

ACESSIBILIDADE URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTA MARIA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA E/OU MOBILIDADE REDUZIDA

URBAN ACCESSIBILITY IN THE HISTORIC CENTER OF SANTA MARIA FOR PEOPLE WITH PHYSICAL DISABILITIES AND/OR REDUCED MOBILITY

Tháís do Amaral Pagnossin¹, Eliane Caldas da Silva²,
Leonardo da Silva Mello Dockhorn³, Juliana Maia Borges⁴ e Anelis Rolão Flores⁵

RESUMO

Objetivo: Este estudo teve como objetivo investigar as condições de acessibilidade nas calçadas do Centro Histórico de Santa Maria, com foco na inclusão de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida. **Método:** Trata-se de uma pesquisa exploratória de campo com abordagem qualitativa. Foram realizados levantamento bibliográfico, registros fotográficos das calçadas e entrevistas com membros da Associação Santa Mariense Paradesportiva. A análise dos dados foi feita por meio da técnica de análise de conteúdo. **Resultados:** Os resultados evidenciaram as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida devido à falta de acessibilidade nas calçadas. Isso impacta negativamente seu desempenho ocupacional e qualidade de vida. **Conclusão.** A acessibilidade é fundamental para garantir a inclusão e participação social de todas as pessoas na cidade. O planejamento urbano deve considerar as necessidades de todos os cidadãos, visando proporcionar um ambiente seguro e inclusivo. O projeto do Distrito Criativo em Santa Maria visa melhorias na acessibilidade, refletindo a importância da inclusão para o crescimento e desenvolvimento sustentável da cidade. Este estudo contribui para identificar problemas e sugerir melhorias às autoridades competentes, visando promover a inclusão e melhorar a qualidade de vida de forma justa e consciente.

Palavras-chave: inclusão; terapia ocupacional; acessibilidade arquitetônica.

ABSTRACT

Objective: This study aimed to investigate the accessibility conditions on sidewalks in the Historic Center of Santa Maria, focusing on the inclusion of people with physical disabilities or reduced mobility. Method: This is an exploratory field research with a qualitative approach. A bibliographical survey, photographic records of the sidewalks and interviews with members of the Associação Santa Mariense Paradesportiva were carried out. Data analysis was carried out using the content analysis technique. Results: The results highlighted the difficulties faced by people with physical disabilities or reduced mobility due to the lack of accessibility on sidewalks. This impacts their occupational performance and quality of life. Conclusion. Accessibility is

1 Autora. Universidade Franciscana - UFN, curso de Terapia Ocupacional. E-mail: thaispagnossin@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-6353-7750>

2 Orientadora. Curso de Terapia Ocupacional da Universidade Franciscana - UFN. E-mail: elianecaldasasilva@gmail.com. ORCID: 0000-0002-8938-0462

3 Coorientador. Mestre em Patrimônio Cultural. E-mail: leodock@yahoo.com.br. ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-1474-9685>

4 Colaboradora. Docente do curso de Terapia Ocupacional da Universidade Franciscana - UFN. E-mail: juliana.borges@prof.ufn.edu.br ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8433-984X>

5 Colaboradora. Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana - UFN. E-mail: anelis@ufn.edu.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1918-4084>

fundamental to guarantee the inclusion and social participation of all people in the city. Urban planning must consider the needs of all citizens, providing a safe and inclusive environment. The Creative District project in Santa Maria aims to improve accessibility, reflecting the importance of inclusion for the city's growth and sustainable development. This study contributes to identifying problems and suggesting improvements to the competent authorities, promoting inclusion and improving quality of life in a fair and conscious way.

Keywords: *inclusion; occupational therapy; architectural accessibility.*

INTRODUÇÃO

Em direito à acessibilidade, a lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, assegura que a condição de utilização dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos por pessoas com deficiência física e ou com mobilidade reduzida, deve se dar com segurança e autonomia. (Brasil, 2015). Para garantir a esta parte da população mais independência e autonomia no desempenho ocupacional, deve-se permitir acesso, conforto e segurança. (Renger, 2009). Segundo a Associação Americana de Terapia Ocupacional (AOTA) o desempenho ocupacional é a ação da ocupação desejada é o processo entre o cliente, contexto ou ambiente. Sendo assim, ainda conforme a AOTA, o desempenho ocupacional desta pessoa possuindo um suporte arqueado no ambiente pode vir a ser beneficiado, resultando e permitindo a participação social. Para que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida possam fortalecer seu desempenho ocupacional e sua participação como cidadão, existem alguns objetivos a serem atingidos, um deles é o direito à acessibilidade. Com isso, segundo Dorneles *et al.* (2020) um ambiente sem acesso adequado em questões de acessibilidade, interfere na interação das pessoas com o próprio ambiente e com os demais usuários do local.

