Grande parte da vida acadêmica se passa nessa rota. Teoricamente essa seria a rota melhor avaliada nesse estudo. Mas, qualquer obstáculo durante esse percurso é grave, se tratando da rota mais utilizada. Essa rota é pavimentada em todo seu comprimento, é larga (superior a 120 cm), com revestimento em concreto antiderrapante contínuo, sem ressalto ou depressão e sem provocar trepidações exageradas, sendo também plano com desnível menor que 0,5 cm. Não contempla, mesmo após as adaptações realizadas⁵, piso tátil direcional (Figura 24).

Uma barreira atitudinal, ou seja, aquela gerada pela incompreensão das demais pessoas no lugar de uma falha no desenho arquitetônico, presente nessa rota, são as portas de entrada e saída dos Módulos Teóricos, que possuem duas abas, e constantemente somente uma dessas encontram-se aberta.

Possui sanitários semiadaptados nos módulos III, V e VII. Apesar de possuírem a sinalização visual na porta de sanitário especial, esse não contempla todas as necessidades especiais para utilização do mesmo, por isso a utilização do termo “semiadaptado”. Outro agravante é o fato de inúmeras vezes esse sanitário se encontrar trancado, sendo necessário o usuário solicitar algum funcionário da limpeza para abrir a porta.

⁵ Recentemente reformada como uma das ações de obras e reparações previstas e executadas pelo Orçamento Participativo da UEFS através da Assessoria Técnica e de Desenvolvimento Organizacional (ASPLAN).



Figura 24 - Rota 4: sem travessia de via para carro, pavimentada, larga e sem desníveis. Não apresenta piso direcional. Ao fundo, a porta de entrada do módulo com uma das abas fechada.

As salas de aula dos módulos teóricos possuem portas de entrada com a largura compatível com o exigido, mas apresentam um degrau (Figura 25), em sua grande maioria, sendo uma barreira. Outra falha é em relação ao quesito sinalização tátil para deficientes visuais, que inexistente. Algumas salas dos módulos possuem uma divisória no seu interior para repartições do espaço com divisórias, conforme visualizado na Figura 25. Entretanto, essas divisórias atrapalham a livre circulação desrespeitando a área de manobra – importante para um usuário cadeirante – gerando um obstáculo à mobilidade potencial.

A lanchonete do Módulo V diariamente oferece o serviço de almoço no formato “*self-service*” para os usuários do *campus* da UEFS. Entretanto, o carro térmico da comida, durante o horário em que é servida, fica estacionado ao longo da passagem de pedestres. Já no Módulo VII, do módulo teórico para a lanchonete, a rampa possui inclinação superior a 8%.



Figura 25 – Porta de entrada das salas de aula dos Módulos Teóricos. Em destaque o degrau.

Quadro 5 - Descrição e classificação da Rota 4

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
4	Lanchonete do Módulo I	Lanchonete do Módulo VII	Rota mais importante, contempla todos os módulos teóricos.	☺	Ausência de sinalização tátil/visual em toda sua extensão e na porta de entrada das salas de aula dos módulos teóricos. Sanitários especial fechados. Porta principal dos módulos sempre com uma das abas fechadas.

Legenda: ☺ Encontradas barreiras fáceis de serem removidas.

ROTA 5

A Figura 26 ilustra a Rota 5, desde o prédio do LABIO até o prédio da Pós-graduação em Saúde Coletiva, segmentada e classificada quanto à presença de barreiras. As calçadas existentes em frente aos edifícios acessados nessa rota são pavimentadas (exceto em frente ao Centro de Educação Básica – CEB) com revestimento de piso de concreto antiderrapante contínuo, sem ressalto ou depressão, havendo sinais de degradação em alguns trechos, mas sem provocar trepidações exageradas na maior parte das áreas calçadas. O grande problema encontrado nessa rota é que em todas as extremidades das calçadas em frente aos prédios de laboratório há degraus sem rampas (com exceção do prédio da Pós-Graduação em Saúde Coletiva), e uma conseqüente ausência de continuidade da pavimentação entre um prédio e seu adjacente.

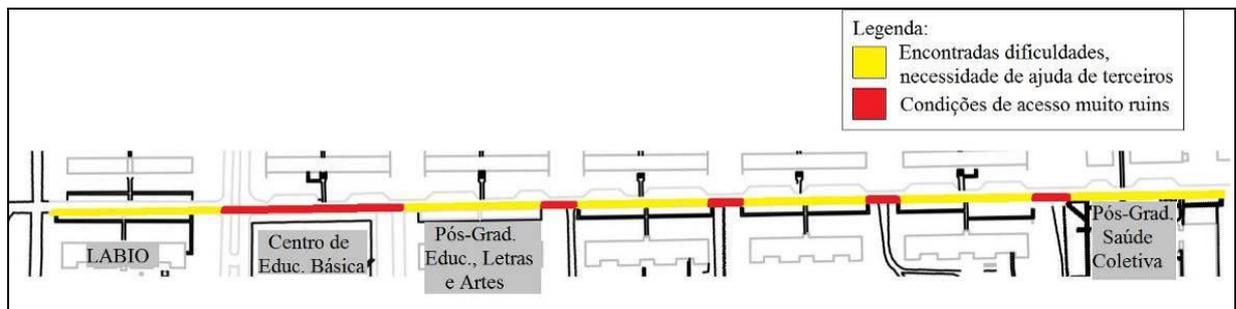


Figura 26. Rota 5: do LABIO até o edifício da Pós-Graduação em Saúde Coletiva.

- LABIO

Esse edifício possui uma rampa de entrada de certa forma adequada, pavimentada, e somente com pequenos sinais de degradação devido ao tempo, é larga, contínua e sem desníveis elevados desde a via para carros (de paralelepípedo) até a porta de entrada. O estacionamento reservado para pessoas com restrições de mobilidade encontra-se ao lado dessa rampa de entrada do edifício (Figura 27), mas possui um piso inadequado e não possui conexão com a pavimentação existente. Nesse caso, o usuário deve transpor alguns obstáculos como o piso de pedra brita e o paralelepípedo da via para carros.



Figura 27 - Rota 5: Rampa de acesso ao LABIO e estacionamento reservado para pessoas com mobilidade reduzida, de piso não pavimentado (pedra brita) e sem acesso direto por rampa.

O LABIO, por sua vez, possui dois pavimentos em seu interior para atender as necessidades educacionais, entretanto, não possui qualquer tipo de acesso facilitado (elevador), sendo o acesso somente por uma escada. Essa por sua vez, possui corrimão em ambos os lados e estruturas antiderrapantes na borda de cada degrau.

- **SEGMENTO LABIO – CENTRO DE EDUCAÇÃO BÁSICA**

Do LABIO até o CEB, cruzam-se duas vias asfaltadas para carro, o que gera um obstáculo importante à transposição desse segmento. A pavimentação existente no entorno do LABIO é interrompida poucos metros antes desse cruzamento. A partir desse momento, o pedestre que utiliza esse trecho de rota encontrará um trecho não pavimentado e sem continuidade da calçada, e, principalmente, um canteiro central entre as duas vias para carro, sem rampas (Figura 28).



Figura 28 - Rota 5: segmento LABIO/CEB que apresenta ausência de pavimentação seguida por cruzamento com duas vias para automóveis com uma “ilhota” entre elas, sem que haja qualquer tipo de travessia facilitada, nem por faixas, nem por rebaixamento de calçada.

- SEGMENTO CENTRO DE EDUCAÇÃO BÁSICA – PÓS-GRADUAÇÃO EDUCAÇÃO LETRAS E ARTES

Seguindo pela Rota 5, o trecho em frente ao CEB não possui rampa de acesso ao que seria a área de calçada para pedestres, não pavimentada (Figura 29). Esse trecho apresenta inúmeras barreiras ambientais como buracos e piso arenoso, e em dias de chuva, fica impraticável devido à lama. A maioria dos pedestres nesse momento do percurso opta por andar na parte asfaltada dividindo espaço com os automóveis que ali passam. Ao final do mesmo, entre o CEB e o edifício da Pós-graduação em Educação, Letras e Artes, existe uma via para carros para acesso ao Parque Esportivo sem que haja passagem exclusiva para pedestre. Este trecho não possui faixa de pedestres e, para acessar a calçada em frente ao prédio da Pós-graduação Educação, Letras e Artes, existe um degrau (Figura 30).



Figura 29 - Rota 5: Calçada não pavimentada em frente ao CEB com inúmeras barreiras ambientais.



Figura 30 - Rota 5: Degrau para acessar calçada do edifício da Pós-graduação Educação Letras e Artes, vindo do CEB.

- PÓS-GRADUAÇÃO EDUCAÇÃO, LETRAS E ARTES

Toda área de circulação externa do prédio da Pós-graduação em Educação, Letras e Artes é calçada para pedestres de forma adequada. O acesso ao edifício é feito por rampa desde a via asfaltada para carros. Essa rampa possui um buraco devido à ação do tempo (Figura 31a), o que pode ser considerado um obstáculo. O estacionamento exclusivo para pessoas com restrições de mobilidade está localizado ao lado dessa rampa e possui piso em concreto antiderrapante. Entretanto, a vaga especial não possui conexão por rampa direta, desta forma, o usuário precisa dar a volta pela via asfaltada para acessar a rampa de entrada do edifício (Figura 31b).

Na área de circulação interna deste prédio, vale ressaltar que o mesmo possui dois pavimentos, interligados por um elevador e uma escada. O elevador, por sua vez, nem sempre está em funcionamento correto, inclusive já tendo sido utilizado como depósito (Figura 32). No segundo pavimento, cabe destacar um obstáculo à mobilidade de pedestres na circulação interna, que é a presença de divisórias logo após a porta de entrada da sala destinada ao laboratório de informática. Essas divisórias desrespeitam o espaço destinado para manobras, previsto em lei, para utilização de um cadeirante.



Figura 31 - Rota 5. (a) Rampa de acesso ao edifício da Pós-graduação Educação, Letras e Artes. (b) Vaga reservado com a presença de degrau.



Figura 32 – Rota 5: elevador sendo usado como depósito no prédio da Pós-graduação Educação, Letras e Artes.

- SEGMENTO PÓS-GRADUAÇÃO EDUCAÇÃO, LETRAS E ARTES – PÓS-GRADUAÇÃO SAÚDE COLETIVA.

