



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

**ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA EM MANAUS/AM: UM OLHAR SOBRE
A CRIAÇÃO DE ESPAÇOS ACESSÍVEIS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA**

MANAUS

2012



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

CRISTINA RODRIGUES CARNEIRO

**ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA EM MANAUS/AM: UM OLHAR SOBRE
A CRIAÇÃO DE ESPAÇOS ACESSÍVEIS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas/UFAM como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Maria Inês Gasparetto Higuchi.

MANAUS

2012

CARNEIRO, Cristina Rodrigues.

Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência. / Cristina Rodrigues Carneiro. [orientada por Maria Inês Gasparetto Higuchi]. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2012.

(Dissertação de Mestrado)

1. PSICOLOGIA 2. PSICOLOGIA AMBIENTAL 3. CIDADE 4. DEFICIÊNCIA 5. ACESSIBILIDADE 6. ESPAÇO.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

**ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA EM MANAUS/AM: UM OLHAR SOBRE A
CRIAÇÃO DE ESPAÇOS ACESSÍVEIS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA**

Dissertação de Mestrado aprovada com média final _____ () como requisito parcial à obtenção do título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas, pela Comissão formada pelos excelentíssimos professores:

Banca Examinadora:

Presidente: Prof^a Dr^a Maria Inês Gasparetto Higuchi (UFAM)

Membro: Prof^a Dr^a Gleice Virgínia Medeiros de Azambuja Elali (UFRN)

Membro: Prof^a Dr^a Maria Alice D'Ávila Becker (UFAM)

MANAUS

2012

DEDICATÓRIA

*À Cristiana, minha mãe e Carmen, minha
tia – pessoas especiais em minha vida e
apoio constante na caminhada.*

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus pela oportunidade de dar continuidade aos meus estudos, bem como pela possibilidade de concluir mais uma jornada em minha vida.

À minha mãe Cristiana da Costa Rodrigues por ter sido um estímulo e um motivo a mais para nunca desistir, mesmo quando os obstáculos se impuseram imperiosos e me fizeram questionar se valia a pena prosseguir.

Ao apoio presencial de meus tios Carmen da Costa Rodrigues e José Alves Corrêa Netto durante a pesquisa in loco do espaço urbano, cujo auxílio e acompanhamento foram fundamentais para que eu permanecesse firme no propósito e alcançasse o meu objetivo.

À minha orientadora Prof^a Dr^a Maria Inês Gasparetto Higuchi pela paciência e dedicação com a qual me conduziu ao longo da realização dessa pesquisa. Além disso, agradeço especialmente por me aceitar em seu laboratório de pesquisa ao dispor de mais uma vaga de orientação, em nome dos velhos tempos como sua orientanda na Graduação em Psicologia do CEULM/ULBRA. Muito obrigada!

Às amigas Jonileide Mangureira e Juliane Karlsson as quais, muito mais do que simples colegas de sala foram, por muitas vezes, um eixo de equilíbrio valioso nas horas de angústia e não permitindo, com sua presença e palavras de conforto, que a desistência se tornasse a única solução quando tudo parecia perdido. Enquanto grupo, fomos invencíveis. Hoje, inseparáveis.

À amiga Elaine Freire, peça igualmente fundamental de encorajamento na minha mudança de orientação, mudança esta que permitiu-nos um convívio mais próximo de colegas e fortaleceu cada vez mais a nossa amizade. Obrigada, amiga!

Às instituições de ensino superior Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA, Universidade do Estado do Amazonas/UEA e Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas/IFAM – Campus Manaus-Centro, na pessoa de seus gestores que, tão solícitamente, autorizaram a realização da pesquisa com os universitários, garantindo o espaço da fala que permitiu aos novos profissionais a reflexão acerca do espaço acessível, bem como de sua importância como futuros produtores do espaço.

Aos coordenadores de curso das IES e demais professores que se tornaram parceiros da pesquisa por meio de seu apoio no acesso aos universitários nos intervalos das aulas. Sem vocês e sua proximidade na abordagem aos sujeitos da pesquisa nada disso seria possível. Muito obrigada!

Ao Profº Carlos Eduardo de Souza Gonçalves, Ex-Pró-Reitor de Graduação da UEA, por apoiar a pesquisa desde o início ao abrir as portas da instituição para mim, facilitando o acesso ao gestor da Escola Superior de Tecnologia onde se deu parte das entrevistas. Muito obrigada, professor!

À Profª Drª Jussara Cury por sua presença tanto na banca de qualificação e indicação de bibliografias quanto no apoio às entrevistas nas dependências do Campus Manaus-Centro ao ceder seu tempo de aula para que eu tivesse acesso aos universitários daquela IES. Obrigada!

À Profª Drª Maria Alice Becker por sua presença nas bancas de qualificação do projeto de pesquisa e de defesa da presente dissertação, bem como por suas contribuições que em muito colaboraram para o êxito deste trabalho.

À Profª Drª Gleice Virgínia Medeiros de Azambuja Elali (UFRN) que prontamente aceitou o convite para participar da banca de defesa da presente dissertação e enriquecer a avaliação da mesma com sua presença e considerações.

Aos participantes da pesquisa, universitários dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Tecnologia em Construção de Edifícios por seu voluntariado solícito à pesquisa e autorização quanto ao uso de suas opiniões para a construção desse trabalho. Sua sensibilidade e profissionalismo impressionaram e trouxeram alívio para mim, como moradora de Manaus, de que a minha cidade estará em ótimas mãos para avançar cada vez mais.

Ao Espaço Curupira do IFAM/Campus Manaus-Centro, na pessoa do Profº MSc. Dalmir Pacheco, por ter acendido em mim o desejo e o interesse pela questão da acessibilidade através de seu honroso e incansável trabalho em prol da inclusão social de pessoas com deficiência em todos os segmentos sociais, independente das adversidades encontradas, sendo fundamental à minha decisão de escolher tal tema para ser abordado em minha dissertação de Mestrado.

Enfim, mas não menos importante, agradeço à minha querida Manaus, cidade cabocla, capital amazonense instalada no coração da Amazônia e admirável aos olhos do mundo, a qual acolheu uma filha da terra no papel de pesquisadora, cujos olhares curiosos desvelaram-na como uma cidade carente do afeto de seus moradores no sentido de zelo e cuidado aos seus espaços físicos do mesmo modo com o qual cuidamos da nossa própria casa, pois é exatamente esse o seu patamar.

EPÍGRAFE

“Deficiente é aquele que não consegue modificar sua vida, aceitando as imposições de outras pessoas ou da sociedade em que vive, sem ter consciência de que é dono do seu destino.”

Mário Quintana

RESUMO

A presente pesquisa visa tratar a questão da acessibilidade urbana ao problematizá-la no sentido de analisar os aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis à pessoa com deficiência no contexto urbano. Entende-se que a cidade como produto social deve ser concebida como um espaço coletivo feito por todos e para todos. Nesse sentido, a presente pesquisa qualitativa de caráter descritivo-exploratório na abordagem Multimétodos ou Triangulação de Métodos propôs-se a conhecer o espaço urbano de Manaus por meio da técnica da Observação Sistemática, através da construção de uma Matriz de Observação, bem como a composição de um Diário de Campo aliado ao registro fotográfico dos mobiliários urbanos de cinco pontos da capital, a saber: vias, bairros, limites, pontos nodais e marcos, buscando por espaços de movimento acessíveis em seus lugares representativos. Em seguida, realizou-se uma entrevista semi-estruturada com 50 (M= 27; F= 23) universitários concluintes dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Tecnologia em Construção de Edifícios de três instituições de ensino superior, analisando de que modo é entendida a questão da acessibilidade urbana em termos de importância e necessidade na visão de futuros profissionais que possuem, como premissa de cargo, a missão de conceber e construir novos espaços. Os resultados permitiram uma reflexão crítica minuciosa acerca da acessibilidade urbana de Manaus. Constatou-se que, na cidade de Manaus, não existem espaços de movimento cuja acessibilidade seja uma característica inerente e sustentável, apenas pontos isolados onde intervenções pontuais parecem garantir o acesso livre para as pessoas com deficiência por meio de certo respeito às normas técnicas de concepção e construção dos espaços. Do mesmo modo, verificou-se que as opiniões dos universitários versaram pelo descaso com o qual o espaço urbano de Manaus constitui-se. Observou-se também que estes entendem a garantia do acesso livre como uma condição não apenas específica às pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade, mas sim uma conquista de ampla abrangência para todos os cidadãos. Conclui-se, portanto, que é urgente e necessária uma revisão concreta dos espaços de movimento existentes na cidade de Manaus para o resgate da acessibilidade como instrumento de cidadania por meio da igualdade do direito de ir e vir de todos os cidadãos, deficientes ou não. A acessibilidade permite a produção de comportamentos e relações sociais unificadas para todos os cidadãos de modo igualitário, possibilitando o estabelecimento concreto de uma relação adaptativa entre homem/ambiente, bem como promotora de saúde e melhor qualidade de vida aos sujeitos no contexto social, sem discriminação.

Palavras-Chave: Acessibilidade, Cidade, Espaço.

ABSTRACT

This research aims to address the issue of urban accessibility to problematize it in order to analyze the underlying psychosocial aspects in the process of creating spaces accessible to people with disabilities in the urban context. It is understood that the city as a social product should be conceived as a collective space made by all and for all. In this sense, this qualitative study was a descriptive, exploratory approach Multimétodos or triangulation methods proposed to meet the urban space of Manaus through the technique of Systematic Observation, by building an array of note, and the composition diary of a field allied to the photographic record of urban furniture capital of five points, namely roads, neighborhoods, boundaries, nodal points and landmarks, looking for spaces of movement in their places accessible representative. Then there was a semi-structured interview with 50 (M = 27, F = 23) finalists university courses in Architecture and Urban Planning, Civil Engineering and Building Construction Technology at three higher education institutions, analyzing how is understood the issue of urban accessibility in terms of importance and necessity in view of future professionals that have, by assumption of office, the task of designing and constructing new spaces. The results allowed a thorough critical reflection about the accessibility of urban Manaus. It was found that in the city of Manaus, there are no spaces for movement whose accessibility is an inherent characteristic and sustainable only isolated points where timely interventions seem to guarantee free access for people with disabilities through some respect to technical standards of design and building spaces. Similarly, it was found that the views of the university dealt with the neglect with which the urban area of Manaus is up. It was also observed that they understand the guarantee of free access as a condition not only specific to people with disabilities and / or mobility restrictions, but an achievement of broad coverage for all citizens. We conclude, therefore, that it is urgent and necessary to revise the concrete spaces of movement in the city of Manaus to the rescue of accessibility as an instrument of citizenship through equality of the right to come and go for all citizens, handicapped or not . Accessibility enables the production of behaviors and social relationships unified for all citizens so egalitarian, allowing the establishment of a concrete relationship between adaptive human / environment as well as promoting health and better quality of life for individuals in the social context, without discrimination.

Keywords: Accessibility, City, Space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização da cidade de Manaus.....	40
Figura 2 - Medida padrão para a circulação de pessoas em cadeira de rodas.....	42
Figura 3 - Ausência de largura mínima e presença de obstáculos em calçadas.....	43
Figura 4 - Superfície do piso com material inadequado.....	43
Figura 5 - Desgaste físico do material.....	43
Figura 6 - Ausência de recuo mínimo.....	43
Figura 7 - Ausência de largura mínima.....	44
Figura 8 - Largura para transposição de obstáculos isolados.....	44
Figura 9 - Medida padrão de rampas provisórias em obras sobre o passeio.....	44
Figura 10 - Ausência de sinalização de obras.....	45
Figura 11 - Inexistência de rampas provisórias adequadas.....	45
Figura 12 - Canteiro divisor de pistas.....	45
Figura 13 - Gradil de proteção em canteiro divisor de pistas.....	46
Figura 14 - Ausência de demarcação adequada.....	47
Figura 15 - Demarcação adequada.....	47
Figura 16 - Sinalização da faixa de pedestres.....	48
Figura 17 - Rebaixamento das calçadas.....	48
Figura 18 - Passarela de pedestres.....	48
Figura 19 - Passarela de Pedestres.....	48
Figura 20 - Passarela de pedestres rampada.....	49
Figura 21 - Condições de travessia.....	49
Figura 22 - Presença de comércio na passarela de pedestres.....	49
Figura 23 - Ausência de rampas de acesso.....	50
Figura 24 - Condições de travessia.....	50
Figura 25 - Demarcação de vagas nas calçadas.....	50
Figura 26 - Ausência de telefones públicos adaptados.....	51
Figura 27 - Paradas de ônibus.....	52
Figura 28 - Transporte coletivo acessível.....	53
Figura 29 - Infraestrutura precária das calçadas.....	53
Figura 30 - Ausência de rampas de acesso nas calçadas.....	54
Figura 31 - Ausência de rebaixamento mínimo.....	54
Figura 32 - Material inadequado nas calçadas.....	54
Figura 33 - Rampas inadequadas nas calçadas.....	55
Figura 34 - Presença de obstáculos sobre as calçadas.....	55
Figura 35 - Área comercial sobre o passeio.....	55
Figura 36 - Ausência de rebaixamento mínimo no canteiro divisor de pistas.....	56
Figura 37 - Demarcação da Campanha "Tô na Faixa!".....	57
Figura 38 - Estacionamento de veículos.....	58
Figura 39 - Ausência de telefones públicos adaptados.....	59
Figura 40 - Terminal 1 de Transporte Coletivo.....	60
Figura 41 - Presença de ambulantes.....	60
Figura 42 - Prejuízo no deslocamento de pessoas.....	60
Figura 43 - Ausência do embarque e desembarque em nível.....	61
Figura 44 - Presença de rampas de acesso.....	61
Figura 45 - Obstáculos em rampas de acesso.....	61
Figura 46 - Transporte coletivo acessível.....	62
Figura 47 - Frota de ônibus nova e adaptada.....	62
Figura 48 - Presença de largura mínima.....	63
Figura 49 - Desníveis nas calçadas.....	63
Figura 50 - Ausência de largura mínima.....	63
Figura 51 - Obstáculos arquitetônicos sobre as calçadas.....	63
Figura 52 - Rampas de acesso nas calçadas.....	64
Figura 53 - Rampas de acesso nas calçadas.....	64
Figura 54 - Presença de rotas acessíveis.....	64
Figura 55 - Ausência de rampas de acesso contínuas.....	64