Com isso, observa-se que o processo de inclusão social encontra-se justamente de barreiras físicas, limitando a participação e o desempenho dos papéis ocupacionais. As barreiras físicas estão relacionadas aos obstáculos arquitetônicos, causando um impedimento do uso dos espaços por toda a população de forma inclusiva (Bittencout *et al.*, 2004). Portanto, para Renger (2009) a existência das barreiras arquitetônicas físicas é uma das dificuldades mais identificadas para pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, colocando-as em desvantagem social e funcional por não poderem cumprir com seu papel de cidadão.

Qualquer tipo de movimento que tenha como propósito o deslocamento de um local a outro, é definido como mobilidade urbana, tendo em vista a falta de acessibilidade para pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, fazendo com que exista um afastamento dessas pessoas no convívio social. Desde 1985 vem sendo trabalhado o conceito de Desenho Universal, pelo arquiteto americano Ronald Mace, conforme Carletto e Cambiaghi (2007) é a ação de fazer produtos acessíveis a todos os cidadãos, independentemente de qualquer fator: deficiência, limitação, idade ou habilidade, como o próprio nome já diz, esse tema trata-se de ideias do acesso universal, não apenas aos que dele necessitam. Já em benefício a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, também foi criado

no ano de 2004 a norma técnica NBR 9050 - Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos - atualizada em 2020, que define diversos patrimônios obrigatórios para a produção arquitetônica visando a inclusão e respeito (ABNT, 2020).

Desse modo, é de suma importância discutir sobre inclusão e acessibilidade nas cidade, não somente por ser direito de todos, mas também para que pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida sintam-se pertencentes no espaço urbano exercendo seu desempenho ocupacional, que destaca-se de que forma é realizada as atividades cotidianas de um indivíduo, com influência dos papéis ocupacionais, componentes de desempenho e ambiente, envolvendo três integrantes: autocuidado, produtividade e lazer; conforme as condições ambientais externas e internas do ambiente do indivíduo (Gritti *et al.*, 2015, p. 94). Reconhecendo a importância do processo de inclusão, em respeito às diferenças e à concretização do princípio da dignidade da pessoa humana.

Levando em consideração a acessibilidade, inclusão e desempenho ocupacional, o centro histórico de Santa Maria recebeu um destaque ainda maior, tendo em vista o lazer oferecido pelas praças da Avenida Rio Branco e eventos realizados na Vila Belga e Estação Férrea. Diante disso, em agosto de 2021, iniciou-se o projeto Distrito Criativo, que segundo a Prefeitura Municipal de Santa Maria (2021) tem como objetivo a revitalização do Centro Histórico através de determinações relacionadas a economia criativa, ou melhor, a utilização do capital intelectual, a cultura e a criatividade como geradora de valor econômico, podendo abranger artes cênicas, arquitetura, audiovisual, publicidade e propaganda, gastronomia, jogos, entre outras. O Distrito Criativo está integrado ao Programa de Desenvolvimento da Economia Criativa de Santa Maria e tem alguns planos de ações, entre eles: promover a inclusão de todos e transformar o Distrito em um ambiente de convivência, vivência de memórias e crescimento econômico sustentável. (Distrito Criativo Centro/Gare Santa Maria-RS, 2022)

Neste contexto, é de suma importância a participação social e o desempenho ocupacional por parte de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida no espaço abordado nesta pesquisa, visto que isso pode influenciar positivamente sua qualidade de vida, fazendo com que estas pessoas sintam-se pertencentes a sociedade, podendo desempenhar seu papel como cidadão e ter seus momentos de lazer de forma acessível e satisfatória.

