



Universidade Federal
de Campina Grande

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE-UFCG
CENTRO DE HUMANIDADES-CH
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA-UAG
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ANÁLISE REGIONAL E ENSINO DE GEOGRAFIA

GORETE RIBEIRO BARBOSA DA SILVA

**INCLUSÃO ESPACIAL DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL: UMA
ANÁLISE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS CENTRAIS DE CAMPINA GRANDE-PB**

CAMPINA GRANDE - PB

2017

GORETE RIBEIRO BARBOSA DA SILVA

**INCLUSÃO ESPACIAL DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL: UMA
ANÁLISE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS CENTRAIS DE CAMPINA GRANDE-PB**

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Análise Regional e Ensino de Geografia, da Unidade Acadêmica de Geografia, do Centro de Humanidades, do Campus I, da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito para obtenção do título de Especialista em Geografia.

Orientador:
Prof. Dr. Paulo Sérgio Cunha Farias

Campina Grande - PB

2017

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL DA UFCG

S586i Silva, Gorete Ribeiro Barbosa da.
Inclusão espacial das pessoas com deficiência visual: uma análise dos espaços públicos centrais de Campina Grande-PB / Gorete Ribeiro Barbosa da Silva. – Campina Grande, 2018.
71 f. : il. color.

Monografia (Especialização em Análise Regional e Ensino de Geografia) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2017.

"Orientação: Prof. Dr. Paulo Sérgio Cunha Farias".

Referências.

1. Geografia Regional. 2. Espaços Públicos - Acessibilidade. 3. Mobilidade Urbana – Plano – Campina Grande (PB). 4. Deficiência Visual. I. Farias, Paulo Sérgio Cunha. II. Título.

CDU 913(043)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE HUMANIDADES
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ANÁLISE REGIONAL E ENSINO DE
GEOGRAFIA

A INCLUSÃO ESPACIAL DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA
VISUAL: UMA ANÁLISE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS CENTRAIS DE
CAMPINA GRANDE – PB

GORETE RIBEIRO BARBOSA DA SILVA

Aprovada em: 07 de dezembro de 2017.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Paulo Sérgio Cunha Farias
Orientador – UAEd/CH/UFCG

Prof^a. Dr^a. Maria das Graças Oliveira
Examinador Interno

Prof^a. Dr^a. Keila Queiroz e Silva
Examinadora Externa

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha mãe, por sempre me incentivar e me ajudar a seguir em frente e nunca desanimar, mesmo diante das dificuldades.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por Ele ter me concedido os dons da sabedoria, paciência e perseverança, pois sem eles nada seria possível de ser concretizado. Meu segundo agradecimento vai para meu mestre, Paulo Sérgio Cunha Farias, que sempre me orientou com muita dedicação e carinho, a você meu muito obrigado!

Quero agradecer a minha família, em especial minha mãe e meu pai que sempre acreditaram e me deram forças para eu continuar e me ensinaram a nunca desistir de meus sonhos, obrigado!

Meu filho e meu esposo, companheiros de todas as horas, sempre presentes com uma palavra de otimismo.

Quero agradecer a Unidade Acadêmica de Geografia da UFCG, a seus professores e todos os que foram convidados de outras Unidades para participar de alguma das Disciplinas ministradas durante o curso.

Às professoras Maria das Graças Oliveira (UAEd/UFCG) e Keila Queiroz e Silva (UAEd /UFCG). Obrigada por aceitarem fazer parte da minha banca examinadora.

Agradeço também a meus colegas do Curso de Especialização, em especial os meus amigos que trago da Graduação, como Marcela, Dayana, Leticia, Adriano e Ana Paula. Como também, as novas amizades que surgiram, entre elas as que mais se destacaram foram: Anna Maria, Kalina, Bárbara e Valéria. Enfim, obrigada a todos pelo companheirismo.

Um agradecimento especial ao amigo Prof. Me. Franklin Roberto da Costa, obrigada pela força e pela elaboração do meu mapa com tanto carinho!

E, por fim, quero agradecer também aos funcionários e alunos do IC-CG, obrigada por terem me recebido de braços abertos para a pesquisa.

RESUMO

A mobilidade e acessibilidade nos espaços públicos são direitos assegurados por lei, para que toda pessoa com deficiência possa usufruir desses espaços igualmente ao restante da população que não apresenta deficiência. Sendo assim, essa pesquisa busca verificar se os espaços públicos do centro de Campina Grande-PB se encontram acessíveis às pessoas com deficiência visual, conforme estabelece o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana da cidade. Para isso, partiu do seguinte questionamento: Os espaços públicos da cidade de Campina Grande estão preparados para receber as pessoas com deficiência visual, conforme os referidos planos? Se não, quais são os principais desafios encontrados por elas nesses locais? Como as mesmas conseguem realizar suas atividades necessárias nesses locais? Quais são as táticas espaciais utilizadas por eles para conseguir atingir os objetivos que pretendem nos locais públicos do centro da cidade? A partir da problemática levantada, a pesquisa tem como objetivo geral verificar as condições de adaptação dos espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande-PB no que concerne à mobilidade e à acessibilidade da pessoa com deficiência visual. E, como objetivos específicos: verificar quais destes locais apresentam maior acessibilidade; identificar quais são os locais que apresentam maior dificuldade para as pessoas com deficiência visual se locomoverem; entender como acontece a mobilidade dessas pessoas nas repartições públicas e, por fim, apresentar os locais que se destacam na acessibilidade e mobilidade desses sujeitos. A metodologia adotada foi a da abordagem bibliográfica em livros, documentos oficiais que regem a mobilidade e a acessibilidade das pessoas com deficiência visual, especialmente o Plano Diretor e o de Mobilidade Urbana de Campina Grande e, ainda, documentos existentes em endereços eletrônicos que tratam de questões relativas à inclusão socioespacial dessa população. Com o material bibliográfico estudado e analisado, realizamos o levantamento de dados no Instituto dos Cegos de Campina Grande, por concentrar grande número desses sujeitos, que forneceram informações sobre as condições de mobilidade e acessibilidade nos espaços estudados. Esta pesquisa, constituiu-se como um estudo de caso realizado em um lugar específico, sem preocupação de confrontar os resultados da pesquisa, mas sim encontrar respostas satisfatórias para as questões investigadas. Por outro lado, este estudo de caso se consistiu em uma pesquisa de cunho qualitativo. Para obtermos os dados empíricos, recorreremos à aplicação de questionários com questões fechadas e abertas. Por fim, os resultados da pesquisa evidenciaram que os espaços públicos no centro da cidade de Campina Grande- PB apresentam problemas de infraestrutura na adaptação, o que dificulta a mobilidade e a acessibilidade das pessoas com deficiência visual e inibe a ação desses sujeitos nas arenas públicas onde as questões políticas são postas e debatidas. Nesse sentido, são espaços que lhes excluem, apesar da letra da lei assegurar à adaptação que lhes garante a mobilidade e a acessibilidade espaciais nessas arenas.

Palavras-chave: Acessibilidade; Mobilidade; Pessoa com Deficiência Visual; Espaço Público; Plano Diretor; Plano de Mobilidade Urbana; Campina Grande.

ABSTRACT

The mobility and accessibility at the public spaces are rights ensured by law, for that any person with deficiency can enjoy these spaces equally rest of population who does not present deficiency. Therefore, this research seeks to verify if the public spaces in Campina Grande-PB downtown are accessible to people with visual impairment, as establishes the Master Plan and Urban Mobility Plan of the city. For that, starting from the following questioning: Are the public spaces of Campina Grande city ready for receive people with visual impairment, according to referred plans? If not, are which main challenges found by them in these locations? How can they accomplish their necessary activities in these places? Which are the spatial tactics used by them to achieve their desired goals in public places in downtown? From the raised dilemma, the research has as general objective to verify the adaptation conditions of public spaces of Campina Grande-PB downtown, in it concerns to mobility and to accessibility that person with visual impairment. And, as specific objectives: to verify which of these places that present more accessibility; identify which are the places that present more difficulty to the people with visual impairment move around; understand how happens the mobility of these people in the public repartitions and, lastly, present the places who stand out in accessibility and mobility for the subjects. The adopted methodology was the bibliographical approach in books, official documents that rules the mobility and accessibility for people with visual impairment, especially the Master Plan and the Urban Mobility of Campina Grande and, as well, existent documents in electronic addresses that dealing with issues relative to socio spatial inclusion of this population. With the bibliographical material studied and analyzed, we managed a data gathering at the Institute of the Blind of Campina Grande, which concentrate a large number of these subjects, who provided information about the mobility and accessibility conditions on studied spaces. This research constituted as a case study made in a specific place, without preoccupation of confronts the research results, but to find satisfactory answers to the investigated questions. By the other way, this case study it constituted in a research of qualitative character. To obtain the empirical data, we resort to application of questionnaires that contains open and closed questions. By the end, the research results enlightening that the public spaces on Campina Grande-PB downtown shows infrastructure adaptation problems , which difficult the mobility and accessibility of people with visual impairment and inhibits the action of these subjects in public arenas where the political questions are posed and debated. In this sense, they are spaces that exclude them, despite the law ensures the adaptation that guarantee their mobility and accessibility spatial on these arenas.

Keywords: Accessibility; Mobility; Person with Visual Impairment; Public Space; Master Plan; Urban Mobility Plan; Campina Grande.

LISTA DE MAPAS, QUADROS E FIGURAS

Mapa 01	Localização de Campina Grande-PB.....	38
Mapa 02	Localização dos Bairros de Campina Grande –PB.....	46
Mapa 03	Localização dos espaços públicos visitados no Centro da cidade de Campina Grande- PB.....	48
Quadro 01	Status de andamentos de obras para pedestres de acordo com o PLANMOB-CG (1ª Diretriz)	44
Quadro 02	Status de andamento sobre acessibilidade de acordo com o PLANMOB-CG (1ª Diretriz)	45
Quadro 03	Dificuldades de acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência visual no centro de Campina Grande-PB.....	61
Figura 01	Símbolo internacional de pessoas com deficiência visual.....	33
Figura 02	Piso tátil do tipo alerta e direcional.....	34
Figura 03	Sinalização com piso tátil do tipo alerta.....	34
Figura 04	Sinalização do tipo ondulação.....	35
Figura 05	Passageiros esperando o ônibus sobre o piso tátil.....	49
Figura 06	Pessoas sobre os pisos táteis.....	49
Figura 07	Rua Padre Ibiapina (calçada)	50
Figura 08	Rua Major Juvino do Ó (calçada)	50
Figura 09	Sinalização tátil direcional em piso com faixa lateral com piso liso complementa.....	51
Figura 10	Placa de sinalização próxima ao piso tátil.....	52
Figura 11	Desrespeito às normas técnicas.....	52
Figura 12	Rebaixamento inclinado em relação à guia.....	52
Figura 13	Pisos táteis na Praça da Bandeira.....	53
Figura 14	Distância mínima entre a sinalização tátil direcional e obstáculos.....	53
Figura 15	Vasos na Praça da Bandeira causando barreiras arquitetônicas.....	54
Figura 16	Rua Marquês do Herval (Calçada em frente ao prédio do Correios)	54
Figura 17	Entrada do prédio dos Correios.....	55
Figura 18	Obstáculos na Praça Clementino Procópio.....	55
Figura 19	Poste de iluminação na faixa.....	56
Figura 20	Barreiras arquitetônicas na faixa de pedestres.....	56
Figura 21	Comércio ambulante na Praça Clementino Procópio.....	56
Figura 22	Barras de ferro nas calçadas.....	57
Figura 23	Hidrômetro estalado na calçada.....	57
Figura 24	Biblioteca Municipal.....	57
Figura 25	Posto de Saúde Dr. Francisco Pinto.....	58
Figura 26	Posto de Saúde Dr. Francisco Pinto.....	58
Figura 27	Museu Histórico e Geográfico.....	58
Figura 28	Museu Histórico e Geográfico.	58
Figura 29	Ambulantes nas calçadas – Rua João Pessoa.....	62
Figura 30	Carro estacionado na calçada- Floriano Peixoto.	63
Figura 31	Agência Bancaria do banco do Bradesco.....	63
Figura 32	Agência Bancaria do banco do Brasil.....	63
Figura 33	Rampa de acesso as calçadas.....	64
Figura 34	Rampa de acesso às calçadas.....	64

LISTAS DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
BHTRANS	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte
CCJC	Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
IC-CG	Instituto dos Cegos de Campina Grande
ONU	Organização das Nações Unidas
PDCG	Plano Diretor de Campina Grande
PLANMOB-CG	Plano de Mobilidade de Campina Grande
PMCG	Prefeitura Municipal de Campina Grande
SEPLAN	Secretaria de Planejamento, Gestão e Transparência de Campina Grande
STTP	Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos
UAEd	Unidade acadêmica de Educação
UAG	Unidade Acadêmica de Geografia
Unifacisa	Centro Universitário
UFCG	Universidade Federal de Campina Grande

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO I: O ESPAÇO GEOGRÁFICO E O ESPAÇO PÚBLICO.....	15
1.1. Um pouco sobre espaço geográfico	15
1.2. A cidade: definição e caracterização.....	16
1.3. Os espaços públicos na cidade.....	21
CAPÍTULO II: OS ESPAÇOS PÚBLICOS E A CESSIBILIDADE/MOBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA VISUAL.....	27
2.1. As interações espaciais da pessoa com deficiência visual.....	27
2.2. Espaço público adequado para a acessibilidade e a mobilidade das pessoas com deficiência visual.....	32
CAPÍTULO III: OS ESPAÇOS PÚBLICOS CENTRAIS DE CAMPINA GRANDE-PB E ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUA.....	38
3.1. Campina Grande-PB: breves considerações.....	38
3.2. Espaços públicos do centro de Campina Grande utilizados por pessoas com deficiência visual	46
3.3. Um olhar sobre os espaços públicos do centro de Campina Grande com os olhos de quem não enxerga fisicamente.....	59
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	66
REFERÊNCIAS	68
APÊNDICE.....	71

INTRODUÇÃO

Este trabalho intitulado, “**Inclusão espacial das pessoas com deficiência visual: uma análise dos espaços públicos centrais de Campina Grande-PB**”, busca verificar se os espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande-PB se encontram acessíveis as pessoas com deficiência visual. Partimos da seguinte indagação: Os espaços públicos da cidade de Campina Grande estão preparados para receber as pessoas com deficiência visual? Se não, quais são os principais desafios encontrados por elas nesses locais? Como as mesmas conseguem realizar suas atividades necessárias nestes locais? Quais são as táticas utilizadas por eles para conseguir atingir os objetivos que pretendem nos locais públicos do centro da cidade?

Partindo deste problema, o objetivo geral da pesquisa é verificar as condições de adaptação/mobilidade da pessoa com deficiência visual nos espaços públicos da cidade de Campina Grande-PB, portanto, buscar respostas se estes espaços apresentam acessibilidade para essas pessoas. E, como objetivos específicos, temos: verificar quais destes locais apresentam maior acessibilidade; identificar quais são os locais que apresentam maior dificuldade para as pessoas com deficiência visual se locomoverem; entender como acontece a mobilidade dessas pessoas nas repartições públicas e, por fim, apresentar os locais que se destacam na acessibilidade e mobilidade desses sujeitos.

A pesquisa em tela se constitui como uma continuidade de um trabalho que começou na graduação, que culminou na monografia apresentada no término do curso de Licenciatura de Geografia, em 2014, no âmbito da Unidade Acadêmica de Geografia da UFCG. Na ocasião, foi analisado o entorno do Instituto dos Cegos de Campina Grande. Nessa pesquisa buscamos entender se aquele espaço se encontrava acessível às pessoas com deficiência visual e como as mesmas se adaptavam as dificuldades de mobilidade e acessibilidade apresentadas por esse entorno. Uma vez dado as respostas daquela pesquisa, surgiu, então, a dúvida de como essas pessoas se locomoviam no centro da cidade de Campina Grande e se os espaços públicos da cidade se encontravam adequados (adaptados) para a locomoção e uso com segurança por elas. Além disso, a Geografia precisa dar respostas sociais a esses grupos que são excluídos dos espaços públicos citadinos.

Para a realização desta pesquisa, partimos, a princípio, da abordagem bibliográfica em livros, documentos oficiais que regem a mobilidade e a acessibilidade das pessoas com deficiência visual, especialmente o Plano Diretor e o de Mobilidade Urbana de Campina Grande

e, ainda, documentos existentes em endereços eletrônicos que tratam de questões relativas à inclusão socioespacial dessa população.

Com o material bibliográfico estudado e analisado, foi o momento de realizarmos o levantamento de dados no Instituto dos Cegos de Campina Grande. A escolha deste local para as entrevistas se deu por ser o mesmo ponto de convergência de muitas pessoas com deficiência visual vindas de diversos bairros e até mesmo de outras cidades vizinhas da cidade em questão. Desta forma, foi possível realizar a pesquisa com um número maior de pessoas. Esse levantamento é considerado por Ludwig (2012, p.57) um tipo de pesquisa de campo. Sobre essa tipologia de investigação, ele afirma que “Esta modalidade diz respeito à solicitação de informação a um grupo de pessoas antecipadamente selecionadas, acerca de um problema de estudo”.

Da mesma forma da pesquisa anterior realizada para a elaboração da monografia de conclusão da graduação, na realização deste trabalho foi preciso, também, a ajuda de um funcionário do IC–CG, que selecionou pessoas de uma faixa etária de idade, que variou de 15 aos 54 anos, pois era preciso interrogar pessoas com deficiência visual e que se locomovem até o centro de que frequentam os espaços públicos centrais da Campina Grande.