Figura 56 - Rampas de acesso não sinalizadas.....	65
Figura 57 - Rampas de acesso inadequadas.....	65
Figura 58 - Canteiro divisor de pistas.....	65
Figura 59 - Rebaixamento do canteiro divisor de pistas.....	65
Figura 60 - Passarela de pedestres rampada.....	66
Figura 61 - Condições de travessia.....	66
Figura 62 - Presença de comércio na passarela de pedestres.....	67
Figura 63 - Passarela de pedestre não acessível.....	67
Figura 64 - Passarela de pedestre não acessível.....	67
Figura 65 - Presença de recuo mínimo para estacionamento de veículos.....	68
Figura 66 - Obstáculos ocasionados por estacionamento de veículos.....	68
Figura 67 - Reserva de vagas exclusivas.....	69
Figura 68 - Reserva de vagas exclusivas.....	69
Figura 69 - Telefones públicos não adaptados.....	69
Figura 70 - Infraestrutura precária em paradas de ônibus.....	71
Figura 71 - Presença de rampas de acesso.....	71
Figura 72 - Transporte coletivo acessível.....	71
Figura 73 - Estação Hidroviária do Amazonas.....	73
Figura 74 - Sinalização tátil direcional.....	73
Figura 75 - Sinalização tátil direcional.....	73
Figura 76 - Medida padrão da sinalização tátil direcional.....	74
Figura 77 - Sinalização inadequada.....	74
Figura 78 - Mapas cognitivos.....	75
Figura 79 - Mapas cognitivos.....	75
Figura 80 - Rampas de acesso na calçada.....	75
Figura 81 - Rampa de acesso ao porto.....	76
Figura 82 - Rampa de acesso ao PAC Porto.....	76
Figura 83 - Presença de corrimão de apoio.....	76
Figura 84 - Presença de corrimão de apoio.....	76
Figura 85 - Rota acessível no trajeto Porto-Embarcação.....	77
Figura 86 - Presença de elevador adaptado.....	77
Figura 87 - Área de circulação ampla.....	78
Figura 88 - Área de circulação ampla.....	78
Figura 89 - Área de convivência.....	78
Figura 90 - Praça de alimentação.....	79
Figura 91 - Área de convivência externa.....	79
Figura 92 - Ausência de guichês acessíveis.....	79
Figura 93 - Guichês de venda de passagens.....	79
Figura 94 - Estacionamento de veículos.....	80
Figura 95 - Reserva de banheiros exclusivos.....	80
Figura 96 - Lavatório adaptado.....	80
Figura 97 - Identificação da Rua Itaeté.....	82
Figura 98 - Área comercial sobre as calçadas.....	83
Figura 99 - Área comercial sobre as calçadas.....	83
Figura 100 - Obstáculos sobre as calçadas.....	83
Figura 101 - Ausência de largura mínima para deslocamento.....	83
Figura 102 - Ausência de recuo mínimo para o deslocamento de pessoas.....	84
Figura 103 - Material inadequado nas calçadas.....	84
Figura 104 - Presença de desníveis.....	84
Figura 105 - Desníveis nas calçadas.....	85
Figura 106 - Ausência de sinalização de obras sobre o passeio com desvio em rampas provisórias de acesso.....	85
Figura 107 - Ausência de largura mínima das calçadas para o deslocamento de pessoas.....	86
Figura 108 - Ausência de rebaixamento mínimo.....	86
Figura 109 - Faixa de pedestres.....	87
Figura 110 - Presença de obstáculos em faixa de pedestres.....	88
Figura 111 - Sinalização precária em paradas de ônibus.....	88
Figura 112 - Transporte coletivo acessível.....	89
Figura 113 - Estacionamento de veículos.....	90
Figura 114 - Estacionamento de veículos.....	90

Figura 115 - Reserva de vagas exclusivas.....	90
Figura 116 - Largura mínima para estacionamento	90
Figura 117 - Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho.....	91
Figura 118 - Largura mínima para deslocamento.....	92
Figura 119 - Condições de uso.....	92
Figura 120 - Rebaixamento junto à faixa de pedestres.....	93
Figura 121 - Rebaixamento de calçadas.....	93
Figura 122 - Faixa de pedestres.....	93
Figura 123 - Posicionamento da faixa.....	94
Figura 124 - Sinalização de rotas acessíveis	94
Figura 125 - Teatro Amazonas/Largo de São Sebastião	95
Figura 126 - Área de convivência.....	96
Figura 127 - Áreas de circulação amplas.....	96
Figura 128 - Configuração da praça.....	96
Figura 129 - Superfície do piso	96
Figura 130 - Obstáculos presentes nas calçadas.....	97
Figura 131 - Material inadequado nas calçadas.....	97
Figura 132 - Desníveis nas calçadas.....	97
Figura 133 - Piso inadequado nas calçadas.....	98
Figura 134 - Ausência de largura mínima.....	98
Figura 135 - Demarcação das faixas de pedestres.....	98
Figura 136 - Demarcação das faixas de pedestres	98
Figura 137 - Rampas de acesso mal colocadas.....	99
Figura 138 - Posicionamento correto de rampas de acesso	99
Figura 139 - Cabines telefônicas não acessíveis.....	99
Figura 140 - Telefones públicos não adaptados.....	100
Figura 141 - Telefones público não adaptados	100
Figura 142 - Reserva de vagas exclusivas.....	100
Figura 143 - Sinalização de vagas acessíveis	100
Figura 144 - Rebaixamento do calçadão.....	101
Figura 145 - Deslocamento com rotas acessíveis	101
Figura 146 - Presença de rampas de acesso.....	101
Figura 147 - Ausência de sinalização tátil de alerta.....	101
Figura 148 - Reserva de assentos exclusivos inexistente	102
Figura 149 - Rotas acessíveis ao teatro.....	102
Figura 150 - Ausência de sinalização tátil de alerta.....	102
Figura 151 - Corrimão de apoio.....	103
Figura 152 - Ausência de rotas de entrada acessíveis	103
Figura 153 - Mapas cognitivos.....	103
Figura 154 - Mapas cognitivos.....	103
Figura 155 - Transporte coletivo acessível.....	104
Figura 156 - Transporte coletivo acessível.....	104
Figura 157 - Rampas de acesso nas calçadas	104

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Lugares representativos da Observação Sistemática do Espaço Urbano	35
Quadro 2 - Total Geral por Curso.....	37
Quadro 3 - Total Geral por Idade	38
Quadro 4 - Total Geral por Sexo	38
Quadro 5 - Trechos observados segundo o critério da aleatoriedade.....	41
Quadro 6 - Distribuição da Acessibilidade no elemento Via.....	72
Quadro 7 - Distribuição da Acessibilidade no elemento Limite	81
Quadro 8 - Distribuição da Acessibilidade no elemento Bairro	91
Quadro 9 - Distribuição da Acessibilidade no elemento Ponto Nodal	94
Quadro 10 - Distribuição da Acessibilidade no elemento Marco	105

LISTA DE SIGLAS

ABNT NBR 9050 – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS / NORMA BRASILEIRA 9050.

ABRASPE – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES.

CBT – CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO.

CORDE – COORDENADORIA NACIONAL PARA INTEGRAÇÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA.

CREA-RJ – CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

EPA – ESTUDO PESSOA-AMBIENTE.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.

IES – INSTITUIÇÃO DE ENSINO SUPERIOR.

INMETRO – INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA.

OMS – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE.

PCD – PESSOA COM DEFICIÊNCIA.

PLANMOB – PLANO DE MOBILIDADE URBANA.

SMTU – SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO.

TCLE – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO.

UES – UNIDADE DE ESTRUTURAÇÃO URBANA.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
2. CONCEPÇÃO DE CIDADE A PARTIR DA NOÇÃO DE SUJEITO PSICOLÓGICO URBANO: SITUANDO A QUESTÃO DA DEFICIÊNCIA E DA ACESSIBILIDADE	20
3. ESPAÇO SOCIAL E POLÍTICA URBANA: ORGANIZAÇÃO AMBIENTAL DOS ESPAÇOS NO CONTEXTO DA ACESSIBILIDADE	27
4. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: REFLEXÕES A PARTIR DO CONCEITO DE DESENHO UNIVERSAL	31
5. METODOLOGIA	34
5.1 Caracterização dos Aspectos Físicos da Acessibilidade no Espaço Urbano	34
5.2 Percepção dos Aspectos Psicossociais da Acessibilidade	36
5.3 Tratamento e Análise dos Dados	39
6. A IMAGEM DE MANAUS: ESTRUTURAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO	40
6.1. Estruturação do Espaço Urbano	40
6.2. Avenida Djalma Batista	42
6.2.1. Calçada	42
6.2.2. Canteiro Divisor de Pistas	45
6.2.3. Faixa de Pedestres	46
6.2.4. Passarela de Pedestres	48
6.2.5. Vagas para Veículos	50
6.2.6. Telefones Públicos	51
6.2.7. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo	51
6.3. Avenida Constantino Nery	53
6.3.1. Calçada	53
6.3.2. Canteiro Divisor de Pistas	56
6.3.3. Faixa de Pedestres	57
6.3.4. Vagas para Veículos	58
6.3.5. Telefones Públicos	59
6.3.6. Parada de Ônibus/Meios da Transporte Público	59
6.4. Avenida Torquato Tapajós	62
6.4.1. Calçada	62
6.4.2. Canteiro Divisor de Pistas	65
6.4.3. Passarela de Pedestres	66
6.4.4. Vagas para Veículos	67
6.4.5. Telefones Públicos	69
6.4.6. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo	70
6.5. Zona Portuária (Estação Hidroviária do Amazonas):	72
6.5.1. Sinalização	73
6.5.2. Espaços de Movimento	75
6.5.3. Estrutura Física	78
6.6. UES Cidade Nova/Rua Itaetê	81
6.6.1. Calçada	82
6.6.2. Faixa de Pedestres	87
6.6.3. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo	88
6.6.4. Vagas para Veículos	89
6.7. Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho	91
6.7.1. Calçada	92
6.7.2. Faixa de Pedestres	93
6.8. Centro Cultural Largo de São Sebastião	94
6.8.1. Passeio	95
6.8.2. Telefones Públicos	99
6.8.3. Vagas para Veículos	100
6.8.4. Estrutura Física	101
7. PERCEPÇÕES DOS UNIVERSITÁRIOS SOBRE ACESSIBILIDADE	106
7.1. Acessibilidade como forma de Liberdade / Autonomia	107
7.2. Acessibilidade como Inclusão Social	108
7.3. Elementos constituintes do espaço acessível	109
8. ESPAÇOS DE MOVIMENTO URBANO E ACESSIBILIDADE	112

8.1. Acessibilidade no Ponto Turístico	112
8.1.1. <i>Acessibilidade como direito dos deficientes</i>	112
8.1.2. <i>Acessibilidade como dever do Estado a todos os turistas</i>	113
8.2. Acessibilidade no Cruzamento	114
8.2.1. <i>Acessibilidade como condição igualitária em travessia de pedestres</i>	114
8.2.2. <i>Dispensa da acessibilidade</i>	115
8.2.3. <i>Acessibilidade como mediação entre pedestres e veículos</i>	116
8.3. Acessibilidade nas Calçadas	117
8.3.1. <i>Responsabilidade dos moradores da cidade</i>	118
8.3.2. <i>Responsabilidade dos governantes locais</i>	119
8.4. Acessibilidade nas Passarelas de Pedestres	121
8.4.1. <i>Bom Estado de Conservação</i>	121
8.4.2. <i>Redução da Distância entre Passarelas de Pedestres</i>	122
8.5. Acessibilidade nas Faixas de Pedestres	123
8.5.1. <i>Acessibilidade como inerente na gestão municipal do espaço urbano</i>	123
8.5.2. <i>Acessibilidade como resultante do consenso entre pedestrianismo e tráfego de veículos</i>	124
8.5.3. <i>Falência dos recursos de acesso ao pedestre</i>	125
8.6. Sistema Viário	126
8.6.1. <i>Aspecto Objetivo da Acessibilidade</i>	126
8.6.2. <i>Aspecto Subjetivo da Acessibilidade</i>	127
8.6.3. <i>Ausência da Acessibilidade</i>	129
9. MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: REFLEXÕES SOBRE A IMPORTÂNCIA DA INCLUSÃO SOCIAL DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO ESPAÇO URBANO	131
9.1. A acessibilidade como aspecto de empreendedorismo	131
9.1.1. <i>Acessibilidade como estratégia de marketing da construtora</i>	131
9.1.2. <i>Acessibilidade como política interna da construtora</i>	132
9.2. A acessibilidade na formação profissional	134
9.2.1. <i>Acessibilidade como conceito-chave na formação</i>	134
9.2.2. <i>Ausência da acessibilidade como falha na formação</i>	136
9.3. Desafios e Soluções para uma Manaus acessível no futuro	138
9.3.1. <i>Responsabilidade do Governo</i>	138
9.3.2. <i>Responsabilidade do Cidadão</i>	140
9.3.3. <i>Parceria entre Governo e Sociedade</i>	141
9.3.4. <i>Responsabilidade do Profissional</i>	142
10. CONSIDERAÇÕES FINAIS	144
11. REFERÊNCIAS	148
12. APÊNDICES	154
13. ANEXO	169

1. INTRODUÇÃO

A questão das desigualdades sociais situa-se no cerne do modo como as sociedades modernas são constituídas a partir do regime neoliberal pautado no lucro e no consumo, onde a noção de ser cidadão modifica-se radicalmente, deixando àqueles que não preenchem os seus requisitos de competitividade e individualismo o amargo espaço de marginalização do contexto social visto que, uma vez ditadas as normativas que nortearão o modo como os sujeitos devem viver e comportar-se em sociedade, as relações sociais passam a revestir-se de elementos oriundos da relação de poder e dominação próprios do sistema econômico que as produziu.

Nesse contexto, a crescente necessidade em lidar com o impacto da economia perversa sobre tais minorias sinaliza ao Estado a importância da criação de políticas públicas que venham ao encontro dos anseios dos cidadãos no intuito de auxiliá-los no árduo jogo de sobrevivência em meio ao caos da exclusão social. Porém, tais políticas públicas implementadas fomentam a criação de intervenções de cunho focalizado que, muitas vezes, não contribuem para a resolução do conflito, visto que não são dirigidas ao conjunto de ações integradas que se proponham a contribuir, efetivamente, para a promoção de melhorias sustentadas no bem-estar da sociedade.