METODOLOGIA

O presente estudo trata-se de uma pesquisa exploratória de campo com abordagem qualitativa, que teve como objetivo reunir informações a respeito das condições de acessibilidade nas calçadas da localidade do Centro Histórico de Santa Maria, compreendida entre a Avenida Rio Branco, a Vila Belga e a Estação Férrea. Para seu desenvolvimento foi realizado um levantamento bibliográfico, com base em obras de diversos autores, consultas em artigos, teses e dissertações e, também, estudos sobre a NBR 9050/20 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), separando as condições

ideais de acesso estabelecidas na lei para permitir a mobilidade das pessoas com deficiência física, excluindo os itens referentes a outras deficiências não abordadas nesta pesquisa.

A coleta de dados da pesquisa foi realizada entre os meses de fevereiro e abril no ano de 2021, sendo dividida em dois momentos: no primeiro, foram feitos registros fotográficos das calçadas do local deste estudo, que possuíam qualquer tipo de barreira arquitetônica ou falta de acessibilidade à população com deficiência física ou mobilidade reduzida. No segundo, foi realizada uma entrevista com quatro membros da Associação Santa Mariense Paradesportiva (ASSAMPAR), para entender as impressões destes a respeito do local, tratando questões sociais, interrogando quais as dificuldades (caso houvesse) na mobilidade no espaço abordado e a respeito do lazer, acessibilidade e transporte. Buscando preservar as identidades dos pesquisados, foi atribuída a eles a letra P (maiúscula), seguido de um numeral (1; 2; 3 e 4).

Com intuito de respeitar os princípios éticos que permeiam a pesquisa com seres humanos, a pesquisa só teve início após assinatura do termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e autorização do participante. E também, após a aprovação no comitê de ética, sob o Número do Parecer: 5.257.129. No dia da entrevista o TCLE foi lido, assinado em duas vias e quaisquer dúvidas que o participante apresentou foram sanadas antes do início das entrevistas.

As entrevistas com os participantes foram realizadas de maneira virtual, pela plataforma do Google Meet, presencial, no interior da Universidade, e também, por meio de áudios no aplicativo de mensagens WhatsApp. As entrevistas foram gravadas com concordância de cada um dos participantes, para que informações relevantes não fossem perdidas. De acordo com a resolução 466/12, as gravações ficarão de posse das pesquisadoras por um período de 5 anos e, após esse período, serão apagadas.

De modo a compor a amostra da pesquisa, os participantes deveriam enquadrar-se nos seguintes critérios: pessoa com deficiência física, ou mobilidade reduzida e excluindo outras pessoas que apresentam alguma limitação cognitiva ou intelectual.

A análise dos dados coletados foi realizada através de análise de conteúdo. Para Bardin (1977, p. 42) a análise de conteúdo é “um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens”. Com isso, este tipo de pesquisa resulta em descrições mais detalhadas do espaço de estudo.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir da coleta de dados, realizada por uma entrevista respondida pelos participantes e fotografias capturadas pela autora, obteve-se os dados que seguem

CONDIÇÕES DO CENTRO HISTÓRICO

Foram analisadas as condições de acessibilidade e barreiras arquitetônicas nas calçadas de uma das principais avenidas de Santa Maria, a Avenida Rio Branco, que durante muitos anos foi o principal acesso de Santa Maria, ligando a estação férrea ao centro da cidade e, por esta razão ali foram edificadas construções que hoje exemplificam este período de desenvolvimento e progresso (KÜMMEL, 2013). Com o crescimento urbano, a presença de algumas edificações arquitetônicas manteve-se em diferentes décadas de desenvolvimento.

Referendando a relevância do espaço marcado pela presença de edificações de grandes valores arquitetônicos e patrimonial, a área foi contemplada por uma política de preservação, promovida pela legislação vigente, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município (PDDUA - Lei complementar nº34, de 29 de dezembro de 2005), com regras de respeito a preexistência e poder regulador de novas intervenções urbanas. (Kümmel, 2013, p. 19)

Na Avenida Rio Branco, verificou-se a presença de 54 obstáculos que provavelmente causassem algum tipo de perigo e/ou impedimento da circulação das pessoas, principalmente das que possuem algum tipo de deficiência física ou mobilidade reduzida. Destes, 15 obstáculos são por falta de lajotas nas calçadas, que ocupavam parte ou todo o passeio público, caracterizando um fator de risco para a locomoção principalmente de usuários de cadeira de rodas.