Como instrumentos de coleta de dados foi utilizado um questionário composto por 12 questões, fechadas e abertas. O roteiro foi organizado de forma simples para uma melhor compreensão e/ou entendimento dos respondentes. (Ver em anexo). O questionário foi respondido por 19 usuários do IC –CG. Nesta etapa, foi preciso que o próprio entrevistador pusesse no papel as respostas apresentadas pelos entrevistados. Como previamente, foi escolhida a faixa etária a ser entrevistada, essa quantidade equivale a um percentual disponível no momento da pesquisa. Segundo Marconi e Lakatos (2011, p. 269), “na pesquisa qualitativa são obtidos os dados por amostragem em uma quantidade reduzida”.

Após as entrevistas realizadas e os dados coletados, foi o momento de partirmos para o centro de Campina Grande em busca das imagens nos locais citados pelos respondentes como sendo os que apresentam os problemas maiores encontrados por eles. Com este estudo foi possível encontrar problemas além do esperado. De acordo com os sujeitos que participaram da pesquisa existem obstáculos que vão mais à frente dos pesquisados, são de cunho educativos por parte das pessoas ditas normais mesmo. Isso corrobora com os argumentos de Ludwig (2012, p. 57), quando afirma que “Algumas peculiaridades são próprias do estudo de caso. Uma é a de que ela visa identificar novos elementos que muitas vezes o pesquisador não pensa em descobrir”.

Deste modo, a abordagem que utilizamos para a realização desta pesquisa foi a de cunho qualitativo, que consiste de coleta realizada com os sujeitos estudados através de questionários ou entrevistas e uma análise de dados pelo próprio pesquisador. Sobre este método, Marcone e Lakatos (2011, p.269) afirmam que esta metodologia preocupa-se em analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano. Fornece análise mais detalhada sobre as investigações, hábitos, atitudes, tendências de comportamentos etc. E, ainda, de acordo com Silva (2014, p.14), “Nas pesquisas qualitativas é frequente que o pesquisador procure entender os fenômenos, segundo as perspectivas dos participantes da situação estudada”. Por este motivo, esta abordagem foi escolhida por envolver diretamente os comportamentos humanos, focalizando fenômeno da relação da pessoa com deficiência visual com o espaço, usando a análise de suas atitudes, hábitos e tendências de comportamento espaciais.

Como estratégia de redação e exposição dos resultados do nosso estudo, o texto se estrutura em três capítulos, mais essa introdução e as considerações finais. No primeiro capítulo, intitulado **O espaço geográfico e o espaço público**, discutimos alguns conceitos, tais como o de geográfico e o de público. Focalizaremos o “espaço público” para entender como nas cidades a população faz uso dos mesmos. Destacaremos como esses locais, por lei, devem se adequar para receber pessoas com deficiências especiais.

No segundo capítulo, nomeado **os espaços públicos e a acessibilidade/ mobilidade da pessoa com deficiência visual**, procuraremos compreender como as pessoas com deficiência visual interagem nos espaços públicos, bem como buscamos mostrar como devem ser esses espaços de acordo com as normas e leis que estabelecem os parâmetros da sua adaptação para atender a mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência visual.

No Terceiro capítulo, denominado **os espaços públicos centrais de Campina Grande –PB e acessibilidade das pessoas com deficiência visual**, tratamos de verificar se os principais espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande-PB se encontram acessíveis à mobilidade das pessoas com deficiência visual. Para isso, foi necessário analisar o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana da cidade para observar o que tais documentos propõem e o que foi realizado de fato pela gestão municipal. Além disso, procuramos comparar como as pessoas com deficiência visual se posicionam diante da realidade atual do centro da cidade de Campina Grande. Neste caso, se a acessibilidade e mobilidade da pessoa com deficiência estão sendo atendidas conforme propõe as leis, a partir do ponto de vista dessas pessoas.

Por fim, nas considerações finais observamos como os espaços públicos do centro de Campina Grande se encontram na atualidade, de acordo com as exigências propostas pelo Plano Diretor e pelo Plano de Mobilidade Urbana da cidade. Desse modo, os resultados da pesquisa evidenciaram que esses espaços apresentam problemas de infraestrutura na adaptação, o que dificulta a mobilidade e a acessibilidade das pessoas com deficiência visual e inibe a presença e ação desses sujeitos nas arenas públicas onde as questões políticas são postas e debatidas. Nesse sentido, são espaços que lhes excluem, apesar da letra da lei assegurar a adaptação que lhes garante a mobilidade e a acessibilidade espaciais nessas arenas.

CAPÍTULO I

O ESPAÇO GEOGRÁFICO E O ESPAÇO PÚBLICO

Como exercício de aproximação do objeto de estudo aqui abordado, nesse capítulo trataremos de alguns conceitos que embasam a nossa pesquisa, tais como o espaço geográfico. O foco da discussão é analisar como este é conceituado. Além disso, focalizaremos o “espaço público” e como nas cidades a população faz uso dos mesmos. Por outro lado, destacaremos como esses locais, por lei, devem se adequar para receber portadores de deficiências especiais.

1.1 Um pouco sobre espaço geográfico

De acordo com Carlos (1992), o espaço geográfico é produzido através da relação entre a sociedade e a natureza, através do trabalho. Sendo assim, um produto humano. Segundo a autora,

[...] o espaço geográfico só se constitui enquanto produto humano, logo social, na medida em que o homem tem condições de, através de seu processo de trabalho, transformar a natureza e produzir algo diverso dela. (1992, p. 57)

Assim, notamos que o espaço geográfico é o meio modificado pelo humano quando atua sobre o ambiente. É através destas modificações que o homem visa criar as condições geográficas para a sua própria reprodução social. Portanto, o espaço resulta das relações entre o natural e as pessoas e, fundamentalmente, entre as próprias pessoas.

Para Moreira (1998, p. 9), “o espaço geográfico constitui um produto da ação do homem sobre a natureza, ação está inserida num contexto mais amplo: como ele organiza a produção”. Desta forma, podemos perceber que, na visão do autor, o espaço produzido pela ação do homem seguirá a dinâmica do modo de produção historicamente determinado e, é, assim, um espaço que está em constante movimento e transformação. Para Corrêa (2007, p. 55), uma organização espacial, é a “expressão da produção material do homem, resultado de seu trabalho social. Como tal, refletirá as características do grupo que a criou”.

Uma das formas mais expressivas de interferência humana na natureza para produzir o espaço geográfico são os espaços citadinos

No tópico, a seguir, discutiremos sobre o espaço geográfico urbano e como os mesmos apresentam suas particularidades e características próprias.

1.2 A cidade: definição e caracterização

Definir cidade não é fácil, pois esta palavra tem um significado cada vez mais diversificado e amplo, já que cada uma apresenta a sua peculiaridade. Para Souza (2003, p.24), a cidade é um objeto muito complexo, difícil de definir.

As cidades surgem em espaços com características individuais que são demarcadas por acontecimentos específicos da sociedade que ali se apresenta, caracterizado por diferentes gerações com atividades particulares que representam sua história, seus avanços no comércio, indústria e que, a partir daí, cria sua paisagem urbana. Para Santos (2006, p. 66.), “paisagens e espaços não são sinônimos. A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima”. Nas cidades, as paisagens apresentam-se mais densas em artefatos produzidos pelo trabalho social ao longo da sua história. Por sua vez, seu espaço apresenta-se denso em materialidade que reflete as complexas relações sociais que nela acontece.

A origem da cidade pode estar ligada a existência de uma ou mais função urbana, assim ela pode estar ligada a atividades industriais, culturais, comerciais, administrativas, políticas. É comum se afirmar que a concentração populacional em uma área, originando as primeiras cidades na história, foi condicionada pela produção do excedente agrícola, que permitiu liberar pessoas para o exercício de atividades não agrícolas.

Para Carlos (1992), a cidade vai sendo criada ao longo dos anos, e vai se materializando com o passar do tempo, mas, não é algo definitivo, podendo mudar e se alterar a qualquer momento e com o tempo vai assumindo a sua identidade histórica, que é única para cada cidade. Assim, ela afirma que,

A cidade é uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta, diferenciada, em função de determinações históricas específicas. (CARLOS, 1992, p. 57)

No âmbito das ciências sociais existem diversas tentativas de se conceituar o que seja cidade. As definições são variadas e envolvem muitos questionamentos, pois temos o uso do solo para diferentes finalidades e uma definição que se atenha a um só não abarcaria o todo complexo que ela apresenta.

De acordo com Souza (2003, p.25), Max Weber define a cidade como sendo primordial e essencialmente um local de mercado. No entanto, nem todo local de mercado é uma cidade, ela só é um local de mercado onde se dá um intercâmbio regular de mercadorias, segundo ele.

A cidade pode ser definida como uma localidade central, a partir da teoria de Walter Christaller (1933). Segundo ele, “[...] todas as cidades são dotadas de funções centrais, isto é,

atividades de distribuição de bens e serviços para uma população externa, residente na região complementar [...], em relação à qual a localidade central tem a posição central”. (SILVA e MACEDO, 2009, p.10).

Desta forma, por esse critério, podemos perceber que as cidades se definem por ser centrais, por se apresentam, assim, como ponto de atração da população de outras áreas, pela oferta de bens e serviços que oferece a todo o seu entorno, ou seja, para o seu espaço circundante.

As cidades podem ser consideradas grandes, médias e pequenas. Para Souza (2003, p.27), “Na verdade, a diversificação das atividades econômicas da cidade não depende só do seu tamanho demográfico, do seu número de habitantes”, pois dependem da dinâmica econômica da região onde elas se localizam.

Partindo do pressuposto de que a cidade é um local de relações, de intercâmbio de bens e serviços, devemos entender que ela é viva, é atrativa e se torna, assim, devido às relações sociais que nela existem e, ainda, deve ser convidativa para que as pessoas sintam vontade de ir aos seus locais públicos. Segundo Jan Gehl,

Cidades convidativas devem ter um espaço público cuidadosamente projetado para sustentar os processos que reforçam a vida urbana. Uma condição básica é a que a vida na cidade seja potencialmente um processo de auto reforço. (JAN GEHL, 2010, p.65).

Atualmente o urbano e o rural se misturam, juntando lógicas de espaços diferentes e ao mesmo tempo semelhantes. Por isso, para Souza (2003, p.27), “Não decididamente a coisa não é tão simples, principalmente, porque, nas bordas da cidade, é comum existir uma ‘faixa de transição’ entre o uso da terra tipicamente rural e o urbano”. Essa faixa de transição, ainda segundo o referido autor, “é chamada, entre os geógrafos anglo-saxões, de franja rural-urbana, e, entre os franceses, comumente, de *espaço periurbano*”.

Na procura por uma definição mais próxima do que seja cidade, Souza (2003, p.28) afirma que ela é um “centro de gestão do território”, por sediar empresas. No entanto, segundo ele, nem tudo na cidade se resume em economia. Destaca, também, o papel da *cultura*, que desempenha uma função crucial na produção do espaço urbano e na projeção da importância de uma cidade para fora de seus limites físicos, assim como o *poder*. Para este autor, a cidade é o centro de gestão do território, não apenas enquanto sede de empresas, mas também enquanto sede do poder religioso e político. “Uma cidade é um local onde as pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidades e

de interesse, menos ou mais bem definidos territorialmente com base na identificação entre certos recursos cobiçados e o espaço, ou na base de identidades territoriais que os indivíduos buscam manter e preservar”. (SOUZA, 2003, p.28).

Existem definições sobre o que é uma cidade baseadas em relação ao tamanho e à quantidade de habitantes. Assim sendo, como diferenciar uma cidade de uma vila, povoado, núcleo rural ou aldeia? De acordo com esse autor (2003, p.28), “cada País adota seus próprios critérios oficiais para estabelecer o que é uma cidade”. Ainda acrescenta que:

Fixar um limite mínimo, em matéria de número de habitantes, como forma de se estabelecer o que é cidade e o que não é, em um determinado país, é o jeito mais cômodo de se enfrentar a tarefa prática de distinguir entre núcleos urbanos e rurais, e pode não dar em resultados ruins, desde que se proceda a isso tomado por fundamento um conhecimento sólido da realidade sócio - espacial do país em questão. No entanto, essa solução ajuda muito pouco na hora de se entender o que é uma cidade, problema esse antes de ordem qualitativa que quantitativa.(SOUZA, 2003, p.29).

Notamos, então, que existem diversas definições para cidade e que nem o tamanho demográfico, nem a quantidade de habitantes, tampouco a sua função econômica funcionam como critérios exclusivos, uma vez que cada país adota seus próprios critérios oficiais para esta definição.

No entanto, cabe-nos buscar caracterizar o espaço geográfico interno de uma cidade, para realçar, dentro do mosaico de paisagens que o constitui, a presença dos chamados espaços públicos.

Sobre espaço citadino, Corrêa (2001, p.145) afirma que, “do ponto de vista geográfico, é fragmentado e articulado, reflexo e condição social, e campo simbólico e de lutas”. De acordo com ele, esse espaço é fragmentado pela justaposição de diferentes paisagens e usos da terra, na grande cidade capitalista estas paisagens e usos originam um rico *mosaico urbano*, este, constituído pelo núcleo central, a zona periférica do centro, áreas industriais, subcentros terciários, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo, como as favelas e os condomínios exclusivos, áreas de lazer e, entre outras, aquelas submetidas à especulação visando à futura expansão. (CORRÊA 2001, p.145). Por que não acrescentar a esse mosaico de paisagens e uso do solo, os chamados espaços públicos?

Em relação à articulação, Corrêa (2001, p. 147) revela que, “com a articulação, cada uma das partes da cidade mantém relações com as demais, ainda que sejam de natureza e intensidade variáveis”. Para ele, “através desta articulação o espaço urbano ganha unidade,

originando um conjunto articulado cujo foco de articulação tem sido o núcleo central da cidade que, entre outras funções, realiza as de gestão das atividades”. Daí a importância das áreas centrais de uma cidade na atração dos usuários, inclusive as pessoas com deficiência visual. Ainda de acordo com ele, essa articulação manifesta-se através de fluxos de veículos e de pessoas, através das relações espaciais envolvendo circulação de decisões e investimentos de capital. No entanto, estas relações espaciais são de natureza social, tendo como matriz a própria sociedade de classes e seus processos.

Para Souza (2003, p.63), “uma cidade, especialmente uma grande cidade, é uma entidade socioespacial complexa”. Para ele, a organização interna da cidade é a chave para chegarmos aos processos sociais que animam esse núcleo urbano e que estão envolvidos na dinâmica da produção do espaço, e que serve também para observarmos e deciframos a sua complexidade enquanto produto social. Ainda afirma que,

O espaço social não é um simples “dado” sem maior importância para a vida social. O espaço social é, ao mesmo tempo, um *produto* das relações sociais, e um *condicionador* dessas mesmas relações. A organização espacial e as formas espaciais refletem o tipo de sociedade que as produziu, mas a organização espacial e as formas espaciais, uma vez produzidas, influenciam os processos sociais subsequentes (SOUZA, 2003, p.99).

Entendemos que as formas concretas, materiais, representam tanto um produto da sociedade quanto são um condicionador das relações sociais e quando são produzidas em um determinado espaço, influenciarão os processos sociais que virão posteriormente. No entanto, segundo Souza (2003, p. 99), “não é qualquer coisa que se pode fazer com qualquer estrutura espacial, e uma estrutura produzida por determinadas relações sociais para atender a determinados interesses pode não se prestar a satisfazer adequadamente outros propósitos”. Acrescenta, ainda, “a produção do espaço de uma determinada maneira exclui outras possíveis alternativas, algumas vezes até em caráter permanente, seja devido ao elevadíssimo custo (financeiro, e mais amplamente, para a sociedade) de se reestruturar interinamente o espaço, seja devido à destruição, muitas vezes irreparáveis, do patrimônio natural ou histórico arquitetônico” (SOUZA, 2003, p. 99).

A partir desta visão de Souza, podemos estabelecer uma relação com a realidade enfrentada por uma pessoa com deficiência visual nos espaços sociais das cidades. A exclusão a qual o autor se refere atinge inexoravelmente as pessoas com deficiência visual, já que as formas que compõem os espaços sociais, notadamente os públicos, não foram estruturadas adequadamente para estas pessoas, fazendo as mesmas se sentirem excluídas socialmente destes

ambientes. De acordo com Souza (2003, p.99-100), “não é só o espaço em seu sentido material que condiciona as relações sociais! ”. Por isso, afirma que as relações de poder projetadas no espaço (espaço enquanto território) e os valores e símbolos culturais escritos no espaço (espaço como espaço vivido e sentido, dotado de significado pelos que nele vivem), tudo isso serve de referência para as relações sociais: barreiras e fronteiras físicas ou imaginárias; espaços naturais ou construídos que, por razões econômicas, políticas ou culturais, resistem ao tempo e às investidas modernizantes; imagens positivas ou negativas associadas a certos locais. Assim, em consonância com o que expõe o autor supracitado, podemos considerar que a falta de adaptação das estruturas espaciais da cidade impõe barreiras materiais e imaginárias que dificultam às pessoas com deficiência visual estabeleçam as suas territorializações, mas, também, que se apropriem da cidade como espaço vivido, como espaço com significado.

Para Corrêa (2001, p.150), “a fragmentação e a articulação do espaço urbano, seu caráter de reflexo e condição social são vivenciados e valorados das mais diferentes maneiras pelas pessoas. O espaço torna-se, assim, um campo simbólico que tem dimensões e significados variáveis segundo as diferentes classes e grupos etários etc.”. De acordo com ele, “o espaço da cidade é assim, e também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, a final de contas, o direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos. O espaço urbano converte-se, assim, em campo de lutas”. (CORRÊA, 2001, p.151).

Podemos assim, analisar este espaço com um olhar geográfico e entender como acontecem essas lutas nesses neles acontecem, especialmente nos públicos, que se configuram como um cenário de batalhas das classes menos favorecidas que são excluídas pela sociedade. Este campo de lutas, pela forma com como as arenas públicas se constituem, não possibilita a acessibilidade das pessoas com deficiência visual, impedindo que suas questões sejam debatidas nessas esferas, que as mesmas desfrutem do lazer, sintam e vivam a cidade em toda a sua plenitude possível. Isso porque esses espaços não oferecem acessibilidade e mobilidade para essas pessoas, o que lhes impossibilita de reivindicar seus direitos.