Da Pós-graduação em Educação, Letras e Artes até a Pós-graduação Saúde Coletiva, temos a entrada dos seguintes prédios, nessa ordem: Laboratório de Tecnologias (LABOTEC), Laboratório de Física (LABOFIS), Laboratório de Ciências Exatas (LABEXA), Clínica-escola de Odontologia (CION). Ao deslocar-se nesse trecho de rota, o pedestre enfrentará um obstáculo recorrente: a ausência de conexão de calçadas pavimentadas entre um prédio e outro, até o CION, que por sua vez, possui conexão pavimentada com o prédio da Pós-graduação em Saúde Coletiva.

- LABOTEC

A rampa de entrada se inicia na via asfaltado para carros e vai até a porta de entrada do LABOTEC (Figura 33a). Observe que a rampa foi adaptada, pois existia um degrau. Essa rampa encontra-se com problemas desde sua origem, e está inadequada. A rampa de entrada se inicia na via asfaltado para carros e vai até a porta de entrada do LABOTEC (Figura 33a). Não há vaga reservada no estacionamento desse prédio para pessoas com mobilidade reduzida (Figura 33b); a vaga mais próxima, que deveria ser a exclusiva, possui degraus, placa, árvores e piso não pavimentado.



Figura 33 - Rota 5: a) rampa de acesso ao Labotec. b) entrada do Labotec com a vaga para carros à direita da rampa sem qualquer tipo de acessibilidade.

- LABORATÓRIO DE FÍSICA

Esse prédio é acessado pela Rota 5, mas, entre ele o prédio do LABOTEC, o problema se repete e não possui conexão pavimentada para pedestres entre eles (Figura 34a). O edifício possui uma área de circulação externa pavimentada com alguns sinais de degradação e, uma falha na continuidade da pavimentação calçada (Figura 34b). Além disso, um banco de descanso está localizado de forma a atrapalhar o pedestre, principalmente aquele que apresenta alguma dificuldade de locomoção, sendo considerada uma barreira ambiental à mobilidade potencial (Figura 34c). A vaga no estacionamento reservado para pessoas com restrições de mobilidade é completamente inadequada. Não possui piso pavimentado revestido de concreto, e nem acesso por rampas (Figura 35). A placa sinalizadora encontra-se imersa em plantas.



Figura 34 – Rota 5: a) Segmento Labotec – Labofis. b) Descontinuidade na pavimentação calçada na área de circulação externa do edifício Labofis. c) Banco de descanso localizado ao longo da área de circulação externa de pedestres estreitando-a.



Figura 35 - Rota 5: Vaga reservada, do estacionamento do Labofis, inadequada.

- LABORATÓRIO DE CIÊNCIAS EXATAS

Entre o LABOFIS e o LABEXA persiste a ausência de continuidade da pavimentação. Uma vez na calçada externa desse prédio, a área de circulação é pavimentada (Figura 36), com pequenas falhas (rachaduras), mas que podem ser um obstáculo para pessoas com limitações na mobilidade.



Figura 36 - Rota 5: calçada para pedestres em frente ao Labexa em estado de degradação.

- PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA

Esse prédio é acessado por rampa desde a via asfaltada para carros até a porta de entrada, essa de duas abas, sendo que uma fica constantemente fechada. É a edificação que possui as melhores condições de circulação externa para PCD. Apesar de encontrar dificuldades na transposição dos obstáculos entre o prédio do LABEXA e o de Saúde Coletiva, assim que o pedestre acessar a calçada pavimentada no entorno do mesmo, ele não encontrará mais obstáculos potenciais. A vaga reservada no estacionamento é adequada e existe conexão por rampa.

Esse edifício foi construído em 2004, mas foi adaptado para ser a localidade da Pós-graduação em Saúde Coletiva apenas no ano de 2011. Mesmo assim, o problema que se repete em todas as edificações do *campus* da UEFS é a ausência de sinalização tátil/visual tanto no piso quanto nas portas existentes no interior do edifício. Na sua área de circulação interna, o sanitário não é adaptado.

Quadro 6 - Descrição e classificação da Rota 5

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
5	LABIO	Pós-graduação Saúde Coletiva	Abrange laboratórios e especializações. Rota bastante utilizada pela comunidade externa devido ao acesso ao CEB e ao CION.	☹️	Ausência de pavimentação em vários trechos. Ausência de conexão entre os prédios acessados nessa rota. Ausência de elevador no LABIO. Ausência de estacionamento adequado no LABIO, Labotec, Labofis e Labexa.

Legenda: ☹️ Encontradas barreiras graves e difíceis de serem removidas.

ROTA 6

A Figura 37 ilustra a Rota 6, desde o prédio onde está localizado o Restaurante Universitário (RU) até o Parque Esportivo, segmentada e classificada quanto à presença de barreiras. Essa rota é perpendicular em relação às outras cinco rotas, cruzando e conectando-as. Além disso, há o cruzamento com as quatro vias asfaltadas para carros. Esses cruzamentos não possuem passagem facilitada para o pedestre que ali atravessa, existindo apenas a faixa de pedestres com sinalização horizontal, mas sem qualquer tipo de elevação da via que priorize o pedestre em prol do automóvel, o que obrigaria o mesmo a passar em baixa velocidade.

Essa Rota é finalizada no Parque Esportivo que é bastante utilizado por pessoas com restrições de mobilidade, pois nele está localizado o NEFEA (Núcleo de Educação Física Especial e Adaptada), onde atividades da UATI (Universidade Aberta para Terceira Idade) e do Projeto Basquete sobre Rodas acontecem, em vários dias da semana. Um idoso que participar do projeto UATI utilizará essa rota para chegar ao Parque Esportivo.

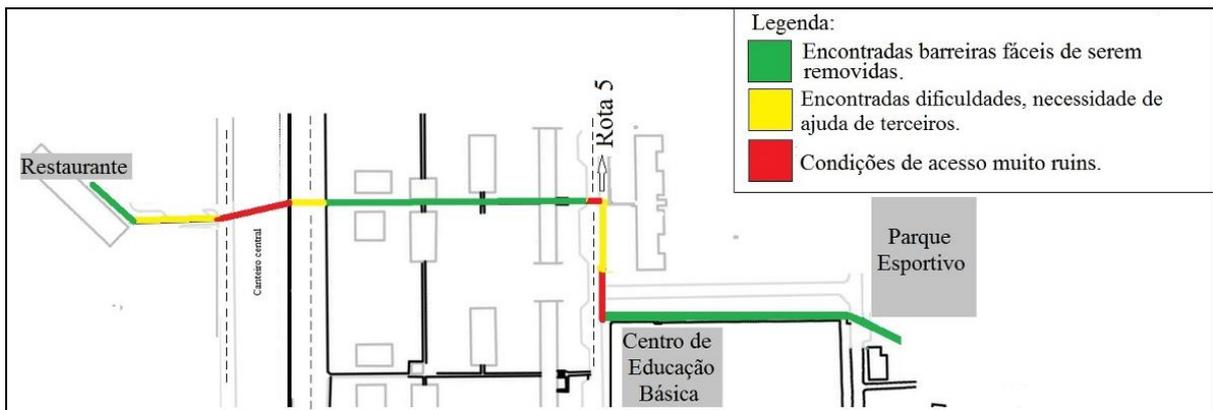


Figura 37 - Rota 6: entre o Restaurante Universitário e o Parque Esportivo.

- RESTAURANTE

Milhares de alunos da UEFS utilizam o RU para sua alimentação diária. Por ser um edifício que oferece um serviço que demanda controle de acesso, há uma catraca na porta de entrada do mesmo, o que pode ser um obstáculo. Com isso, é necessário que a pessoa com restrições de mobilidade solicite a um funcionário do estabelecimento que abra a porta por completo para que ela possa acessar. A pavimentação no entorno do mesmo é de paralelepípedo, observável na Figura 38, bem como sinalizadores de fila interligados por corrente (não afixados no chão) que obstruem a livre circulação de pessoas. Há um rebaixamento de calçada e uma travessia de via inadequados (Figura 38). Quem deseja deixar esse edifício no sentido dos Módulos teóricos de aula terá que atravessar essa via para carros, subir o degrau de acesso à calçada, e seguir pela Rota 6. Ao longo dessa rota, o pedestre encontrará muitos obstáculos

descritos abaixo ao longo do segmento RU – Módulo II; e poucos obstáculos no segmento Módulo II – Parque Esportivo.



Figura 38 - Rota 6: Pavimentação de paralelepípedo, com sinalizadores de fila interligados por corrente, e um rebaixamento inadequado de calçada para descer para a via de carro, sem travessia por faixa de pedestre.

- SEGMENTO RU – MÓDULO II

Seguindo da entrada do RU até a Rota 3 o usuário atravessará, além dessa via de carros mostrada na Figura 38, mais duas vias exclusivas para carros: a via administrativa e a avenida principal do *campus* da UEFS. Entre essas duas vias há um canteiro central extenso, sem qualquer tipo de pavimentação, sendo uma interrupção no meio fio a única parte rebaixada do canteiro (Figura 39a). No trajeto do canteiro central, inúmeras barreiras ambientais podem ser encontradas, o que coloca em risco o pedestre que ali caminha. Na Figura 39b é possível observar uma raiz de árvore como um obstáculo num percurso bastante utilizado por pedestres.



Figura 39 - Rota 6: a) canteiro central entre as vias para carros não pavimentado. b) barreira ambiental presente no canteiro central.

A avenida principal para automóveis que trafegam no *campus* da UEFS possui faixas exclusivas para pedestres que desejam atravessá-la. A calçada pavimentada da Rota 3 possui rebaixamentos de calçada para essa avenida (Figura 40). Observe que a rampa está sinalizada visualmente de amarelo, reservado para que os usuários não estacionem seus carros em frente essa rampa. No entanto, onde deveria haver a faixa de pedestres há uma lombada (“quebra-molas”) à frente da rampa, de forma totalmente equivocada, o que tornou-se um obstáculo para os pedestres.



Figura 40 - Rota 6: faixa de sinalização de lombada à frente da rampa para acesso à Rota 3.