A partir disso, P1 aponta “Algumas lajotas que faltam, algumas pessoas com deficiência aqui, usuários de cadeira, né? Eles não têm a habilidade de empinar a cadeira. Então às vezes uma pedrinha ou um buraquinho é o suficiente para trancar a roda da frente e dar um tombo”. A figura 1 mostra alguns exemplos deste problema encontrado no decorrer da Avenida Rio Branco. No item “a” da figura, observa-se a falta de algumas lajotas na calçada. Já no item “b” da figura, é possível perceber que boa parte da calçada não possui lajota, dificultando a locomoção e podendo causar quedas, principalmente de pessoas com mobilidade reduzida, impossibilitando a participação social destes. Segundo Associação Americana de Terapia Ocupacional (AOTA) (2015, p. 45) a participação social é “hábitos, rotinas, papéis e rituais utilizados no processo de se envolver em ocupações ou atividades; estes padrões podem apoiar ou prejudicar o desempenho ocupacional”.

Figura 1 - Falta de lajotas nas calçadas



Fonte: Imagem da autora (2022)

Também foram encontrados 6 buracos no decorrer das calçadas da Avenida Rio Branco, fazendo com que a pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida precise desviar, o que causa, inclusive, desconforto a si próprio. Neste sentido, Santos (2017), menciona que as calçadas quando possuem irregularidades, por menores que sejam, podem causar a redução da circulação dos pedestres e até mesmo graves acidentes. Como podemos perceber na figura 2, o item “c” mostra um buraco próximo a rampa de acesso a calçada, dificultando mais ainda o passeio de pessoas com deficiência física, principalmente usuários de cadeira de rodas. No item “d”, este problema mostra-se camuflado com vegetação, o que dificulta a percepção da existência deste buraco, faz com que se torne mais perigoso e aumenta o risco de queda.

Figura 2 - Buracos



Fonte: Imagem da autora (2022)

Se tratando de desníveis nas calçadas, foram apontadas 7 irregularidades, caracterizando um fator de risco para a locomoção livre e segura dos pedestres, como ressalta o P4, que também é usuário de cadeira de rodas, “*principalmente quando tem algum desnível, a cadeira ou acaba indo pro lado e acaba tendo muito risco de cair, aí é perigoso*”. Assim, fica evidente a necessidade de rotas acessíveis adequadas, independente se a pessoa possua algum tipo de restrição de mobilidade. As rotas acessíveis são trajetos contínuos, que possuem pisos, inclinações adequadas, sinalização, fácil acesso e livre de obstáculos, tornando a circulação segura e autônoma. (ABNT, 2020).

Na figura 3, percebe-se no item “e” que a calçada possui um desnível em boa parte dela, o que limita o espaço de passeio de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, principalmente em momentos de grande fluxo de pedestres. Já no item “f”, a calçada possui uma inclinação bastante acentuada, tornando extremamente perigoso o passeio de usuários de cadeira de rodas, indo ao encontro da fala do PA.

Figura 3 - Desníveis



Fonte: Imagem da autora (2022)

A respeito das rampas de acesso, foram encontradas 18 irregularidades e até mesmo a inexistência das rampas. A maioria destas apresentavam algumas inconformidades com a norma, quanto às dimensões mínimas, sinalização e inclinação, sendo ineficazes para se atender uma pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida. Sendo assim, as rampas de acesso inadequadas foram bastante discutidas com os quatro participantes neste trabalho, demonstrando insatisfação de todos. Para P1, o problema não é somente as rampas, mas também as pessoas:

“Olha, as dificuldades sempre são as rampas, né? Entendeu? Então, até mesmo tem trânsito de pessoas que às vezes essas pessoas são muito insensíveis ou individualistas nesse caso aí que elas não percebem que atrapalham o trânsito ali duma pessoa com deficiência, né? e então elas ocupam um espaço ali que é onde a gente poderia transitar, mas elas estão ali. Então pedir licença fica um pouco chato e nem to falando em dia de chuva. Então acho que é acesso e ter rampas, bem-sinalizadas também, e acrescenta P3 “as rampas estão mal feitas e precárias”.

Na figura 4, no item “g” a rampa encontra-se totalmente inadequada, sem sinalização, sem a devida inclinação e totalmente precária. No item “h”, percebe-se a inexistente a rampa de acesso no final/início da travessia pela faixa de pedestres, tornando inviável o acesso para o outro lado da rua.