Desta forma, podemos afirmar que a cidade apresenta vários tipos de espaços e que cada um tem suas atividades e características próprias, bem como a ocupação de suas áreas, em residencial ou comercial. No caso dos espaços públicos, sua função é eminentemente política.

Levando isso em conta, procuraremos analisar como os espaços públicos se configuram como fragmentos das cidades e o papel que exercem nas mesmas. Atentaremos para o fato como eles são articulados através do uso pelas pessoas e quais os papéis que desenvolvem.

Analisaremos, também, como estes espaços são objetos onde as ações/lutas sociais acontecem, constituindo-se como mediação geográfica da busca pelo direito à cidade e à cidadania.

1.3 Os espaços públicos na cidade

Quando ouvimos falar em espaço público, devemos nos remeter também as esferas públicas e privadas, para entender como chegaremos à denominação de “espaço público” propriamente dito. Arendt (*apud*, VALLADARES, 2009, p. 54) diferencia estas esferas da seguinte forma: “A esfera pública é o espaço da palavra e da ação, onde ocorre o agir conjunto, a existência do “nós” e a manifestação da política. A esfera privada é o reino das necessidades do homem enquanto ser que precisa sobreviver, enquanto ser que possui necessidades biológicas”.

Valladares (op. cit., p.165.) relata que Habermas estabelece a mesma linha de pensamento de Arendt, quando estabelece a diferenciação entre as duas esferas, a pública e a privada. Segundo a autora:

Foi na mesma linha do pensamento de Arendt que Habermas (1981) estabeleceu a diferenciação entre a esfera privada e pública. Frente ao poder público do estado apresentaria a esfera privada, subdividida entre o âmbito íntimo da família e as relações econômicas e de trabalho social. E seria no contexto das relações econômicas e de trabalho social que se incluiriam as práticas habitualmente atribuídas aos meios de comunicação de massas. Portanto, tais meios, suas atividades específicas, seus públicos e a interação social que deles se origina, tudo seria parte constitutiva da esfera pública contemporânea. (VALLADARES, 2009, p.33).

E, ainda, a esfera pública deve assegurar sua existência no presente, mas que garanta também este direito as gerações futuras. De acordo com Valladares (op. cit., p.37), “A esfera pública assegura ainda o fato de que ela existe para a geração presente, mas, sobretudo, a sua existência visa à construção e à permanência para as futuras gerações”. De acordo com a mesma autora, o termo “público” é originário do século XIV e deriva da palavra latina público, pertencente ou relativo ao povo, estado ou nação. Público “remete para tornar público”, para publicar, do latim *publicare*.

Segundo Valladares,

O termo público significa o próprio mundo na medida em que é comum a todos nós e diferentes do lugar que nos cabe dentro dele. Este mundo, antes, tem a ver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios realizados entre os que, juntos habitam o mundo, feito pelo homem. Isto porque a finalidade inerente deve expressar aqui a autoconsciência dos homens quanto à sua dimensão simultaneamente particular, mas universal. (VALLADARES, 2009, p.37).

Sabemos que a existência do espaço público é fundamental para o funcionamento de todas as cidades e contribui para a identificação de cada uma delas. A existência do espaço público nas cidades é importante, também, para a socialização e realização das respectivas manifestações de grupos sociais, políticos e culturais, sendo assim de grande importância para uma qualidade de vida urbana, notadamente a vida política dos seus moradores.

Dois grandes seminários realizados na cidade de São Paulo são responsáveis pelas principais etapas do processo de significação do espaço público urbano aqui no Brasil. Surgiram, então, a partir desses seminários as principais propostas sobre espaço público, em debates realizados durante os eventos. O primeiro seminário foi em 1975, intitulado o Seminário Internacional de Revitalização de Áreas Centrais, trazia como ideia central a humanização da cidade. O outro, no entanto, foi em 1995, denominado Seminário Internacional Centro XXI, seu ideal era a democratização da sociedade. Nos dois seminários a problematização da relação do homem com seu espaço público urbano foi tema de amplas discussões entre técnicos e intelectuais brasileiros e de outros países.

Segundo Abrahão (2008, p.43), o termo “Espaço Público”, para designar rua, praça e o parque, veio a aparecer apenas nos textos e documentos do Seminário Internacional Centro XXI, após 20 anos do primeiro seminário.

Assim, observamos que o termo espaços públicos, para designar determinadas áreas, é recente aqui no Brasil, apesar de ser locais onde materializam laços sociais, são locais nos quais as pessoas podem usufruir de benefícios como educação, saúde, e trabalho, que são comuns a todos, mas que, devido ao crescimento acelerado das cidades, acabou por não atender as todas as classes.

De acordo com algumas definições, os espaços públicos são aqueles locais de uso comum e posse coletiva e que pertence ao poder público, entre estes espaços existem os livres e os que, mesmo sendo públicos, têm alguma restrição ao acesso. Em relação aos livres, podemos destacar aqueles que podem ser acessados a qualquer momento e sem restrições como as praças, ruas, calçadas etc. Em contrapartida, temos aqueles que necessitam de horários de entradas e saídas, trajés e regras de conduta, como hospitais, Igrejas, bibliotecas, edifícios públicos, museus etc. Assim, os espaços de propriedade pública, de acesso ilimitado, gratuitos, sem condicionamento serão os espaços que melhor interpretam o conceito de espaço de propriedade pública. Ao contrário, um espaço público que existe as restrições, com limites de uso, com fortes condicionamentos de utilização, constitui, relativamente ao primeiro, um limite oposto se tornando um espaço do tipo privado. (TOLEDO e SANTOS, 2008, p.82).

Gomes (2010, p.159-160) assegura que, “na base da ideia de liberdade e de igualdade, de um regime político que pretende estabelecer um valor isonômico entre as pessoas, há uma condição espacial importantíssima e absolutamente necessária, a concepção de espaço público”. Ele explica que em torno desta noção, que embora pareça simples, existem certas incompreensões que devem ser comentadas. Segundo ele, a primeira delas é a forma negativa de definição largamente utilizada, ou seja, é público aquilo que não é privado, isso, em sua opinião, não parece ser apropriado, pois, esta definição não pode suprir nossas necessidades conceptuais e tampouco pode ser utilizada como uma forma prática de identificação.

Em seguida, ele (op. cit., p.159-160) apresenta outro obstáculo que dificulta a compreensão do espaço público, a de toma-lo como uma área juridicamente delimitada, ou seja, apelar para o texto legal que regulamenta a existência desses espaços, o significa inverter os procedimentos. Por fim, o terceiro obstáculo que dificulta esta compreensão é a concepção, muito difundida, de que ele é simplesmente definido pela qualidade de livre acesso. Ele explica que, conhecemos diversas formas de espaços públicos que não têm essa qualidade, hospitais, áreas militares, administrativas, escola, etc. e que todos estes não possuem como regra um acesso aberto a todos e nem por isso perdem sua qualidade de locais públicos.

No entanto, no espaço público a regra principal é respeitar o ser humano, dar preferência ao pedestre, em seguida ao ciclista, veículos leves, motociclistas e assim sucessivamente. De acordo com Cerqueira, “as cidades e as relações que nelas se estabelecem, com toda a complexidade que lhe são peculiares, surgiram através de um longo e gradual processo de transformação; os espaços públicos acompanharam e refletiram as mudanças na ordem política, econômica e social ocorridas ao longo do processo de transformação das cidades” (CERQUEIRA, 2013, p.10).

Entendemos que um espaço público para receber as pessoas com deficiência visual deve ser adequado para que todos tenham a mobilidade de transitar com segurança e autonomia, sem que existam barreiras e obstáculos. Um espaço quando é construído de maneira a atender as necessidades de todos cria a igualdade e oportunidade, assim todos têm as mesmas condições e possibilidades. Segundo Gomes,

O espaço público é, antes de mais nada, o lugar, praça, rua, shopping, raia, qualquer tipo de espaço, onde não haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa[...] esse espaço é o lócus da lei. Poderíamos dizer que o espaço público é o lugar das indiferenças, ou seja, onde as afinidades sociais, os jogos de prestígio, as diferenças, quaisquer que sejam, devem se submeter às regras da civilidade. (GOMES, 2010, p. 162).

Para Gomes (2010, p. 167), “os princípios fundamentais que orientam a construção desse espaço são extraídos de uma concepção de espacialidade que repousa sobre a lei, geral, uniforme e democrática”. E prossegue, “Trata-se de uma formalização social que possui em sua base uma divisão territorial das práticas sociais, seguindo a ideia de direito e de justiça. O espaço se estrutura pela aplicação de diferentes regras que classificam e hierarquizam os territórios”.

No entanto, esse espaço, mesmo sendo para todos, poucos se beneficiam, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista na escala mundial. Assim, ainda que seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos. (SERPA, 2017, p. 20).

Ultimamente, as discursões sobre o uso dos espaços públicos envolvem questionamentos sobre a qualidade de vida nos grandes centros urbanos, uma vez que a violência tem se alastrado de forma ampla e atinge principalmente os lugares ditos públicos de acesso livre. Observa-se atualmente que o uso do espaço público como ocasião de socialização já não corresponde mais aos modelos de vida mais recente, um exemplo é a questão dos declínios das praças como lugares de encontro e lazer, pois já não apresentam uma segurança garantida. Desta forma, a fuga dos espaços públicos é determinada pela situação de insegurança que os caracteriza. “O que surge evidente nas novas formas de urbanização não é tanto a carência de procura de ‘espaço público’, mas, sobretudo, a sua ausência” (INDOVINA, 2002, p. 122).

Segundo Gomes (2010, p.183), “a vivência dos espaços públicos está cada vez menor no espaço da cidade. O uso da via pública se restringe progressivamente ao seu valor instrumental primário, a circulação. Saímos cada vez menos e, quando fazemos, em geral por absoluta necessidade, devemos usar um automóvel, que nos levará a um lugar preciso, onde, habitualmente, reproduz-se a ideia de confiança e de segurança”. Ainda segundo esse autor, “O abandono dos espaços comuns e a recusa em compartilhar um território coletivo de vida social faz surgir o fenômeno da ocupação dos espaços públicos por aqueles que, não tendo meios para reproduzir privadamente esse estilo de vida, estão condenados a desfilar sua condição por esse espaço: os pobres”. (op. cit., 2010, p.184-185).

Atualmente, no Brasil, quando se ouve falar em esfera pública, se pensa em algo de baixa qualidade e que é apenas utilizado por pessoas pobres, como os hospitais, escolas, parques, centros de lazeres públicos. “De certa forma, a mesma desvalorização ocorre com o

espaço público, uma vez que o acesso é livre, e a frequência majoritária é composta, em geral, de elementos oriundos dessas camadas populares”. (GOMES, 2010, p.185).

Assim, o abandono dos espaços públicos os deixam a mercê de apropriações, invasões e ocupações, desta forma, a fragmentação social causa um recuo de convivência da cidadania. Segundo Gomes (2010, p.185-186), “abandonados pelos poderes públicos e pela população que mais efetivamente dispõe dos meios de exercer e reclamar a cidadania, os espaços públicos se convertem em terra de ninguém, sem regras de uso, perdem sua característica fundamental, ou seja, a de terreno de convivência, associação social, encontro entre diferentes, ou, em uma palavra, espaço democrático”.

Por isso, para Reis (*apud* VALLADARES,2009. p. 48.),“O espaço público constitui a arena de disputa e afirmação de interesses sociais particulares, sem que haja, nesse jogo, qualquer ator social altruísta ou capaz de representar questões relevantes para o conjunto da sociedade”.

Segundo Gomes (2010, p.160-161), “o espaço público é simultaneamente o lugar onde os problemas se apresentam, tomam forma, ganham dimensão pública e simultaneamente, são resolvido”. De acordo com ele, “o desafio é, portanto, o de retomar o espaço público como lugar de uma participação ativa, normatizada e refunda-la como um espaço da política”.

Desta forma, este local público é parte concreta de mercado político, onde diferentes grupos de interesse disputam as atenções públicas, estabelecendo-se não pela força mobilizadora dos argumentos que trazem à luz, mas por seu poder de controlar as estruturas comunicativas públicas. Sobre isso, Gomes (2010, p.164) afirma que o espaço público é um lugar de conflitos, de problematização da vida social, mas, sobretudo, é o terreno onde esses problemas são assinalados e significados. E, indaga que, se por um lado, ele é uma arena onde há debates e diálogos, por outro, é o lugar das inscrições e do reconhecimento do interesse público sobre determinadas dinâmicas e transformações da vida social.

Assim sendo, assegurar a satisfação de uma procura crescente na atualidade por espaços públicos se torna um desafio que as autoridades competentes devem superar para que não haja um declínio da urbanidade.

É importante entender que, apesar dessas diversas discursões em relação à definição e ao abandono atual do espaço público nas cidades brasileiras, deveremos observar também outra questão ligada a este tema, que é de grande relevância para as pessoas que precisam estar nesses locais, mas enfrentam as restrições impostas pelos seus arranjos geográficos. Daí, levantarmos o seguinte questionamento: os espaços públicos cidadãos estão adequados para garantir a

acessibilidade e a mobilidade da pessoa com deficiência visual? Como devem ser esses espaços segundo as normas e as leis que definem a adequação dos mesmos para permitir a acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência visual? Para responder a esses questionamentos, no capítulo seguinte veremos como estes espaços devem ser adequados para receber as pessoas com deficiência visual, garantindo sua mobilidade e acessibilidade. Apresentaremos os equipamentos de mobilidade e serviços que serão necessários para esta adequação.

CAPÍTULO II

OS ESPAÇOS PÚBLICOS E A ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA VISUAL

Os espaços públicos são locais que devem atender a todos os públicos, independente de sua condição física. Isso inclui pessoas com deficiência ou não. A acessibilidade e a mobilidade nestes espaços devem garantir o livre transitar sem que haja, no mesmo, barreiras arquitetônicas que impeçam as pessoas com deficiência visual de ir e vir. Neste capítulo, buscaremos compreender como estas pessoas interagem nesses espaços e analisaremos como os mesmos, segundo as normas e leis, devem estar equipados para entender ao acesso e a mobilidade de uma pessoa com deficiência visual.

2.1. As interações espaciais da pessoa com deficiência visual

Para a pessoa com deficiência visual se movimentar de um ponto para outro é preciso não apenas "ler" ou seguir rotas, mas estar alerta, orientada em relação ao seu destino, construindo, mesmo involuntariamente, um mapa mental da mudança.

Como constatamos em pesquisa realizada anteriormente (SILVA, 2014), as pessoas com deficiência visual devem ter aulas de locomoção e orientação para, assim, se familiarizarem e terem domínio dos espaços físicos. Essas aulas consistem na assimilação e na interpretação de referências ou sinais não visuais, como fontes sonoras, pistas táteis, olfativas, entre outras. Por essa razão, este trabalho de mobilidade e orientação é fundamental para a autonomia, independência e autoconfiança dessas pessoas.

Para Argenta e Sá (2010, p. 36), “O sentido de orientação liga-se com a capacidade de percepção e de localização em relação ao ambiente, enquanto a mobilidade refere-se à capacidade de locomoção ou de deslocamento entre um ponto e outro”. De acordo com Mazarro (2003 p. 17 *apud* BRASIL, 2003), essa habilidade de compreender o ambiente é conquistada pelos deficientes visuais desde seu nascimento e vai evoluindo no decorrer de sua vida.

De acordo com Tuan (1980, p. 6), todos os seres humanos, por terem órgãos similares, dividem percepções comuns em um mundo comum. Mas, cada pessoa tem sua realidade e jeito próprio de compreender o ambiente que a circula, assim, as maneiras que cada um percebe e

avalia as cenas são variadas, duas pessoas nunca veem uma imagem de uma mesma forma, pois cada uma tem sua cultura e forma própria de observação. Neste caso, os cinco sentidos apresentados pelo homem são quem facilitam estas percepções do mundo.

No caso da visão, essa se destaca por ser um dos sentidos mais importantes do ser humano, que depende dela para alcançar diversos objetivos e progredir no mundo em diferentes atividades. Para Tuan (1980, p. 7), “Um mundo mais amplo se lhe abre e muito mais informação, que é especialmente detalhada e específica, chega até ele através dos olhos, do que através dos sistemas sensoriais da audição, olfato, paladar e tato”.

Uma pessoa, ao ver um lugar apenas com o sentido da visão, se torna um espectador, um observador, alguém que não está envolvido com a cena que está de frente de seus olhos. Em contrapartida, alguém que utiliza os demais sentidos para visualizar o ambiente sente sensações diferentes que envolvem as emoções. Sobre isso, Tuan (1980, p. 12) diz que “O mundo percebido através dos olhos é mais abstrato do que o conhecido por nós através dos outros sentidos”.

Desta forma, percebemos que as pessoas com deficiência visual, por não apresentarem o sentido da visão, utilizam-se dos demais sentidos para ver o mundo, sendo assim, suas emoções deixam que eles percebam o espaço de um jeito diferente, envolvendo-se mais com os lugares.

Com a ajuda do tato, elas também encontram informações importantes para sua vida, como a percepção do lugar e dos objetos, sendo fundamental para sua locomoção e sobrevivência. Sobre isso, Tuan (1980, p. 9) afirma que:

A natureza fundamental do sentido do tato nos é demonstrada quando refletimos que uma pessoa sem visão pode ainda atuar no mundo, com bastante eficiência, mas sem sentido do tato é duvidoso que possa sobreviver. [...] O tato é a experiência direta da resistência, a experiência direta do mundo como um sistema de resistências e de pressões que nos persuadem da existência de uma realidade independente de nossa imaginação.