Mediante o exposto, a presente pesquisa teve como objetivo analisar os aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis à pessoa com deficiência no contexto urbano na visão de universitários dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e de Tecnologia em Construção de Edifícios em três instituições de ensino superior da cidade de Manaus/AM.

Tais áreas de atuação acima mencionadas foram escolhidas visto que a natureza destas gira em torno da concepção e construção de espaços urbanos os quais serão ocupados por toda a diversidade social que é peculiar ao contexto das cidades e estando, indubitavelmente, ali inserida a pessoa com deficiência.

Primeiramente, as discussões que se seguem foram norteadas para o alcance dos seguintes objetivos específicos: caracterizar aspectos gerais dos espaços de movimento existentes nas áreas de maior acesso da cidade de Manaus; identificar a percepção dos universitários acerca dos espaços de movimento e acessibilidade existentes no contexto urbano da cidade de Manaus e; verificar o entendimento sobre a importância da inclusão social de pessoas com deficiência no espaço urbano, a partir da noção de mobilidade urbana universal.

A presente pesquisa justifica-se em termos de relevância por fomentar novas reflexões acerca da acessibilidade urbana ao lançar o seu olhar para as condições sociais de existência das pessoas com deficiência. Desse modo, pensar a questão da Deficiência como condição limitante é refletir sobre o longo caminho a percorrer para que as cidades como produtos da coletividade possam tornar-se ambientes acessíveis aos cidadãos como um todo, pois, uma vez que as idiosincrasias dos sujeitos são levadas em consideração na criação dos espaços públicos, as cidades legitimam o seu caráter coletivo e possibilitam o retorno daqueles que um dia a sociedade excluiu ao seio de uma condição de existência justa e igualitária.

Nesse contexto, os profissionais de saúde mental, dentre estes os psicólogos, são chamados a participar de tal debate no tocante a compreender como a relação homem-ambiente influencia o comportamento humano, sendo, para tanto, fundamental o conhecimento das implicações geradas pela perda orgânica para a dinâmica de personalidade e ajustamento pessoal e social daqueles que, por diferentes razões, vieram a adquirir uma deficiência. Tais conhecimentos pressupõem a compreensão das limitações fundamentais impostas pelas deficiências e a compreensão das limitações das condições afetivo-emocionais que as acompanham.

Por essa razão, abordar-se tais questões em uma situação de pesquisa é conclamar a sociedade a rever suas concepções na construção de espaços urbanos humanizados, bem como promotores da autonomia e independência a todos os usuários, sem restrição. Somente por meio de um olhar direcionado ao bem-estar dos sujeitos será possível pensar em novos espaços de inclusão social às pessoas com deficiência, garantindo-lhes participação efetiva em todos os segmentos sociais e respeito perante os demais no tocante à sua condição humana e de pertencimento ao coletivo social.

Em termos estruturais, a presente dissertação está organizada da seguinte forma: concepção de cidade a partir da noção de sujeito psicológico urbano ao situar a questão da deficiência no contexto da acessibilidade, recorrendo tanto à literatura especializada no que concerne às configurações das cidades quanto às Normativas Legais Federais voltadas à questão da deficiência. Em seguida, elucidar-se-á a questão da acessibilidade no sentido da organização ambiental dos espaços de movimento na interface entre espaço social e política urbana, recorrendo ao regimento do Estatuto das Cidades no diálogo sistemático com os conceitos de espaço social, espaço urbano e uso social do espaço à luz da Psicologia Social do Ambiente.

A partir daí, a dissertação versará pela compreensão acerca da necessidade de criação de espaços acessíveis a partir da noção de mobilidade urbana sustentável com base no conceito de desenho universal, no que concerne à implantação de medidas voltadas à criação de espaços acessíveis ao convívio social e à inclusão de pessoas com deficiência no contexto urbano.

No capítulo seguinte, serão explicitados os métodos, técnicas e instrumentos metodológicos utilizados para o alcance dos objetivos propostos. A seguir, será apresentada uma descrição minuciosa acerca do objeto de estudo – Espaço Urbano de Manaus – em termos de como está estruturada a questão da acessibilidade nos espaços de movimento ali existentes, pautando-se na análise qualitativa de cinco pontos específicos e componentes da imagem ambiental de uma cidade, segundo a literatura de Lynch (1999), a saber: via, limite, bairro, ponto nodal e marco.

Por fim, serão apresentadas as percepções dos universitários sobre a acessibilidade como conceito, aliando-a aos espaços de movimento existentes na cidade de Manaus e refletindo sobre a importância da inclusão social de pessoas com deficiência no espaço urbano na visão de futuros profissionais que possuem como perfil de cargo a competência necessária para a idealização e construção de espaços urbanos no âmbito das cidades.

O referido documento encerra-se com a explanação das considerações finais, bem como a apresentação das referências, apêndices e anexos.

2. CONCEPÇÃO DE CIDADE A PARTIR DA NOÇÃO DE SUJEITO PSICOLÓGICO URBANO: SITUANDO A QUESTÃO DA DEFICIÊNCIA E DA ACESSIBILIDADE

Nos dias de hoje, o entendimento acerca do modo como o espaço urbano é constituído torna-se indispensável àqueles que buscam compreender as causas que motivam o processo de exclusão social de grupos que, enquanto minorias, lutam pelo reconhecimento de suas necessidades em um contexto aparentemente concebido para o usufruto da maioria populacional, conclamando a emergência de ações públicas no sentido do atendimento às suas necessidades básicas fundamentais no verdadeiro sentido do ser cidadão, ou seja, um sujeito de direitos garantidos constitucionalmente e com igualdade de condições de existência para todos, sem discriminação.

Com relação às cidades capitalistas, Corrêa (2005) descreve-as como sendo o lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, entre os quais a acumulação de capital e a reprodução social têm importância básica. Esses processos criam funções e formas espaciais, isto é, criam-se atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana.

Em contrapartida, como obra urbanística, Lynch (1999) entende que a cidade é uma construção em grande escala no espaço, somente percebida no decorrer de longos períodos de tempo e sendo o seu design uma arte temporal. Potencialmente, a cidade é em si o símbolo poderoso de uma sociedade complexa.

Assim, para o autor supracitado, o conteúdo das cidades remete às formas físicas que podem ser adequadamente classificadas em 05 tipos de elementos: vias (canais de circulação para locomoção habitual), limites (fronteiras entre duas faces, quebras de continuidade lineares), bairros (regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional), pontos nodais (pontos, lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador se locomove) e marcos (outro tipo de referência, mas, nesse caso o observador não entra neles, são externos).

Desse modo, como pensar a experiência humana de relação harmoniosa entre o sujeito e o espaço se este apresentar-se hostil e pouco acessível ao primeiro? Como apropriar-se do mundo externo sem estabelecer com este um sentimento de pertencimento àquele lugar? Dada a condição seletiva das cidades capitalistas, as quais parecem ter sido pensadas para atender a um único tipo de “clientela” cuja condição permita o consumo total dos espaços tais quais

foram concebidos, é possível pensar o sujeito psicológico urbano, para o qual tais cidades foram pensadas, como sendo o consumidor em potencial de um estilo de vida condizente com a competitividade, individualismo e movimento contínuo próprios do sistema.

Sobre o exposto, Le Golf (1998) vale-se de comparações entre a cidade antiga, a cidade medieval e a cidade atual no sentido de responder algumas questões concernentes às cidades. Em termos arquitetônicos, os centros urbanos medievais são comparados com os atuais, abordando aspectos como a verticalidade, as construções subterrâneas, a vida no centro e na periferia. As muralhas isolam a cidade, e, se a cidade medieval tinha muralhas, a cidade contemporânea é cercada pela via periférica. O medo e a vigilância (segurança) também se mantêm na cidade, contudo, se antes os perigos eram exteriores à cidade, hoje eles estão no interior da mesma.

Ampliando tal raciocínio, Santos (1988) discorre que na transição do feudalismo para o capitalismo, quando as terras pertenciam aos senhores feudais, a cidade aparece como o lugar do trabalho livre, gerando produções históricas e sociais que contribuem para o desmantelamento do feudalismo. Representava a possibilidade do homem livre, da liberdade de escolha, renascendo em meio ao movimento intenso de trocas que a tornaram um lugar de atividades não-agrícolas.

Atualmente, percebe-se que as “muralhas do século XXI” parecem impor à noção de sujeito psicológico urbano em voga o desbravamento das cidades capitalistas não apenas no tocante aos edifícios, mas igualmente no sentido do pedestrianismo nas grandes avenidas e bairros sem o incômodo de ser lembrado, a cada instante, de sua condição limitante dada a inacessibilidade do espaço urbano, realidade esta vivenciada diuturnamente por aqueles que escapam a esta noção pré-estabelecida de sujeito: as pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade.

Complementando o exposto, Lefebvre (2008) sinaliza que o mundo real é caracterizado pelas desigualdades sociais, crises financeiras, fragmentação das ciências, necessidades distintas e, sobretudo, pelo agravamento do conflito entre o capital e o trabalho, assim como pelo avanço do espaço como um componente dialeticamente definido dentro da economia política. Logo, as contradições são cada vez mais agudas dentro desta nova realidade, indicando a precariedade das respostas da lógica (formal) para entrever o real.

Diante disso, a cotidianidade moderna se resumiria a uma constante programação de hábitos sempre direcionados para a produção e o consumo, produzindo uma “sociedade

burocrática de consumo dirigido” (LEFEBVRE, IDEM, p. 47). Os espaços construídos dentro da lógica capitalista seguiriam a padronização e o individualismo desta racionalidade, seriam, portanto, espaços abstratos, primados pela razão estética e pela força das imagens.

Complementando o exposto, Santos (2006) defende que a vida urbana atual se concentra em uma permanente corrida atrás dos horários. Desse modo, a cidade moderna move os sujeitos como se fossem máquinas e os menores gestos destes são comandados por um relógio onipresente. Nossos minutos são os minutos do outro e a articulação dos movimentos e gestos é um dado banal da vida coletiva. Desse modo, quanto mais artificial é o meio, maior a exigência dessa racionalidade instrumental que, por sua vez, exige mais artificialidade e racionalidade, sendo esta última não apenas social e econômica, mas residiria também no território.

Por essa razão, pensar a inclusão social de pessoas com deficiência em um cenário programado para o acesso de pessoas provavelmente é deparar-se com barreiras que ultrapassam, e muito, a questão arquitetônica, alcançando a própria concepção de homem enquanto um ser que produz e, ao produzir, transforma-se e é transformado pelo lugar que este ocupa na sociedade. Logo, a pessoa com deficiência e sua condição limitante surgem como entraves à produção e ao deslocamento ávido pelo alcance dos objetivos econômicos, tornando-se um corpo estranho ao universo das cidades quanto, por assim dizer, indesejável ao tecido social.

No Brasil tornou-se bastante popular, acentuadamente entre 1986 e 1996, o uso do termo portador de deficiência. Sobre a questão, Sasaki (2000) esclarece que o termo "portadores" implica em algo que é possível se desvencilhar tão logo se queira ou chegue-se a um destino. Além disso, quando se rotula alguém como "portador de deficiência", nota-se que a deficiência passa a ser "a marca" principal da pessoa, em detrimento de sua condição humana. Desse modo, o autor supracitado salienta que a terminologia correta a ser utilizada passou a ser "pessoas com deficiência" (PCD), permanecendo desde o final da década de 90 até os dias de hoje.

É sabido que o pensar discriminatório que reforça as condutas depreciativas voltadas a estes sujeitos é justificado pela trajetória histórica do homem no mundo, cujos impedimentos e o culto à aparência sobrepõem-se ao potencial e às capacidades das pessoas. Maciel (2000) coloca que o diagnóstico da deficiência, por sua vez, ao enfatizar seus aspectos limitantes,

deixa pouco espaço para a resiliência e para as possibilidades de desenvolvimento do sujeito, tais como a estimulação precoce e a superação de dificuldades.

Mas, afinal de contas, o que é Deficiência? A IX Assembléia da Organização Mundial de Saúde (OMS), publicada em 1989, traz à tona o conceito de *Deficiência* como sendo a perda ou anormalidade de estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, temporária ou permanente. Incluem-se nessas a ocorrência de uma anomalia, defeito ou perda de um membro, órgão, tecido ou qualquer outra estrutura do corpo, inclusive das funções mentais. Representa a exteriorização de um estado patológico, refletindo um distúrbio orgânico, uma perturbação no órgão. (AMIRALIAN, 2000, P. 98).

Complementando o exposto, Souza & Carneiro (2007) salientam que as várias modalidades de “perda ou anormalidade” podem ser agrupadas em quatro categorias principais, a saber: física, auditiva, visual e mental, de acordo com as caracterizações e qualificações pertinentes a cada uma, além dos respectivos critérios de enquadramento. Qualquer que seja o enquadramento tem-se como implicação um diferencial na capacidade de agência, ao qual se associam limitações na autonomia decisória e restrições de participação, afetando a inserção nas relações sociais em sentido amplo.

Buscando elaborar um retrato fidedigno acerca da questão da Deficiência no Brasil, o Censo Demográfico (2000) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em parceria com a Coordenadoria Nacional Para Integração da Pessoa com Deficiência (CORDE) constatou que cerca de 14,48% da população brasileira é formada por pessoas com deficiência, o que abrange uma realidade de 24,6 milhões de pessoas. Indiretamente, 43,44% (73,8 milhões de pessoas) do conjunto da população são atingidas pela questão da deficiência, além de profissionais atuantes em áreas de atendimento à pessoa com deficiência, ultrapassando a estimativa da Organização Mundial da Saúde.

Em termos percentuais, os tipos de deficiência no tocante à sua ocorrência no Brasil com seus respectivos graus, segundo o Censo Demográfico (idem), estão assim distribuídos: deficiência mental (11,5%); tetraplegia, paraplegia, hemiplegia (0,44%); falta de um membro ou parte dele (5,32%); alguma dificuldade de enxergar (57,16%); alguma dificuldade de ouvir (19%); alguma dificuldade de caminhar (22,7%); grande dificuldade de enxergar (10,50%); grande dificuldade de ouvir (4,27%); grande dificuldade de caminhar (9,54%); incapaz de ouvir (0,68%); incapaz de caminhar (2,3%) e incapaz de enxergar (0,6%).

