

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

**ITALO RODEGHIERO NETO<sup>1</sup>; MAYARA ZANCHIN<sup>2</sup>; MILENE SOTTORIVA  
ANDRÉIA<sup>3</sup>; ISABELA FERNANDES ANDRADE<sup>4</sup>**

<sup>1</sup> Universidade Federal de Pelotas – *rodegħiero.hoe@gmail.com*

<sup>2</sup> Universidade Federal de Pelotas – *maayfrizzo@gmail.com*

<sup>3</sup> Universidade Federal de Pelotas – *milenesottoriva@gmail.com*

<sup>4</sup> Professora do Centro de Engenharias, Universidade Federal de Pelotas – *acessiarq@gmail.com*

### 1. INTRODUÇÃO

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

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

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

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

### 2. METODOLOGIA

Primeiramente foi realizada uma pesquisa acerca dos conceitos e um estudo dos métodos que foram aplicados. O primeiro método – Visita Exploratória – permite a comparação do local a ser avaliado com normas e legislações vigentes, detectando potencialidades e desconformidades do ambiente. Essa avaliação foi realizada a partir de levantamentos métrico, fotográfico e do preenchimento de planilhas. Para isso, optou-se por utilizar aquelas desenvolvidas por DISCHINGER et. al. (2012) para a avaliação das condições de acessibilidade em edifícios públicos.

No método Entrevista Focalizada são reunidas pessoas com características comuns para que sejam discutidas questões acerca de determinado assunto. Neste caso, o foco da entrevista esteve centrado nas estratégias adotadas pelos indivíduos para orientarem-se espacialmente. Para a aplicação do método utilizou-se a técnica do “jogo de imagens” onde, durante a entrevista, foram apresentadas situações possivelmente vivenciadas em terminais aeroportuários, gerando maiores discussões.

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

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Após a aplicação dos métodos, confrontou-se os dados, a fim de obter resultados quanto às condições de acessibilidade no aeroporto. Foram elaborados quadros com as informações obtidas, como exemplificado no Quadro 01. Esta é uma pequena parte da tabela final, visto que os resultados são numerosos e não é possível expô-los no resumo pelo número limitado de páginas.

Quadro 01 – Resultados dos métodos aplicados no aeroporto

Avaliação dos problemas encontrados	RESULTADO   ACESSIBILIDADE ESPACIAL						
	Métodos			Pessoas Afetadas			
	Visita Explo.	Grupo Focal	Passeio Acomp.	(Homem adulto)	(Pessoas com deficiência)	(Idoso)	(Pessoas com deficiência visual)
Não existe nenhum tipo de informação para identificar do balcão de check-in.							
Não existem mapas táteis que possibilitem ao usuário localizar-se no edifício.							
Não há ocorrência do símbolo internacional de acesso afixado em local visível ao público, indicando que existem sanitários acessíveis.							
Não existe sinalização de saída em outras línguas senão o português.							

Neste quadro, são apontados problemas evidenciados pelos diferentes indivíduos. Na coluna dos métodos, indica-se em qual método foi identificado o

problema. Por fim, é possível identificar as pessoas afetadas pela situação. A seguir, são detalhados os resultados e exemplificados os problemas apontados.

### **3.1. Visita exploratória**

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

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

Nas áreas caracterizadas como **saguão, sala de recepção e espera**, foram identificados problemas nos componentes comunicação e orientação espacial. A inexistência de um alarme de incêndio e a falta de serviços de atendimento para deficientes auditivos – como intérpretes – referente à comunicação.

Aspectos positivos foram identificados em relação à orientação espacial no que concerne às **áreas de circulação horizontal**, visto que as placas de sinalização são visíveis e possuem contraste entre texto e fundo. Em relação ao uso, também é positivo o uso de maçanetas do tipo alavanca, na altura estabelecida pela norma.

Nos **sanitários para os deficientes físicos** são evidenciados problemas relacionados a todos os componentes. A identificação dos banheiros a partir de pictogramas não está acompanhada de símbolo internacional de acessibilidade e existe apenas um sanitário acessível no edifício, utilizado por ambos os sexos.

### **3.2. Grupo Focal**

Esse método foi aplicado com três grupos de pessoas: deficientes físicos (cadeirantes e muletantes), deficientes visuais (cegos e com baixa visão) e idosas. O grupo de deficientes físicos salientou que se orientam espacialmente através da sinalização por placas e, ainda, enfatizou a importância de mapas do local. Já as idosas utilizam como ferramenta principal a informação oral, pois nem sempre as placas de sinalização oferecem condições legíveis - seja pelo tamanho da letra ou pela falta de contraste entre fundo e figura. Concordando com o grupo de idosas, os deficientes visuais ressaltam que a informação oral é essencial para se orientarem mesmo se o terminal aeroportuário for bem sinalizado. Os participantes com baixa visão mencionaram não utilizar com frequência a sinalização por placas por ser, muitas vezes, de tamanho reduzido e de difícil compreensão. Os três grupos acreditam que o balcão de informação é um ponto positivo em um terminal de embarque, pois, no caso de dúvidas, é possível obter o auxílio de funcionários.

### **3.3. Passeio Acompanhado**

Foram aplicados três passeios acompanhados, porém pelo limitado número de páginas estão destacados neste texto apenas dois: com uma idosa e com uma pessoa em cadeira de rodas. Os pesquisadores estipularam uma série de atividades a ser realizada no Aeroporto Internacional de Pelotas. Os passeios foram aplicados separadamente.

A idosa, que nunca havia estado em um aeroporto, apresentou dificuldades em localizar o balcão para a realização do *check-in*, visto que não havia sinalização indicativa do local e, com isso, necessitaria da informação de funcionários para realização dessa atividade. Quanto aos sanitários, o cadeirante observou que os

banheiros são divididos em feminino, masculino e para deficientes físicos, enfatizando um aspecto discriminatório. O cadeirante identificou, no banheiro acessível, pontos que se confrontaram com dados levantados na visita exploratória. O vaso sanitário, por exemplo, poderia ser mais alto para facilitar a transposição entre cadeira e equipamento, apesar de estar nas medidas vistas na norma (NBR 9050, 2004).

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

#### **4. CONCLUSÕES**

A desenvolvimento deste estudo foi muito interessante pois, através dele, foi possível estabelecer uma relação entre a fundamentação teórica levantada a partir da pesquisa bibliográfica com o que se encontra na prática.

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

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

#### **5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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

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

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

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

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