Desta forma, percebemos, ainda, através desta afirmação, que o principal sentido na vida de uma pessoa com deficiência visual é o tato, porque é através dele que a mesma é capaz de aprender o sistema Braille de escrita e pegar nos objetos para reconhecê-los. Segundo Silva (2014, p.49), a partir de pesquisa realizada sobre a acessibilidade e a mobilidade espaciais das pessoas com deficiência visual no entorno do Instituto dos Cegos de Campina Grande, “os cegos entrevistados no IC-CG, que perderam a visão na fase adulta, começaram a aprender a usar o tato para se locomoverem dentro de casa e aprenderem o Braille. E, ainda, sobre o tato,

afirmaram que é fundamental quando visitam lugares desconhecidos, para se familiarizarem com o ambiente”.

Como sabemos, os olhos conseguem informações muito mais precisas sobre o mundo que nos circunda do que os ouvidos, mas como isso pode ser feito por uma pessoa que não vê? Então, a audição passa a ser um sentido muito importante para a pessoa com deficiência visual, através dela a mesma têm a possibilidade de gravar sons que serão familiarizados com os locais e as pessoas da convivência. Segundo Tuan (1980, p. 10), “Os olhos obtêm informações muito mais precisas e detalhadas sobre o meio ambiente, do que os ouvidos, mas geralmente somos mais sensibilizados pelo que ouvimos de que pelo vemos”.

De acordo com Silva (2014, p. 49), “olfato é outro sentido que configura um dos mais importantes para a pessoa com deficiência visual, pois através dele ela tem a oportunidade de reconhecer locais, pelo cheiro ou odores. Como o nariz é um órgão extremamente eficiente, capaz de farejar informações, uma pessoa consegue, através apenas do odor, relembrar momentos e emoções vividas, e com o uso do cheiro trazer todo um conjunto de sensações”. Sobre isso, Tuan (1980, p. 11) nos diz que “O odor tem o poder de evocar lembranças vividas, carregadas emocionalmente, de eventos e cenas passadas. O cheiro de salva pode trazer à memória todo um complexo de sensações: a imagem de grandes planícies onduladas cobertas por grama e pontilhadas por moitas de salva, a luminosidade do sol, o calor, a irregularidade da estrada”.

Assim, os sentidos são de grande importância para a vida da pessoa com deficiência visual, que os utiliza para ler as pistas ambientais e, assim, locomover-se e usar os espaços. Segundo o superintendente do IC-CG, a pessoa com deficiência visual utiliza as “pistas ambientais”, estas pistas seriam o cheiro ou o odor das coisas que a ajudam a se situar no espaço. (SILVA, 2014, p. 50).

E, ainda, segundo Silva (2014, p. 49), os sentidos da audição, olfato e o tato são importantes para a pessoa com cegueira se movimentar no espaço e funciona como um instrumento que a ajuda a encontrar a direção a ser seguida. Assim, por não ter a visão, estes sentidos se tornam mais importantes para perceber os lugares, objetos, pessoas e situações do cotidiano.

Desta forma, a vivência espacial de uma pessoa com deficiência visual depende muito de seus sentidos aguçados, que possibilitam que a mesma se locomova utilizando táticas espaciais desenvolvidas ao longo de sua vida. De acordo com Silva:

Um cego, quando se desloca em diferentes espaços, estimula sua memória, conseguindo, desta forma, organizar uma orientação do mundo exterior,

assim, consegue maior familiaridade com os objetos e as pessoas que os circulam, facilitando a identificação do local posteriormente. No espaço, consegue realizar seu deslocamento gravando as noções de direção e distância, percepção do mundo e percepção espacial com referência em seu corpo, ocasionando assim uma maior interação com a sociedade, evitando, deste modo, seu isolamento e oferecendo oportunidade de movimentos do corpo, melhorando suas ações motoras e atingindo dimensões sociais como o direito de se locomover indo e vindo aos lugares. (SILVA, 2014, p. 27).

Porém, o que percebemos é que os locais públicos, apesar de alguns aportes para facilitar a acessibilidade e a mobilidade desse público, por força da lei, ainda se apresentam com adaptação insuficiente. Por isso, de difícil acesso e sem as condições de mobilidade adequadas para as pessoas com deficiência, em especial as pessoas com deficiência visual. Segundo Monteiro (2012, p. 7, *apud* SILVA 2014, p. 27),

A questão da acessibilidade espacial para os deficientes sensoriais ou com mobilidade reduzida está estabelecida pela Lei nº 10.098/2000 e regulamentada pelo Decreto nº 5296/2004, que estabelece, no art.1º, as normas e critérios básicos para que estes sujeitos tenham o direito de ir e vir com total segurança, mediante a eliminação “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” (MONTEIRO, 2012, p.7).

Assim, no geral, os espaços públicos citadinos brasileiros impõem sérias dificuldades para a reprodução social desses sujeitos de direito. E, de acordo com Vygotsky (1982, p. 17 *apud* BRASIL, 2003, p.33),

A atividade criadora da imaginação se encontra em relação direta com a riqueza e a variedade da experiência acumulada pelo homem, porque esta experiência é o material com que ele constrói seus edifícios da fantasia. Quanto mais ricas são as experiências humanas, tanto maior será o material de que dispõe essa imaginação. (VYGOTSKY, 1982, p. 17)

A sociedade deve promover a acessibilidade e mobilidade espaciais, garantindo a pessoa com deficiência visual o direito de transitar e participar de atividades do cotidiano e viver independente. Assim, deve lhes assegurar a participação nas arenas públicas onde as questões da cidade, entre elas as que lhe dizem respeito, são debatidas.

A Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, outorgada pela ONU em 13 de dezembro de 2006, foi outro acontecimento histórico que ajudou na garantia e promoção dos direitos humanos de todos os cidadãos e, em particular, das pessoas com deficiência. Esta Convenção define como pessoas com deficiências aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, as quais, em interação com diversas

barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas. Seus princípios gerais estão no artigo 3º e são:

- a) O respeito pela dignidade inerente à autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e à independência das pessoas; b) A não-discriminação; c) A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade; d) O respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade; e) A igualdade de oportunidades; f) A acessibilidade;
- g) A igualdade entre o homem e a mulher; h) O respeito pelo desenvolvimento das capacidades das crianças com deficiência e pelo direito das crianças com deficiência de preservar sua identidade. (ONU, 2006)

Ainda de acordo com esta Convenção, os Estados participantes deverão tomar as medidas que garantam o acesso em todos os locais por portadores de deficiência, assegurando a acessibilidade. Assim sendo, no art. 9º desta Convenção, assume-se o seguinte compromisso:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência 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 ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a:

- a) Edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho;
- b) Informações, comunicações e outros serviços, inclusive serviços eletrônicos e serviços de emergência; (ONU, 2006), (art.9º).

Esta Convenção foi ratificada pelo Brasil como emenda constitucional, por meio do Decreto Legislativo nº 186/08 e pelo Decreto Executivo nº 6949/2009. E, assim, deve garantir os direitos dos portadores de deficiência de acordo com o acertado na conferência.

Em vista disso, os poderes públicos constituídos devem assegurar as pessoas com deficiência a plenitude da vivência dos espaços, especialmente os públicos. Para isso, deve adequá-los, como estabelece os marcos regulatórios expressos na letra das leis. Assim sendo, um espaço público acessível e que permita a pessoas com deficiência visual a plenitude da presença deve receber alguns mecanismos adaptativos para isso. É o que procuraremos mostrar adiante nesse texto.

2.2. Espaço público adequado para a acessibilidade e a mobilidade das pessoas com deficiência visual

A acessibilidade é um direito do cidadão assegurado por lei, pois, assim, pessoas com deficiências têm a possibilidade de transitar nos espaços sem que existam barreiras arquitetônicas que impeçam a sua locomoção. Além disso, é assegurado, por lei, que os espaços devem ser adaptados para assegurar esse acesso e, conseqüentemente, o uso dos bens e serviços públicos por essas pessoas. A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), nº13. 146/15, em seu artigo 1º, tem como objetivo “assegurar e a promover, em igualdade de condições, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania”. (BRASIL, 2015)

O fundamento da base dessa Lei é a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo. Ela dispõe no art.57º que “As edificações públicas e privadas de uso coletivo já existentes devem garantir acessibilidade à pessoa com deficiência em todas as suas dependências e serviços, tendo como referência as normas de acessibilidade vigente”. O art. 60º, dessa Lei, trata sobre a orientação, no que couber, pelas regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas, observando o disposto nas leis nº 10.098/2000¹, nº 10.257/2001² e nº 12.587/2012³.

Sendo assim, esta orientação, de acordo com Brasil (nº13. 146/15. Art. 60º, In. Iº), serve para “os Planos diretores municipais, os planos diretores de transporte e trânsito, planos de mobilidade urbana e os planos de preservação de sítios históricos elaborados ou atualizados a partir da publicação desta Lei”.

Mas, apesar dos avanços nas leis, ainda existe grandes dificuldades para este público. De acordo com Corrêa (2007), a organização espacial é produto, reflexo, meio e condição de reprodução social. No entanto, segundo Silva (2014, p.34), “No tocante aos deficientes visuais [pessoas com deficiência visual]⁴, essa organização espacial, como vem sendo produzida, parece ignorar as suas existências e suas necessidades de uso e, conseqüentemente, de acessibilidade e mobilidade desses sujeitos”.

1.Lei nº 10.098/2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências

2.Lei nº10.257/2000. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

3.Lei nº 12.587/2011. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.**O termo deficiente** só deve ser usado em último caso, como recurso estilístico para evitar repetição no texto[...] Deficiência **visual**: é a perda total ou parcial, congênita ou adquirida, da visão. **Fonte**: Linguagem inclusiva — Manual de Comunicação da Secom. Disponível em:<https://www.google.com.br/>, acesso em: 01/11/2017.

Assim, as pessoas com deficiência visual, com perda total ⁵ou com baixa visão⁶, enfrentam dificuldades por não terem seus direitos mantidos de acordo com a Lei. Listaremos a seguir como os espaços públicos deveriam se adequar para serem utilizados por essas pessoas. Essas adequações visam facilitar a orientação e o uso dos sentidos na apropriação do espaço por essas pessoas.

Em todos os espaços públicos devem existir placas de sinalização com o símbolo internacional de pessoas com deficiência visual, que indica a existência de equipamentos, mobiliário e serviços para pessoas com esta deficiência. De acordo com a ABNT NBR / 9050, “a representação do símbolo internacional de pessoas com deficiência visual (cegueira) consiste em um pictograma branco sobre fundo azul”, como podemos observar na figura 1.

Figura 1 – Símbolo internacional de pessoas com deficiência visual.



Fonte: <http://simbology.blogspot.com.br>. Acesso em 01/11/2017.

Ainda, esta figura deve estar sempre voltada para a direita e nenhuma modificação, estilização ou adição deve ser feita a este símbolo.

Além disso, de acordo com esta norma, a especificação técnica expressa é de substancial importância para a mobilidade dos cegos nos espaços públicos. Tais especificações são as que tratam da comunicação e sinalização dos acessos e circulação e do mobiliário, pois,

5. É entendida como cegueira total a completa perda de visão, na qual a pessoa nem sequer percebe a luminosidade. Segundo o Instituto Benjamim Constant, “A cegueira total ou simplesmente AMAUROSE, pressupõe completa perda de visão. A visão é nula, isto é, nem a percepção luminosa está presente. No jargão oftalmológico, usa-se a expressão 'visão zero’”. Neste caso, de cegueira total, é necessário que se use o sistema braile, a bengala, os treinamentos de orientação e de mobilidade, os quais se tornam fundamentais para locomoção e desenvolvimento destas pessoas. (SILVA, 2014.p.23).

6. A baixa visão é uma deficiência que precisa de estratégias e de recursos específicos, consistindo um fator importante à compreensão pedagógica para se abranger esta deficiência e se conseguir aplicar os recursos pedagógicos necessários em salas de aulas, favorecendo, assim, as condições legais de aprendizagem nas escolas. As principais enfermidades causadoras desta baixa visão são: retinopatia da prematuridade, a retinocoroidite macular por toxoplasmose, o albinismo oculocutâneo, a catarata congênita, a retinose pigmentar, a atrofia óptica e o glaucoma. (SILVA, 2014.p.21/23).

respectivamente, regulamentam o uso dos pisos táteis, especificam as condições e sinalização sonora nos semáforos. (NBR 9050, 2004)

De acordo com NBR 9050(2004, p.30, *apud* MONTEIRO, 2012, p.8),

A sinalização tátil no piso pode ser do tipo de alerta ou direcional. Ambas devem ter cor contrastante com a do piso adjacente, e podem ser sobrepostas ou integradas ao piso existente atendendo às seguintes condições. Quando sobrepostas, o desnível entre a superfície do piso existente e a superfície do piso implantado deve ser chanfrado⁷ e não exceder 2 mm. Quando integradas, não deve haver desnível. (2004, p.30)

Ainda sobre os pisos táteis, ilustrados nas figuras 2 e 3, Moreira (2012, p.8) afirma que,

São faixas em alto relevo fixadas ao chão para auxiliar na locomoção das pessoas cegas em espaços públicos, tanto internos quanto externos. Eles se apresentam sob duas formas - piso direcional ou guia e piso alerta – e possuem especificidades em diversos aspectos.

Figura 2 – Piso tátil do tipo alerta e direcional.



Fonte: <https://guiaimovel.wordpress.com>. Acesso em 01/11/2017.

Figura 3 – Sinalização com piso tátil do tipo alerta.



Fonte: <https://www.oreidaborracha.com.br>. Acesso em 10/11/2017.

Nas ruas deve haver identificação dos nomes dos logradouros públicos através de placas rebaixadas em Braille, bem como nos elevadores de edifícios de uso público. Quanto ao sistema de tráfego, deve haver a implantação de transportes coletivos preparados. Um projeto de adaptação desses meios de transportes seria colocar dispositivos de sinais sonoros, tanto no ônibus quanto no ponto, para emitir um sinal de sonorização na hora da chegada do ônibus, informando, assim, o destino do veículo.

7.Corte em diagonal, ou enviesado, de uma parede ou superfície. Enciclopédia e-civil. Disponível em: <https://www.google.com.br/>. Acesso em: 10/11/2017.

De acordo com Silva (2014, p.36), deve-se também estabelecer a aplicação de normas contra a construção de barreiras arquitetônicas. Estas seriam algumas mudanças que deveriam ser feitas nas vias e equipamentos urbanos de acordo com as normas de acessibilidade da pessoa com deficiências visual. No entanto, além de todas estas modificações, é necessária uma maior conscientização da população para evitar tráfegar em alta velocidade em vias e locais utilizados por pessoa com deficiência visual.

Uma medida de redução de velocidade que pode ser tomada para sinalização nestas áreas é a implantação de ondulações, como podemos notar na Figura 4, que consiste em porções elevadas da via com perfil circular implantadas em ângulo reto em relação à direção do tráfego. São construídas de meio-fio a meio-fio ou afilada nas pontas, junto ao meio-fio, por questões de drenagem (BHTRANS, 2000, p. 47). Desta forma, elas permitem as pessoas com deficiência visual circular com mais segurança e uma maior mobilidade na hora de atravessar as ruas, pois fica mais fácil identificar a sinalização quando estas precisam realizar a travessia, também os veículos passam a ser obrigados a reduzir a velocidade, amenizando, assim, um pouco os problemas de cruzar as vias públicas.

Figura 4 – Sinalização do tipo ondulação.



Fonte: <http://www.agencia.ac.gov.br/detran>. Acesso em 01/11/2017.

Tramita pela Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 8331/15 que estabelece as normas para padronizar as calçadas e facilitar a circulação, em vias públicas, de pessoas com deficiência e mobilidade reduzidas. Assim, ela altera a

Lei nº 10 257 de 10 de julho de 2001 que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências e a Lei nº 10 098 de 19 de dezembro de 2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das

pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências para dispor sobre acessibilidade nos passeios públicos.

Em 21 de janeiro de 2016, a Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 8331/15. De acordo com as propostas da Lei, os materiais utilizados para adaptação dos espaços deverão ter superfície regular, firme e antiderrapante; as obras devem ainda prever a existência de faixas de piso tátil e observar requisitos de permeabilidade para drenagem urbana; a parte das calçadas destinada à circulação de pessoas possuirá largura mínima de 1,20 metros; a porção usada para instalação de placas e equipamentos terá largura mínima de 70 centímetros e trará rebaixamentos para acesso de veículos; nos trechos do passeio público formados pela junção de duas vias, serão asseguradas condições para passagem de pessoas com deficiência; bem como boa visibilidade e livre passagem para as faixas de travessia de pedestres. (<http://www2.camara.leg.br>).

Porém, a Lei está aguardando parecer do Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). E o prazo para emendas ao projeto era até 12 de junho de 2017, no entanto, foi encerrado e não foram apresentadas emendas. (www.camara.gov.br, acesso em 02/11/2017).

De acordo com o que vimos no trabalho anterior realizado em 2014, o centro da cidade de Campina Grande, que é o nosso local de estudo, apresentava algumas mudanças adaptativas em relação à acessibilidade e à mobilidade para as pessoas com deficiência visual. Algumas rampas existiam para acesso tanto nas repartições públicas quanto nas privadas e em locais públicos em geral. Os pisos táteis também haviam sido implantados em espaços públicos, como é o caso da Universidade Federal de Campina Grande e do Terminal de Integração de Passageiros. Nesta pesquisa atual, podemos observar que outros lugares também já estão tentando se adequar, como é o caso da Praça da Bandeira.

Percebemos, assim, que isso configura alguns avanços para as pessoas que necessitam desses espaços para sua locomoção e uso. Entretanto, nem sempre estes avanços estão sendo cumpridos, apesar de as cidades estarem assumindo mais sua responsabilidade para com o cidadão com deficiência, notadamente, a visual, ainda existem muitas falhas.