- SEGMENTO MÓDULO II – CENTRO DE EDUCAÇÃO BÁSICA

No trecho entre a Rota 3 até a Rota 5, o pedestre atravessará internamente todo o Módulo II, cruzando com a Rota 4. Esse trecho é todo pavimentado, falhando apenas no quesito piso tátil direcional. Ao final do Módulo II, uma rampa construída adequadamente leva o pedestre à via asfaltada para carros que passa em frente aos prédios dos laboratórios e das pós-graduações. Nesse momento, o pedestre utilizará a rampa existente e já descrita para a calçada do prédio da Pós-graduação em Educação, Letras e Artes, e seguirá pela Rota 5 até o CEB, onde ele continuará pela Rota 6 no segmento CEB – Parque Esportivo. Com isso, a Rota 6 e a Rota 5 se mesclam por alguns metros.

- SEGMENTO CENTRO DE EDUCAÇÃO BÁSICA – PARQUE ESPORTIVO

Ao chegar no CEB, o usuário pedestre encontrará uma rampa para acessar a Rota 6 propriamente dita e poderá seguir por esse segmento (Figura 41a) até o Parque Esportivo. Não há falhas graves quanto à livre circulação até o destino final. A calçada pavimentada continua ao longo do Parque Esportivo, que, ainda possui duas vagas exclusivas para pessoas com restrições de mobilidade, sinalizada verticalmente, mas não horizontalmente (Figura 41b). Esse segmento recebeu boa avaliação, apesar de não haver piso tátil direcional, pois ele já passou por modificações estruturais recentemente, como o que ocorreu também na Rota 4 (intramodular).

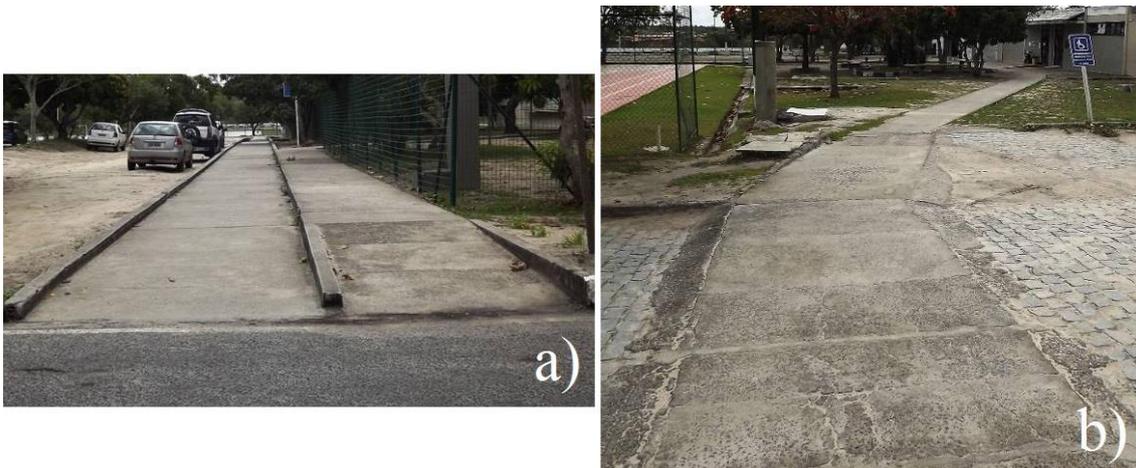


Figura 41 - Rota 6: segmento CEB - Parque Esportivo. Não há falhas graves quanto à livre circulação de pedestres.

Quadro 7 - Descrição e classificação da Rota 6

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
6	RU	Parque Esportivo	Faz a conexão perpendicular com todas as rotas paralelas. Cruza as 3 principais vias asfaltadas para automóveis.	☹️	Ausência de pavimentação no canteiro central. Ausência de travessia segura e elevada no cruzamento com as vias asfaltadas para automóveis. Ausência de sinalização tátil/visual.

Legenda: ☹️ Encontradas barreiras graves e difíceis de serem removidas.

ROTA 7

Rota bastante utilizada pelos estudantes, visto que muitos moram no bairro Feira VI, adjacente ao *campus* da UEFS. A Rota 7 está segmentada e classificada quanto à presença de barreiras na Figura 42. Essa rota tem como origem o portão lateral exclusivo para pedestres, que é limítrofe com esse bairro, e como destino final o cruzamento com a Rota 3. Essa rota passa ao lado e em frente à Reitoria, e cruza duas vias asfaltadas para automóveis, a via administrativa e a avenida principal, além do canteiro central.



Figura 42 - Rota 7: segmentada e classificada, desde o portão lateral do *campus* até o cruzamento com a Rota 3.

- SEGMENTO PORTÃO LATERAL – REITORIA

O portão lateral da UEFS, sentido bairro Feira VI, possui uma guarita com segurança durante todo o horário de funcionamento. O portão mantém-se constantemente semiaberto para evitar que motociclistas entrem com seus veículos por esse portão. A partir do portão lateral rumo a Reitoria, há uma calçada pavimentada, larga e sem desníveis, exclusiva para pedestres. Entretanto, ao final desse trecho e entre a calçada pavimentada no entorno da Reitoria, uma

rua (Figura 43) de paralelepípedo deve ser cruzada, sem que haja qualquer tipo de sinalização ou facilitação para pedestre. Há rebaixamento de calçada em ambos os lados do cruzamento.



Figura 43 - Rota 7: segmento Portão lateral -- Reitoria. cruzamento com via para automóveis de piso de paralelepípedo.

- SEGMENTO REITORIA – ROTA 3

A Figura 44a é uma fotografia desse segmento, em sentido invertido. A imagem foi capturada no sentido Rota 3 – Reitoria, destacando a entrada da Reitoria. Observe a presença de degradação devida ação do tempo, e degrau, o que faz essa faixa de pedestre não ser eficiente para pessoas com restrições de mobilidade. Após esse trecho demonstrado na fotografia (Figura 44a), o pedestre deve percorrer todo o canteiro central não pavimentado antes de atravessar a avenida principal, exclusiva de automóveis (Figura 44b). No canteiro central chegando a essa avenida principal, há um pequeno trecho pavimentado, mas já degradado, com uma rampa improvisada. Para descer para a via asfaltada e seguir para a faixa de pedestre não há rampa. Ao final da travessia pela faixa de pedestre, uma rampa faz a conexão com a calçada pavimentada da Rota 3.



Figura 44 - Rota 7: a) entrada da Reitoria. Faixa de pedestre não eficiente. b) canteiro central, atravessando avenida principal, até Rota 3.

Quadro 8 - Descrição e classificação da Rota 7

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
7	Portão Lateral do campus da UEFS	Rota 3	Rota muito utilizada pelos estudantes, visto que essa faz ligação com o bairro Feira VI.	☹️	Ausência de pavimentação do canteiro central. Faixa de pedestre ineficiente.

Legenda: ☹️ Encontradas dificuldades, necessidade de ajuda de terceiros.

ROTA 8

Essa rota é a menor em comprimento. Tendo como origem a Biblioteca Julieta Carteado, e o destino final o cruzamento com a Rota 3, essa rota é a única que possui pavimentação ao longo do trecho que cruza o canteiro central (Figura 46a).

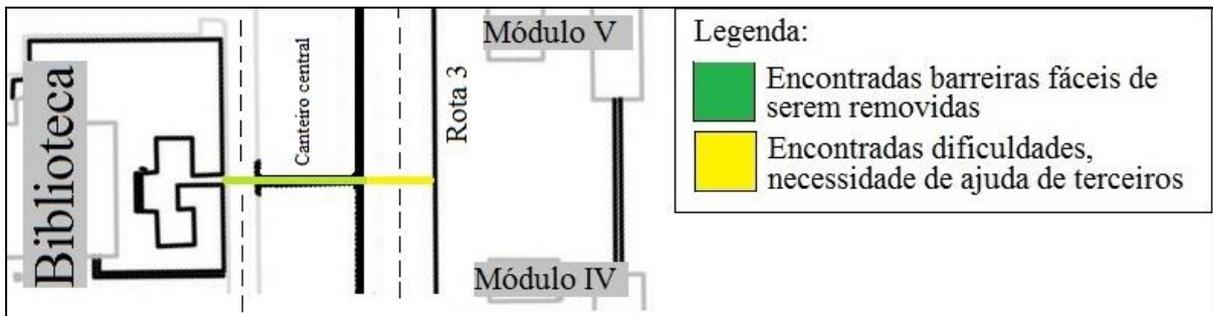


Figura 45 - Rota 8: entre a Biblioteca e a Rota 3.

Essa rota atravessa duas vias para automóveis, a via administrativa e a avenida principal. A Figura 45 ilustra a Rota 8 segmentada e classificada quanto à presença de barreiras. A travessia da via administrativa para carros é feita por uma elevação com sinalização visual (faixa de pedestre) para passagem dos pedestres (Figura 46a). Entretanto, o trecho da rota logo após o canteiro central, que é justamente a travessia da avenida principal do *campus*, não apresenta faixa de pedestre e nem mesmo rampa para acesso à Rota 3 (Figura 46b).



Figura 46 - Rota 8: a) faixa de pedestres elevada, seguida de pavimentação sobre o canteiro central. b) rampa descida para a avenida principal, ausência de piso tátil direcional e rampa para acesso à Rota 3.

Quadro 9 - Descrição e classificação da Rota 8

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
8	Biblioteca Julieta Carteado	Rota 3	Rota com menor comprimento, toda pavimentada.	☺	Ausência de sinalização visual (faixa de pedestres elevada) para travessia da avenida principal do <i>campus</i> , seguida de rampa de acesso à Rota 3.

Legenda: ☺ Encontradas barreiras fáceis de serem removidas.

ROTA 9

Rota essencial para os pedestres que utilizam o serviço de odontologia da UEFS. Em toda sua extensão (Figura 47), desde o cruzamento com a Rota 3 até a CION, essa rota é pavimentada, larga, o revestimento do piso é de concreto antiderrapante contínuo, sem ressalto ou depressão e sem provocar trepidações exageradas, sem desníveis exagerados.