Quanto ao gênero, as mulheres são a maioria entre as pessoas com deficiência (54%) dada à longevidade do sexo feminino, enquanto que os homens são a maioria dentre as pessoas com percepção de incapacidade (56%), sendo estes os mais expostos à violência e à ocorrência de acidentes graves, em particular na juventude. Etnicamente, dentre os brancos (13,78%) apresentam deficiência, enquanto que dentre os negros (17,47%) são pessoas com deficiência, apresentando valores semelhantes aos índios (17,06%). Estes últimos apresentaram também as maiores taxas de incapacidade, 3,1% e 2,8% respectivamente, o que pode ser reflexo do menor acesso e consumo dos serviços de saúde por parte desses dois extratos da população frente aos brancos (2,5%).

De acordo com o Censo Demográfico (2000), os estados brasileiros que apresentam as maiores taxas de pessoas com deficiência são Paraíba (18,76%), Rio Grande do Norte (17,64%), Piauí (17,63%), Pernambuco (17,4%) e Ceará (17,34%), enquanto que os estados brasileiros com as menores taxas de pessoas com deficiência são: São Paulo (11,35%), Roraima (12,5%), Amapá (13,28%), Distrito Federal (13,44%) e Paraná (13,57%). Em termos regionais, o Censo 2000 demonstrou que o percentual de pessoas com deficiência no Estado do Amazonas é de 14,26% da população, estando em 11º lugar no ranking dos estados com relação às pessoas com deficiência.

Ao se pensar na criação de políticas públicas em nível nacional voltadas a esse segmento social necessita-se, antes de tudo, identificar os diversos atores bem como os distintos interesses que perpassam a luta pela contemplação de determinada questão nas prioridades públicas e, conseqüentemente, a sua concretização e regulamentação enquanto política pública. Cunha & Cunha (2002) observam que, a partir daí, se dará o surgimento de grupos representantes da sociedade civil e estatal mobilizados na discussão com argumentos concretos no tocante à concretude dos direitos sociais e regulamentação de uma política pública que expresse os interesses e as necessidades de todos os envolvidos no processo.

Atualmente, Boareto (2005) revela que o Brasil possui 77 conselhos municipais e 12 conselhos estaduais de defesa dos direitos das pessoas com deficiência, estando em formação 11 conselhos municipais e 03 estaduais. Mediante o exposto o Ministério das Cidades propôs, como política pública voltada para a acessibilidade de pessoas com deficiência, o Programa Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2004), cujo objetivo é estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transporte, equipamentos urbanos e circulação em áreas públicas.

Historicamente, a questão da acessibilidade para pessoas com deficiência construiu-se a partir de lutas que se identificam, segundo Sasaki (2004), em três grandes períodos, a saber: Segregação Social, compreendido entre o final do século XIX até a década de 40, onde as pessoas com deficiência eram abrigadas em instituições filantrópicas afastadas da sociedade, recebendo alimentação e cuidados em um espaço de isolamento e exclusão em caráter permanente. Em seguida, veio o período da Reabilitação e Integração Social, compreendido entre as décadas de cinquenta a oitenta, onde surge a modalidade de atendimento de reabilitação, combinando-a com uma visão assistencialista e paternalista que julgava estar adaptando a pessoa com deficiência a uma sociedade supostamente correta e pronta.

Na década de oitenta, surge a questão da integração social com vistas ao resgate do sujeito por detrás da deficiência por meio da conscientização e disseminação de informações sobre suas necessidades, potencialidades, direitos e deveres. Somente a partir da década de noventa e início do século XXI emergiu a questão da inclusão social voltada à prática de um atendimento que preconizasse a vida independente e a autonomia, tanto em contextos familiares quanto comunitários.

Mediante tais avanços, o Programa Brasil Acessível (2004) desponta no cenário nacional brasileiro propondo a inclusão de uma nova visão no processo de construção das cidades, considerando o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades e desafiando todos os municípios brasileiros à inclusão de parcelas especiais da população no cotidiano das cidades. A acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, equiparação de oportunidades, bem como o exercício da cidadania das pessoas com deficiência, respeitando os seus direitos fundamentais.

Complementando o exposto, o Decreto Nº 5.296/04 (BRASIL, 2004) estabelece que uma política de transporte acessível necessita abordar todos os elementos que compõem um sistema de transporte, tais como infra-estrutura, pessoal de operação, veículos e vias. Assim, percebe-se que, em termos legislativos, a acessibilidade parece ser um quesito amplamente garantido e, por assim dizer, uma solução viável e definitiva para a inclusão social de pessoas com deficiência no espaço urbano.

Porém, ao lidar com tais questões, faz-se necessário que se compreenda os conceitos de espaço urbano, espaço social e política urbana, bem como o uso social do espaço voltado à acessibilidade no âmbito das cidades, visto que a legislação oficialmente registrada e

reconhecida, por si só, não permite às cidades projetadas segundo um modelo econômico dominante o acolhimento e a sensibilização necessários para que a noção de sujeito psicológico urbano aqui discutida seja ampliada no sentido de englobar todos os indivíduos pertencentes ao cenário social de modo igualitário, independente de suas especificidades.

3. ESPAÇO SOCIAL E POLÍTICA URBANA: ORGANIZAÇÃO AMBIENTAL DOS ESPAÇOS NO CONTEXTO DA ACESSIBILIDADE

O espaço, por definição, deve ser compreendido como uma categoria abstrata que refere-se tanto aos processos de natureza visível, como o espaço construído, quanto aos processos de natureza invisível, como o espaço social. Egler (2003) aponta que o espaço construído é passível de ser observado em suas formas aparentes e materiais, inscrevendo-se nos espaços arquitetônicos e nos objetos que compõem o processo de ocupação do território. Por sua vez o espaço social, dado o seu caráter imaterial, refere-se aos vínculos que perpassam as relações entre os indivíduos e a sociedade, formando o tecido social onde se realizam coletivos específicos, cujo objeto da ação é a produção econômica, a organização política e a vida social.

Nesse contexto, segundo Fischer (1994), todo o espaço é sempre um espaço construído socialmente. Por isso, o termo “social” não é aqui um atributo facultativo, mas uma especificidade, uma dimensão central: todo o ambiente humano é social na sua própria estrutura porque é o produto de intervenções que determinam o espaço no qual estamos, como ambiente moldado culturalmente.

A abordagem psicossocial do espaço concebe-o através de três dimensões principais, dentre estas a dimensão psicológica, na qual o espaço é definido e entendido a partir do lugar ocupado pelo corpo, ou seja, o espaço só existe na medida em que é vivido, em ligação com uma experiência emocional (espaço vivido). Lefebvre (2008) alia-se ao teórico supracitado destacando que o espaço social configura-se como a expressão mais concreta do espaço vivido quando entendido pela soberania do homem sobre o objeto, através de sua apropriação pela corporeidade das ações humanas. Desta forma, nada impede que o espaço concebido absorva o espaço das representações (vivido).

A segunda dimensão do espaço na abordagem psicossocial é a cultural, cuja meta é propor formas de condutas cuja função é facilitar a nossa adaptação social, de maneira que possamos apropriar-nos delas satisfatoriamente pela utilização de referências pertinentes para orientar o nosso comportamento por meio de um sistema de valores que determina a organização social, o modo de vida e de relações que dela resultam - o lugar atribuído ao espaço corporal e ao espaço pessoal, entendidos como uma realidade organizada psiquicamente a partir da relação entre espaço próprio do corpo e ambiente exterior (FISCHER, 1994, p. 55).

A última dimensão do espaço na abordagem psicossocial é a social, a qual concebe o espaço como sendo o conjunto de comportamentos e relações que se desenvolvem em um dado território e que caracterizam as diversas modalidades de ações no interior de uma organização definida do espaço, estando intimamente conectado com a dimensão cultural, pois o uso social do espaço perpassa por comportamentos e atividades ligados aos sistemas de valores vigentes na sociedade, inscrevendo maneiras de viver no espaço (IDEM, p.64).

A partir da observância do espaço social, torna-se possível a compreensão de como as políticas urbanas têm o poder de determinar as funções sociais do espaço, ou seja, de estabelecer “quem está fora” e “quem está dentro” desses espaços. Entendendo o espaço social como determinante da existência do ser no mundo por meio das interações sociais, a deficiência como condição limitante levanta frente ao sujeito acometido uma barreira que impossibilita ver o mundo social, produzindo a exclusão a partir da própria subjetividade, visto que individualmente não se pode existir.

A abordagem psicossocial de Fischer (1994) salienta que o espaço já não é definido como uma propriedade exterior que teria em si mesma a sua substância e as suas formas, mas um conjunto de matrizes no seio das quais se desenrola a existência concreta dos indivíduos. A natureza das relações ali estabelecidas revela dois aspectos: o ambiente atua sobre o ser humano que, por sua vez, age sobre os fatores espaciais que o determinam, logo pode-se abordar qualquer relação no espaço tanto por parte da influência que este exerce sobre o indivíduo, quanto pelo da influência que o indivíduo, em contrapartida, exerce sobre o espaço.

Nesse cenário, surge a questão da identidade na formação do tecido social, a qual ditará os indivíduos pertencentes a determinado grupo, enquanto condição dos seres iguais entre si, e aqueles que estão situados para além das fronteiras do mundo onde estes se inserem. Estão criadas, a partir desse movimento, as relações de inclusão e exclusão que diferenciam o status de um grupo social em detrimento de outro. Elias (2000) relata que o julgamento humanamente inferior criado pelos grupos “superiores” aos “inferiores” se deve ao poder de representação simbólica que posiciona os indivíduos a partir de um conjunto de signos que representam os iguais e excluem os diferentes, ou seja, um grupo só pode estigmatizar o outro com eficácia quando está instalado em posições de poder das quais o grupo estigmatizado está excluído.

Partindo da análise conceitual e de constituição do espaço social, pode-se pensar a questão do espaço urbano e sua transformação. Corrêa (2005) entende que o urbano nuança por duas formas de caracterização que o perpassam tanto como algo subordinado à ação do

Estado, o qual controla as condições para o exercício da vida social quanto como sendo resultante da capacidade criativa, de construção e de ação relacional do homem. A ação social, nessa perspectiva, possui autonomia e autodeterminação próprias, possibilitando ao sujeito a criação dos espaços sociais que constituem os espaços econômicos e materiais, valorizando a vida cotidiana.

Nesse contexto, para que se possa entender a natureza das políticas urbanas é importante observar a questão da relação Estado/sociedade no contexto da Globalização com vistas ao exame de como as políticas de intervenção pensadas associam-se à defesa de interesses privados no espaço urbano. Tal observância torna-se *sine qua non* para que se possa perceber, na atualidade, o modo como a produção simbólica atinge fortemente as políticas urbanas locais. Sobre a questão, Bauman (2002) discorre que os espaços urbanos transformaram-se numa forma edificada que contém, em si mesma, os símbolos que distinguem quem pode beneficiar-se e quem não pode, quem pode participar e quem não pode, quem está “dentro” e quem está “fora”.

No contexto da Globalização, as pessoas vêem-se diante de novas formas espaciais que transformam as relações espaço-temporal, fazendo emergir uma nova escala global. Sobre o mesmo, Santos (2006) salienta não há um tempo global e único, apenas um relógio mundial, assim como também não há um espaço global, mas, apenas, espaços da globalização, espaços mundializados reunidos por redes. Desse modo, os sujeitos ocupam o seu lugar no espaço segundo as normas do território que são geridas pelas organizações as quais se colocam entre a realização plena do indivíduo e a realização do cidadão, sendo a Constituição (conjunto de normas e leis) a organização maior, sendo este influenciado pelo universal (o mundo como norma que cria e recria espaços locais) e o particular (país).

No Brasil, com o intuito de regulamentar a função social da propriedade e da cidade foi criado, no ano de 2001, o Estatuto das Cidades – Lei 10.257/01 (BRASIL, 2001) cujo objetivo é o de estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (Cap. I, art. 1º, par. Único) e dispõe que a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno funcionamento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (art.2º).

Sobre o exposto, Rodrigues (2004) salienta que a terra urbana é suporte para as atividades econômicas, moradia, equipamentos e meios de consumo coletivo e infra-estrutura. A utopia do Direito à Cidade levantada pelo Estatuto das Cidades impõe que o urbano seja

compreendido enquanto modo de vida e que, além da dinâmica do uso do solo, outras dinâmicas, entre as quais as culturais, as questões de gênero, de etnia, do trabalho e suas relações, do uso do espaço público, da apropriação e uso do espaço coletivo, da segurança de vida, enfim, devem garantir, antes de tudo, a reprodução da vida.

Nesse cenário, Jacobs (2003) coloca que o grau de urbanidade de uma cidade depende intrinsecamente do grau de vitalidade urbana ali presente, onde as atividades regem a vida urbana e os espaços que as acolhem devem estabelecer com elas relações de compromisso e aliança. O convívio entre as distintas funções urbanas — morar, trabalhar, passear, comprar, conviver, circular — e tantos outros que comparecem em profusão nos seus exemplos são a base da vitalidade urbana, matéria-prima da urbanidade e a sua eliminação, através de maus projetos, compromete a própria permanência da vida urbana e da cidade.

Desse modo, a autora aponta a responsabilidade do urbanismo e do planejamento na destruição das cidades americanas, podendo seu raciocínio ser transposto para a realidade brasileira onde, do mesmo modo, os efeitos de um planejamento urbano pouco comprometido com as idiossincrasias dos habitantes da cidade concorre, igualmente, para o mesmo fim.

Em termos nacionais, a partir do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) tornou-se possível avaliar a adequabilidade dos instrumentos às condições institucionais e urbanísticas dos municípios, trazendo à tona a questão da acessibilidade e mobilidade por meio da realização de intervenções progressivas na estrutura viária, visto que, na maioria das vezes, a arquitetura urbana é despreparada para receber a pessoa com deficiência.

A acessibilidade e o ambiente acessível favorecem a participação social, principalmente de pessoas com deficiência, e expressam políticas inclusivas. Arruda & Bittencourt (2006) salientam que algumas iniciativas já estão se concretizando em nosso país, como o transporte urbano acessível, semáforo sinalizado, rampas nas ruas e edifícios, elevadores sinalizados.

Todavia, a implantação destas melhorias não é garantia suficiente para se alcançar o nível de acessibilidade desejável, pois além das barreiras físicas, Fávero (2004) aponta também o desconhecimento das barreiras de comunicação, entraves que dificultam a expressão, seja por meio da língua de sinais, sistema Braille, da informática, bem como de barreiras atitudinais que podem prejudicar o relacionamento entre a pessoa com deficiência e profissionais, familiares ou outras.

4. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: REFLEXÕES A PARTIR DO CONCEITO DE DESENHO UNIVERSAL

Com a expansão urbana no Brasil ocorrendo de modo desenfreado e precário no sentido do ordenamento de seus territórios, as conseqüências provenientes das políticas urbanas deficientes e a ausência de um planejamento urbano que ordene as atividades de uso do solo em concomitância com o sistema de transporte e circulação afetam diretamente as questões de mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade urbana. Segundo Brasil (2004, b) faz-se necessária que a articulação entre planejamento urbano e sistema de transportes seja atuante no sentido de garantir melhores condições de deslocamento por meio de uma mobilidade urbana sustentável, cuja acessibilidade esteja alicerçada sobre as bases de um desenho urbano universal.

Com base na Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável (BRASIL, 2004, a), o termo mobilidade urbana refere-se ao atributo associado às pessoas e bens, relacionando-se às necessidades de deslocamentos no espaço urbano de acordo com as atividades nele desenvolvidas. Os três elementos que caracterizam a mobilidade urbana são: as massas populacionais e seus movimentos, a rede (infra-estrutura) que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo e os fluxos, os quais orientam o processo no espaço.

Sobre o tema, Raia Jr (2000) discorre acerca da complementaridade dos conceitos de mobilidade e acessibilidade ao demonstrar que a oportunidade de inserção do cidadão no espaço urbano dependerá tanto de seus recursos pessoais (aspectos da mobilidade) quanto dos elementos dispostos no próprio espaço urbano para que se proceda ao seu deslocamento (aspectos da acessibilidade).

A articulação entre os conceitos de mobilidade urbana e de acessibilidade torna-se possível no tocante à mobilidade urbana sustentável empreendida pelo Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB (BRASIL, 2007, b), onde é relatado que a construção de cidades sustentáveis será resultante de políticas que passem a agir no sentido do acesso democrático ao espaço urbano tendo como foco maior o deslocamento das pessoas e não dos meios de transporte, considerando especialmente as pessoas que possuem restrição de mobilidade.

Desse modo, o objetivo do Desenho Universal é o de considerar a diversidade humana e garantir a acessibilidade a todos os componentes do ambiente, tais como edificações, áreas urbanas, mobiliários, comunicações, etc. Os princípios do Desenho Universal baseiam-se no uso equiparável (para pessoas com diferentes capacidades); uso flexível (com leque amplo de

preferências e habilidades); simples e intuitivo (fácil de entender); informação perceptível (comunica eficazmente a informação necessária); tolerante ao erro (que diminui riscos de ações involuntárias); com pouca exigência de esforço físico; e tamanho e espaço para o acesso e uso. (CREA-RJ apud BRASIL, 2007a).

Por essa razão, entende-se que os ambientes devem ser planejados para promover e encorajar a independência e a autonomia, com vistas à qualidade de vida dos cidadãos como um todo. Nesse cenário, Jacobs (2003) propõe um planejamento não restritivo ao permitir que a cidade seja feita e refeita pelos pequenos, médios e grandes empreendedores, sejam do Estado ou de grandes corporações, acreditando e apostando na capacidade dos indivíduos em seguirem seus próprios interesses e em construir suas cidades e bairros.

Complementando o exposto, Prado (2003) defende que a criação de espaços de inclusão social, assim como de ambientes que atendam aos requisitos da acessibilidade, perpassa pela provisão de alternativas para uso pleno do ambiente construído, a adequação e adaptabilidade da estrutura, das instalações e dos maciços e o estímulo à percepção intuitiva das funções ambientais.

A partir daí, foram criadas as Normas Técnicas Brasileiras de Acessibilidade da ABNT NBR 9050 (2004) com o intuito de estabelecer os critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. Baseada nas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem ajuda de aparelhos, os critérios propostos visam proporcionar à maior quantidade possível de pessoas, independente de idade, estatura ou restrição de mobilidade e/ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos.

Em uma cidade acessível as calçadas proporcionam, além do trânsito livre de pedestres, o seu acesso às edificações e, de modo integrado, ao mobiliário urbano (orelhões, bancas de jornais, postes, placas de sinalização, etc.) e demais equipamentos urbanos dos espaços públicos. Por isso, conforme estipulado em Montenegro, Santiago & Sousa (2009), faz-se necessário que este trânsito seja realizado através de rotas acessíveis, independentemente de possuírem ou não algum tipo de restrição de mobilidade. As rotas acessíveis são trajetos contínuos, com piso, inclinação e dimensões adequadas, de fácil identificação e livres de qualquer tipo de obstáculos, em conformidade com a NBR 9050:2004.

Os tipos de barreiras encontradas em todos os tipos de edificações e que precisam ser eliminadas para se garantir a acessibilidade são as arquitetônicas (físicas) e as de comunicação (informação). Por essa razão, a criação de espaços acessíveis perpassa pela circulação contínua do ato de caminhar, mantendo-se constante a largura dos espaços de circulação, com especial atenção à pavimentação no tocante a não ser escorregadia ou irregular.

Enfim, é possível promover a inclusão social de pessoas com deficiência no meio físico por meio do acesso destes às edificações e demais espaços públicos e privados, garantido conforme o seguimento aos preceitos das normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. Todas as pessoas, com ou sem deficiência, têm direitos e deveres iguais como cidadãos, logo a base do planejamento social e de todos os recursos necessitam ser empregados com vistas à garantia de oportunidades iguais de participação para todos, sem restrição.

Por essa razão, a presente pesquisa versou sobre a análise da acessibilidade urbana na cidade de Manaus ao analisar os aspectos psicossociais implicados na criação de espaços urbanos acessíveis à luz de universitários dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e de Tecnologia em Construção de Edifícios, onde buscou-se o entendimento dos futuros profissionais sobre o tema no tocante a como estes vêem a questão da acessibilidade na interseção com seu cotidiano profissional em termos tanto de responsabilidade social quanto de atuação comprometida com a promoção de espaços urbanos sustentáveis.

No capítulo seguinte, serão apresentados os procedimentos metodológicos adotados pela presente pesquisa para o alcance dos objetivos propostos.

5. METODOLOGIA

A presente pesquisa caracterizou-se pela abordagem qualitativa de caráter descritivo-exploratório com a utilização de Multi-Métodos ou Triangulação de Métodos (GUNTHER; ELALI; PINHEIRO, 2008) por entender que a conveniência de discussão do termo Estudo Pessoa-Ambiente – EPA - como representativo da diversidade de abordagens, temas, métodos oriundos de diferentes áreas do conhecimento que estudam a interação entre comportamentos, estados subjetivos e aspectos do ambiente físico justifica a importância de se expandir o olhar para além de um único método de investigação, enveredando por um tratamento inter, multi e/ou transdisciplinar (IMT) dos temas trabalhados.

Desse modo, no diálogo com outras áreas do conhecimento, sobretudo em campos mais aplicados como o Planejamento Urbano, tanto no que tange à concepção e construção de espaços no caso específico da pesquisa em questão, a Triangulação de Métodos torna-se válida ao oferecer uma representação holística e continuada da experiência ambiental dos indivíduos.

A pesquisa em tela constituiu-se por dois momentos, a saber: caracterização dos aspectos físicos da acessibilidade no espaço urbano, cuja centralidade se deu na observação sistemática dos espaços de movimento existentes em Manaus e; percepção dos aspectos psicossociais da acessibilidade, cuja centralidade assentou-se na realização de entrevistas com os universitários das áreas do Planejamento Urbano e Construção Civil.

5.1. Caracterização dos Aspectos Físicos da Acessibilidade no Espaço Urbano

A pesquisa em voga versou pela caracterização objetiva do espaço urbano por meio da análise de sua dimensão física, observando-o em alguns lugares representativos da necessária mobilidade. Partindo dos cinco elementos da imagem ambiental que cada sujeito constrói para si a partir da percepção do espaço urbano no tocante ao conteúdo das cidades (LYNCH, 1999) utilizou-se a técnica da Observação Sistemática por meio da construção de uma Matriz de Observação (Vide Apêndice IV), no sentido de ver se existe ou não acessibilidade nos chamados espaços de movimento na cidade de Manaus.

Segundo Marconi & Lakatos (2001), a Observação Sistemática consiste em o observador saber o que procura em determinada situação e, para auxiliá-lo, são utilizados

vários instrumentos tais como: quadros, anotações, escalas, dispositivos mecânicos dentre outros, para investigar os acontecimentos ocorridos durante o fenômeno investigado. Na presente pesquisa, os dados coletados por meio da observação sistemática do espaço urbano foram fotografados simultaneamente à realização da mesma.

Com relação à Matriz de Observação, esta foi construída tomando por base alguns itens contidos na ABNT 9050 (2004) no tocante à nortear o olhar da observadora para as exigências mínimas de acessibilidade ali descritas durante a caracterização objetiva do espaço urbano. O checklist (lista de verificação), nos fala Marghani, Tanure & Monteiro (2004), é uma técnica de avaliação e a estrutura da ferramenta é composta por uma lista de itens verificáveis relacionada com o objeto de estudo e as situações de uso ou aos usuários do objeto.

Desse modo e tendo como direcionamento o Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus (2002) no sentido de eleger os lugares representativos baseando-se em critérios de maior incidência populacional, bem como de movimentação de pessoas e veículos, a pesquisadora observou e registrou fotos dos mobiliários urbanos ali presentes (calçadas, telefones públicos, faixas de pedestres, passarelas de pedestres, dentre outros).

Assim, ao inserir-se na realidade da cidade, pôde-se caracterizar a chamada “Imagem de Manaus” voltando o seu olhar para a pessoa com deficiência e/ou restrição de mobilidade. No Quadro 1, segue uma indicação acerca dos lugares representativos em correlação direta com os cinco elementos de Lynch (1999):

Quadro 1 - Lugares representativos da Observação Sistemática do Espaço Urbano

Elementos/Espaço Urbano	Áreas que compuseram a Matriz de Observação
Corredores Urbanos/Vias	Corredor Sul/Norte (Avenidas Djalma Batista, Constantino Nery e Torquato Tapajós).
Limite	Zona Portuária (Estação Hidroviária do Amazonas).
Unidade de Estruturação Urbana/Bairro	UES Cidade Nova: Rua Itaetê, Bairro Amazonino Mendes.
Ponto Nodal	Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho.
Marco	Centro Cultural Largo de São Sebastião.

Todas as observações realizadas foram descritas no Diário de Campo e o registro fotográfico do espaço da cidade restringiu-se apenas ao mobiliário urbano que se pretendeu investigar, com o intuito de observar se a arquitetura urbana de Manaus contempla a adaptação dos espaços voltada para a pessoa com deficiência e de que modo esta o faz, salvaguardando o anonimato de pedestres e motoristas.

5.2. Percepção dos Aspectos Psicossociais da Acessibilidade

Em seguida, a pesquisa em tela concentrou-se na técnica da entrevista semiestruturada no sentido de coletar as opiniões dos sujeitos da pesquisa acerca do objeto de estudo – Espaço Urbano de Manaus/AM – na interface com o processo de criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência, no sentido de alcançar o objetivo geral da investigação ao analisar os seus aspectos psicossociais subjacentes.

A entrevista semiestruturada como instrumento de coleta de dados é entendida em Silva & Menezes (2001) como sendo uma conversa com finalidade onde o sujeito da pesquisa é levado a pensar sobre o fenômeno em estudo por meio da interlocução do entrevistador, emitindo uma opinião que pode partir tanto de conhecimentos oriundos do senso comum (ex., representações sociais) quanto de conhecimentos oriundos de uma formação profissional.

A investigação realizada concentrou-se no segundo aspecto da definição dos autores supracitados ao propor uma reflexão sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência a partir de conhecimentos oriundos da formação profissional ao fomentá-la no diálogo com universitários de cursos voltados à concepção e construção de espaços.

Por essa razão, os sujeitos da pesquisa são estudantes de Graduação nas áreas de Planejamento Urbano e Construção Civil, visto que os benefícios da pesquisa têm centralidade na possibilidade de compreender de que modo os profissionais em formação pensam a questão da acessibilidade no contexto acadêmico, bem como até que ponto a sua opinião sobre o tema está atravessada pela formação em si ou se esta parte de um olhar sensibilizado para a causa da deficiência, na interface entre a identidade social de futuro profissional e a subjetividade como ser social.

As entrevistas semiestruturadas realizaram-se no 1º semestre de 2012 em três IES (Instituições de Ensino Superior) as quais aderiram de forma voluntária à pesquisa por meio do aceite institucional, sendo duas IES da esfera pública e uma IES da esfera particular. Os

cursos escolhidos para participar da pesquisa foram: Arquitetura e Urbanismo no intuito do diálogo com o Planejamento Urbano, Engenharia Civil e Tecnologia em Construção de Edifícios no sentido do diálogo com a Construção Civil.

Após o contato inicial com as Coordenações de Curso de cada instituição no sentido do acesso aos alunos, bem como explanação acerca da pesquisa e de seus objetivos, além de solicitação da participação dos universitários interessados, deu-se a adesão voluntária dos sujeitos da pesquisa por meio do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Vide Apêndice III). Desse modo, a composição total da amostra consolidou-se no valor total de 50 (cinquenta) universitários regularmente matriculados nos dois últimos períodos de conclusão dos cursos supracitados, distribuídos nas três instituições de ensino superior (IES) conforme o Quadro 2:

Quadro 2 - Total Geral por Curso

ALUNOS POR TURMA					
Arquitetura e Urbanismo		Engenharia Civil		Tecnologia em Construção de Edifícios	
9º Período	10º Período	9º Período	10º Período	5º Módulo	6º Módulo
22	12	42	38	06	10
COMPOSIÇÃO DA AMOSTRA					
08	12	10	10	06	04
Total = 20 alunos (40%)		Total = 20 alunos (40%)		Total = 10 alunos (20%)	

Os alunos com deficiência não foram incluídos no estudo, uma vez que se pretendeu verificar as percepções dos estudantes a partir de sua mobilidade sem tal limitação, voltando o seu olhar para o outro com dificuldade de mobilidade. No entanto, não fez-se qualquer objeção de gênero, idade, religião, classe social, procedência de lugar ou etnia.