Buscaremos observar se essas leis, especialmente o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana da cidade, estão sendo cumpridas nos espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande, tendo como base os questionários aplicados as pessoas com deficiências visuais que compuseram a amostra da nossa pesquisa e nos expuseram as suas opiniões sobre os seus acesso e mobilidade nesses espaços. Deste modo, procuraremos saber sobre a

acessibilidade e mobilidade nestes espaços públicos. Nosso principal objetivo é saber se, em respeito às leis, o centro da cidade apresenta acessibilidade e mobilidades adequada dos espaços públicos para estas pessoas transitarem de forma segura.

CAPÍTULO III

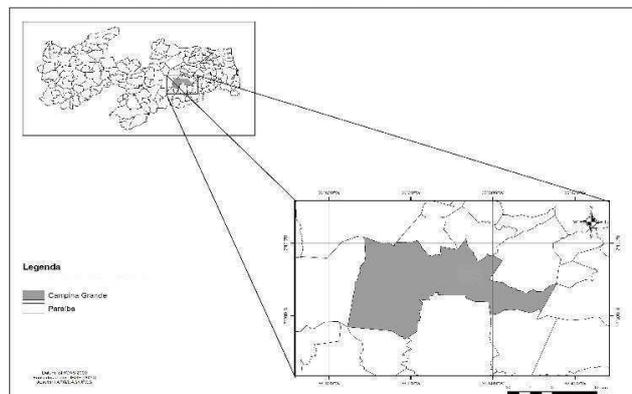
OS ESPAÇOS PÚBLICOS CENTRAIS DE CAMPINA GRANDE-PB E A ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL

Procuraremos, neste capítulo, verificar se os principais espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande-PB se encontram acessíveis à mobilidade das pessoas com deficiência visual. Para isso, faz-se necessário o confronto entre o que os documentos Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana propõem e a realidade da adaptação desses espaços da cidade para a acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência visual. Veremos, neste caso, se a acessibilidade e mobilidade da pessoa com deficiência estão sendo atendidas, conforme as leis, através desses documentos. Além disso, trataremos da questão sob o ponto de vista das pessoas com deficiência visual, ou seja, os relatos delas sobre quais são os principais espaços públicos que utilizam no centro da cidade e se os mesmos estão adequados para recebê-los, e se não, quais são as principais barreiras encontram para acessá-los e se movimentarem de forma segura?

3.1. Campina Grande-PB: breves considerações

A cidade de Campina Grande foi fundada em 1º de dezembro de 1697, mas só foi elevado ao título de cidade em 11 de outubro de 1864. Atualmente ela é considerada um dos principais polos de comércio e serviços do interior do Nordeste e um dos maiores polos tecnológicos da América Latina. Apresenta uma população de 410.332 hab.⁸ O Município está situado no interior do Estado da Paraíba, no Agreste paraibano, na parte oriental do Planalto da Borborema (Mapa 1).

Mapa 1 – Localização de Campina Grande-PB.



Elaboração: Anna Raquel Dionísio Ramos.

8. Fonte: População estimada em 2017 pelo IBGE. População do último censo era de 385.213 hab.

A cidade de Campina Grande viveu momentos importantes em sua trajetória, com os projetos que traziam a finalidade de levar progresso e novas concepções urbanísticas. Segundo Costa (2003, p.46), nos anos de 1940 Campina Grande iniciou, com o prefeito VergniaudWanderley, a maior reforma urbanística que a cidade conheceu. Várias ruas e avenidas foram abertas. Estas ruas eram amplas e projetadas para um grande fluxo de pessoas. Em seu projeto Vergniaud, via a necessidade de eliminar a arquitetura antiga para produzir uma nova paisagem urbana com linhas retas e a uniformidade estavam presentes.

Durante o mandato do Prefeito Enivaldo Ribeiro, no período de 1977-1982, em Campina Grande, seu projeto urbanístico voltou-se, desde o início, para o esforço de hierarquizar as vias de circulação urbana, definindo melhor e racionalizando o radical concêntrico da vocação de quase todas as nossas cidades que evoluíram espontaneamente, buscando orientar a expansão da cidade e incentivar a ocupação dos vazios. (Oliveira, 2007, p.30).

Assim, um projeto denominado CURA, que tinha como objetivo racionalizar o uso do solo urbano, melhorar os serviços básicos e as infraestruturas das cidades e corrigir distorções causadas pela especulação imobiliária, daria decisivo suporte para esse fim que o prefeito buscava. Desta forma, este projeto foi implantado com o objetivo de implantar e pavimentar várias ruas e avenidas da cidade, além de trabalho de drenagem e iluminação.

Como percebemos, estes dois projetos, a exemplo dos mais recentes que foram criados na cidade, não foram incluídos socialmente no geral e para as pessoas com deficiências, em particular, porque não conseguiram apresentar uma estrutura adequada para que esses sujeitos possam usufruir dos mesmos direitos de cidadãos igual ao restante da população da cidade.

Por ser de médio porte e abrigar vários segmentos de atividades, encontramos na cidade vários espaços públicos, entre eles: praças, agências bancárias, agências de correios, ruas, avenidas, calçadas, postos de saúde, hospitais públicos, escolas públicas de todos os níveis, rede de transportes coletivos, com paradas em diversos pontos e um terminal de Integração que as articulam etc. Tais espaços públicos se distribuem de maneira diferenciada por todo o mosaico urbano que compõe a cidade. Apesar de a cidade apresentar uma composição espacial já bastante descentralizada, o centro, local de sua origem e área de articulação dos demais bairros, continua sendo de forte atrativo para quem procura o comércio e certos serviços, além de ser o espaço que dispõe das praças mais utilizadas para as manifestações públicas dos seus habitantes. Sendo assim, por a cidade dispor de tantos atrativos no âmbito da educação, saúde e moradia, e receber pessoas vindas de diversas cidades circunvizinhas ela precisa se adequar e se

modernizar de acordo com as normas de acessibilidade e mobilidade propostas pelo Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana.

O Plano Diretor de Campina Grande (PDCG) foi instituído em 08 de janeiro de 1996, pela Lei nº 3.236. No entanto, no ano de 2006, houve, nessa cidade, através da SEPLAN, o início do processo elaboração da revisão do mesmo, seguindo a recomendação do Estatuto da Cidade, conforme está disposto no § 3.º do art. 40º, o qual define que todas as cidades que tem a Lei do Plano Diretor, deverão revisá-la, num período posterior não superior a dez anos.

O Plano Diretor é o conjunto de normas e diretrizes técnicas, reunidas para o desenvolvimento global do município, conforme almejado pela comunidade local, sob os aspectos, físicos, social, econômico, ambiental, cultural e administrativo. Assim, “Estabelecendo uma ferramenta básica que orienta a atuação da administração pública e da iniciativa privada, de forma a segurar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, a melhoria da qualidade de vida e do bem estar da população, de acordo com os princípios da democracia participativa e da justiça social” (Art.2, Lei complementar nº 003, de 09 de outubro de 2006). O objetivo do Plano é fazer um planejamento para a cidade, direcionado para o futuro, e apresentar também uma estratégia social e econômica territorial para o desenvolvimento do município.

Desta forma, o planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas. “Planejar é (...) uma ferramenta das lutas permanentes que o homem trava desde o início da humanidade para conquistar graus crescentes de liberdade” (Matus, 1996, tomo I, p.15 *apud* SOUZA 2004. p.53). Sendo assim, planejar é a forma encontrada para que as cidades possam atender no futuro às necessidades que no momento não conseguem. E, seus espaços públicos, possam atender todo tipo de público e que sejam adequados para que todos tenham seus direitos atendidos e preservados sem obstáculos.

Para resolver estes problemas, instituiu-se o Plano de Mobilidade de Campina Grande (PLANMOB-CG¹⁰), Lei Complementar nº 004, de 08 de abril de 2015 (PMCG, 2015), que surge a partir de bases legais da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pela Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), e do Plano Diretor de Campina Grande, Lei Complementar nº 003, de 09 de outubro de 2006 (PMCG, 2006). Integrando-se assim como

9. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em <http://campinagrandepb.com.br/wp-content/uploads/2014/10/Estatuto-da-Cidades.pdf>. Acesso em 12/11/2017.

10. PLANMOB-CG é o instrumento orientador e normativo da Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

uma política do Plano Diretor Municipal e ainda como requisito para recebimento de recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana em todos os municípios com mais de 20 mil habitantes, conforme previsto pela supracitada Política Nacional de Mobilidade Urbana e cumprirá os seguintes objetivos:

- I. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
 - II. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
 - III. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
 - IV. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
 - V. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
- (Campina Grande, 2015. art.4)

O art. 5º, do Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade das pessoas com deficiência visual, dispõe os seguintes conceitos e definições para efeitos da Lei:

- I. ACESSIBILIDADE: consiste na facilidade de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos (1ª DIRETRIZ);
 - II. ACESSIBILIDADE AMBIENTAL: possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;
 - III. ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
 - XLI. PISO TÁTIL: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;
 - LIII. SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;
 - LVIII. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- (Campina Grande, 2005)

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do PLANMOB-CG está presente, no art. 6º, a busca pela garantia de locomoção, com segurança e fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades. Neste caso, para que isto seja garantido, o PLANMOB-CG obedece a alguns princípios, entre eles o que está no Inciso III, que dispõe

da acessibilidade ao portador de deficiência física (pessoa com deficiência), ou de mobilidade reduzida.

No art. 8º o PLANMOB-CG apresenta como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

Dos objetivos e das diretrizes setoriais da gestão urbana, dispõe no capítulo I, da mobilidade urbana, Art. 93 que são objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

I – Promover a melhoria da mobilidade urbana; [...] V – priorizar a acessibilidade cidadã (pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida) sobre o transporte motorizado; [...] § 2º Na promoção da mobilidade urbana deverão ser observadas as regras específicas previstas na legislação federal, estadual e municipal, assim como nas normas técnicas editadas pelos órgãos competentes, dentre as quais as de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. [...]. (Lei complementar nº 003, de 09 de outubro de 2006, art.93).

No que diz respeito ao Plano de Mobilidade Urbana, elaborado em 2015, dos objetivos estratégicos, no artigo Art. 14, O PLANMOB-CG contemplará num período curto, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos, em seu inciso IV, que dispõe:

VI. Monitoramento das questões relacionadas à Acessibilidade no município por meio do Comitê de Acessibilidade Municipal, [em sua] 1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR).

No que se trata das diretrizes gerais do Plano de Mobilidade de Campina Grande, o mesmo aponta a adequação de vias ao atendimento dos fluxos de pessoas, com acessibilidade garantida, e cargas.

a)Reconhecendo a importância e a funcionalidade da circulação não motorizada, o Plano proporcionará, à população, calçadas e calçadões adequados para que sua circulação a pé seja conveniente e segura, sem obstáculos e de acordo com a norma brasileira aplicável, a NBR-9050, que garante a acessibilidade a todos os cidadãos. Proporcionará, ainda, mediante o desenho apropriado das vias e outros espaços públicos e pela engenharia de tráfego, cruzamentos mais seguros e velocidades veiculares compatíveis com a segurança dos pedestres. (PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 004/2015).

O plano propõe algumas estratégias. A primeira estratégia é de promover acessibilidade, o município deve adotar medidas de promoção da acessibilidade nos deslocamentos por meios não motorizados e no transporte público coletivo. Medidas a serem adotadas:

Criar Comissão de Acessibilidade, desenvolver estudos com a finalidade de tornar Campina Grande uma cidade acessível. (curto prazo); • Elaborar projetos para tornar acessível o entorno das instituições que trabalham com deficientes físicos em Campina Grande para promover segurança nos deslocamentos a pé para as mesmas. (Curto e médio prazo); • promover a acessibilidade universal nos Terminais de Integração Existentes e futuros do Sistema de Transporte Público. (Médio e Longo Prazo); • promover a acessibilidade universal nos veículos do transporte público (em andamento). (PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 004/2015).

Na segunda estratégia temos a adequação das calçadas para caminhadas. A maioria das calçadas em Campina Grande não está em condições satisfatórias. É comum encontrar-se buracos, degraus, rampas inacessíveis, piso com revestimento inadequado, obstáculos nas faixas de passeio que deveriam estar livres. Nesse contexto, tornam-se urgentes as ações para padronização e melhoria das calçadas. Assim sendo, algumas medidas devem ser adotadas, entre as quais: elaborar Plano de Gerenciamento de Calçadas, o qual inclui: 1) cartilha de padronização das calçadas, com programas educativos junto a diversos setores da sociedade (curto prazo); 2) requalificação das calçadas existentes com definição de áreas a serem iniciados os trabalhos, sendo prioritárias as áreas com maiores concentrações de pedestres; 3) calçadas a alargar, notadamente de algumas ruas na área central que apresentam um volume muito elevado de pedestres. Por isso, inicialmente, calçadas da Rua Marquês do Herval, lado direito da via no sentido do tráfego, e a calçada em frente ao Prédio dos Correios, ambas no núcleo central, devem ser padronizadas. Em outras vias as larguras das calçadas são visivelmente insuficientes, nestes casos a medida é possível por meio da retirada de vagas de estacionamento nas vias públicas, a exemplo das calçadas da Rua Padre Ibiapina e da Rua Major Juvino do Ó, na área central, o que deve ser feito a curto e médio prazo.

O monitoramento da implementação do PLANMOB-CG, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, será realizado pelo Comitê Técnico de Mobilidade Urbana criado pela Lei Municipal n 5.417 de 07 de fevereiro de 2014 (4ª Diretriz¹¹ do Gerenciamento

11. Foi iniciado o monitoramento com a promulgação da Lei complementar nº 095 de 16 de abril de 2015, que instituiu o Plano diretor de Mobilidade Urbana do município de Campina Grande –PB, o qual estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação, avaliação e revisão periódica e dá outras providências. Temos um total de quatro diretrizes que monitoram as ações realizadas divididas da seguinte forma:

1ª Diretriz- *Transportes não motorizados* (Pedestres, ciclistas, acessibilidade e tração animal);

2ª Diretriz- *Transportes* (Transporte Público, Transporte Público Individual – Táxi /Moto Táxi; Fretamento; Transporte comercial, transporte ferroviário e outros);

3ª Diretriz- *Circulação e sistema viário* (Núcleo Central, Política de Estacionamentos, Segurança Viária, Fluidez do Trânsito);

PLANMOB). O monitoramento do cumprimento do Plano de Mobilidade Urbana deverá ser apurado anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Campina Grande e divulgado, anualmente, durante a realização do Seminário Cidade Expressa, cuja data foi estabelecida pela Lei Municipal nº 5.416 de 07 de fevereiro de 2014. Em 2017, o seminário Cidade Expressa aconteceu no dia 2 de junho, das 8h às 13h, no Teatro Unifacisa - Bairro Itararé. O objetivo do evento, chamado de “cidade inteligente”, foi debater a mobilidade urbana da região metropolitana de Campina Grande, além de discutir, em duas palestras, políticas públicas para o trânsito.

Conforme o Art. 41º do Plano de Mobilidade, fica criada a Comissão Municipal de Acessibilidade, com a finalidade de melhorar a acessibilidade no Município. O seu parágrafo único dispõe que o chefe do Poder Executivo definirá, através de decreto, o funcionamento dessa Comissão, dentro de um prazo máximo de seis meses após a aprovação da lei. Nas diretrizes de 2016, em especial a 1ª, que é a responsável por o acompanhamento desta comissão, encontrava-se no status de andamento, tendo o prazo curto, e o órgão responsável a SEPLAN procuradoria.

Foi criado o Plano de Monitoramento do PLANMOB-CG, o qual foi iniciado com a promulgação da Lei Complementar nº 095 de 16 de abril de 2015, que instituiu o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande-PB, que estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação, avaliação e revisão periódica e dá outras providências.

Os possíveis status das ações são: Não iniciado; em planejamento; em andamento; paralisado; concluído.

Na primeira diretriz de prestação de contas obras/ ações do plano de mobilidade, nas diretrizes 2015/2016, encontramos a parte não motorizada, ou seja, pedestres, ciclistas, acessibilidade e tração animal. A seguir veremos os status de como andam as obras para os pedestres, conforme o quadro 1.

Quadro 1 – Status de andamentos de obras para pedestres de acordo com o PLANMOB-CG (1ª Diretriz).

Nº	Descrição Obra/ Serviço/Ação	Localização	Fonte de Financiamento	Órgão Responsável	Status	Prazo	OBS
01	Criar a comissão permanente de Acessibilidade		Sem ônus direto	SEPLAN PROCURADORIA	Em andamento	Curto	
02	Promover acessibilidade universal nos transportes públicos	Toda Frota	Iniciativa Privada	STTP	Em andamento	Curto Médio Longo	

Fonte: <http://www.mobilize.org.br>. Acesso em 10/11/2017.

4ª Diretriz - *Gerenciamento do PLANMOB* (Aperfeiçoar a gestão pública – Concursos/ Capacitações/Reciclagens sobre Mobilidade Urbana e diretrizes propostas no documento).

De acordo com o que mostra o quadro 2, observaremos que, para à acessibilidade, apenas duas ações aparecem em monitoramento, são elas: a criação da comissão permanente de acessibilidade e a promoção de acessibilidade universal nos transportes públicos. Na primeira ação notamos que seu status se encontra em andamento, porém, seu prazo é curto. Assim sendo, a SEPLAN Procuradoria, como órgão responsável para sua realização, já deveria estar executando tal ação. A segunda tem como objetivo promover a acessibilidade universal nos transportes públicos, em toda a frota de ônibus, a cargo da iniciativa privada, tendo como órgão responsável a STTP. A implantação dessa ação se encontra em andamento e os prazos para isso são curto, médio e longo¹², como podemos observar no Quadro 2. (1º Diretriz).