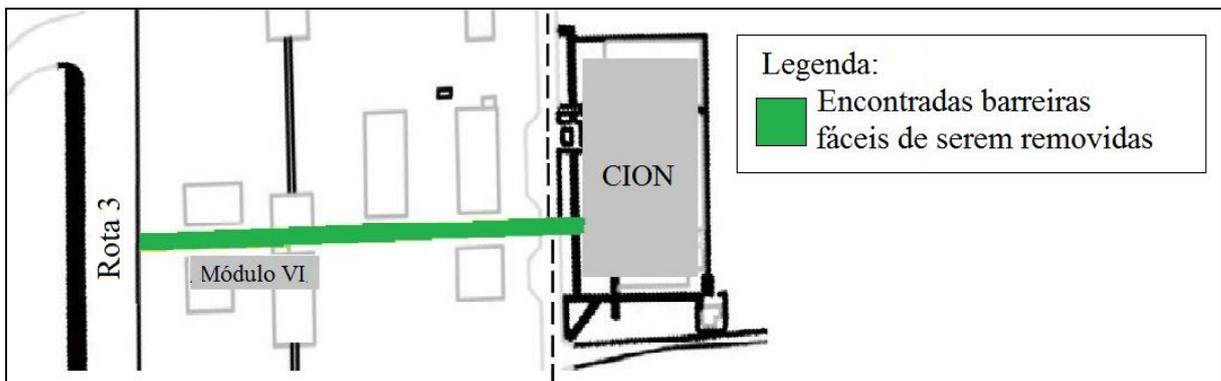


Figura 47 - Rota 9: da Rota 3 até o CION.

Essa rota cruza a via asfaltada para automóveis em frente aos prédios de laboratórios e pós-graduações. Nesse cruzamento há um duplo rebaixamento de calçada (ambos os lados da via) e faixa sinalizada para pedestres (Figura 48). Única falha na pavimentação dessa rota é a ausência de piso tátil direcional; falha comum a todas as rotas.

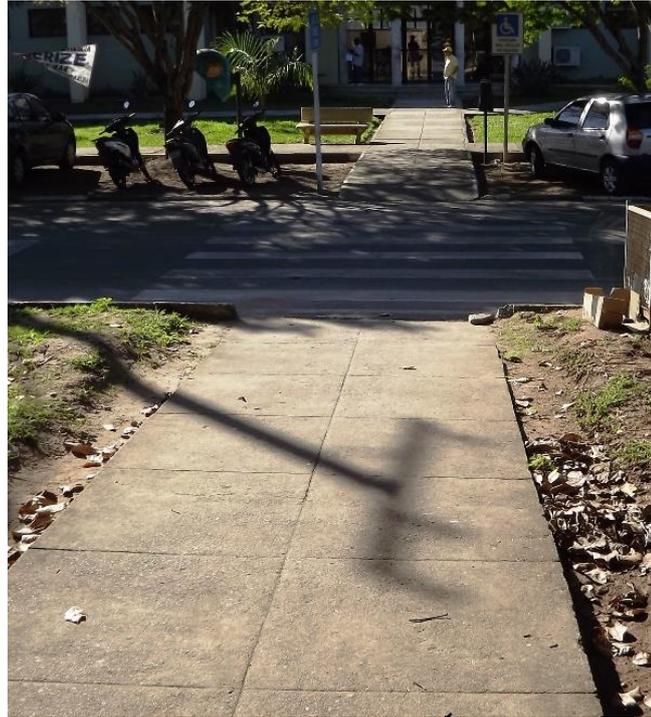


Figura 48 - Rota 9: cruzamento com a via para automóveis sinalizada com faixa de pedestres e com rebaixamento de calçada.

Muitas pessoas com restrições de mobilidade frequentam o CION que dispõe de apenas uma vaga reservada para esse público. Essa vaga possui um degrau tanto em relação ao nível da via como da calçada de pedestres. Outro problema à mobilidade está no piso que não é pavimentado, além de existir uma placa sinalizadora de vaga especial colocada de forma a tornar-se uma barreira a livre circulação. No âmbito da circulação interna desse edifício, cabe destacar a ausência de sanitário adaptado. Tanto o masculino quanto o feminino não contemplam qualquer tipo de acesso facilitado para pessoas com restrições de mobilidade. Nem mesmo as portas possuem a largura exigida pelas normas da ABNT.

Quadro 10 - Descrição e classificação da Rota 9

Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
9	Rota 3	CION	Rota importante para os usuários da comunidade externa que frequenta o CION.	☺	Cruzamento com a via para automóveis sem que haja faixa de pedestres elevada.

Legenda: ☺ Encontradas barreiras fáceis de serem removidas.

4.2. PERCEPÇÃO DO USUÁRIO

Usuários – estudante, professores, servidores, funcionários e comunidade externa (que utilizam os serviços presentes no *campus* da UEFS como creche, clínicas-escola, bancos, copiadoras, biblioteca e lanchonetes), foram abordados aleatoriamente e informados sobre a pesquisa em andamento, enquanto se deslocavam no *campus* principal da UEFS em Feira de Santana/BA. Nesse momento, foi apresentado brevemente o tema, os objetivos, a justificativa e a metodologia. Se consentido a participação como entrevistado, um local era escolhido para realização da entrevista – questionamentos que buscava a percepção do usuário quanto à mobilidade dentro do *campus*.

A entrevista possui primeiramente o preenchimento dos dados pessoais (exceto nome, para garantia da confidencialidade da pesquisa): sexo; data de nascimento; categoria de utilização do *campus* (estudante, funcionário, docente, ou usuário de serviço); e tipo de comprometimento da mobilidade, caso houvesse. Em seguida, doze perguntas foram feitas divididas de forma que contemplasse quatro grandes domínios: 1. Acessibilidade; 2. Transportes; 3. Restaurante Universitário (RU); 4. Salas de aula; além de um espaço para sugestões e comentários ao final da entrevista (APÊNDICE 1).

Para efeitos dos resultados, dois grupos foram separadamente analisados: o grupo pesquisa, com participantes que apresentassem alguma das mobilidades reduzidas verificadas (Grupo 1), e o grupo controle, com participantes sem qualquer tipo de limitação da mobilidade (Grupo 2).

O perfil desse usuário pedestre que consentiu sua participação na pesquisa e respondeu a entrevista, de acordo com o Quadro 11, é do sexo feminino (60,71%) quando analisado os dois grupos concomitantemente. Quando separados, o Grupo 1 apresentou uma igualdade (50%) entre pessoas do sexo masculino e do sexo feminino; e o Grupo 2, com 75% do sexo feminino. Quanto à categoria (tipo de utilização do *campus* da UEFS), para ambos os grupos concomitante, 39,29% dos participantes declararam ser usuário dos serviços, seguido de estudantes (35,71%), e docentes (14,29%). Quando analisado cada grupo em separado, do Grupo 1, 56,25% declaram ser usuário de serviços seguido de estudantes (25%). Já o Grupo 2, a maioria dos participantes desse grupo declararam ser estudantes (50%) seguidos de docentes (25%).

A classificação do tipo de mobilidade reduzida declarada pelos participantes do Grupo 1,

demonstrada no Quadro 12, teve iguais 31,25% para utilizador de cadeiras de rodas (possuidores do maior nível de limitação da mobilidade) e para acima de 60 anos, enquanto aqueles que se declararam com dificuldade de locomoção fechou com 18,75%. Neste momento da pesquisa um viés foi identificado: o direcionamento dos participantes da pesquisa para os grupos foi a partir da resposta do tipo de comprometimento, e aqueles que declararam não possuir nenhum tipo de comprometimento da mobilidade eram automaticamente inseridos no Grupo 2; entretanto, pessoas “Acima de 60 anos” eram direcionadas para o Grupo 1 e nem sempre apresentam algum tipo de mobilidade reduzida, o que foi verificado quando entrevistado um senhor participante do projeto UATI (Universidade Aberta a Terceira Idade), que apesar de ter mais de 60 anos, não apresenta nenhum comprometimento da mobilidade, pelo contrário, vai para o *campus* da UEFS utilizando uma bicicleta para participar desse projeto de extensão.

A gravidade da mobilidade reduzida está intimamente relacionada à necessidade de um ambiente acessível. Quanto maior o nível de comprometimento da mobilidade, maior será a dificuldade de se deslocar e, conseqüentemente, a necessidade de facilitadores e de um ambiente acessível. E, pensando neles – possuidores do maior nível de restrição de mobilidade – que devem ser construídas às adaptações arquitetônicas.

Quadro 11 – Perfil do participante da pesquisa. Legenda: Grupo 1: PCD; Grupo 2: Controle.

	GRUPO 1		GRUPO 2		AMBOS OS GRUPOS	
	N	%	N	%	N	%
SEXO						
Feminino	8	50%	9	75%	17	60,71%
Masculino	8	50%	3	25%	11	39,29%
CATEGORIA						
Estudante	4	25%	6	50%	10	35,71%
Docente	1	6,25%	3	25%	4	14,29%
Funcionário	1	6,25%	1	8,33%	2	7,14%
Usuário de Serviços	9	56,25%	2	16,67%	11	39,29%
Creche	1	6,25%	0	-	1	3,57%
TOTAL	16	100%	12	100%	28	100%

Quadro 12 – Tipo de mobilidade reduzida (Grupo 1)

VARIÁVEL	N	%
Cadeira	5	31,25%
Uso de Muleta	1	6,25%
Dificuldade de Locomoção	3	18,75%
Cegueira	0	-
Visão Subnormal	1	6,67%
Deficiência Auditiva	1	6,67%
Deficiência Mental	0	-
Distúrbio Psiquiátrico	0	-
Acima de 60 Anos	5	31,25%

ACESSIBILIDADE

Esse domínio da entrevista abrange, no geral, os outros três temas que não apenas as vias de acesso: Transportes, Restaurante e Salas de aula/Departamentos (Espaços didáticos). O elemento relacionado aos transportes se justifica por se tratar de um *campus* na região periférica de Feira de Santana, e os outros dois temas se referem à permanência na universidade e qualidade do espaço de uso primário da mesma, respectivamente. É composto por quatro perguntas que foram sequencialmente solicitadas aos participantes a responderem. A segunda pergunta deste domínio (“*Quais caminhos faz rotineiramente pelo campus da UEFS?*”) não teve seus resultados descritos, mas contribuiu para a discussão acerca do tema.

