

ORIENTABILIDADE NO AMBIENTE CONTRUÍDO: UM ESTUDO DE CASO NO RIO DE JANEIRO, RJ

Aluno: Daniel Ribeiro Chelles
Orientador: Cláudia Mont'Alvão

Introdução

Orientar-se é ser capaz de percorrer espaços através da percepção e memorização que cada ser humano tem em dado ambiente. Para Bins Ely (2003), “a percepção é o ponto de partida de toda a atividade humana, é a percepção, por exemplo, que nos fornece toda a informação necessária para nossa orientação em um ambiente específico. Recebemos informações do meio ambiente ou das demais pessoas por meio de nossos sistemas de percepção: audição, visão, paladar, olfato, háptico e equilíbrio. Estas informações são tratadas pelas atividades mentais, isto é, a compreensão das informações. Como resultado das atividades mentais, tem-se a decisão da ação, traduzidas no comportamento.

Segundo Bins Ely (2003) “estar orientado significa saber onde se está no espaço e no tempo, e poder definir seu próprio deslocamento. Essa rede de informações fornecida pelo ambiente é parte de um processo que envolve o reconhecimento do ambiente, a escolha do trajeto e a movimentação espacial. Todo esse processo é chamado por vários pesquisadores de “*wayfinding*”.

Objetivo

O trabalho teve como objetivo verificar os problemas existentes na orientabilidade dos pedestres no centro urbano do Rio de Janeiro e propor recomendações para minimizar os problemas. Além disso, levantar junto aos usuários: as questões relativas à percepção do ambiente construído e as relações de identificação dos pontos de referência. A orientabilidade foi avaliada em relação ao usuário – percepção de risco, decodificação do ambiente, opinião e sugestões.

Metodologia

O primeiro passo foi levantar o referencial teórico relativo à cognição e percepção do ambiente construído e mapas mentais, o que permitiu o delineamento da pesquisa de campo. Esta foi dividida em 2 fases. Na primeira, com usuários que somente percebem o espaço, sem vê-lo, ou seja, com portadores de deficiência visual. Em uma segunda etapa, com os usuários regulares do centro da cidade.

A primeira fase da pesquisa se deu, então, nos arredores do Instituto Benjamin Constant (IBC), um centro de referência a nível nacional, para questões da deficiência visual. O IBC está localizado na Urca, zona sul da cidade do Rio de Janeiro, e para chegar lá é necessário o deslocamento por ônibus, metrô ou trem. Com isso, considerou-se que a fase para constatar se as pessoas criam um mapa mental estava concluída.

Na etapa seguinte, a fim de determinar a percepção dos usuários na cidade, foi escolhida a área em torno do Largo da Carioca, localizado no centro da cidade. Uma das características desta região é ser uma área predominantemente comercial. Para a realização da pesquisa utilizou-se um mapa onde os usuários deveriam indicar os pontos mais frequentados por eles.

Alem disso, esses usuários respondiam a um questionário, com perguntas gerais sobre seu perfil. Alem dessas questões os transeuntes utilizaram uma escala de avaliação de 7 pontos para analisar a segurança do local estudado.

Conclusões

Na primeira etapa constatou-se que os alunos da reabilitação ao completarem o curso, estão aptos a formarem um mapa mental do ambiente, virar a esquerda e a direita com precisão, voltar ao ponto de origem, andarem na rua apenas com a bengala, e a utilizar transporte público. Sobre o transporte, as queixas foram inúmeras, mas destacaram-se dois pontos: a falta de bancos na frente da roleta e o posicionamento do trocador que dificulta a comunicação do deficiente quando o mesmo se encontra na parte traseira do ônibus.

A partir dos dados da escala de avaliação (sendo 7 o maior score, e 1, o menor) verificou-se que a maioria dos entrevistados considera que a área escolhida para o estudo apresenta um nível de segurança recebeu score “4”, e a segurança do pedestre está entre “7” e “4”. Já em relação a presença de pontos de referência, estes foram avaliados como “7” enquanto que o destaque da sinalização é “5”.

Analisando os pontos de referencia marcados pelos pedestres no mapa apresentado, verificou-se que 64% dos entrevistados assinalaram corretamente os seus principais pontos de referência, enquanto que 36% de localizaram equivocadamente os pontos de referência. Estes dados apontam, apesar do elevado numero de acertos, para a dificuldade dos pedestres construírem um mapa mental preciso, mesmo em se tratando de uma área tão bem sinalizada.

Desta forma, recomenda-se que ao ambiente construído urbano sejam incorporados pontos de referências permanentes e que o projeto destas áreas urbanas contemplem todos os tipos de usuários, principalmente aqueles que apresentam qualquer tipo de deficiência. Transitar por ruas e calçadas bem sinalizadas e sem obstáculos são não só um direito dos cidadãos, mas um dever do Estado.

Referências

- 1 - BINS ELY, V. H. M. Ergonomia + Arquitetura: buscando um melhor desempenho do ambiente físico. **Anais do 3º Ergodesign**. Rio de Janeiro: LEUI/PUC-Rio, 2003.
- 2 - BINS ELY, V. H. Estudo de legibilidade e orientabilidade no centro urbano de Florianópolis. **Anais do 4º Ergodesign**: Rio de Janeiro: LEUI/PUC-Rio, 2004.
- 3- KISHNANI, N. Space, signs, information. An evaluation of the wayfinding system at Stansted Airport. **Proceedings of Public Graphics**, pp 22.1 – 22.16. The Netherlands: September 1994.
- 4- OKAMOTO, J. **Percepção Ambiental e Comportamento**. São Paulo: Editora Makenzie, 2002.
- 5 - VILLAROUCO, V.. Avaliação Ergonômica do Projeto Arquitetônico. **Anais do ABERGO 2002**. Recife: ABERGO, 2002.