Quadro 2 – Status de andamento sobre acessibilidade de acordo com o PLANMOB-CG (1ª Diretriz)

Pedestres

N	Descrição da Obra/ Serviço/Ação	Localização	Fonte de Financiamento	Órgão Responsável	Status	Prazo	OBS
01	Cartilha de padronização das calçadas	Página da SECOB	Sem ônus direto	SECOB /SEPLAN	Em andamento Disponível no site SECOB, desde 05/15	Curto	
02	Projeto para requalificar calçadas do núcleo central	Núcleo central	Sem ônus direto	SEPLAN	Em planejamento		
03	Elaborar projeto para requalificar calçadas do Entorno do Terminal Central e Terminal Malvinas	Centro e Malvinas	Sem ônus direto	SEPLAN	P1 -Concluído P2- Em planejamento P3- Em planejamento P4- Em planejamento	Curto	Terminal Central P1 -Projeto Calçada do Açude Novo P2- Projeto de acessibilidade ao terminal central – faixas de pedestre e rampas de acessibilidade – aguardando aprovação da STTP P3 – Projeto adequação calçadas do entorno terminal Malvinas P4- Projeto acessibilidade ao terminal Malvinas
04	Elaborar projeto para alargar calçada da Marquês do Herval	Núcleo central	Sem ônus direto	SEPLAN	Em planejamento	Curto	
05	Elaborar projeto para alargar calçada do prédio dos Correios	Núcleo central	Sem ônus direto	SEPLAN	Em planejamento	Curto	
06	Elaborar projeto para alargar calçada das ruas Jovino do Ó e Padre Ibiapina com opção de retirada de estacionamento	Núcleo central	Sem ônus direto	SEPLAN	Em planejamento	Curto	

Fonte: <http://www.mobilize.org.br>. Acesso em 10/11/2017.

Das disposições gerais do Plano de Mobilidade Urbana - PLANMOB-CG, no artigo 2º, estabelece que:

O PLANMOB-CG, de que trata o art. 1º, da presente lei, tem por finalidade orientar as ações do Município de Campina Grande - PB no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população em geral. (PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 004/2015, Art. 2º)

12. Os possíveis prazos das ações contabilizados, a partir de abril de 2015, são:

Curto prazo: até dois anos.

Médio: de dois a três anos.

Longo: quatro anos ou mais.

Verificaremos no tópico a seguir se estas metas de acessibilidade e mobilidade da pessoa em geral nos espaços públicos do centro de Campina Grande, notadamente a com deficiência visual, foram atingidas, conforme propõem os planos em análise. Isso será feito através da pesquisa empírica de campo no espaço central da cidade e das entrevistas das pessoas com deficiência visual participantes da pesquisa. Nosso intuito é confrontar o que se propõe no Plano Diretor e no de Mobilidade Urbana da cidade com a realidade encontrada no ano de 2017.

3.2. Espaços públicos do centro de Campina Grande utilizados por pessoas com deficiência visual

Os principais lugares públicos frequentados pelas pessoas com deficiência visual no Centro de Campina Grande são as calçadas, os cruzamentos, as ruas, o terminal de integração, o posto de saúde, os bancos, os correios e a Praça da Bandeira. Em seus relatos, os entrevistados afirmaram que, entre estes lugares, os que mais acessam são os bancos, o terminal de integração, os correios e o posto de saúde. Entretanto, quando se dirigem e estes locais passam pelas ruas, cruzamentos e a Praça da Bandeira, por isso, esses locais se configuram como de uso constante por eles (Mapa 2).

Mapa 2 – Localização dos Bairros de Campina Grande –PB.



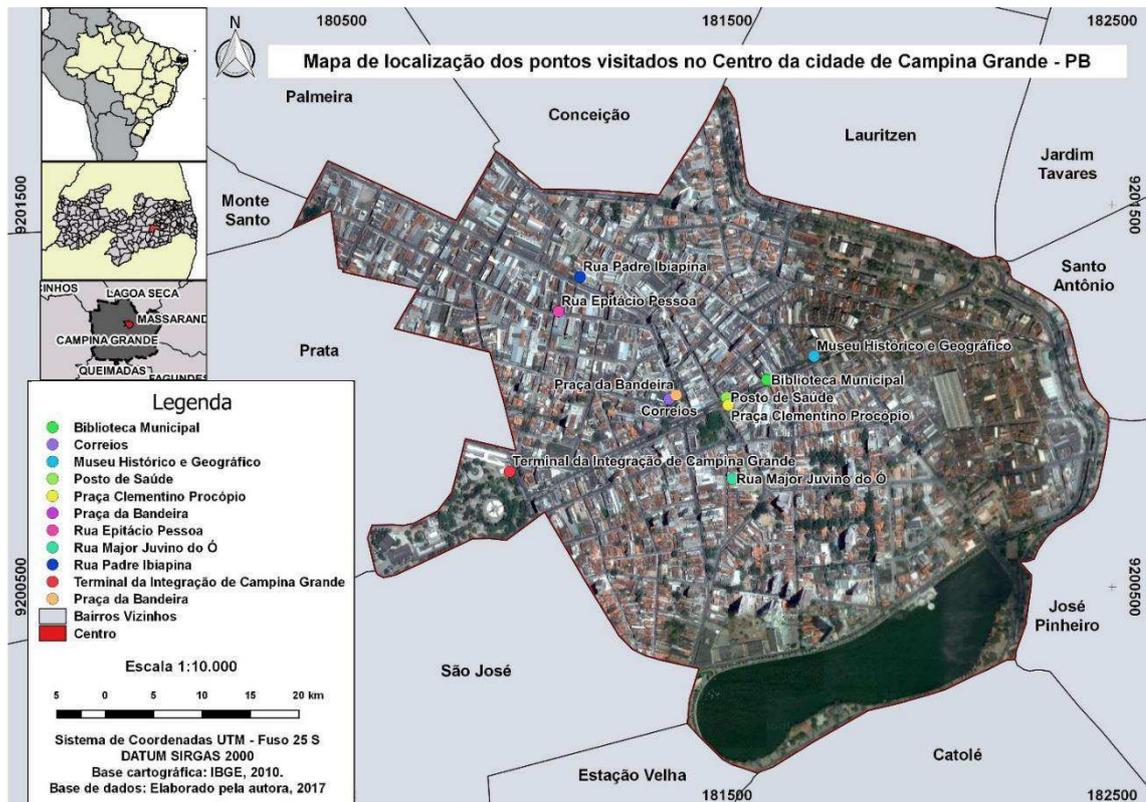
Fonte:www.google.com.br. Acesso em 01/12/2017.

Em relação a estes espaços podemos dividi-los, como foi visto no primeiro capítulo, em espaços públicos livres (praças, ruas, calçadas), espaços públicos com restrição de uso (Terminal de Integração, museus, bibliotecas) e espaços acessíveis ao público, no entanto, privados (bancos privados, ônibus). Lembrando que os espaços públicos livres são aqueles que as pessoas podem utilizar a qualquer horário e ocasião, sem que exista restrição, como as calçadas, cruzamentos e ruas que dão o direito de ir e vir aos cidadãos, da mesma forma, as praças, que são locais de lazer e de manifestação política pública. Nos espaços acessíveis ao público, porém, com restrições ao acesso e circulação devem ser respeitados os horários e regras do local como é o caso dos postos de saúde, correios e o terminal de integração. Por fim, temos também, os espaços públicos que são acessíveis, no entanto, privados, nesses ambientes devem ser respeitados os horários de atendimento e as regras propostas por cada um.

O mapa a seguir apresenta a localização dos espaços públicos do Centro de Campina Grande visitados nesta pesquisa. Além dos locais que o Plano de Mobilidade Urbana da cidade propõe mudanças. Apresentaremos também alguns ambientes encontrados com obstáculos e barreiras arquitetônicas que impedem a mobilidade e acessibilidade para as pessoas com deficiência visual.

Desta forma, no mapa estão destacados os espaços públicos que o Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande propõe mudanças imediatas. Entre esses temos os espaços públicos de uso livre, como as calçadas das Ruas Padre Ibiapina e Major Juvino do Ó, Praça da Bandeira; os espaços públicos de uso restrito, a exemplo do terminal de Integração. Por fim, foram postos espaços públicos livres e os de uso restrito que não estão com previsão de adaptação no referido plano, a exemplo da Praça Clementino Procópio, no que se refere aos primeiros, e os Correios, o Museu Histórico e Geográfico, posto de saúde e biblioteca municipal, que exemplificam os segundos. No total o mapa mostra dez pontos que mereceram destaque nesta pesquisa, além de outros que não aparecem na representação cartográfica (Mapa 3).

Mapa 3 – Localização dos espaços públicos visitados no Centro da cidade de Campina Grande- PB.



Elaboração: Franklin Roberto da Costa.

Nossa investigação se refere ao centro da cidade, porém, decidimos começar com o deslocamento através dos transportes coletivos públicos, porque é através deles que muitas pessoas com deficiência visual vão ao centro. O terminal de integração normalmente é o local em que os encontramos todos os dias, pois muitos usam este local para trocar de ônibus vindos de diversos bairros de Campina Grande e daí se deslocarem para o Catolé, onde seguem em direção ao Instituto dos Cegos, bem como fazem o sentido inverso para suas residências.

Assim sendo, considerando que a mobilidade da pessoa com deficiência visual na cidade está, muitas vezes, condicionada pelo transporte público coletivo (ônibus), é para este que primeiro nos deteremos. Os transportes coletivos são públicos/privados, pois fornecem serviços à população e o acesso aos mesmos está condicionado ao pagamento da passagem. No caso da pessoa com deficiência visual o acesso a esse serviço é livre. Estes serviços são administrados por empresas privadas e são assegurados por lei, cabendo ao poder público municipal à competência de fiscalizar e intervir, se preciso, para garantir que os mesmos sejam de boa qualidade. O inciso V do artigo 30º da atual Constituição da República Federativa do Brasil assim prevê que compete aos Municípios:

V – Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial" (BRASIL, 1988. Art.30º, Inciso V).

No entanto, para uma pessoa com deficiência visual transitar pela cidade usando esse serviço é um desafio a cada momento. Segundo o relato dessas pessoas, os problemas começam nos ônibus, quando eles se dirigem ao centro ou a qualquer lugar da cidade de Campina Grande. Para eles pegar o ônibus é um grande desafio, primeiro nas paradas, pois precisam de uma pessoa para dizer qual o veículo certo para embarcar. No interior do coletivo enfrentam outros problemas, como a falta de informação dos motoristas em relação às dificuldades de locomoção no interior do veículo, que não são adaptados, e de acomodação, pois muitas vezes os motoristas dão a partida antes que os mesmos se acomodem nos assentos.

E, em respeito ao interior do terminal de integração, que pode ser classificado como um espaço público, porém restrito, os pisos táteis foram colocados da forma correta, como constatado na pesquisa de campo. No entanto, encontramos um problema que corresponde ao fato das pessoas ficarem aglomeradas em cima do piso tátil esperando os ônibus, sem respeitar o acesso da pessoa com deficiência visual ao mesmo. Isso dificulta à utilização dessa via adaptada, conseqüentemente, a mobilidade desses sujeitos até o interior dos ônibus. Além disso, o terminal não apresenta a sinalização com o símbolo internacional de pessoa com deficiência visual, que é uma exigência obrigatória para indicar esse tipo de piso. Assim, não cumpre o que estabelecem a norma NBR 9050:2004 da ABNT, segundo a qual, “O símbolo internacional de pessoas com deficiência visual deve indicar a existência de equipamentos, mobiliário e serviços para pessoas com deficiência visual”. (Figuras 5 e 6).

Figura 5 – Passageiros esperando o ônibus sobre o piso tátil. Figura 6 – Pessoas sobre os pisos táteis.



Fonte: SILVA, 2017.



Fonte: SILVA, 2017.

No que toca aos espaços que exibimos no mapa que, pelo Plano de Mobilidade Urbano de Campina Grande, devem ser adaptados dentro de curto prazo. De início, começaremos nossa

análise pelos públicos livres: as calçadas das Ruas Padre Ibiapina e Major Juvino do Ó, e a Praça da Bandeira.

Quanto às calçadas Ruas Padre Ibiapina e Major Juvino do Ó, o plano de mobilidade, em virtude da impossibilidade de alarga-las, propõe a retirada do estacionamento para alargar o espaço de fluxos dos transeuntes, que passaria a usar desta o canteiro próximo a elas para transitar.

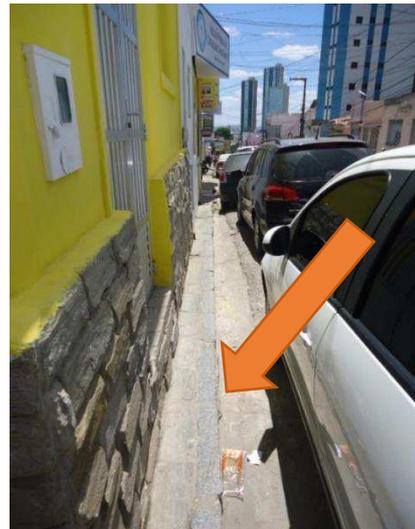
Na pesquisa de campo foi constatado que o problema de mobilidade nas calçadas das mesmas ainda não foi resolvido, pois os estacionamentos da zona azul continuam presentes em ambas as ruas. Por outro lado, as calçadas, além da pequena largura ainda apresentam obstáculos em todo o percurso (lixeiros, rampas, escadas, placas de sinalização). Desta forma, notamos a falta de mobilidade nestes locais, até mesmo para as pessoas que enxergam, imagina para quem apresenta deficiência visual (Figuras 7 e 8).

Figura 7– Rua Padre Ibiapina (calçada).



Fonte: SILVA, 2017.

Figura 8– Rua Major Juvino do Ó (calçada).

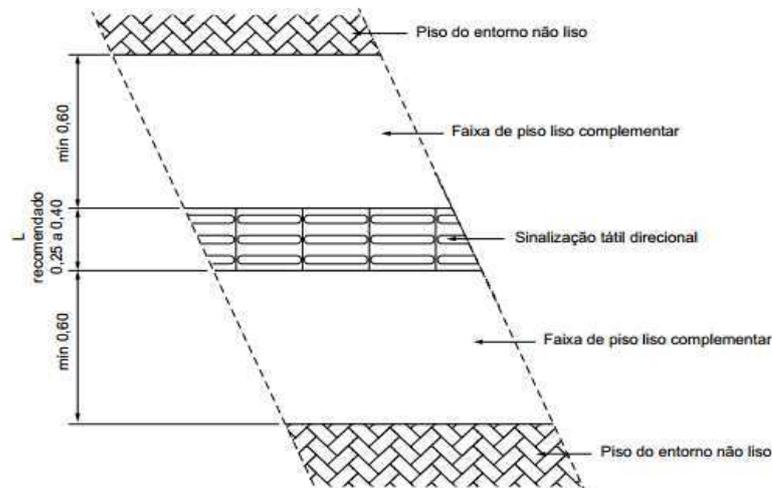


Fonte: SILVA, 2017.

Quanto à Praça da Bandeira, foi entregue a população no ano de 2016 com as normas de acessibilidade para pessoas com deficiência, inclusive a visual, conforme propõe o Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande. Em especial, iremos analisar as alterações que dizem respeito à adaptação para pessoa com deficiência visual.

De acordo com as normas técnicas¹³, quando o piso tátil for colocado sobre um piso que não for liso, deve-se obedecer a uma faixa de 60 centímetros em ambos os lados, conforme mostra a figura 9 a baixo.

Figura 9 – Sinalização tátil direcional em piso com faixa lateral com piso liso complementa.



Fonte: **ABNT NBR 16537:2016, p.33, disponível em:** <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br>, acesso em: 29/11/2017.

Podemos observar que esta norma técnica não foi cumprida, pois a faixa de piso liso complementar de 60 centímetros não foi colocada nas laterais do piso tátil direcional. Esta faixa deve ser colocada sempre que este tipo de piso direcional for posto em calçadas que tenham pisos ásperos. Além disso, notamos que existem barreiras, como placas de sinalização, próximos aos pisos táteis que podem ocasionar acidentes a estas pessoas, conforme podem ser visualizados nas Figuras 10 e 11.

13. Quando o piso do entorno não for liso, é recomendada a largura L entre 0,25 m e 0,40 m, acrescidas de faixas laterais lisas, com mínimo de 0,60 m de largura cada uma, para permitir a percepção do relevo da sinalização tátil no piso. (ABNT NBR 16537:2016, p.26)

Figura 10 – Placa de sinalização próxima ao piso tátil.



Fonte: Silva, 2017.

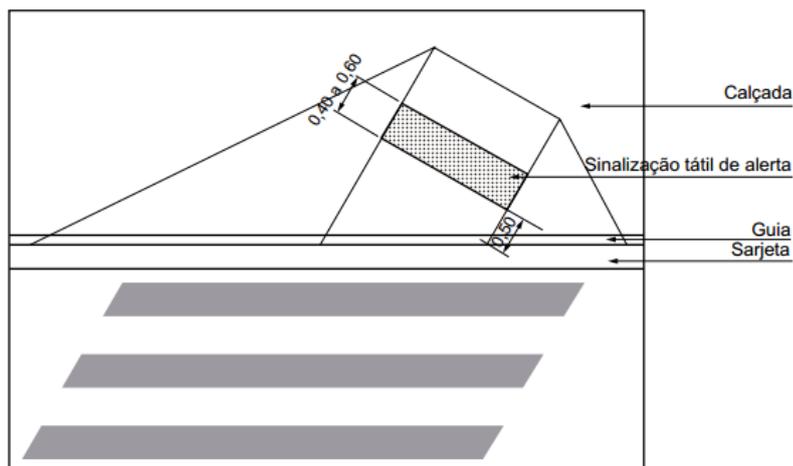
Figura 11 – Desrespeito às normas técnicas.



Fonte: Silva, 2017.