Em termos de idade, o estudo concentrou a maioria dos participantes na faixa etária de 22-26 anos e a minoria na faixa etária de 42 anos ou mais. Em termos de gênero, houve predominância do sexo masculino sobre o sexo feminino, sendo que este último concentrou-se no curso de Arquitetura e Urbanismo. Nos demais cursos, a representatividade feminina reduziu em comparação ao sexo masculino em Engenharia Civil e foi nula dentre os participantes do curso de Tecnologia em Construção de Edifícios, conforme os Quadros 3 e 4:

Quadro 3 - Total Geral por Idade

Faixa Etária	Arquitetura e Urbanismo	Engenharia Civil	Tecnologia em Construção de Edifícios	Total	%
22 a 26	14	4	0	18	36
27 a 31	6	11	0	17	34
32 a 36	0	3	2	5	10
37 a 41	0	2	7	9	18
42 ou mais	0	0	1	1	2
Total	20	20	10	50	100

Quadro 4 - Total Geral por Sexo

Curso	Masculino	Feminino	Total	%
Arquitetura e Urbanismo	1	19	20	40
Engenharia Civil	16	4	20	40
Tecnologia em Construção de Edifícios	10	0	10	20
Total	27	23	50	100

Considerando o caráter artístico da área voltada ao Planejamento Urbano onde as atividades concentram-se prioritariamente na concepção de espaços, enquanto os demais cursos voltados à Construção Civil, apesar de igualmente versarem pela concepção de espaços, avançam a atuação para a execução de projetos e construção de espaços propriamente ditos, pode-se inferir que a prevalência feminina dentre os projetistas do espaço na composição da amostra provavelmente está ligada à natureza da atuação, do mesmo modo pode-se inferir que a predominância masculina dentre os construtores do espaço está atrelada à mesma probabilidade casuística.

A pesquisa foi realizada no espaço institucional de ambas as IES, especificamente em salas de aula, nos horários livres dos estudantes, respeitando as limitações de cada instituição no tocante aos horários de aula, bem como dos próprios sujeitos da pesquisa (ex.: horário de trabalho ou de estágio). As entrevistas foram norteadas por um roteiro semiestruturado (Vide Apêndice V) composto de 10 (dez) questões ligadas tanto ao conceito da Acessibilidade e aos mobiliários urbanos componentes do Espaço Urbano presentes nos lugares representativos da Observação Sistemática, quanto aos aspectos intimamente ligados com a formação e atuação profissional das áreas escolhidas.

Em termos de execução, as entrevistas realizadas foram individuais e registradas em áudio com o auxílio do gravador. O tempo médio de duração de cada uma foi de aproximadamente 15 (quinze) minutos, respeitando o ritmo de cada sujeito entrevistado. Posteriormente os sujeitos foram identificados pela letra U de Universitário, seguido do número correspondente com base na ordem em que foram entrevistados e a sigla do curso pertencente (A = Arquitetura e Urbanismo; EC = Engenharia Civil; TCE = Tecnologia em Construção de Edifícios).

5.3. Tratamento e Análise dos Dados

A organização e processamento dos dados são uma das etapas mais complexas da pesquisa, entretanto, para que esta ocorra com coerência é necessário articulá-la a um suporte metodológico e interdisciplinar. Nesse sentido, Minayo (2005) ressalta que é importante estabelecer requisitos que avaliem a qualidade do material coletado, pautados pelo desenho de estudo planejado e objetivo, permitindo através dos dados coletados a reflexão em múltiplas dimensões da realidade estudada.

Desse modo, a análise dos dados da pesquisa em tela foi adequada à natureza das técnicas e dos instrumentos adotados durante o processo da coleta de informações. Desse modo, os dados coletados por meio da Observação Sistemática através da Matriz de Observação (Vide Apêndice IV) serão apresentados por meio da explanação do Diário de Campo e exposição de Fotografias, além de quadros no sentido de demonstrar, dentre o total de espaços de movimento observados, em quantos destes existe acessibilidade e em quantos destes não existe acessibilidade.

Por sua vez, os dados coletados através do roteiro de entrevista semi-estruturada (Vide Apêndice V) serão apresentados por meio da Análise de Conteúdo (BARDIN, 1977), a qual pressupõe a elaboração de estruturas de análise onde as respostas obtidas são agrupadas em categorias que norteiam a compreensão acerca dos aspectos psicossociais voltados para a acessibilidade urbana de pessoas com deficiência.

No capítulo seguinte, serão apresentados os resultados e discussões acerca do modo como está estruturada a acessibilidade nos espaços de movimento existentes no espaço urbano da cidade de Manaus a partir da análise realizada por meio da técnica de observação sistemática e aplicação da matriz de observação constante no Apêndice IV.

6. A IMAGEM DE MANAUS: ESTRUTURAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO

6.1. Estruturação do Espaço Urbano

O objeto de estudo da presente pesquisa tem centralidade no Espaço Urbano de Manaus/AM em sua dimensão física e social. Segundo o Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus (2002), a cidade de Manaus possui um território de 11.401km quadrados, com população residente acima de 02 milhões e meio de habitantes (Figura 1).



Figura 1 - Mapa de localização da cidade de Manaus
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>

A Lei Municipal de Perímetro Urbano descreve Manaus como sendo dividida em duas áreas, a saber: área urbana e área de transição. A área urbana é entendida como sendo a área destinada ao desenvolvimento de usos e atividades urbanas, delimitada de modo a conter a expansão horizontal da cidade. Em contrapartida, a área de transição compreende a faixa do território que contorna os limites da área urbana, podendo abrigar atividades agrícolas, atividades urbanas de baixa densidade e eco turísticas (MANAUS, 2002, p. 09).

A Observação Sistemática do Espaço Urbano iniciou-se com a inserção da pesquisadora nos espaços de movimentos localizados no Corredor Urbano Sul/Norte, lugar representativo do primeiro elemento – Vias – descrito em Lynch (1999) como sendo canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias.

Os Corredores Urbanos podem ser entendidos como sendo a faixa territorial destinada ao planejamento da cidade que articula as Unidades de Estruturação Urbana. Cada corredor urbano possui características especiais a serem observadas em se tratando de regras de

urbanização. O Corredor Urbano Sul/Norte abrange as avenidas Djalma Batista, Constantino Nery e Torquato Tapajós, incluindo as quadras compreendidas entre as vias e caracteriza-se como vetor de expansão da área central da cidade, concentrando atividades de comércio e serviços, bem como a presença de equipamentos de grande porte com estímulo à implantação de equipamentos e atividades produtivas que demandam por acessibilidade imediata às rodovias BR-174 e AM-010 (MANAUS, 2002, p. 11).

Ao escolher as áreas que compuseram a Matriz de Observação, a pesquisadora optou por trechos da cidade inseridos nos lugares representativos ao valer-se do critério de Aleatoriedade, seguindo o mesmo viés de manter a observação atrelada aos espaços de movimento com alta densidade populacional e de tráfego, concentrando-se na dimensão física do espaço urbano. Desse modo e especificamente no elemento Vias – Corredor Urbano Sul/Norte – optou-se pela observação sistemática dos trechos discriminados no Quadro 5:

Quadro 5 - Trechos observados segundo o critério da aleatoriedade

Corredor Urbano Sul/Norte	Extensão	Homenagem	Trecho Observado	Pontos de Referência
	Aproximadamente 5 km.	Médico e escritor amazonense Djalma da Cunha Batista (1916-1979).	Quadra compreendida entre as Av. João Valério e Darcy Vargas.	Shopping Millenium até o Amazonas Shopping Center.
	Aproximadamente 6km.	Ex-Governador do Estado do Amazonas General Antônio Constantino Nery (mandato de 1904-1908).	Quadra compreendida entre as Av. Leonardo Malcher e Boulevard Álvaro Maia.	Hotel Mônaco até o viaduto do Boulevard.
	Aproximadamente 12km.	Poeta amazonense Torquato Xavier Monteiro Tapajós (1853-1897).	Quadra compreendida entre o Viaduto de Flores e a entrada do Conjunto Santos Dumont.	Clube Municipal até as proximidades da empresa TPVision

Os aspectos observados em todas as avenidas supracitadas, no sentido de verificar a presença ou não da acessibilidade nos espaços de movimento, forneceram dados que elucidaram a visível preocupação ou não com o livre deslocamento de pessoas com

deficiência nos seguintes mobiliários urbanos, a saber: Calçadas, Canteiros Divisores de Pistas, Faixas de Pedestres, Passarelas de Pedestres, Vagas para Veículos, Telefones Públicos e Paradas de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo.

Tais especificidades, baseadas nas especificidades constantes na ABNT 9050 (2004), foram norteadoras dos aspectos relacionados na Matriz de Observação (Vide Apêndice IV) como instrumento de coleta de dados, os quais apresentaram os seguintes resultados:

6.2. Avenida Djalma Batista

6.2.1. Calçada

Quanto ao mobiliário urbano Calçada, a ABNT 9050 (2004:7) descreve como exigência mínima que a área livre para a circulação de uma pessoa em cadeira de rodas possua largura de 0,90m. Caso esteja acompanhado por uma pessoa sem deficiência, a largura mínima exigida é de 1,20m a 1,50m e, no caso de serem duas pessoas em cadeira de rodas, a largura mínima exigida para que estas consigam deslocar-se lado a lado é de 1,50m a 1,80m (Figura 2).

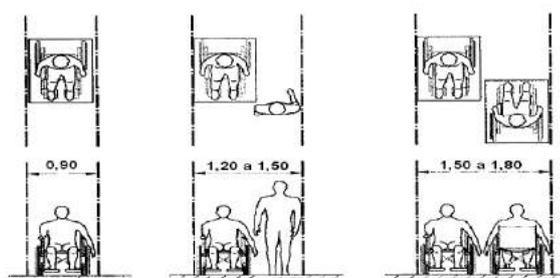


Figura 2 - Medida padrão para a circulação de pessoas em cadeira de rodas
Fonte: ABNT 9050 (2004)

Na avenida em questão, observou-se que as calçadas demonstraram não possuir a largura mínima para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas (Figura 3), visto que os postes de iluminação pública, lixeiras públicas e outros obstáculos parecem impedir o livre deslocamento em alguns pontos específicos, o que inviabiliza inclusive a passagem de duas pessoas sem deficiência simultaneamente no mesmo espaço físico.



Figura 3 - Ausência de largura mínima e presença de obstáculos em calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Além disso, não existe o rebaixamento das calçadas junto a faixas de pedestres (ABNT 9050, 2004) e a superfície do piso não apresenta material antiderrapante. Algumas calçadas, inclusive, apresentaram a presença de cerâmica (Figura 4) o que inviabiliza um deslocamento seguro quando o piso está molhado.

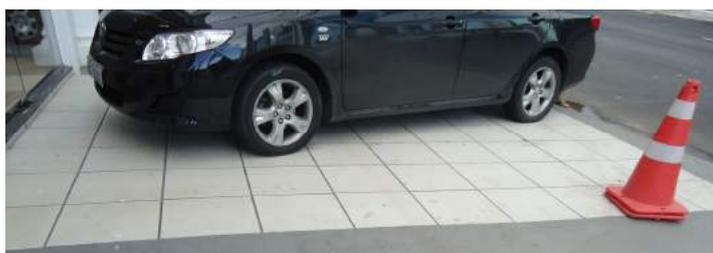


Figura 4 - Superfície do piso com material inadequado
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

O deslocamento contínuo de pessoas em linha reta mostrou-se prejudicado devido tanto a infraestrutura precária quanto a ausência de nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento. Durante a observação sistemática, percebeu-se diversas causas para a presença de infraestrutura precária na referida avenida que vão desde o desgaste do material das calçadas (Figura 5) até a presença de árvores de grande porte em pontos específicos onde não há sequer o recuo mínimo entre imóvel e meio fio para tal (Figura 6).



Figura 5 - Desgaste físico do material
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

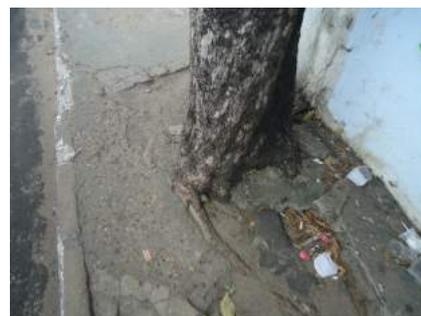


Figura 6 - Ausência de recuo mínimo
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Dada a ausência de largura mínima para o deslocamento em linha reta, a possibilidade da transposição de obstáculos isolados também é prejudicada (Figura 7), o que possivelmente obrigaria uma pessoa com deficiência a contornar um poste de iluminação pública, por exemplo, valendo-se da via de circulação. Segundo a ABNT 9050 (2004:7), a largura mínima para a transposição de obstáculos isolados com extensão de no máximo 0,40m deve ser de 0,80m e extensão acima de 0,40m deve ser de 0,90m (Figura 8).



Figura 7 - Ausência de largura mínima
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

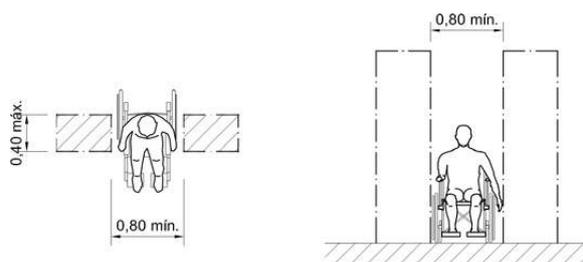


Figura 8 – Largura para transposição de obstáculos isolados
Fonte: ABNT 9050(2004)

Observou-se, além disso, que houve a presença de áreas de obras sobre o passeio. Conforme a ABNT 9050 (2004:54), as obras eventualmente existentes sobre o passeio devem ser convenientemente sinalizadas e isoladas, assegurando-se a largura mínima de 1,20m para a circulação. Caso contrário, deve ser feito desvio pelo leito carroçável da via, providenciando-se uma rampa provisória com largura mínima de 1,00m e inclinação máxima de 10% (Figura 9).

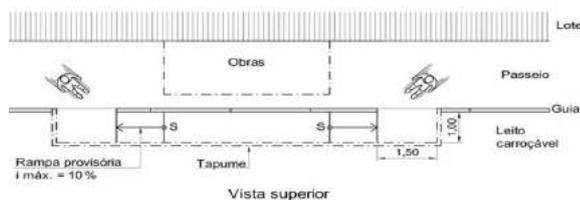


Figura 9 - Medida padrão de rampas provisórias em obras sobre o passeio
Fonte: ABNT 9050 (2004)

Tal exigência não foi cumprida por uma empresa de engenharia de grande porte que, no momento da observação sistemática, realizava uma obra nas proximidades de um dos *shooping center* da cidade localizados na referida avenida. O que notou-se foi a existência de folhas de compensado improvisando uma elevação que servia para a melhor condução do

material nos chamados carrinhos de mão, porém uma rampa de acesso provisória nos moldes da exigência técnica não foi possível de ser encontrada.