Figura 4 - Rampas de acesso



Fonte: Imagem da autora (2022)

Por conta da vegetação, foram observadas 4 danificações, devido às exposições das raízes de árvores e 9 obstáculos nas calçadas, sendo postes, placas, lixeiras, recolhedores de águas pluviais e parada de ônibus, tornando ainda mais estreito o local de livre circulação dos pedestres. Na figura 5, no item “i”, é notória a danificação de boa parte da calçada por conta das raízes da árvore, tornando ainda mais difícil o passeio dos pedestres, em especial pessoas com mobilidade reduzida e usuários de cadeira de rodas. No item “j” percebe-se a presença de recolhedor de águas pluviais também em boa parte da calçada, prejudicando a circulação principalmente de usuários de cadeira de rodas.

Figura 5 - Danificação pela vegetação e obstáculos nas calçadas



Fonte: Imagem da autora (2022)

Ao encerrar a coleta de dados na Avenida Rio Branco, iniciaram-se as coletas na Vila Belga, que foi construída entre os anos de 1905 e 1907 “pelo engenheiro belga Gustave Vauthier, para servir de moradia para os funcionários da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil que trabalhavam no pátio da Viação Férrea” (Dutra, [s.d]). Em 1997, o conjunto habitacional passou a ser propriedade particular e em 2000 se tornou patrimônio histórico juntamente com a Estação Férrea. Os moradores da Vila Belga são ferroviários aposentados, descendentes de ferroviários ou admiradores da arquitetura antiga da Vila. Em 2015, surgiu o Brique da Vila Belga, realizado todos os primeiros e terceiros domingos do mês, neste evento há shows ao vivo de bandas e teatros, comercialização de artesanatos, roupas, alimentos, antiguidades e muito mais.

Foram analisadas as condições de acessibilidade na Vila Belga, que encontrava-se em obras para revitalização (patrimônio histórico cultural). Nesta localidade, foram apontadas 18 irregularidades, que podem causar possíveis quedas, desconfortos e impedimento do trajeto de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

Destes, 9 obstáculos, sendo postes de luz, contêiner de lixo, pisos desnivelados e caixa de passagem para cabos subterrâneos. Com isso, leva-se em consideração a fala de P1:

“Vamos falar em equilíbrio, equilíbrio de tronco. Uma pessoa que tem uma lesão medular nível T-10, T-12, ela já faz um esforço. Agora tu imagina, eu sou atleta. Eu consigo, né? Com a ajuda dos braços, com força nos braços, mas eu tenho que pensar naquela pessoa que não tem uma atividade seguida, um esporte de lazer, enfim. Então o subir já é dificultoso. Então, por exemplo, às vezes tu tem que desviar de tantos obstáculos [...]tu gasta energia, sabe? [...]já tu pensa assim ó, caramba, as pessoas que andam normalmente já é difícil atravessar, agora tu imagina a gente pra se deslocar de cadeira de rodas”.

Na figura 6, no item “k”, percebe-se a falta de piso, e também o piso desnivelado em consideração aos outros, gerando ao pedestre riscos de quedas, principalmente pessoas com mobilidade reduzida. No item “l”, destaca-se o contêiner de lixo em boa parte da calçada, seguido de um poste de luz, tornando a mesma mais estreita, dificultando a passagem, especialmente de usuários de cadeira de rodas.

Figura 6 - Obstáculos



Fonte: Imagem da autora (2022)

No que trata-se de rampas de acesso, foram apontadas apenas 3 irregularidades, visto que uma estava totalmente ineficiente para o uso e não atendia às normas. Na figura 7, no item “m”, observamos uma rampa de acesso totalmente inapropriada para o uso, não atendendo às normas, sendo elas:

“Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser preferencialmente menor que 5 %, admitindo-se até 8,33 % (1:12), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais. Recomenda-se que a largura do rebaixamento seja maior ou igual a 1,50 m, admitindo-se o mínimo de 1,20 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de, no mínimo, 1,20 m.” (ABNT NBR:9050, 2020).

Com isso, torna ainda mais difícil o passeio das pessoas, principalmente de usuários de cadeiras de rodas. Já no item “n”, as rampas encontram-se apenas em maus cuidados, com o crescimento de vegetação, podendo dificultar a passagem do pedestre. Neste sentido, para Junior (2007), o espaço público só é acessível através da eliminação de obstáculos físicos e naturais.