Sobre os locais de travessia da faixa de pedestres encontramos outra irregularidade, pois as rampas de acesso às calçadas não obedecem às normas técnicas. De acordo com estas normas (ABNT/ NBR 16537:2016, p.16), “Os locais de travessia devem ter sinalização tátil de alerta no piso, posicionada paralelamente à faixa e travessia ou perpendicularmente à linha de caminamento, para orientar o deslocamento das pessoas com deficiência visual”, conforme figura 12 abaixo.

Figura 12 – Rebaixamento inclinado em relação à guia.



Fonte: ABNT NBR 16537:2016, p.33, disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br>. Acesso em 29/11/2017.

Além disso, constatamos a existência de placa de sinalização de trânsito próximo à rampa e a linha guia não foi colocada, conforme mostra a Figura 13 abaixo.

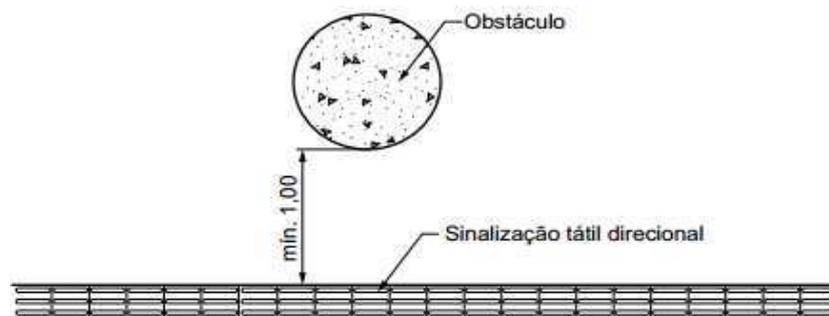
Figura 13 – Pisos táteis na Praça da Bandeira.



Fonte: SILVA, 2017.

Seguindo os problemas encontrados na Praça da Bandeira, podemos destacar a localização de vasos de plantas próximo ao piso tátil. Tal posicionamento é errado, conforme as normas técnicas (ABNT NBR 16537:2016, p.33), as quais definem que “deve haver pelo menos 1,00 m de distância entre a sinalização tátil de direcionamento e as paredes, os pilares ou outros objetos, contando-se 1,00 m desde a borda da sinalização tátil”. Ver Figura 14.

Figura 14 – Distância mínima entre a sinalização tátil direcional e obstáculos.



Fonte: ABNT NBR 16537:2016, p.33, disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br>. Acesso em 29/11/2017.

No entorno dos vasos que ornamentam a praça não localizamos a sinalização do tipo alerta para identifica-los como barreira arquitetônica (Figura 15). No entanto, próximo a eles encontramos um poste sinalizado de forma correta, como previsto nas normas técnicas.

Figura 15 – Vasos na Praça da Bandeira causando barreiras arquitetônicas.



Fonte: SILVA, 2017.

Outra via pública prevista para ser adaptada pelo Plano de Mobilidade Urbana se refere às calçadas de frente a agências dos Correios, através da padronização do seu piso e da retirada dos obstáculos. Esta calçada se localiza na Rua Marquês do Herval o Plano propõe padronizar o piso e retirar os obstáculos.

Foi constatado na pesquisa de campo que existe a linha guia¹⁴ para as pessoas com deficiência visual naquele local. No entanto, a mesma não é respeitada e sobre ela são colocadas várias barreiras, como lixeiros e placas de sinalizações, conforme apresentado na figura 16.

Figura 16 –Rua Marquês do Herval (Calçada em frente ao prédio do Correios).



Fonte: SILVA, 2017.

14. **Linha-guia** qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como referência de orientação direcional por todas as pessoas, especialmente pessoas com deficiência visual que utilizam bengala longa para rastreamento.

Outro obstáculo para as pessoas com deficiência visual circularem e acessarem a agência do Correios se refere às calçadas de acesso ao interior de seu prédio. Percebemos que esse acesso é impossibilitado por uma arquitetura cheia de degraus, que representam um obstáculo para as pessoas com dificuldade de mobilidade, como os sujeitos tratados por esta pesquisa. Ver figura 17.

Figura17 – Entrada do prédio dos Correios.



Fonte: SILVA, 2017.

Além desses espaços públicos previstos para adaptação conforme o Plano de Mobilidade Urbana da cidade supracitada, existem outros que não estão previstos de serem reordenados, mas que mereceram destaque, por serem espaços frequentados pelos sujeitos da pesquisa. Destacaremos inicialmente os espaços públicos de acesso livre, como a Praça Clementino Procópio e a Rua João Pessoa.

Na Praça Clementino Procópio foi constatado vários problemas de acessibilidade. Conforme podemos visualizar na figura 18, além dela não ser adaptada, vários jarros de plantas foram postos na calçada sem que haja nenhum tipo de sinalização para indicar perigo ou atenção. O piso é totalmente desigual e cheio de buracos, outro problema são os postes de iluminação públicos presente em toda lateral da Praça na Rua Treze de Maio.

Figura 18 – Obstáculos na Praça Clementino Procópio.



Fonte: SILVA, 2017.

No outro lado da Praça, que fica em frente à Avenida Floriano Peixoto os problemas continuam. Primeiro quem passa pela praça para atravessar a Rua Vidal de Negreiros, sentido prédio da Prefeitura, se depara com um poste de iluminação pública no meio da faixa de pedestre (Figura 19). Para quem vem no sentido contrário em direção à Praça, encontra vários obstáculos, pois existem várias barreiras arquitetônicas no início da faixa (postes, placas de sinalização de transito, árvore). (Figura 20)

Figura 19– Poste de iluminação na faixa.



Fonte: Silva, 2017.

Figura 20– Barreiras arquitetônicas na faixa de pedestres.



Fonte: Silva, 2017.

Ainda, no que diz respeito a esta praça, existe vários tipos de comércios na mesma, em virtude da crescente informalidade da economia, vários ambulantes se territorializam nessa via pública, apropriando-se do espaço que deve ser livre, impedindo assim a circulação dos demais caminhantes da cidade. De acordo com Gomes (2010, p.177), “Praças transformam-se assim em grandes mercados, e as principais ruas da cidade tornam-se estreitas, pois restam apenas pequenas passagens para os transeuntes”. Ver Figura 21.

Figura 21 – Comércio ambulante na Praça Clementino Procópio.



Fonte: Google, acesso em 29/11/2017.

Quanto à Rua Joao Pessoas, a pesquisa constatou que atualmente um problema que vem afligindo os usuários do centro de Campina Grande e que poderá agravar ainda mais a vida destas pessoas que têm deficiência visual, são as proteções contra roubos de loja que os comerciantes estão impondo ao espaço das calçadas em frente às lojas. Essas barreiras arquitetônicas consistem em barras de ferro chumbadas com cimento, que são fincadas nas calçadas. (Figuras 22). Na mesma rua também encontramos hidrômetros que podem causar acidentes as pessoas com deficiência visual. (Figura 23).

Figura 22 – Barras de ferro nas calçadas.



Fonte: SILVA, 2017.

Figura 23 – Hidrômetro estalado na calçada.



Fonte: SILVA, 2017.

Também foram objetos da nossa preocupação alguns espaços públicos com acesso restrito, a exemplo da Biblioteca Municipal, do posto de saúde Dr. Francisco Pinto e do Museu de História e Geografia.

A Biblioteca Municipal foi motivo da nossa pesquisa porque, como se trata de um espaço público e que deve atender a todas as pessoas, deduzimos que esse ambiente também é acessado pelas pessoas com deficiência visual. No entanto, como os demais locais, não apresenta acessibilidade para essas pessoas. Constatamos que em sua entrada existe uma calçada em degraus e sem piso tátil, conforme mostra a figura 24.

Figura 24 – Biblioteca Municipal.



Fonte: SILVA, 2017.

No tocante ao Posto de Saúde Francisco Pinto, percebemos que o seu acesso não apresenta piso tátil. No entanto, na calçada apresenta a linha guia e não existem barreiras arquitetônicas obstaculizando a entrada. Portanto, constitui-se como um espaço público de uso restrito com uma relativa acessibilidade que permite seu uso pelas pessoas com deficiência visual, embora o entorno não facilite a chegada desses sujeitos até a ele. Ver Figuras 25 e 26.

Figura 25 – Posto de Saúde Dr. Francisco Pinto.



Fonte: SILVA, 2017.

Figura 26 – Posto de Saúde Dr. Francisco Pinto.



Fonte: SILVA, 2017.

Por fim, o Museu Histórico e Geográfico, representa outro espaço público de uso restrito que pode despertar o interesse de acesso da pessoa com deficiência visual. A pesquisa constatou que a entrada é totalmente fora dos padrões da acessibilidade e mobilidade porque apresenta calçadas em degraus e grades de proteção que funcionam como barreiras arquitetônicas ao acesso dessas pessoas. (Figuras 27 e 28).

Figura 27 – Museu Histórico e Geográfico.



Fonte: SILVA, 2017.

Figura 28 – Museu Histórico e Geográfico.



Fonte: SILVA, 2017

Conforme constatamos, o que o Plano de Mobilidade Urbana propõe como mudança para os espaços públicos não abrange todos os requisitos necessários para a mobilidade e acessibilidade de uma pessoa com deficiência visual. Como foi visto, além dos espaços citados no Plano, ainda foram verificados que outros locais ainda se encontram com problemas de infraestrutura e que merecem ser adaptados. Assim, essas pessoas são impedidas de utilizar tais espaços e, conseqüentemente, utilizá-los como arenas para reivindicação dos seus direitos.

Por fim, procuraremos analisar, a seguir, como as pessoas com deficiência visual se posicionam diante desses desafios e questões.

3.3. Um olhar sobre os espaços públicos do centro de Campina Grande com os olhos de quem não enxerga fisicamente

Caminhar pelo centro de uma cidade parece ser normal e fácil, no entanto, para as pessoas com deficiência visual se torna impossível sem a ajuda de um guia humano. Ao entrevistar alguns destes sujeitos no Instituto de Cegos de Campina Grande, pudemos entender um pouco sobre as grandes dificuldades encontradas por eles para se deslocar e acessar os espaços públicos.

Para a realização da pesquisa de campo, visando revelar tais dificuldades, embora exista o plano diretor e o de mobilidade urbana que se propõem a superá-las, foi necessário a utilização de questionários com questões relacionadas à mobilidade e à acessibilidade no centro da cidade de Campina Grande. A pesquisa foi realizada no Instituto dos Cegos - CG¹⁵, uma vez que essa instituição abriga pessoas com deficiência visual vindas de diferentes cidades circunvizinhas. A proposta procurou reunir um determinado número de entrevistados, com o intuito de entender qual seria a relação deles com os espaços públicos do centro da cidade e qual a impressão deles sobre a acessibilidade e a mobilidade dos mesmos e, assim, revelar se o que os planos propõe estão, de fato, se concretizando.

Como o Instituto é considerado local de encontro e convivência entre eles foi o local adequado para coletar os dados que podem revelar respostas para as questões acima levantadas. De acordo com Silva (2014, p.33)“O Instituto abriga portadores de deficiência visual (pessoas

15.O Instituto dos Cegos está localizado no Bairro do Catolé, em Campina Grande. Foi criado em 1952, mas só passou a existir legalmente a partir de 1962. Surgiu por iniciativa do falecido professor José da Mata Bonfim, que foi aluno do Instituto dos Cegos da Paraíba, que se localizava em João Pessoa- PB. Por ser pedagogo e advogado, o referido professor preocupou-se em trazer para o interior a oportunidade para os deficientes visuais estudarem e, mais, queria também incluir música, arte e desporto, haja vista que, na capital, a ênfase era apenas na prática da leitura e da escrita. (SILVA, 2014,p32).

com deficiência visual), com perda parcial ou total da visão, vindos de diversos bairros de Campina Grande e cidades vizinhas, que encontram na instituição a ajuda necessária para tentarem conseguir incluir-se na sociedade e terem uma vida normal”.

Os questionários foram compostos de doze questões, entre elas de alternativas para marcar sim ou não, e outras com opções de justificativas. Aos entrevistados foi perguntado se os mesmos costumavam ir ao centro de Campina Grande, se encontravam dificuldades nos espaços públicos e quais seriam estas dificuldades.

Dentre os espaços públicos do centro foram citados na pesquisa, os Correios, Praças, posto de saúde, ruas e cruzamentos, calçadas, museus, biblioteca municipal, terminal de integração, hospitais e bancos.

Como vimos, no primeiro capítulo desta pesquisa, a existência destes espaços públicos torna-se fundamental em todas as cidades, contribuindo para a identificação de cada uma delas. Sua existência nas cidades é importante, ao mesmo tempo, para a socialização e realização das respectivas manifestações de grupos sociais, políticos e culturais, significando grande importância para uma qualidade de vida urbana, notadamente a vida política dos seus moradores.

De acordo com Gomes (2010, p.160), “os atributos de um espaço público são aqueles que têm uma relação direta com a vida pública”. Ele ressalta ainda que, “para que esse ‘lugar’ opere uma atividade pública é necessário que se estabeleça, em primeiro lugar, uma co-presença de indivíduos”. E mais, “a transmutação do indivíduo em público ocorre pelo princípio da publicidade, capacidade de apresentar sua razão em público sem obstáculos, confronta-la à opinião pública e instituir um debate”.

Em seguida Gomes (2010, p.172), destaca que, “um olhar geográfico sobre o espaço público deve considerar, por um lado, sua configuração física e, por outro, o tipo de práticas e dinâmicas sociais que aí se desenvolvem. Ele passa então a ser visto como um conjunto indissociável das formas com as práticas sociais”.

Entendemos, desta forma, que a análise dos espaços públicos pela Geografia, busca entender como acontecem estas relações, suas vivências afetivas e suas atuações nestes espaços.

A seguir apresentamos um quadro com as principais perguntas feitas aos entrevistados, como: Se vão ao centro? Se encontram dificuldades? Se os locais que frequentam existem acessibilidade? Qual o principal problema? E, o que deveria mudar para melhorar? O que eles acham dos espaços em termos de adaptação? Se seguem o que propõem os planos diretor e de

mobilidade urbana? Foram entrevistadas dezenove pessoas, entre homens e mulheres, em uma faixa etária de 15 aos 54 anos.

Quadro 03: Dificuldades de acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência visual no centro de Campina Grande-PB.

Idade	Sexo	Cego/baixa visão	Vai ao centro de campina	Enfrenta dificuldades	Existe acessibilidade no local que você frequenta?	Principal problema	O que deveria ser feito para melhorar?
49	M	Cego	Sim	Sim	Não	Calçadas desniveladas	Tem que inovar
42	F	Cega	Raramente	Sim	Não	Barreiras arquitetônicas	Melhorar o problema por completo
20	F	Baixa visão	Não	----	----	Não sente segurança	----
31	M	Cego	Sim	Sim	Não	Buracos, barreiras nas calçadas	Levar conhecimentos para as pessoas
45	M	Cego	Raramente	Sim	Não	Calçadas desniveladas	O poder público olhar com bons olhos para o problema
16	M	Cego	Às vezes	Sim	Não	Calçadas muito irregulares	Nivelamento das calçadas e mais informação as pessoas
18	M	Cego	Às vezes	Sim	Não	Pessoas que esbarram e as calçadas desniveladas	O nível das calçadas
21	M	Cego	Poucas vezes	Sim	Não	Pessoas que não respeita o deficiente visual	Sinal sonoro
17	F	Cega	Não	----	----	Não se sente segura	----
21	F	Baixa visão	Sim	Sim	Não	Buracos nas calçadas	Melhorar as calçadas e colocar sinal sonoro
54	M	Cego	Sempre	Sim	Não	Motos e buracos nas calçadas.	Nivelar as calçadas
49	M	Cego	Às vezes	Não	Não	Orelhão e árvores	Calçadas, faixas de pedestres
41	M	Cego	Sim	Sim	Não	Carros estacionados e buracos nas calçadas	Os Motoristas evitem estacionar nas calçadas.
49	F	Baixa visão	Sempre	Sim	Não	Senhas dos bancos que não são sonoras, calçadas desniveladas	Melhorar as calçadas, colocar os sinais sonoros nos painéis dos bancos
22	M	Cego	Sim	Não	Não	Sempre vai com um guia	Não respondeu
15	F	Cega	Sim	Sim	Não	Postes, calçadas desniveladas	Deixar as calçadas mais preparadas para todo tipo de deficiência
20	F	Baixa visão	Às vezes	Sim	Não	Buracos nas calçadas	Mais pisos táteis e menos buracos.
19	F	Cega	Sim	Sim	Não	Pessoas que esbarram, vala entre as calçadas	Diminuir os buracos entre as calçadas

Fonte: Dados da pesquisa de campo.

Podemos observar nos relatos das pessoas com deficiência visual que o principal problema encontrado refere-se às calçadas desniveladas e com muitos buracos e obstáculos, o que pode lhes causar acidentes, como os citados por alguns deles, que contaram já ter caído nos

espaços entre as calçadas. Além disso, as pessoas também se amontoam nos pontos de ônibus e calçadas causando um aglomerado que dificulta o livre trânsito da pessoa com deficiência visual. Todos os entrevistados foram unânimes em afirmar que não se sentiam seguros em ir ao centro da cidade e, mesmo com um guia humano, só iam ao mesmo quando precisam resolver algo. Um dos entrevistados até falou que o centro teria que ser refeito em outro lugar para ser acessível, “aquele centro que existe nunca será adequado para a pessoa com deficiência visual, mesmo com as mudanças que os órgãos são obrigados a fazer”. (Instrutor de informática, 31 anos). E, ele ainda completa: “O centro econômico de Campina Grande tinha que mudar de lugar, e não mudar o centro, pois, não tem como mudar aquele centro que já existe, não tem como adaptá-lo”.