Isso denota, provavelmente, a inexistente preocupação das construtoras de que o deslocamento de pessoas não seja totalmente prejudicado pela intervenção de seus profissionais na execução das obras, incluindo-se as pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade (Figuras 10 e 11).



Figura 10 - Ausência de sinalização de obras
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 11 - Inexistência de rampas provisórias adequadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.2.2. Canteiro Divisor de Pistas

A avenida em questão, por ser uma via de mão dupla, apresenta em sua dimensão física a presença de canteiro divisor de pistas (Figura 12), porém estes não apresentaram o rebaixamento mínimo para a passagem de pedestres, quiçá a viabilidade de travessia contínua em faixa de pedestres conforme preconiza a ABNT 9050 (2004).



Figura 12 - Canteiro divisor de pistas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Desse modo, percebeu-se que os pedestres realizam a travessia em momentos isolados ao invés de desempenharem uma travessia livre e contínua. Assim, ao deixarem um ponto da calçada em direção ao outro lado da via, estes necessitam parar no canteiro divisor de pistas

para, após a liberação do trânsito, seguirem a travessia. Tal fato se deu, inclusive, em pontos onde as faixas de pedestres são existentes e demarcadas para garantirem a preferência do pedestre.

A ausência de largura dos canteiros divisores de pista possivelmente torna-se um obstáculo perigoso à travessia de pedestres, pois sendo estes muito estreitos não permitem que o pedestre mantenha-se em total segurança sobre o mesmo enquanto aguarda o momento para realizar a segunda travessia.

Em determinado ponto da avenida, os órgãos públicos instalaram gradil de proteção no sentido de educar os pedestres a utilizarem as passarelas de pedestres que estão próximas à esses pontos que sofreram o isolamento, transformando os canteiros divisores de pistas em espaços proibidos dentro do cenário urbano, nos quais a presença de pessoas não mais é permitida (Figura 13).



Figura 13 - Gradil de proteção em canteiro divisor de pistas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Porém, tal intervenção deu-se apenas em um ponto isolado de toda a extensão da avenida, especificamente próximo a outro *shopping center*, o que não contribui significativamente para a opção voluntária dos pedestres pelo uso das passarelas de pedestres, como percebeu-se durante a observação sistemática da via.

6.2.3. Faixa de Pedestres

Com relação às faixas de pedestres observou-se que algumas delas não estão bem demarcadas (Figura 14), não apresentam a continuidade de deslocamento entre canteiro divisor de pistas, não são posicionadas em relação ao rebaixamento das calçadas e não há a presença de sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais junto à semáforos (ABNT 9050, 2004).

No trecho observado, a travessia em faixa de pedestres não está atrelada à presença de semáforos. Logo, conta-se com a educação no trânsito para que o pedestre desloque-se de um ponto ao outro dentro do espaço urbano.

Porém, o fato de as calçadas não serem rebaixadas e apresentarem infraestrutura precária dificulta a continuidade de deslocamento de uma pessoa com deficiência antes, durante e após a travessia de pedestres. Além disso, a ausência de rebaixamento no canteiro divisor de pistas transforma-o em uma barreira arquitetônica significativa no momento da travessia da via de mão dupla em questão.



Figura 14 - Ausência de demarcação adequada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Um dado curioso observado especificamente nesses espaços de movimento foi que as faixas de pedestres em frente às entradas dos estacionamentos dos *shopping center* mostraram-se plenamente adaptadas conforme as normas da ABTN 9050 (2004). Tanto as faixas de pedestres estão muito bem demarcadas (Figura 15) quanto as calçadas e os divisores de pistas das entradas para os guichês de estacionamento são rebaixados e possuem as rampas de acesso devidamente posicionadas e identificadas (Figuras 16 e 17).



Figura 15 - Demarcação adequada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 16 - Sinalização da faixa de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 17 - Rebaixamento das calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Percebe-se, desse modo, que a acessibilidade enquanto exigência técnica parece ser uma preocupação pontual e, na maioria das vezes, ligada à ordem do particular ao invés de ser esta uma qualidade do espaço urbano como um todo enquanto produto da coletividade, visto que o acesso livre para todos é, ou deveria ser, uma condição vital para o bom planejamento urbano das cidades de modo geral.

6.2.4. Passarela de Pedestres

No trecho da avenida escolhido para a observação, percebeu-se a presença de 02 (duas) passarelas de pedestres, uma posicionada em frente à um colégio particular nas proximidades de um *shopping center* e outra posicionada na lateral de outro *shopping center* nas proximidades do viaduto da Av. Darcy Vargas (Figuras 18 e 19 respectivamente).



Figura 18 - Passarela de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 19 - Passarela de Pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

A segunda passarela acima descrita foi um ponto de unanimidade dentre os aspectos listados na matriz de observação utilizada. Ali, observou-se a presença de rampas de acesso (Figura 20) bem como presença de corrimão de apoio em rampas de acesso com acabamento

recurvado e altura entre 0,70m e 0,92m (ABNT 9050, 2004), além de largura para boas condições de travessia em cadeira de rodas (Figura 21).



Figura 20 - Passarela de pedestres rampada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 21 - Condições de travessia
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Além disso a infraestrutura da passarela de pedestres apresentou-se, no momento da observação, em estado desejável. O único prejuízo ao deslocamento de pessoas ali observado foi a presença de barracas de vendedores ambulantes ocupando uma das curvas da rampa de acesso na passarela de pedestres, o que contribui para a não manutenção de uma limpeza pública aceitável naquele trecho específico da rampa de acesso, bem como para um deslocamento prejudicado devido a presença de obstáculos (Figura 22).



Figura 22 - Presença de comércio na passarela de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em contrapartida, a passarela de pedestres localizada em frente ao colégio particular não foi concebida no sentido da promoção do acesso livre para todos, pois a presença de escadas para o deslocamento inviabiliza a travessia de pessoas em cadeira de rodas (Figura 23), bem como a altura dos degraus prejudica a travessia de deficientes visuais por não contar com sinalização tátil de alerta (ABNT 9050, 2004). Visualmente, a infraestrutura da passarela mostra-se relativamente precária, apesar de o deslocamento sobre a mesma ser contínuo devido à ausência de desníveis (Figura 24).



Figura 23 - Ausência de rampas de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 24 - Condições de travessia
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.2.5. Vagas para Veículos

Percebeu-se especificamente no trecho escolhido para a observação o que parece ser um hábito dos estabelecimentos comerciais ali localizados: a presença de demarcação de vagas para veículos (Figura 25) sobre as calçadas que deveriam ser destinadas aos pedestres, o que modifica significativamente o uso social daquele espaço.

Existem em pontos específicos de determinadas lojas inclusive placas de sinalização indicando que aquele “estacionamento” é privativo aos clientes daquela loja, determinando quem pode e quem não pode utilizar-se daquela calçada para estacionar o seu veículo, bem como privando aos pedestres o acesso ao verdadeiro espaço que lhes pertence.



Figura 25 - Demarcação de vagas nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Mesmo assim, com a gritante preocupação de demarcação de território entre lojistas e clientes, observou-se a inexistência total de uma preocupação com a sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público, visto que não existe um estacionamento público por assim dizer, o que existem são calçadas de propriedade privada que atendem aos interesses de estacionamento de seus proprietários.

Quanto aos estacionamentos que seriam destinados ao público em geral, o trecho observado apresentou apenas a presença de estacionamentos rotativos, estes sim localizados em terrenos próprios para isso, o que retira das calçadas a obrigatoriedade de servirem para este fim, porém novamente sem a menor preocupação com a reserva de vagas exclusivas às pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade, proporcional ao total de vagas ali oferecidas conforme preconiza a ABNT 9050 (2004).

6.2.6. Telefones Públicos

No trecho observado notou-se a presença de 01 (um) telefone público, o qual não apresentou o rebaixamento mínimo para o uso de pessoas em cadeira de rodas e, muito menos, a presença de teclado numérico adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais (ABNT 9050, 2004).

Além de não apresentar as exigências mínimas, a cabine telefônica (Figura 26) constituiu-se em outro obstáculo ao deslocamento de pessoas pelas calçadas da referida avenida, visto que estas não possuem a largura mínima e mesmo assim recebem em seus espaços a instalação de serviços de telefonia e iluminação pública de modo indiscriminado.



Figura 26 - Ausência de telefones públicos adaptados
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.2.7. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo

Com relação às paradas de ônibus, estas localizam-se sobre as calçadas e apresentaram, no trecho observado, a presença de barracas de vendedores ambulantes disputando o espaço físico tanto com as pessoas presentes nas paradas em si quanto com os pedestres que seguiam o seu deslocamento desviando-se de todos os obstáculos ali encontrados (Figura 27).

Desse modo, percebe-se que o uso social do espaço (FISCHER, 1994) torna-se flexível em alguns pontos da avenida. No caso das paradas de ônibus, além de a calçada deixar de ser um espaço de passagem para ser um ponto onde as pessoas permanecem por determinado momento, esta passa a comportar todo o tipo de comportamento por assim dizer, inclusive o de compra e venda entre as pessoas.

A ABNT 9050 (2004) utiliza o termo Abrigo para Embarque e Desembarque de Transporte Coletivo ao referir-se às paradas de ônibus e preconiza que todos os abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo devem ser acessíveis para pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade, além de prever a presença de assentos fixos para descanso e espaço para o público em questão, sendo que tais assentos não devem interferir com a faixa livre de circulação (p. 96).

Em termos técnicos, as paradas de ônibus localizadas no trecho em questão não apresentaram o nivelamento do passeio para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas, não há a presença de rampas para o acesso de pessoas com deficiência e nem a presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais nas paradas de ônibus. Segundo a ABNT 9050 (2004), os pontos de ônibus devem apresentar a sinalização tátil de alerta ao longo do meio fio e o piso tátil direcional demarcando o local de embarque e desembarque, o que também não existia nas paradas de ônibus ali observadas.



Figura 27 - Paradas de ônibus
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em contrapartida, observou-se a presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas no transporte coletivo, além da indicação do símbolo universal da acessibilidade nos meios de transporte coletivo que transitavam pelas paradas de ônibus observadas durante a presença da pesquisadora no trecho observado (Figura 28).



Figura 28 - Transporte coletivo acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Percebeu-se que, apesar da existência de transportes coletivos sem acessibilidade, a grande maioria da frota nova está completamente adaptada fisicamente tanto por dentro quanto por fora, indicando a preocupação do poder público local com a estrutura física adequada às normas técnicas e exigidas pelas políticas públicas de mobilidade urbana para as cidades brasileiras.

6.3. Avenida Constantino Nery

6.3.1. Calçada

No trecho observado, percebeu-se que estas apresentaram certa largura mínima para o deslocamento de pessoas com deficiência em cadeiras de rodas, porém apresentaram infraestrutura precária (Figura 29) o que, possivelmente, inviabilizaria a qualidade desse deslocamento. Observou-se também que tal largura mínima existente possibilita a transposição de obstáculos isolados, tais como os postes de iluminação pública. Porém, quando localizados nas esquinas, a ausência de rampas de acesso parece inviabilizar a continuidade de deslocamento de um cadeirante, por exemplo, após tal transposição.



Figura 29 - Infraestrutura precária das calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

As calçadas junto às ruas paralelas não possuem o rebaixamento com rampa de acesso para a travessia de pessoas com deficiência, apresentando batentes altos que inviabilizam a saída de um cadeirante, por exemplo, de uma esquina para a outra (Figura 30). O mesmo observou-se nas calçadas junto à faixa de pedestres, onde a ausência do rebaixamento com largura igual à da faixa de pedestres (ABNT 9050, 2004) impossibilita a continuidade de deslocamento da pessoa com deficiência ao deixar uma calçada em direção a outra, por exemplo (Figura 31).



Figura 30 - Ausência de rampas de acesso nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 31 - Ausência de rebaixamento mínimo
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Um dado curioso observado foi que a infraestrutura das calçadas parece estar intimamente ligada com a natureza do imóvel, bem como sua dimensão temporal (se novo ou antigo). Percebeu-se que, diante de clínicas, bares/restaurantes, residências e/ou lojas de grande porte as calçadas são novas e apresentam uma infraestrutura provavelmente comprometida muito mais com a estética da edificação em si do que com a funcionalidade do deslocamento de pessoas, como por exemplo, as calçadas feitas com cerâmica ao invés de material antiderrapante (Figura 32).



Figura 32 - Material inadequado nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em contrapartida as calçadas que não possuem um “dono” por assim dizer, ou seja pertencem à esfera pública, são deprecadas e apresentam uma grande quantidade de desníveis. Alguns destes, quando possuíam altura entre 5 mm e 15 mm (ABNT 9050, 2004), foram tratados em forma de elevações precariamente colocadas (Figura 33). Além dos desníveis, as calçadas do trecho observado são alvo fácil para a presença de lixeiras públicas, barracas de ambulantes, dentre outros, o que possivelmente dificulta o bom deslocamento de pessoas em linha reta de modo contínuo (Figura 34).



Figura 33 - Rampas inadequadas nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 34 - Presença de obstáculos sobre as calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Percebeu-se que, devido ao fato de o Terminal 1 localizar-se no centro da avenida, concorrendo para o estreitamento das laterais tanto no sentido da via quanto das calçadas, o deslocamento de pessoas torna-se prejudicado, visto que áreas comerciais estendendo-se para o passeio (Figura 35), postes de iluminação pública, veículos estacionados, dentre outros obstáculos, concorrem para inviabilizar a passagem de duas pessoas no espaço de movimento, sendo que para tal a largura da área livre para o deslocamento de duas pessoas ao mesmo tempo deveria ser de 1,80m (ABNT 9050, 2004).



Figura 35 - Área comercial sobre o passeio
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Por essa razão o estreitamento natural da pista dada a localização do Terminal 1 no espaço urbano, torna a calçada um espaço marginalizado cujo uso social perde a funcionalidade inicial para dar início à uma concorrência arriscada entre veículos e pessoas nas vias laterais de acesso. Desse modo, infere-se que a presença da acessibilidade torna-se tanto inviável para pessoas sem deficiência quanto impossível para as pessoas com deficiência.