Figura 7 - Rebaixamento das calçadas

Fonte: Imagem/arquivo do autor (2022)

Já a respeito de falta de passeio público, foram constatadas 4 irregularidades no decorrer da Vila Belga, podendo afastar ainda mais pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida do seu momento de lazer, como cita P1:

“Às vezes a gente pede por acessibilidade, mas que adianta ter acesso naquele local, espaço arquitetônico, [...] onde eu não sou bem-vindo, eu nem quero ir”, por falta de acesso e acessibilidade, P4 acrescenta: “Acho que seria importante ter mais acessibilidade, mais conforto porque acredito que tem pessoas que não conseguem se locomover com a cadeira, então sempre vai ter que depender de alguém, entende? Se tivesse mais rampas, mais acessos aos locais e principalmente uma rua boa né, no caso isso não tem no nosso centro, infelizmente. [...] mas eu acho que sempre vai ter alguma dificuldade pra nós pessoas deficientes”.

No item “o” e “p”, atentamos as familiaridades da falta de passeio público, prejudicando o desempenho ocupacional de pessoas com deficiências físicas ou mobilidades reduzidas.

Figura 8 - Falta de passeio público

Fonte: Imagem da autora (2022)

E por fim, foram coletados dados na Estação Férrea de Santa Maria, conhecida também como Gare, foi construída entre 1888 e 1898, e marcou uma etapa de progresso econômico na cidade. No “dia 02 de fevereiro de 1996 Santa Maria foi abalada pela desativação da linha que transportava

passageiros, com isso começou o abandono e vandalismo nas instalações ferroviárias de Santa Maria.” (Rodrigues; Ribeiro, 2015, p. 189).

A Estação foi tombada a nível Municipal e Estadual em 2002 e em 2007 foi restaurada pela Prefeitura Municipal de Santa Maria. Segundo Rodrigues e Ribeiro (2015), com objetivo de reutilizar a Estação, foram realizados alguns projetos, como o Brique da Estação, ocorria em um domingo por mês, oferecendo atividades culturais, feiras de artesanato e gastronomia.

O local mostra-se totalmente inacessível, falta de acessibilidade, ausência de rampas de rebaixamento e passeio público, repleto de obstáculos, buracos, pedras soltas, entre outros.

Figura 9 - Falta de rebaixamento das calçadas



Fonte: Imagem da autora (2022)

Figura 10 - Falta de acessibilidade



Fonte: Imagem da autora (2022)

DISCUSSÕES

As divergências enfrentadas por pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida são aumentadas a partir do momento que não existe acessibilidade. Os participantes deste estudo reforçam essa questão, em especial o trajeto feito nas calçadas analisadas por esta pesquisa, que dificultam a circulação dos mesmos causando um impedimento do desempenho ocupacional, para Pedretti e Early (2005, p. 4), “compreende-se o desempenho ocupacional como a capacidade de realizar as

tarefas que possibilitam a execução de papéis ocupacionais e sociais de maneira satisfatória e apropriada para o estágio de desenvolvimento, cultura e ambiente do indivíduo.” Com isso, o desempenho ocupacional afetado pode gerar a desmotivação na atuação como pessoa ativa na sociedade ou em sua própria vida, acarretando na baixa autoestima e autoeficácia. Em 2010, a avenida passou por uma revitalização, foram retirados os camelôs que estavam ali, realocando-os para o Shopping Independência, na Praça Saldanha Marinho, e também, a construção do viaduto ligando a Rio Branco à Zona Norte de Santa Maria.

Segundo Bernardi e Garcias (2008), para que a mobilidade seja efetiva, uma cidade precisa contemplar três funções básicas, que são: funções urbanísticas (incluindo a habitação, o trabalho o lazer e a mobilidade), função de cidadania (incluindo a educação, a saúde, a proteção e a segurança) e função de gestão (incluindo prestações de serviços, o planejamento, a preservação do patrimônio cultural e natural e a sustentabilidade urbana). Porém, os arranjos urbanos, muitas vezes dificultam ações e práticas de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, tais como: árvores com exposição de raízes, danificando as calçadas, colocação de placas, postes, lixeiras inadequadas, entre outras, não oferecendo segurança nem qualidade para a circulação das pessoas naquele percurso.