A primeira pergunta desse domínio, “*Você considera a UEFS acessível?*”, foi o único item da entrevista totalmente objetivo, com apenas duas opções de resposta: Sim ou Não. O Quadro 13 demonstra a proporção de escolhas destas respostas, de ambos os grupos. Com enfoque nas expectativas e necessidades (percepção) individuais, essa primeira pergunta teve como hipótese dos pesquisadores que a pessoa que não tivesse qualquer tipo de comprometimento da sua mobilidade (Grupo 2), responderia que “SIM”, que consideraria o *campus* da UEFS acessível por não vivenciar dificuldades quando em deslocamento a pé no interior do referido *campus*. Entretanto, de acordo com o Quadro 13, observa-se que a opção de resposta “NÃO” foi prevalente tanto no Grupo 1 (56,25%) quanto no Grupo 2 (66,66%), fechando em 60,71% quando analisado ambos os grupos; a maioria dos participantes disseram não considerar o *campus* da UEFS acessível. Uma hipótese para esse achado representativo seria o imaginário individual despertado com a apresentação do tema, com o participante passando ou lembrando-se de algum deficiente com mobilidade reduzida, o que possivelmente influenciou na sua resposta dessa primeira pergunta. Esse resultado no Grupo 2 é superior às expectativas dos autores.

Na contramão, o Quadro 14 apresenta a proporção de escolhas dos participantes do Grupo 2 que ao responderem a terceira pergunta da entrevista (“*Sente alguma dificuldade de locomoção dentro do campus da UEFS? Quais?*”) relataram, em sua maioria (66,66%), não sentir nenhuma dificuldade de locomoção dentro do *campus* da UEFS; versus 37,5% do Grupo 1 para essa mesma pergunta. O que confirma a sensação de dificuldade vivenciada pelos participantes do Grupo 1 quando em deslocamento à pé pelo *campus* da UEFS, o que não acontece com os participantes sem mobilidade reduzida. Somente três participantes do Grupo 2 (25%) disseram “NÃO” para essas duas perguntas. Completando essa terceira pergunta, condicionada a resposta “SIM” está a parte explicativa “*Quais?*”. Nesse momento discursivo, falta de acesso aos sanitários, ausência de pavimentação, ausência de sinalização tátil/visual, ausência de elevadores (ou o funcionamento correto dos mesmos) nos edifícios de dois andares, presença de buracos e lama (nos dias de chuva) no canteiro central, presença de degrau nas portas das salas de aula, ausência de piso antiderrapante, iluminação insuficiente (principalmente no período noturno), e longas distâncias entre as localidades do *campus* da UEFS foram lembrados pelos participantes.

Para fechar esse domínio das entrevistas, foi perguntado: “*Quais mudanças você considera essenciais para melhorar a acessibilidade dentro do campus da UEFS?*”. Respostas como: mudança comportamental em relação à pessoa com deficiência; contratação de tradutor/interpretes de Língua Brasileira de Sinais/Língua Portuguesa por tempo integral para estar à disposição sempre que necessário; retirada dos obstáculos nas vias de passagens; colocação de elevadores nos prédios que ainda não possuem e limitar a utilização dos mesmos para quem realmente necessitassem desse facilitador; criação de pavimentação contínua, com criação de rotas acessíveis (desobstruída) que contemple o canteiro central e a residência estudantil; colocação de corrimão e sinalização nas escadas, construção e manutenção de rampas; e reformar os pontos de ônibus foram sugestões oferecidas pelos participantes. Em relação aos sanitários, um discente cadeirante expôs suas dificuldades vivenciadas ao utilizar os mesmos. Segundo ele, os sanitários considerados adaptados pela instituição não contemplam todas as formas de limitação de mobilidade oriundos da diversidade, visto que no caso dele é necessário um fraldário para troca de roupa ou fraldas na posição deitada, o que inexistente no *campus* da UEFS. Com isso, esse usuário não classificou nenhum dos sanitários como verdadeiramente adaptados, e sugeriu que existisse pelo menos um sanitário acessível por modulo com a função fraldário. Esse mesmo usuário também relatou dificuldades encontradas em relação à falta de padronização das maçanetas, sendo que algumas são

inapropriadas do tipo “bola”, quando o ideal e exigido são do tipo “alavanca”.

Quadro 13 – Proporção de respostas da primeira pergunta: “*Você considera a UEFS acessível?*”. Legenda: Grupo 1: PCD; Grupo 2: Controle.

	GRUPO 1		GRUPO 2		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
SIM	7	43,75%	4	33,33%	11	39,29%
NÃO	9	56,25%	8	66,66%	17	60,71%

Quadro 14 – Proporção de respostas da terceira pergunta: “*Sente alguma dificuldade de locomoção dentro do campus da UEFS?*”. Legenda: Grupo 1: PCD; Grupo 2: Controle.

	GRUPO 1		GRUPO 2		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
SIM	10	62,5%	4	33,33%	14	50%
NÃO	6	37,5%	8	66,66%	14	50%

TRANSPORTES

Nesse momento da entrevista o foco era a percepção do usuário quanto aos transportes públicos existentes no *campus* da UEFS. Primeiramente foi perguntado “*Qual é o meio de transporte que você utiliza para chegar ao campus da UEFS?*”, seguido de “*Como você avalia os transportes coletivos da UEFS?*”, além de sugestões para melhoria do transporte público. Conforme apresentado no Quadro 15, carro próprio (42,86%) é o principal meio de transporte utilizado pelos usuários que participaram do estudo, independente do grupo. Esse índice aumenta para 56,25% quando analisado o Grupo 1 em separado, e cai para 25% quando analisado somente o Grupo 2. Uma possível explicação para esses dados seria que as atuais condições de acessibilidade dos transportes públicos, que atendem a comunidade frequentadora do *campus* da UEFS, não são favoráveis para pessoas fisicamente desfavorecidas. No mesmo sentido, observa-se no mesmo quadro, que metade (50%) dos participantes do Grupo 2 utilizam o transporte público. Dentre as avaliações individuais desses transportes por parte dos entrevistados, destacam-se: a falta de manutenção de alguns ônibus que estão em péssimo estado de conservação, inclusive do elevador para cadeirantes que muitas das vezes falha no funcionamento correto, além da falta de habilidade e/ou instrução do motorista ou cobrador em operá-los; descumprimento de horários; poucas linhas; excesso de passageiros na mesma viagem; e desrespeito à prioridade da pessoa com deficiência. Todos esses motivos afastam o usuário da utilização dos transportes públicos do *campus* da UEFS, principalmente aquele com mobilidade reduzida. É preferido o carro

próprio, dirigindo ou não, para estacionar o mais próximo do destino e pouco se deslocar a pé.

Quanto às sugestões ofertadas pelos participantes destacam-se: aumento da frota de ônibus adaptados; aumento no número de linhas e localidades diferentes; campanha de educação aos motoristas e toda comunidade em geral, sobre as necessidades e prioridades de pessoas com mobilidade reduzida no sentido da conscientização e minimização das diferenças.

Quadro 15 – Proporção de respostas da pergunta “Qual é o meio de transporte que você utiliza para chegar ao campus da UEFS?”. Legenda: Grupo 1: PCD; Grupo 2: Controle.

TRANSPORTE	GRUPO 1		GRUPO 2		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Carro Próprio	9	56,25%	3	25%	12	42,86%
Transporte Público	4	25%	6	50%	10	35,71%
A Pé	2	12,50%	3	25%	5	17,86%
Bicicleta	1	6,25%	-	-	1	3,57%
Total	16	100%	12	100%	28	100%

RESTAURANTE UNIVERSITÁRIO

Sobre o acesso a esse edifício em específico, duas perguntas foram realizadas. Nesse momento, a percepção sobre o acesso ao mesmo, foi investigada. Solicitamos uma avaliação individual acerca da acessibilidade deste local, seguida de sugestões ou comentários. Dez entrevistados (35,71%) disseram não frequentar o RU e preferiram não opinar. Dentre as avaliações negativas, destacam-se a presença de uma catraca na entrada para controle de acesso. Nesse caso, um participante do Grupo 1, relatou sua experiência pessoal, onde o funcionário do RU abriu a segunda aba da porta para que se evitasse a catraca. Outro agravante seria no interior do edifício, onde o espaço interno não respeita a área de circulação mínima exigida para satisfazer as necessidades dos cadeirantes, tendo as mesas do refeitório muito próximas. A grande distância desse edifício para os módulos teóricos de aula, além das longas filas sem cobertura solar, também foram citadas.

ESPAÇOS DIDÁTICOS

Para finalizar a entrevista, os acessos aos espaços didáticos (incluindo salas de aula, biblioteca, departamentos, laboratórios) foram questionados. Ao acesso às salas de aula dos módulos teóricos, a presença de um degrau foi constantemente citada. Além disso, também foi lembrada a ausência de rampa de acesso em alguns laboratórios e departamentos, bem como a ausência e manutenção dos sanitários adaptados. A ausência de sinalização em Braille

nas portas de entrada de cada sala foi lembrada pelo participante com deficiência visual. Sobre a biblioteca, quatro participantes da pesquisa (21,05%) relataram a ausência de acesso facilitado ao segundo pavimento; barreiras como altura inadequada do balcão de informação e da bancada de pesquisa, estantes de livros estreitas e sem sinalização em *Braille*, ausência de acervo bibliográfico em braile e de fitas sonoras para uso didático, ausência de recursos de tecnologias assistivas, ausência de espaço preferencial nas sessões de estudo, e porta de entrada do sanitário estreita também foram lembradas nesse momento da entrevista.

CAPÍTULO 5 – DISCUSSÃO

A educação inclusiva, diferentemente da educação tradicional, na qual todos os alunos é que precisam se adaptar a ela, chega estabelecendo um novo modelo, onde a escola é quem precisa se adaptar às necessidades e especificidades de cada aluno, buscando além de sua permanência na escola, o seu máximo desenvolvimento.

Somente com a promulgação da Constituição Federal de 1988 é que o atendimento educacional especializado às pessoas com deficiência passa a ser ofertado preferencialmente na rede regular de ensino. Esta conjuntura vem contribuindo para a promoção da inclusão social pela educação. Novas perspectivas educacionais para pessoas com necessidades educacionais especiais parte do entendimento de princípios como da valorização das diferenças e da diversidade.

Muitos são os motivos da histórica exclusão escolar, bastante evidente quando o cenário são pessoas com necessidades educacionais especiais. Inacessibilidade arquitetônica e urbanística, comunicacional, curricular, instrumental, e atitudinal são algumas barreiras que levam a exclusão educacional e social.