Ainda sobre os problemas de mobilidade enfrentados por eles nas ruas e calçadas do centro da cidade, afirmaram que as calçadas são ocupadas por ambulantes que causam muito desconforto, uma vez que ocupam muito espaço e criam barreiras que impedem o livre movimento das pessoas com deficiência visual, ainda, os transeuntes passam devagar e sem atenção, causando a ocupação das vias públicas. Segundo Gomes (2010, p. 180), estas invasões dos espaços públicos acontecem de várias formas como pequenos comerciantes que colocam sobre as calçadas mercadorias e bancas. Para ele, “a degradação do espaço público, nessas invasões, é física, mas também, em grande parte, construída pelos usos que são substitutivos à ideia de um espaço público, um espaço de convivência e, sobretudo, um espaço de respeito ao outro”. Ainda conforme o autor supracitado (2010, p. 177), “estes camelôs literalmente ocupam as ruas e estendem de forma continua sua malha de barracas ou bancas nas principais vias de circulação de pedestres”. (Figura 29).

Figura 29 – Ambulantes nas calçadas – Rua João Pessoa.



Fonte: SILVA, 2017.

Ainda sobre os problemas das calçadas, outro ponto que eles tocaram se refere à Arca Titão, na Avenida Floriano Peixoto, segundo relataram, as pessoas estacionam carros naquele local para ir à agência bancária. Desta forma, os carros impedem a circulação das pessoas com deficiência visual, tirando o direito de ir e vir destes indivíduos. Além disso, nos remete a questão de que a adaptação deve ser acompanhada da educação das pessoas para respeitar esse direito. Estes dois fatos foram comprovados durante a pesquisa de campo (Figura 30).

Figura 30 – Carro estacionado na calçada- Floriano Peixoto.



Fonte: SILVA, 2017.

Quando perguntado se os pisos táteis existentes no terminal de integração, agência bancária e praças são adequados, os mesmos responderam que não. Relataram que nas agências, estes pisos terminam em portas giratórias. Outro problema apontado por eles nas agências bancárias do centro foi as escadas na entrada, pois as pessoas sentam nos degraus, assim eles esbarram quando vão entrar ou sair dos mesmos (Figura -31 e 32).

Figura 31- Agência bancaria do banco do Bradesco.



Fonte: SILVA, 2017.

Figura 32- Agência bancaria do banco do Brasil.



Fonte: SILVA, 2017.

A Biblioteca Municipal não é frequentada por eles, pois os mesmos acreditam que não encontram exemplares de livros em Braile e também não sabem nem chegar ao prédio. Porém,

segundo um bibliotecário, no prédio existem alguns exemplares em Braille. Quando perguntados se os mesmos frequentavam os museus, falaram que não, porque não se sentiam seguros, pois alguns destes locais, por serem antigos, não apresentam nenhum tipo de acessibilidade.

Os transeuntes, nas opiniões dos deficientes, são um dos grandes problemas do Centro da cidade de Campina Grande, eles relataram que as barreiras arquitetônicas e os buracos são difíceis de superar, mas com a ajuda dos guias e das bengalas dar para superá-los, mas as pessoas são “mal-educadas”, não respeitam e não têm conhecimento de causa de como respeitar as pessoas com deficiência visual. Na opinião deles, todos os locais e repartições públicas que possuem piso tátil deveriam ter cartazes informativos sobre como funcionam e as pessoas que enxergam evitar ocupar tais pisos. Na opinião de R (30 anos), “trazer conhecimento de causa para a população dita normal, seria uma forma de ajudar o deficiente (a pessoa com deficiência)”.

Os entrevistados relatam, também, que nas paradas dos ônibus as pessoas ficam amontoadas e não deixam espaços para eles passarem, é preciso que o guia saia pedindo licença para passar, e que quando esbarram neles não pedem desculpa agem como que eles não existissem.

Ainda, outro problema, é a sinalização de trânsito que não apresentam sinais sonoros e que dificulta uma pessoa com deficiência visual atravessar a rua.

Em alguns bancos, por não apresentarem sinal sonoro nos painéis de senhas, dificultam a chamada desses indivíduos para o atendimento, pois não tem como eles saberem quando é sua vez de ser atendido, e a própria senha não apresenta uma escrita em braille que facilitaria a identificação do número de ordem de atendimento.

Seguindo os problemas encontrados além do esperado, percebemos as rampas que dão acesso as calçadas e ruas, estas se encontram totalmente obstruídas e com os pisos táteis do tipo alerta apagados e ainda apresenta buracos na rampa (Figuras 33 e 34).

Figura 33 – Rampa de acesso as calçadas.



Fonte: SILVA, 2017.

Figura 34 – Rampa de acesso às calçadas.



Fonte: SILVA, 2017.

Em relação a pergunta de como superar as barreiras? Todos os entrevistados responderam que só conseguem supera-las com a ajuda do guia humano, e que ainda com esta ajuda passam por dificuldades.

Assim sendo, o centro se apresenta como um lugar de perigo, que só é frequentado por uma pessoa com deficiência visual quando é de extrema necessidade.

Por fim, na entrevista foi comprovado que a maioria destes sujeitos não tinham conhecimentos sobre o Plano de Mobilidade de Campina Grande, em especial sobre a parte deste que propõe melhoria de acessibilidade e mobilidade para as pessoas com deficiência visual. Quando perguntado se eles sabiam da existência do Plano, responderam não. Apenas dois deles disseram já ter ouvido falar, de acordo com eles, não imaginavam que este apresentava algo específico para essas pessoas. Contudo, este fato nos causou espanto, pois acreditamos que esses sujeitos deveriam ser escutados pelos elaboradores das políticas de planejamento na cidade, uma vez que são eles que podem falar de suas dificuldades com propriedade, porque sofrem cotidianamente com tais problemas de falta de acessibilidade e mobilidade na cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os espaços públicos das cidades devem garantir a mobilidade e acessibilidade, para que todas as pessoas tenham a possibilidade de transitar e usufruir destes espaços sem que haja barreiras e obstáculos. No entanto, o que percebemos é que, apesar de leis que obriguem a regulamentação destes locais, não é o que acontece. As pessoas com deficiência visual enfrentam diversas dificuldades nestes espaços, pois, como as mesmas apresentam mobilidade reduzida, não conseguem independência para realizar seus compromissos nestes lugares, sendo obrigadas a usar o guia humano.

As cidades com mais de 20 mil habitantes são forçadas pelo Estatuto das Cidades a ter um Plano Diretor. Nesse Plano estão escritos o conjunto de normas e diretrizes técnicas, reunidas para o desenvolvimento global do município, conforme almejado pela comunidade local, sob os aspectos, físicos, social, econômico, ambiental, cultural e administrativo. O objetivo do Plano é fazer um planejamento para a cidade, direcionado para o futuro, e apresentar também uma estratégia social e econômica territorial para o seu desenvolvimento. A partir dos desdobramentos do Plano Diretor surge o Plano de Mobilidade Urbana, que traz diretrizes para resolver problemas de mobilidade e acessibilidade nos espaços urbanos, notadamente os públicos de todos os tipos. Desta forma, para que seus espaços públicos possam atender todo tipo de público e que sejam adequados para que todos tenham seus direitos atendidos e preservados sem obstáculos.

A nossa pesquisa visou analisar se o centro da cidade de Campina Grande, em especial os espaços públicos, se encontrava acessível às pessoas com deficiência visual. A busca por esta resposta nos levou a um levantamento biográfico em leis, documentos oficiais, e entrevistas com essas pessoas.

Observamos que os problemas estão por todas as partes do centro de Campina Grande, além dos citados por eles, foram comprovados outros. Não encontramos acessibilidade e mobilidade completa em nenhum dos locais. Mesmo naqueles que estão tentando seguir o que está definido no Plano de Mobilidade Urbana da cidade, como é o caso da Praça da Bandeira, terminal de integração, bancos etc.

Neles, os poucos pisos táteis que existem, como é o caso da Praça da Bandeira, dos bancos e terminal de integração, não atendem ao que define as normas, além disso, existem barreiras arquitetônicas e as pessoas não respeitam as faixas táteis e se colocam sobre elas,

dificultando a mobilidade da pessoa com deficiência visual. Falta também um cartaz informativo que explique a serventia e que era proibido ficar sobre eles.

Por outro lado, falta colocar sinais sonoros nos cruzamentos, mais pisos táteis e lombadas do tipo ondulação, placas informativas para os transeuntes, que orientem a mobilidade das pessoas com deficiência visual. A retirada de barreiras arquitetônicas por todo centro é mais que urgente. Onde existem, as rampas de acesso às calçadas se encontram em péssimas condições, repletas de buracos, e os pisos táteis do tipo alerta já estão desaparecendo.

Por fim, as mudanças preconizadas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande poderiam permitir a essas pessoas frequentar os locais públicos da cidade e se tornar independentes. No entanto, a pouca e precária adaptação e os inúmeros limites à mobilidade e à acessibilidade inviabiliza a presença das pessoas com deficiência visual nos espaços públicos, o que inibe suas vivências públicas e sua participação nos grandes debates que deveriam acontecer nesses espaços, especialmente àqueles debates que se referem aos seus direitos. Assim, tais espaços não se configuram com incluídos e acolhedores dessas pessoas. Portanto, caracterizam-se muito mais pela exclusão das mesmas!

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, S. L. **Espaços Públicos: do urbano ao político**. São Paulo: Ed. Annablume: FAPESP, 2008.

ABNT NBR. **Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**. Número de referência. ABNT NBR 16537:2016.44 páginas. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br>>. Acesso em 28 Nov. 2017.

ALLEN, S. M. **Espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer em Praia Grande/SP: um olhar sobre a democratização**. 2011. 177f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Ciências da Saúde, Unimep, Piracicaba, São Paulo. Disponível em: <https://www.unimep.br/phpg/bibdig/pdfs/docs/25082014_142723_eduardo_azzini.pdf> Acesso em 26 Jun. 2017.

ARGENTA, A.; SÁ, E. D. de. **Atendimento educacional especializado de alunos cegos e com baixa visão**. In: **Inclusão - Revista de educação Especial**. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Especial. Brasília - DF, vol.5, nº 1, p. 17, 2010.

_____BRASIL, **Lei Nº. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade.

BRASIL. **Presidência da República**. Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. **Convenção sobre os Direitos das pessoas com Deficiência**. Brasília, 2007. Disponível em <<http://www.un.org/disabilities/default.asp?id=150>>. Acesso em 13 Mai. 2014.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília - DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Art.30º. Inciso V. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.>Acesso em: 25 Nov. 2017.

BRASIL. **Decreto número 5.296/2004. Art. 8. Parágrafo: IX**. Brasília- DF, 2004. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em 15 Jun. 2014.

BHTRANS. **Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego. Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A**. Belo Horizonte, 2000, p. 4-7. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/.pdf>>. Acesso em: 15 Jun 2014.

Câmara dos Deputados. **Comissão aprova padronização de calçadas para circulação de deficientes**. Disponível em: < <http://www.camara.gov.br> >. Acesso em: 02 Set. 2017.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. In. **Repensando a Geografia**. São Paulo: Ed. Contexto, 1992.

CERQUEIRA, Y. M. S. F. **Espaço Público e sociedade Urbana – apropriações e significados dos espaços públicos na cidade contemporânea**. Pag 1-122. Disponível em:<https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/12402/1/YasminieMSF_C_DISSERT.pdf> Acesso em 21 Jun. 2017.

COSTA, Antônio Albuquerque da. *Sucessões e Coexistências do Espaço Campinense na sua Inserção ao Meio Técnico-Científico-informacional: a feira de Campina Grande na interface desse processo*. 2003. 222f. Dissertação de Mestrado em Geografia- Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco - PE, 2003.

CORRÊA, R. L. Organização espacial. In: **Região e organização espacial**. 8. ed. São Paulo: Ática, 2007.

_____. **Trajétórias Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 2001.

GEHL, J. **A cidade Viva, Segura, Sustentável e Saudável**. In: **Cidades para Pessoas**. Tradução Anita Di Marcos. 2. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. p. 62-115.

GOMES, P. C. da C. **Cidadania e espaço público: O que a geografia tem a dizer?** In: **A condição urbana: ensaios de Geopolítica da cidade**. 3º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

INDOVINA, F. **O espaço Público: Tópicos sobre sua mudança**. In: **Cidade – comunidades e territórios**. Traduzido por Joana Malta. 2002, p119-123. Disponível em: <<http://revistas.rcaap.pt/cct/article/view/9168>>. Acesso em 10 Set. 2017.

LUDWING, A. C. W. **Pesquisa de campo**. In: _____. **Fundamentos e práticas de metodologia científica**. 2. ed. Petrópolis- RJ: Vozes, 2012.

MACHADO, Edileine Vieira. *et al.* **Orientação e Mobilidade: Conhecimentos básicos para a inclusão do deficiente visual/Elaboração**. Brasília: MEC, SEESP, 2003.p.32. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/ori_mobi.pdf>. Acesso em 25 Jul. 2017.

MAZZARO, J. L. **Mas, afinal, o que é orientação e mobilidade?** In: **Orientação e mobilidade: Conhecimentos básicos para a inclusão da pessoa com deficiência visual**. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Especial. Brasília - DF: MEC, 2003.

MOREIRA, E. de R. Fe. **Mesorregiões e Microrregiões da Paraíba: Delimitações e caracterização**. João Pessoa. Editora. GAPLAN, 1988. p.09.

Movimento conviva. **O Espaço Público é de todos**. Disponível em:<<http://movimentoconviva.com.br/o-espaco-publico-e-de-todos/>>. Acesso em 20 Jun. 2017.

OLIVEIRA, J. C. M. de. *Campina Grande a cidade se consolida no século XX*. Monografia de Graduação. 41f. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa - JP, 2007. Disponível em: <http://www.geociencias.ufpb.br/~paulorosa/gema/images/stories/monografias/2007/mono_ju_lio>. Acesso em: 08 Fev. 2018.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. Ed.2. REIMPR.-São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. – (Coleção Milton Santos; 1).

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea.** 2ª ed. 3ª reimpressão. São Paulo. Contexto, 2017.

SILVA, Gorete Ribeiro Barbosa da. *Acessibilidade e mobilidade em espaços usados por portadores de deficiência visual: o caso do entorno do Instituto dos Cegos – Campina Grande – PB.* 2014. 64f. Monografia de Graduação – Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2014.

SILVA, R. C. N. da. MACÊDO, Celênia de Souto. **A rede urbana.** In: **Geografia Urbana. Aula 3.** Programa Universidade a Distância. UNIDIS, grad. Universidade Federal do Rio Grande do Norte e Universidade Estadual da Paraíba. 2009. Disponível em: <<http://www.ead.uepb.edu.br/arquivos/cursos/Geografia>>. Acesso em: 20 Mar. 2017.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana.** 3. ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2004.

_____. **ABC do Desenvolvimento Urbano.** Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2003.

TOLEDO, F. dos S. SANTOS, D. G. dos. **Espaços livres de construção.** Rev. SBAU, Piracicaba, v.3, n.1, mar. 2008, p. 73-91. Disponível em: <http://www.revsbau.esalq.usp.br/artigos_revisao/revisao02.pdf>. Acesso em: 20 Set. 2017.

TUAN, Y.F. **Experiência íntima com o lugar.** In: _____. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** Edição Londrina: Editora da Universidade Estadual de Londrina, Paraná – PR. 2013.

VALLADARES, C. **A Esfera Pública e a Política segundo Hannah Arendt.** Câmara dos deputados Centro de Formação Treinamento e Aperfeiçoamento programa de pós-graduação. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/acamara/cursos/posgraduacao/edicao/ChristianeAparecidaSilvaValladaresIP3ed.pdf>> Acesso em: 26 Set. 2017.

APÊNDICE

Questionário.

1. Qual seu nome? _____
2. Qual sua idade? _____ Sexo: _____ Cego () Baixa visão()
3. Para sua locomoção, você utiliza:
() bengala () guia humano () cão-guia () outro () nenhum
4. Qual sua cidade de Origem? _____
5. Há quanto tempo frequenta o Instituto? _____
6. Você costuma ir ao centro de Campina Grande? _____
7. Como você chega ao Centro de Campina Grande? _____
8. Utiliza o transporte público de Campina Grande?
1. Você enfrenta dificuldades em sua locomoção e mobilidade neste transporte até o centro da cidade?
() sim () não. Em caso afirmativo, quais são as dificuldades? _____
2. Você costuma a frequentar lugares públicos no centro da cidade de campina grande, como por exemplo:
 1. Os correios? Sim () não ()
 2. Praças? Sim () não ()
 3. Posto de saúde? Sim () não ()
 4. Ruas e cruzamentos? Sim () não ()
 5. Calçadas? Sim () não ()
 6. Museus? Sim () não ()
 7. Biblioteca municipal? Sim () não ()
 8. Terminal de integração? Sim () não ()
 9. Hospitais? Sim () não ()
 10. Bancos Sim () não ()
3. Você enfrenta obstáculos para ter acesso a estes espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande?
() sim () não. Em caso afirmativo, quais?
4. Dentre estes locais públicos do centro de Campina Grande que você frequenta, quais você encontra mais dificuldades? Quais são estas dificuldades?
5. Quais as principais barreiras que dificultam ou impede sua locomoção nos espaços públicos no centro de Campina Grande?
6. Como você enfrenta essas dificuldades?
7. Existe uma sinalização adequada, nestes espaços?
() sim () não.
8. Possui calçada nivelada e piso antiderrapante?
() Sim () Não
9. Possui corrimão e barra de apoio?
() Sim () Não
10. Possui placas informativas: tátil e audível?
() Sim () Não
11. Você acredita que existe uma acessibilidade adequada para uma pessoa cega nos espaços públicos do centro da cidade de Campina Grande? () sim () não. Em caso negativo, por quê?
12. Em sua opinião, o que poderia ser feito para eliminar estas barreiras?

Gorete Ribeiro Barbosa da Silva, especialista em Geografia. UFCG