Nesse contexto, a falta de acessibilidade acaba afastando as pessoas com deficiência física ou mobilidade física dos seus momentos de lazer, sendo um direito de todos. A Associação Americana de Terapia Ocupacional (AOTA) (2015, p. 44) define lazer como “atividade não obrigatória que é intrinsecamente motivada e realizada durante o tempo livre, ou seja, o tempo não comprometido com ocupações obrigatório, tais como trabalho, autocuidado e sono”. Na figura 9 e 10, nos itens “q”, “r”, “s” e “t”, observamos de forma alarmante a falta de acessibilidade na localidade da Estação Férrea.

Neste contexto, segundo a Lei Complementar Municipal nº98, de 10 de junho de 2015, em vigor desde sua publicação, visa:

A Política de Mobilidade Urbana, executada pelo Poder Público Municipal conforme as diretrizes gerais fixadas nesta lei, tem por objetivo principal propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade, onde os meios de transporte sustentáveis sejam prioritários e majoritários.

Percebe-se que a lei não está sendo cumprida como deveria, resultando em falta de acessibilidade em grande parte do centro histórico de Santa Maria, no que diz respeito à mobilidade urbana. Para P4 desempenhar de forma satisfatória e segura sua inclusão nesse local, ele acredita que:

“Principalmente os vereadores, o prefeito também né, olhar um pouco pra nós, né? Eles irem lá e vê que não é bom ter as calçadas assim, e também as pessoas, né? E terem um pouco mais de consciência, né? E aí eles pensar um pouco mais vaga pra cadeirante não é pra qualquer um. Então eu acho que viria mais das pessoas e também dos políticos, né?”, complementa P1 “talvez isso aqui chegue pra alguma pessoa que possa mudar isso aí”.

Com isso, todas as irregularidades apontadas neste estudo, implica negativamente nas vidas de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, bem como, dos quatro entrevistados, acarretando diminuição dos momentos de lazer, interação e participação social, afetando na qualidade de vida e gerando um afastamento pelo local citado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento de uma cidade deve ser feito pensando nos direitos dos cidadãos, desde o instante em que ele sai de casa até o momento em que ele chega em seu destino desejado. Sendo assim, o deslocamento feito nas calçadas, o desenho urbano não pode ser um obstáculo para o desenvolvimento social, sendo de suma importância as adequações em relação às impossibilidades motoras e sensoriais de todos. Uma vez que a acessibilidade reflete na qualidade de vida de todos, se faz necessário que sejam feitas mudanças e discutir sobre este tema significa discutir se a cidade é para todo e qualquer cidadão. Desse modo, o atual projeto do Distrito Criativo visa melhorias na acessibilidade e tem como visão a inclusão.

Possuir uma vida ativa em sociedade, seja em termos de lazer ou em qualquer outra área de desempenho ocupacional, implica diretamente na acessibilidade. Portanto, um espaço que a pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida possa realizar seus desempenhos ocupacionais de forma segura e satisfatória, ter seus momentos de lazer, participação e interação, é apenas a garantia de seus direitos como cidadão. O crescimento absoluto de uma cidade depende da inclusão de todos os cidadãos, impedindo que indivíduos ou grupos não sejam incluídos neste processo.

Com o presente trabalho, foi possível verificar as condições de acessibilidade nas calçadas do Centro Histórico de Santa Maria, e o produto resultante deste estudo é a construção de um relatório que será disponibilizado aos órgãos públicos e a gestão do Distrito Criativo, como contribuição e sugestão de melhorias aos problemas identificados, assim favorecendo a inclusão, proporcionando momentos de lazer e melhorando a qualidade de vida de forma justa e consciente.

REFERÊNCIAS

AOTA American Occupational Therapy Association. Estrutura da prática da Terapia Ocupacional: domínio & processo. **Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo**, v. 26, (ed. especial), 2015.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emin-da-1_-03-08-2020.pdf. Acesso em: 17 set. 2021.

BECKER, Paula; MONTILHA, Rita de CássiaIetto. Desempenho ocupacional e qualidade de vida: inter-relações no cotidiano de pessoas com deficiência visual. Campinas: Unicamp, 2012.

BERNARDI, Jorge Luiz; GARCIAS, Carlos Mello. As funções sociais da cidade. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**, n. 4, p. 1-15, julho/2008. Disponível em: <https://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/48/47>. Acesso em: 12 mai. 2020.