A UEFS, na condição de universidade pública, tem assumido o compromisso voltado para o fortalecimento da inclusão social no sentido de contrapor aos efeitos negativos da exclusão, pela ausência de adaptações no ambiente universitário, em relação a barreiras arquitetônicas, comunicacionais, metodológicas, instrumentais, programáticas e atitudinais (CORDEIRO. 2012). Esse caminho começou a ser traçado nessa instituição em 2010 com a criação da Política Institucional de Educação Inclusiva, que demanda princípios, estratégias e diretrizes que busquem a transformação das práticas sociais e educativas no sentido de contrapor aos efeitos negativos da exclusão pela ausência de adaptações no ambiente universitário, principalmente, a não remoção das barreiras arquitetônicas ainda presentes. E, desde então, é notório que algumas ações nessa direção já foram implementadas, mas não de forma suficiente para torná-la acessível aos docentes, aos funcionários, aos discentes e ao público em geral que necessitem de condições especiais e que utilizam seus serviços. Não é uma tarefa simples, porém é possível evoluir no sentido de uma educação verdadeiramente inclusiva.

Um dos caminhos para acessarmos os sujeitos com suas diferenças nos ambientes de ensino é

adequar o espaço físico. O Documento Base para a Política Institucional de Educação Inclusiva para a UEFS afirma que a instituição, para tanto, tem investido, de forma constante, na qualidade e na dotação de infraestrutura para propiciar que as ações sejam desenvolvidas com eficiência e eficácias necessárias. Nesta perspectiva, observa-se que já foram implementadas algumas ações de inclusão para contribuir de modo direto com o desenvolvimento institucional no objetivo de cumprir o compromisso de apresentar soluções para essa problemática social, o que correspondem a um avanço, mas a reduzida execução ou execução não adequada, ou execução cuja obra não teve manutenção demonstra a falta de planejamento para uma implantação total dessas ações, comprometendo a promoção da acessibilidade na UEFS.

Entretanto, segundo a apresentação sobre a execução do orçamento participativo, divulgado em julho de 2013 na reunião do Conselho do Orçamento Participativo da UEFS pela Assessoria Técnica e de Desenvolvimento Organizacional (ASPLAN) apenas 1% (R\$ 2.305.659,99) do orçamento final executado no ano de 2012 foi destinado para obras e reparações, e que no presente ano, destinará 3% (R\$ 8.050.000,00) para tal finalidade. Dentre essas ações, a adaptação dos espaços para portadores de necessidades especiais foi, no ano de 2012, no valor de R\$ 150.000,00 providos do Tesouro do Estado e encontra-se, segundo relatório da ASPLAN, com o *status* de *concluído*.

Não obstante, é fato que a UEFS tem enfrentado dificuldades em relação ao cumprimento de seus compromissos financeiros, esclarecidos em nota da reitoria à comunidade universitária, através do Portal UEFS:

Nestes primeiros meses de 2013, a UEFS não tem conseguido regularizar débitos contraídos ao final do ano de 2012. O grande volume de recursos retidos pelo Tesouro Estadual atingem os mais diversos serviços e projetos institucionais [...]. A Reitoria da UEFS, considerando a gravidade da situação, tem envidados os esforços necessários à resolução do problema [...] e continuará empenhando-se, junto ao Governo do Estado, para garantir os recursos necessários ao atendimento das demandas da Universidade.

Essas restrições orçamentárias comprometem o funcionamento normal de itens básicos, e, principalmente, nos investimentos relativos às construções, reformas, manutenções, adequações e ampliações da infraestrutura previstas pela Política Inclusiva da UEFS e voltadas para o fortalecimento do compromisso com a inclusão social.

Na contramão dessa dificuldade estão as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida que necessitam que sejam executadas essas obras de manutenção e adequação do espaço físico que são voltadas para a igualdade de acesso. Concluídas algumas ações isoladas, elas não são capazes de promover a acessibilidade plena. Do que se adianta destinar uma vaga exclusiva ou mesmo uma rampa se não se adequar o sanitário? Para que construir um elevador se o mesmo não recebe manutenção? Se a universidade não consegue honrar nem mesmo com seus compromissos com a companhia de luz do estado da Bahia, como cobrar execução dessas ações previstas e exigidas pela legislação e pela sociedade? Se, segundo os usuários, falta até papel higiênico, como exigir um sanitário adaptado? Não podemos considerar esse *status* de *concluído* pelo orçamento participativo. Há muito ainda por fazer para que possamos o classificar como tal. As ações são pontuais e desarticuladas carecendo de sistematização, organicidade e continuidade.

Há um incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico em todas as áreas do conhecimento relacionadas com a pessoa portadora de deficiência (Decreto nº 3.298, 1999), e vários estudos apontam a necessidade de se reduzir ou remover as barreiras arquitetônicas como parte fundamental na formação de uma cultura educacional inclusiva. Uma universidade inclusiva só é possível se buscar a mudança que vai no sentido de eliminar as barreiras de toda ordem, desconstruindo conceitos e preconceitos excludentes. É um processo que nunca está finalizado, mas que, coletivamente, deve ser constantemente enfrentado (MOREIRA, 2011). Na UEFS, dentro desse contexto, foi criado o Grupo de Estudos e Pesquisas em Educação Especial - GEPEE, o Núcleo de Educação Especial, o Núcleo de Acessibilidade para Educação Inclusiva, e o Núcleo de Educação Física e Esporte Adaptado – NEFEA.

Um espaço adequadamente planejado constitui-se como uma área capaz de oferecer oportunidades iguais a todos os seus utilizadores. Os termos “inclusão” e “acessibilidade”, no contexto social, contém uma inter-relação. Assim, tratando-se especificamente do deslocamento a pé, acessibilidade nesse estudo foi associada ao desempenho do espaço, pois mobilidade é a facilidade do indivíduo se locomover. A mobilidade é o produto da equação entre o nível de acessibilidade do espaço e as características físicas individuais. O conceito então de rota acessível é construído e utilizado como uma possibilidade de adaptação⁶ dos

⁶ “**adaptado:** Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características originais foram alteradas posteriormente para serem acessíveis” (ABNT, 2004, p.2).

ambientes, de modo a elevar o nível de acessibilidade, proporcionando a oferta de um trânsito de pedestres de forma autônoma e segura, inclusive às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. Rotas acessíveis são uma alternativa viável que contribui com a garantia dos direitos constitucionais, mas não a única.

Como análise do desempenho do *campus* da UEFS em Feira de Santana/BA em relação às condições estruturais para acessibilidade, que oferece aos seus usuários, o foco direciona-se a necessidade urgente de ações dentro do Plano de Promoção da Acessibilidade, previsto no Documento Base para a Política Institucional de Educação Inclusiva para a UEFS. Para a promoção da acessibilidade urbana no *campus* da UEFS, a adequação dessas nove vias selecionadas e analisadas nesse estudo para a qualidade de rota acessível faz-se necessária como um passo para alcançar os objetivos previstos nesse documento. Para tal, esse estudo propõe ações resolutivas dos problemas encontrados e descritos durante o Capítulo 4, que são, basicamente, a remoção das barreiras arquitetônicas presentes ao longo das rotas externas e no interior dos edifícios; inserção de rampas e travessias elevadas; construção ou adequação da pavimentação das calçadas; inserção nas rotas e adequação das vagas destinadas a pessoas com mobilidade reduzida. Não faremos uma sugestão específica por vias elevadas ou rampas a cada extremidade das faixas de pedestres no caso das rotas que envolvem a transposição das principais vias automotivas, pois isso pode ser determinado por estudos que considerem os custos de cada alternativa, já que o custo limita a exequibilidade das obras.

Essas nove rotas selecionadas e analisadas nesse estudo contemplam as localidades mais utilizadas pelos usuários do *campus*, ou seja, são de grande fluxo de pedestres. Além disso, descentralizados estão a clínica-escola de odontologia e o parque esportivo que atendem diariamente pessoas com mobilidade reduzida em suas atribuições. Por esses motivos, pelo menos essas rotas externas deveriam ser rotas acessíveis – garantia de cumprimento das normas da ABNT/NBR 9050. Um exemplo de rotas acessíveis implementadas na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) está ilustrada na Figura 49. Elas foram criadas após propostas de ações interventivas oferecidas pelo Núcleo Pró-acesso da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo dessa instituição. Integrantes desse núcleo da UFRJ, Duarte e Cohen (2004) realizaram um levantamento das barreiras encontradas por um grupo constituído de alunos, funcionários e docentes que apresentam diferentes dificuldades de locomoção e/ou visão, evidenciando a necessidade de uma arquitetura verdadeiramente inclusiva em uma universidade concebida para todos. Esse grupo populacional foi entrevistado na pesquisa e consideraram que as intervenções feitas em alguns espaços da

UFRJ atendem parcialmente suas necessidades de acesso, existindo situações causadoras de constrangimento. Os autores ainda afirmam:

[...] todos os espaços acadêmicos devem ser democratizados de forma que possam ser compreendidos e utilizados pelos cidadãos com necessidades especiais. Cabe aos responsáveis pelos espaços de ensino e pesquisa determinar que sejam adotadas as soluções técnicas adequadas para que este objetivo seja alcançado (DUARTE & COHEN, 2004, p. 12).



Figura 49 - *Campus* da UFRJ com implementação de rotas acessíveis aos usuários pedestres.
Fonte: Duarte & Cohen (2004).