BITTENCOUT, Leonardo Salazar *et al.* Acessibilidade e Cidadania: Barreiras Arquitetônicas e Exclusão Social dos Portadores de Deficiências Físicas. *In: CONGRESSO BRASILEIRO DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA*, 2004, Belo Horizonte. **Anais**. Área Temática de Direitos Humanos. Belo Horizonte, 2004.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência**. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm. Acesso em: 12 out. 2021.

CARLETTO, A. C.; CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal: um conceito para todos**. Instituto Mara Gabrilli. São Paulo, 2007.

Distrito Criativo Centro/Gare Santa Maria-RS. **Plano de ação do Distrito Criativo Centro/Gare Santa Maria**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2022. 113 p. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1-gVsLCitP1Uh_S49EvTZ6DAB5VxFz7f8/view?usp=sharing. Acesso em 03 de junho de 2022.

DORNELES, Vanessa Goulart; FARIAS, Silvia; SILVA, Maria Luisa Scharlau da; PIPPI, Luiz Guilherme Aita; Avaliação de acessibilidade espacial no centro de Santa Maria. *In: VIII Encontro Nacional de Ergonomia do Ambiente Construído e do IX Seminário Brasileiro de Acessibilidade Integral*. 2020, São Paulo. **Anais** [...] São Paulo: Blucher, 2020. p. 39-52.

DUTRA, Giovana. **Vila Belga**: patrimônio histórico e cultural de Santa Maria. VAM Magazine, [s.d.]. Disponível em: <https://www.vammagazine.com.br/post/vila-belga-patrim%C3%B4nio-hist%C3%B3rico-e-cultural-de-santa-maria> . Acesso em: 23 mai. 2022.

JUNIOR. Celso Luiz Guimarães Keppe. **Formulação de um indicador de acessibilidade das calçadas e travessias**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2007.

GRITTI. Cristiane Carnaval *et al.* Desempenho ocupacional, qualidade de vida e adesão ao tratamento de pacientes com epilepsia. **Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo**. São Paulo, v. 26, n. 1, p. 93-101. 2015.

PEDRETTI, Lorraine Williams; EARLY, Mary Beth. **Terapia Ocupacional: capacidades práticas para disfunções físicas**. 5 ed., São Paulo: Roca, 2005.

KÜMMEL, Márcia Barroso. **Estudo sobre o Art Déco em Santa Maria/RS: O caso da Avenida Rio Branco e seu patrimônio edificado**. Orientador: Caryl Eduardo Jovanovich Lopes. 2013. 209 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado do Programa Pós-Graduação Profissionalizante em Patrimônio Cultural, Área de Concentração em Arquitetura e Patrimônio Material, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/11029/KUMMEL%2c%20MARCIA%20BARROSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 02 jun. 2022

LAQUALE. Adonis Alexandre. **A pessoa com deficiência e o direito à acessibilidade**. Jus navegandi, 2017. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/58520/a-pessoa-com-deficiencia-e-o-direito-a-acessibilidade>. Acesso em: 22 nov. 2021.

RENGER. Cristiane Luisa. **A acessibilidade pelas abordagens da arquitetura e da terapia ocupacional: sobreamento versus cooperação inter-disciplinar para a inclusão social**. 2009. Dissertação - Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais. Minas Gerais, 2009.

Santa Maria, Prefeitura Municipal de. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo. **Santa Maria Distrito Criativo**. Santa Maria, 2021

SANTOS, Paula Manoela dos; ARIADNE, Lara Schmitt Caccia; SAMIOS, Amanda Barbosa; FERREIRA, Livia Zoppas. 8 PRINCÍPIOS DA CALÇADA. 1 ed., Brasil: **Wri Brasil**, 2017. p. 136
Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/8-principios-da-calcada> Acesso em: 10 maio 2022.

SILVA, Carla Saldanha da. A história da Avenida Rio Branco da cidade de Santa Maria: Uma narrativa através da fotografia. **Oficina do Historiador**, p. 466-486, 17 out. 2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf Acesso em: 17 set. 2021.

TOKARSKI, Igor Danin; Inclusão Social e Políticas Públicas. *In*: TACO, Pastor Willy Gonzales; SOUSA, Adriana Modesto de; SILVA, Philippe Barbosa. **Acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da pessoa surda**. Goiânia: Kelps, p. 9, 2017.