Todas as rotas externas analisadas neste trabalho necessitam de intervenções para se tornarem rotas acessíveis adequadas. As rotas respeitam todas as dimensões para a efetividade da garantia à acessibilidade como aliada a inclusão na universidade. As ações necessárias para criação de rotas acessíveis estão previstas e descritas tecnicamente na NBR 9050 da ABNT, e exigem: ter largura livre de 1,50 metros (mínimo 1,20 metros) para circulação dos usuários pedestres da calçada (rota); ter boas condições no estado de conservação da superfície da calçada, com materiais apropriados (aderente) de revestimento do piso. As rotas com maior necessidade de composição total de calçada são as rotas 1 e 2, além de um trecho das rotas 3 e 5; as demais rotas tem calçadas em condições adequadas ou que mediante pequenas modificações podem ficar em boas condições. Em nenhuma das calçadas foi detectada variação da inclinação transversal da calçada superior a 3%, ou com inclinação longitudinal superior a 8,33%, a não ser no final do Módulo VII (Rota 4 – saída do Módulo Teórico para a lanchonete deste mesmo módulo), em que uma rampa está com inclinação elevada. A maior parte demanda elementos utilizados para vencer desníveis como rampas de acesso adequadas (apesar da necessidade de manter as escadas⁷) e além da existência de sinalização e

⁷ As escadas, independentes das rampas de acesso, estão incluídas nas rotas acessíveis, e por isso devem

rebaixamento de calçadas como facilitador oferecido durante travessia de vias para carros. Há rebaixamentos na Rota 2, mas o alinhamento dessas com lombadas necessitam correção. As faixas de pedestres durante a travessia têm sinalização visível, mas nas Rotas 6, 7 e 8, que cruzam a avenida principal do *campus*, seria interessante considerar a opção por elevação do nível do leito carroçável e rampa de transposição para veículos, para promover a concordância entre os níveis das calçadas em ambos os lados da via. Nenhuma das rotas apresenta sinalização tátil e visual, como o piso direcional. Não há alternativas à essa correção, já que para alcançar acessibilidade plena, todos os usuários devem ser atendidos nas suas garantias de acesso, o que obviamente inclui pessoas com baixa capacidade visual.

Quanto aos estacionamentos, esses devem respeitar a quantidade (2%) mínima de vagas exclusivas para pessoas com mobilidade reduzida. Os estacionamentos exclusivos estão presentes em todas as edificações, com exceção da Reitoria e da Biblioteca, mas nenhuma apresenta pleno cumprimento do estabelecido pela ABNT, seja por inadequação do piso, ausência de acesso adequado à calçada adjacente ou sinalização vertical e/ou horizontal inadequada. O percurso entre o estacionamento de veículos e a(s) entrada(s) principal(is) deve compor uma rota acessível. Quando da impraticabilidade de se executar rota acessível entre o estacionamento e as entradas acessíveis, devem ser previstas vagas de estacionamento exclusivas para pessoas com deficiência interligadas à(s) entrada(s) através de rota(s) acessível(is). Assim, as características que melhor definem as rotas acessíveis são a continuidade, a desobstrução e a sinalização, além da inexistência de barreiras ou impedâncias que caracteriza o trajeto desobstruído de qualquer interferência na circulação dos pedestres.

Devido à grande extensão territorial em toda dimensão do *campus* da UEFS, um transporte auxiliar interno com uso exclusivo de usuários que desejam se deslocar no interior do *campus*, com prioridade às pessoas com restrições de mobilidade, pode ser mais uma alternativa de fortalecer a mobilidade potencial por facilitar o deslocamento. Há restrições óbvias de custeio, mas poder-se-ia pensar em um transporte que atendesse pessoas com limitações mais graves, disponibilizado de forma exclusiva.

Vale ressaltar que, ações de adequação das áreas de circulação externa com a criação de rotas acessíveis e até mesmo a implementação de um transporte interno alternativo, de nada adianta

respeitar as mínimas condições de universalidade do uso e apresentar condições mínimas de conforto e segurança, como altura e largura de degrau compatível com a norma vigente, corrimões, equipamentos antiderrapantes no revestimento do piso, iluminação, e sinalização tátil/visual.

se houverem barreiras no âmbito da circulação interna. No interior dos edifícios presentes no *campus* da UEFS, falhas foram detectadas nesse estudo e podem ser consideradas graves em relação à mobilidade autônoma de pessoas com restrições de locomoção. Dentre elas, a ausência de sanitários verdadeiramente adaptados (que pode comprometer a permanência dessa população na instituição), a ausência de elevadores nos edifícios com dois pavimentos, a ausência de sinalização tátil/visual nas portas de entradas, ausência de padronização das maçanetas para o tipo “alavancada” nas portas de entrada das salas e sanitários, a presença de degraus nas portas de entrada das salas dos módulos teóricos de aula, e a presença de divisórias no interior das salas ferindo o respeito à área de manobra necessitam urgentemente de resoluções.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constituir uma consciência ideológica de inclusão escolar, em detrimento de uma consciência ideológica de exclusão escolar remete à acessibilidade, em todas as suas dimensões. A Política Institucional de Educação Inclusiva da UEFS demanda princípios, estratégias e diretrizes que busquem a transformação das práticas sociais e educativas no sentido de contrapor aos efeitos negativos da exclusão pela ausência de adaptações no ambiente universitário, principalmente, a não remoção das barreiras arquitetônicas ainda presentes.

Esse estudo identificou barreiras potenciais que fortalecem a exclusão, e sugeriu resoluções. Espera-se que seja o primeiro passo para uma possível mudança nesse cenário dentro da nossa universidade, o que é demandado também em várias universidades brasileiras. Com base nos dados disponibilizados, é possível desenvolver e aplicar, num planejamento estratégico, as soluções cabíveis em desenho técnico executivo e com isso gerar ambientes inclusivos e satisfatórios para todos dentro do *campus* da Universidade Estadual de Feira de Santana. Fazem-se necessárias propostas de intervenção que objetivem minimizar esses obstáculos excludentes e fortalecedores da desigualdade física e social dessa parcela da população em relação à maioria.

É sugerida que seja feito um projeto de execução de criação dessas rotas acessíveis, contemplando todos os quesitos mínimos de acessibilidade, inclusive o piso tátil direcional, para que possam determinar custos e prioridades. Um estudo mais detalhado dos mobiliários urbanos presente dentro do *campus* da UEFS, bem como dos sanitários, a fim de identificar problemas quanto à acessibilidade, pode resultar em mais adequações, mais condições de permanência e conseqüente inclusão escolar.

Com isso, espera-se com esse levantamento de dados uma reflexão sobre a ampliação das garantias legais e reais de acesso das pessoas fisicamente diferentes e prejudicadas, de forma justa e democrática, e sobre o desafio de superar um grande abismo criado historicamente na sociedade e, mais especificamente, nas instituições de ensino, que possui muita resistência à inclusão das mesmas neste espaço, que há muito ficou restrito a um grupo privilegiado do país. Ofereço subsídios para um futuro mais inclusivo dentro da UEFS, que se passa através de um conjunto de ações voltadas para melhorias no acesso, principalmente dos estudantes com necessidades educacionais especiais, à educação superior, podendo assim, contribuir para

que a universidade seja capaz de permitir trocas, estimular o estabelecimento de relações e atenuar as diferenças como forma de superação das desigualdades sociais de pessoas fisicamente diferentes, cumprindo seu papel de agente de transformação social e institucional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência em edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano**. Rio de Janeiro: ABNT, 2004. 105p.
- AGUIAR, F.O. **Acessibilidade Relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. Tese de doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos. USP. 2010.
- BITTENCOURT, L. S.; CORRÊA, A.L.M.; MELO, J.D.; MORAES, M.C.; RODRIGUES, R.F. **Acessibilidade e Cidadania: Barreiras Arquitetônicas e Exclusão Social dos Portadores de deficiências**. 2004. Disponível em: <http://www.ufmg.br/congrent/Direitos/Direitos10.pdf>. Acessado em: 10/08/2014.
- BITENCOURT, R.S. **Proposta de um Modelo Conceitual para o Planejamento de Instalações Industriais Livre de Barreiras**. Tese de Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Engenharia, Porto Alegre, 2008.
- BRASIL. **Emenda Constitucional nº 12 de 17 de outubro de 1978**. Brasília, DF: Senado Federal, 1978. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc_anterior1988/emc12-78.htm. Acesso em: 08 jan. 2009.
- _____. **Constituição 1988**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado; 1988.
- _____. **Lei nº. 8.213, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os planos de benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília; 1991. Republicação em 14 de agosto de 1998.
- _____. **Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília; 2000.
- CALADO, G.C. 2006. **Acessibilidade no Ambiente Escolar: reflexões com base no estudo de duas escolas municipais de Natal-RN**. Dissert. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, 191p.
- CALDEIRA, I.M.F.P. **Espaço público para todos: aplicação dos princípios da acessibilidade plena em áreas históricas e em áreas consolidadas**. Dissertação de mestrado em Reabilitação do Patrimônio Edificado. Departamento de Engenharia Civil. Universidade do Porto. 2009.
- CHARTIER, R. **Introdução. Por uma sociologia histórica das práticas culturais**. In: _____. O mundo como representação. Estud. av. , São Paulo, v. 5, n. 11, 1991.
- CHAUÍ, M. **A universidade pública sob nova perspectiva**. Revista Brasileira de Educação. n. 24, p. 1-15. 2003.

CORDEIRO, D.M. **Acessibilidade plena: um direito fundamental**. Monografia de Final de Curso de Direito. Fundação Edson Queiroz. Universidade de Fortaleza – UNIFOR. 2012.

CRESPO, A.M.M. Pessoas deficientes, invisibilidade, saber e poder. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, 2011.

DINIZ, D. **O que é deficiência**. Editora Brasiliense: 1. ed. São Paulo, 2007.

DUARTE, C.R.S.; COHEN, R. **Acessibilidade aos Espaços do Ensino e Pesquisa: Desenho Universal na UFRJ – Possível ou Utópico?** In: NUTAU 2004: Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a Cidade, 2004, São Paulo. Anais NUTAU 2004: Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a Cidade, 2004.

DUBOC, M.J.O. **A política de inclusão de alunos com deficiência da Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS**. *Sitientibus*, Feira de Santana, n.44, p.13-21, jan-jun. 2011.

EMMEL, M.L.G. **Modelo de Entrevista**. In: Projeto Incluir MEC/SESu. Relatório de pesquisa. (uso restrito), S. Carlos: UFSCar. 2007. (adaptado)

FEIJÓ, A.R.A. 2011. **O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. Disponível em: <http://egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/32588-39795-1-PB.pdf>. Acessado em 21 Julho 2013.

FERNANDES, E.; ORRICO, H. **Acessibilidade e inclusão social**. Rio de Janeiro: Deescubra, 2011.

FOUCAULT. **História da loucura na idade clássica**. 6ª ed. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2002.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª ed., São Paulo: Atlas, 2008.

GRINOVER, L. **A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade**. Revista Hospitalidade, São Paulo, v. III, n. 2, p. 29-50. 2006.

HENRIQUE, C.S. **Diagnóstico Espacial da Mobilidade e da Acessibilidade dos Usuários do Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza**. Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, 165 p. 2004.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. 2010.

LAMÔNICA, D.A.C.; ARAÚJO-FILHO, P.; SIMOMELLI, S.B.J.; CAETANO, V.L.S.B.; REGINA, M.R.R.; REGIANI, D.M. **Acessibilidade em ambiente universitário: identificação de barreiras arquitetônicas no campus da USP de Bauru**. Revista Brasileira de Educação Especial, Marília, v.14, n.2, p.177-188. 2008.

LIRA, K.M. **Acessibilidade urbana nos centros históricos brasileiros: realidade ou utopia?** Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Urbanismo, Faculdade

de Arquitetura da UFBA, Salvador, BA, 2012, p. 104.

MAZZONI, A.A.; TORRES, E.F.; OLIVEIRA, R.; ELY, V.H.M.B.; ALVES, J.B.M. **Aspectos que interferem na construção da acessibilidade em bibliotecas universitárias.** *Ciência da Informação*, Brasília, v. 30, n. 2, p. 29-34, 2001.

MELO, F.B. **Proposição de medidas favorecedoras à acessibilidade e mobilidade de pedestres em áreas urbanas. Estudo de caso: o centro de Fortaleza.** Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, 2005, p.157.

MORAES, M.C. **Acessibilidade no Brasil: Análise da NBR 9050.** Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Univ. Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC. 2007, p. 173.

MOREIRA, L. C.; BOLSANELLO, M. A.; SEGER, R. G. **Ingresso e permanência na Universidade: alunos com deficiências em foco.** *Educar em Revista*, v. 41, p. 125-143, 2011.

NICHOLL, A.R.J. **O Ambiente que Promove a Inclusão: Conceitos de Acessibilidade e Usabilidade.** *Revista Assentamentos Humanos*, Marília, v3, n. 2, 2001, p.49-60.

OLIVEIRA, J.D.B. **Concepções de deficiência: um estudo das representações sociais dos professores de educação física do ensino superior.** Dissertação de mestrado. Programa de Pós-graduação e m Educação. UFBA, 2007.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos.** *Comunicação & Educação*, Brasil, v. 1, n. 3, 1995. [íntegra do documento publicado em 1948] Disponível em <http://200.144.189.42/ojs/index.php/comeduc/article/view/4250/3981>. Acessado em 05/12/2013.

_____. **Resolução n. 3447, Declaração dos Direitos do Deficiente.** Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, 1975.

_____. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.** 2007. Disponível em <http://www.assinoinclusao.org.br/downloads/convencao.pdf>, Acessado em 21 Julho 2013.

PAGLIUCA, L.M.F., ARAGÃO, A.E.A., ALMEIDA, P.C. **Acessibilidade e deficiência física: identificação de barreiras arquitetônicas em áreas internas de hospitais de Sobral, Ceará.** *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, v. 41, n. 4, 2007, p. 581-8.

QUARESMA, R.; ROMITA, A. S. **Comentários à legislação constitucional aplicável às pessoas portadoras de deficiência.** Rio de Janeiro: Forense, 2001.

RODRIGUES, D. **A Inclusão na Universidade: Limites e possibilidades da construção de uma universidade inclusiva.** *Revista de Educação Especial da UFSM [periódico na internet]*. 2004. n.23, Disponível em: <http://coralx.ufsm.br/revce/>. Acessado em: 30/05/2012.

SANTANA, C. S.; SIQUEIRA, I. M. **Propostas de acessibilidade para a inclusão de pessoas com deficiências no ensino superior.** Revista Brasileira de Educação Especial, Marília, v. 16, n. 1, p. 127-136, jan./abr.2010.

SANTOS, A. OLIVEIRA, J.D.B. **As práticas corporais, a educação física e as pessoas com deficiência: Mapeando o núcleo central da representação social.** Diálogos possíveis, ano 3, nº 1. 2004.

SASSAKI, R. K. **O censo de pessoas com deficiência na era da inclusão.** Revista Nacional de Reabilitação, São Paulo, ano VI, n. 31, mar./abr. 2003.

_____. **Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação.** Revista Nacional de Reabilitação (Reação), São Paulo, Ano XII, mar./abr. 2009, p. 10-16.

SENNA, I.D.. **Acessibilidade em Vias Públicas: Estudo de Caso da Avenida Getúlio Vargas – Feira de Santana – BA.** Monografia, Bacharelado em Engenharia Civil, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, BA, 2011, p. 53.

SIQUEIRA, F.V.; FACCHINI, L.A.; SILVEIRA, D.S.; PICCINI, R.X.; THUMÉ, E.; TOMASI, E. **Barreiras arquitetônicas a idosos e portadores de deficiência física: um estudo epidemiológico da estrutura física das unidades básicas de saúde em sete estados do Brasil.** Ciência e Saúde Coletiva. v.14, n.1, 2009, p. 39-44.

SOUZA, A.L.F. 2013. **Geografia, Planejamento Urbano e Acessibilidade Física nos Espaços Públicos: Estudo de Caso no Centro de Feira de Santana/Ba.** Monografia de Bacharelado em Geografia, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, BA, 50 p.

SOUZA, A.V. 2010. **Aplicação das normas técnicas de acessibilidade voltada para deficiências de locomoção na Biblioteca Central Julieta Carteadó - um estudo de caso.** Monografia, Bacharelado em Engenharia Civil, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, BA, 73 p.

TAGLIARI, C., TRÊS, F., OLIVEIRA, S.G. **Análise da acessibilidade dos portadores de deficiência física nas escolas da rede pública de Passo Fundo e o papel do fisioterapeuta no ambiente escolar.** Revista Neurociências, .v 14, n. 1, p. 10-14. 2006.

TRINCHÃO, G. M. C. ; OLIVEIRA, L. R. **A História Contada a partir do Desenho.** In: Graphica 98: II Congresso Internacional de Engenharia Graphica nas Artes e no Desenho e XIII Simpósio Nacional de Geometria Descritiva e Desenho Técnico., 1998, Feira de Santana. Graphica 98. Feira de Santana: UEFS, 1998.

UEFS. **Documento base para a política institucional de educação inclusiva.** Feira de Santana; 2011.

UNESCO. **Declaração Mundial de Educação para Todos: satisfação das necessidades básicas de aprendizagem.** 1998. Disponível em <http://unesdoc.unesco.org/images/0008/000862/086291por.pdf>. Acessado em: 30/05/2012.

APÊNDICE 1 - ENTREVISTA

ENTREVISTA Nº _____

DADOS PESSOAIS

Sexo: () M () F

Data Nascimento: _____/_____/_____

Categoria:

() Estudante () Funcionário () Docentes () Usuários de Serviço () Creche

Tipo de Comprometimento:

1. D. Física:

() cadeirante

() uso de muleta

() dificuldade de locomoção: _____

2. D. Sensorial:

() Cegueira

() Visão subnormal

() Deficiência Auditiva

3. D. Mental:

() Deficiência Mental

() Distúrbio psiquiátrico

4. () Acima de 60 anos

5. () Nenhum

Acessibilidade

1. Você considera a UEFS acessível? () SIM () NÃO

2. Quais caminhos faz rotineiramente pela universidade?

3. Sente alguma dificuldade de locomoção dentro do *campus*? Qual (is)?

4. quais mudanças você considera essenciais para melhorar a acessibilidade dentro do *campus*?

Transportes:

1. Qual é o meio de transporte que você utiliza para chegar ao *campus* da UEFS?

2. Como você avalia os transportes coletivos da UEFS?

3. Que sugestões você daria para melhorar o transporte coletivo da UEFS? (no tocante à acessibilidade).

Restaurante Universitário

1. Como é o acesso ao R.U. ? Vê alguma dificuldade nesse acesso?
2. Quais sugestões você daria para melhorar a acessibilidade ao R.U.?

Salas de Aula e Departamentos

- 1- Como você avalia o acesso às salas de aulas e departamentos?
- 2- E a biblioteca?
- 3- Quais sugestões você daria para melhorar o acesso a estes locais?

Sugestões e Comentários

Deixe aqui seus comentários e sugestões para melhorar a acessibilidade dentro do *campus*:

APÊNDICE 2 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

ACESSIBILIDADE EM AMBIENTE UNIVERSITÁRIO: BARREIRAS ARQUITETÔNICAS E AMBIENTAIS NO *CAMPUS* DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA

Responsáveis:

Pesquisador: Felipe Gomes Ribeiro

Orientadora: Prof^a. Priscila Paixão Lopes

Instituição:

Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)

Departamento de Letras e Artes

Programa de Pós-graduação em Desenho Cultura e Interatividade

Endereço:

Avenida Transnordestina, S/N

Bairro: Novo Horizonte

CEP: 44036-900

Telefone: (75) 3161-8000

Prezado participante, obrigado pelo interesse neste estudo. O objetivo desta pesquisa é diagnosticar as condições de acesso do *campus* da UEFS para pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida. Caso participe, será solicitado que você responda questões sobre sua percepção quanto à acessibilidade do *campus*, e apresente, caso tenha interesse, algumas sugestões de como tornar o espaço universitário o mais inclusivo possível. Considero a possibilidade de lembrança de alguma situação de dificuldade vivenciada pela falta de acessibilidade como um risco relevante aos indivíduos que dele participar. A participação neste estudo não implicará em qualquer compensação financeira, mas também não acarretará custos aos participantes. O anonimato e a confidencialidade das informações obtidas serão asseguradas por um número de identificação conferido a cada participante ao ingressar no estudo. Os voluntários terão como contrapartida uma avaliação detalhada das condições de acesso do *campus* da UEFS para pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida, que poderá contribuir para uma melhoria da mesma pelo esclarecimento dos profissionais sobre as dificuldades encontradas por essa parcela da população e fomentar novos estudos para adequação do espaço universitário. A participação do sujeito da pesquisa neste projeto é de livre e espontânea vontade, assim também o sendo a sua retirada, em qualquer momento, do mesmo. Depois de ter lido as informações acima, se for de sua vontade participar, por favor, preencha o consentimento abaixo em duas vias, uma ficará com você e a outra com o pesquisador responsável.

Assinatura do participante

Felipe Gomes Ribeiro
Pesquisador Responsável

Prof^a. Doutora Priscila Paixão Lopes
Pesquisadora Colaboradora

ANEXO 1 – FOLHA DE APROVAÇÃO DO CEP