6.3.2. Canteiro Divisor de Pistas

No trecho observado, nota-se que a presença do canteiro divisor de pistas que separa os dois sentidos da referida avenida torna-se uma barreira arquitetônica significativa em se tratando do livre deslocamento de pessoas com deficiência, visto que estes não apresentam o rebaixamento total (ABNT 9050, 2004), o que inviabiliza a travessia contínua de um lado ao outro da pista em linha reta (Figura 36).



Figura 36 - Ausência de rebaixamento mínimo no canteiro divisor de pistas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

A largura do canteiro divisor de pistas é aceitável e percebe-se que sua presença está intimamente ligada com a arquitetura do Terminal 1 de Transporte Coletivo, estreitando-se e alargando-se, além de contar com a presença de arborização com vegetais de grande porte.

Porém percebeu-se que, dada a ausência de rebaixamento tanto das calçadas quanto do canteiro divisor de pistas, torna-se inviável a travessia contínua em faixa de pedestres sem o incômodo de deparar-se com um batente alto em ambos os mobiliários urbanos. Tal dificuldade no deslocamento estende seus prejuízos tanto para as pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade quanto para as pessoas sem deficiência, as quais necessitam lidar com o tráfego de veículos no início da travessia, no meio e no final.

6.3.3. Faixa de Pedestres

No mês de Junho/2011 a Prefeitura de Manaus lançou um programa inédito de Educação de Trânsito, destacando-se dentre estes a Campanha “Tô na Faixa!” cujo objetivo é o de induzir o respeito à faixa de pedestre e garantir o desenvolvimento de ações educativas que contribuam para a valorização e o respeito à vida no trânsito.

Antigamente, as faixas de pedestres localizadas no espaço urbano de Manaus eram sinalizadas junto aos semáforos, preferencialmente, no sentido de condicionar a travessia de pedestres ao momento da temporária pausa no tráfego de veículos. Nos dias de hoje, após a realização da referida campanha, as faixas de pedestres localizadas nos principais espaços de movimento existentes no espaço urbano de Manaus estão demarcadas em vermelho, no sentido de alertar ao motorista para a preferência do pedestres nesses locais específicos, independente da presença ou não dos semáforos de trânsito.

Na avenida observada, com relação ao trecho escolhido, observou-se que as faixas de pedestres ali presentes foram revitalizadas pelos órgãos públicos no sentido da sua demarcação e sinalização (Figura 37).



Figura 37 - Demarcação da Campanha "Tô na Faixa!"
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

A faixa de pedestres que dá acesso ao Terminal 1 de Transporte Coletivo, todavia, foi o único mobiliário urbano de todo o trecho observado a possuir a presença de sinalização sonora junto à semáforos no sentido da orientação de deficientes visuais quanto a travessia de pedestres (ABNT 9050, 2004).

Em contrapartida, a ausência do rebaixamento mínimo já mencionado nos mobiliários urbanos acima prejudica o deslocamento de pessoas em faixa de pedestres, visto que a ausência de rampas de acesso adequadas nas calçadas e nos canteiros divisores de pistas

impede o deslocamento contínuo do pedestre de um ponto para o outro da via, concorrendo para a interrupção da continuidade da faixa de pedestres.

6.3.4. Vagas para Veículos

De acordo com a Lei Nº 879 de 12 de setembro (Manaus, 2005), a qual dispõe acerca da reserva de vagas nos estacionamentos públicos e privados da cidade, observa-se a exigência mínima de 5% (cinco por cento) das mesmas enquanto destinadas às pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade, em conformidade com a exigência prevista na ABNT 9050 (2004) de que as vagas nas vias públicas devem ser reservadas e estabelecidas conforme critérios dos órgãos de trânsito com jurisdição sobre a via, respeitando o Código de Trânsito Brasileiro.

Diferentemente da avenida acima mencionada, a avenida Constantino Nery não apresenta o hábito de uso social das calçadas enquanto estacionamento privativo de lojas e/ou estabelecimentos comerciais, mas ainda sim as calçadas são utilizadas por donos de imóveis que as tornam suas garagens, concorrendo para a retirada do pedestre de seu local de direito para ocupar o perigoso espaço de movimento das vias de circulação.

No trecho observado na avenida em questão, não há qualquer menção à reserva de vagas para pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade. Os veículos ali estacionados, quando não ocupam as calçadas na parte estreita da pista próximo ao Terminal 1 de Transporte Coletivo, estacionam em fila indiana junto ao meio-fio muitas vezes em ambos os lados da pista, sem qualquer controle sobre o tempo de permanência e/ou demais restrições de estacionamento (Figura 38).



Figura 38 - Estacionamento de veículos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Tal ausência de fiscalização por parte dos órgãos de trânsito concorre, muitas vezes, para a ocorrência de congestionamentos. Às pessoas com deficiência, o embarque e desembarque de veículos automotores estacionados de modo desordenado provavelmente torna-se inviável sem o incômodo de ser lembrado acerca de sua limitação pela intolerância dos demais motoristas que por ali transitarem.

6.3.5. Telefones Públicos

Observou-se no trecho escolhido a presença de apenas 01 (uma) cabine telefônica ao lado de um hotel de grande porte na avenida em questão. Tal cabine, além de não possuir rebaixamento para o uso de pessoas em cadeira de rodas, também não apresentou o teclado numérico adaptado em linguagem Braille para o uso de deficientes visuais (Figura 39).



Figura 39 - Ausência de telefones públicos adaptados
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Por sorte, diferentemente da primeira avenida descrita, a presença do serviço de telefonia não torna-se mais um obstáculo ao deslocamento de pedestres nas calçadas, devido a presença do recuo mínimo entre o edifício hoteleiro e o meio-fio.

6.3.6. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Público

No trecho observado, o Terminal 1 de Transporte Coletivo (Figura 40) torna-se o principal abrigo de embarque e desembarque de transporte coletivo da avenida em questão. Ali, meios de transporte coletivo provenientes de todas as zonas da cidade chegam e saem, concorrendo para o deslocamento de milhares de pessoas por dia.



Figura 40 - Terminal 1 de Transporte Coletivo
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Segundo dados on-line da Secretaria Municipal de Transporte Urbano/SMTU, o Terminal de Integração 1 foi inaugurado em abril/1984 e atualmente possui uma área total de 6.411,03 metros quadrados, sendo que a área construída é de 3.513,18 metros quadrados. O horário de operação do referido terminal é das 04h às 00h, por onde passam diariamente 66 linhas de ônibus com uma estimativa de passageiros/dia em torno de 40 mil pessoas.

Dada a sua localização no espaço urbano, o Terminal 1 de Transporte Coletivo torna-se opção principal de pessoas que destinam-se de todos os bairros da cidade em direção ao Centro por ser uma parada obrigatória dos meios de transporte coletivo com esse destino. Por essa razão, a observação sistemática do referido mobiliário urbano foi inteiramente realizada nas dependências do Terminal 1.

Em sua dimensão física, o Terminal 1 de Transporte Coletivo aparenta certa precariedade em sua estrutura, apesar de recém-reformado. Nos pontos de embarque e desembarque, há a predominância de barracas de vendedores ambulantes nas proximidades dos bancos onde as pessoas sentam para aguardar a chegada do ônibus, o que concorre para condições de limpeza pública indesejáveis. O deslocamento de pessoas em seu interior, por conta disso, torna-se de certo modo limitado por conta das barracas e lixeiras públicas como principais obstáculos ali encontrados (Figuras 41 e 42).



Figura 41 - Presença de ambulantes
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 42 – Prejuízo no deslocamento de pessoas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Dentre os aspectos listados na matriz de observação, notou-se que não existe o nivelamento do passeio para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas, muito menos a presença de mapas táteis e/ou sinalização tátil direcional e de alerta para melhor localização de deficientes visuais nas dependências do Terminal 1 (Figura 43).



Figura 43 - Ausência do embarque e desembarque em nível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em contrapartida, percebeu-se que as exigências mínimas da ABNT 9050 (2004) foram respeitadas quanto a presença de rampas para o acesso de pessoas com deficiência às dependências do referido Terminal (Figura 44). Porém, em pontos específicos, a estrutura arquitetônica da própria edificação parece concorrer para a criação de obstáculos ao deslocamento de pessoas com deficiência em locais onde a presença dessas mesmas rampas deveria garantir o livre acesso para o público em questão (Figura 45).



Figura 44 - Presença de rampas de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 45 - Obstáculos em rampas de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Durante o período de tempo em que a pesquisadora manteve-se nas dependências do Terminal 1 notou-se que, em média, de cada 10 (dez) meios de transporte coletivo que chegavam e partiam do local, 3 (três) destes não apresentavam estrutura adaptada da acessibilidade. Tais ônibus eram remanescentes da frota antiga, o que se fazia notar na precariedade de sua estrutura física.

Porém, a maioria dos ônibus em circulação no Terminal 1, no momento da observação sistemática, fazem parte da nova frota recém-chegada ao município cuja estrutura física interna, como a presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas, e externa, como a indicação do símbolo universal da acessibilidade nos meios de transporte coletivo, apontam para a preocupação nacional de inclusão social das pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade no espaço urbano (Figura 46 e 47).



Figura 46 - Transporte coletivo acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 47 - Frota de ônibus nova e adaptada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.4. Avenida Torquato Tapajós

6.4.1. Calçada

Devido ao fato de que a predominância das edificações no trecho escolhido são galpões de almoxarifado das empresas de grande porte, lojas de produtos agrícolas, concessionárias de veículos e/ou autopeças, dentre outros, percebeu-se que as calçadas apresentaram a largura mínima para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas, inclusive com o recuo mínimo entre imóvel e meio fio, além de uma boa largura para a transposição de obstáculos isolados, tais como os postes de iluminação pública (Figura 48).

Em contrapartida, observou-se também que a constante presença de desníveis tornam-se um obstáculo considerável ao deslocamento das pessoas de modo geral por não permitirem certo nivelamento entre as calçadas em termos de continuidade de deslocamento, aliados à presença de bueiros de esgoto abertos (Figura 49).



Figura 48 - Presença de largura mínima
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 49 - Desníveis nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Outros obstáculos observados no trecho em questão foram as próprias passarelas de pedestres. Tanto o início quanto o final da passarela mostraram-se um entrave ao deslocamento nas calçadas devido à ausência da largura mínima das calçadas que possibilite a continuidade do deslocamento por meio do desvio dos pilares da passarela de pedestres. Desse modo, o pedestre é levado a optar por fazer o desvio pelo meio fio ou por trás do pilar em uma área fora da calçada em si (Figuras 50 e 51).



Figura 50 - Ausência de largura mínima
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

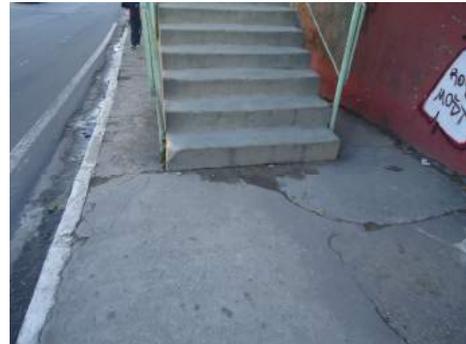


Figura 51 - Obstáculos arquitetônicos sobre as calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Tal desvio, conforme o observado, pode ser facilmente realizado por uma pessoa sem deficiência, porém a ausência de uma rampa de acesso com largura suficiente para que uma pessoa com deficiência mantenha o deslocamento nesses espaços inviabiliza totalmente a passagem desse público em pontos específicos junto às passarelas de pedestres.

Em contrapartida, notou-se que não existem calçadas feitas com material inadequado, tais como cerâmica, o que facilita a segurança durante o trajeto. No trecho observado, não havia a presença de obras sobre o passeio. Percebeu-se, também, a ausência de área comercial estendendo-se para o mesmo, visto que há a presença do recuo mínimo entre edificação e

meio fio, especificamente em frente aos galpões de almoxarifado e lojas de grande porte, o qual permite o trânsito de pedestres sem o confronto direto com áreas comerciais.

Um fato curioso observado foi que, diante de edificações comerciais de grande porte, notou-se a presença de rampas de acesso nas calçadas inclusive com a sinalização indicativa do símbolo universal da acessibilidade. Tal fato foi observado diante de concessionárias (Figura 52) e diante de uma escola particular (Figura 53), o que demonstrou novamente, infere-se, que a preocupação da acessibilidade na cidade de Manaus parece ser algo mais da ordem do particular do que um comprometimento público por parte do planejamento urbano.



Figura 52 - Rampas de acesso nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 53 - Rampas de acesso nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em contrapartida, na esfera pública, houve pontos específicos onde notou-se a preocupação do planejamento urbano com a presença de rampas de acesso, como por exemplo junto à passagem de nível da entrada do Conjunto Santos Dumont (Figura 54), o que não se notou no mesmo ponto específico do outro lado da rua (Figura 55).



Figura 54 - Presença de rotas acessíveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 55 - Ausência de rampas de acesso contínuas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Junto às passarelas de pedestres foi possível notar rampas de acesso nas calçadas, mas estas não estavam devidamente sinalizadas (Figura 56). Em outros pontos da avenida, diante de oficinas mecânicas especificamente, os desníveis de piso acima de 15 mm foram tratados

em forma de rampa com inclinação superior a 8,33% (1:12), não podendo compor rotas acessíveis (ABNT 9050, 2004) por, percebe-se, não garantir certo conforto no deslocamento (Figura 57).



Figura 56 - Rampas de acesso não sinalizadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 57 - Rampas de acesso inadequadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.4.2. Canteiro Divisor de Pistas

No trecho observado, os canteiros divisores de pista que separam os dois sentidos da referida avenida possuem largura mínima e contam com a presença de arborização com vegetais de pequeno porte (Figura 58). Além disso, percebeu-se que existe o rebaixamento do canteiro divisor de pistas com a distância mínima de 1,20m (ABNT 9050, 2004) para a passagem de pedestres (Figura 59).



Figura 58 - Canteiro divisor de pistas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 59 - Rebaixamento do canteiro divisor de pistas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Porém, nesses pontos onde há a presença do rebaixamento não existe a demarcação de faixa de pedestres para a garantia da travessia nesses pontos específicos. Ao contrário, tais rebaixamentos dos canteiros divisores de pistas encontram-se próximos às passarelas de

pedestres e localizados em pontos da via de circulação onde a única possibilidade viável de travessia é a própria passarela de pedestres e não o leito carroçável em si.

Por essa razão e devido à ausência de faixa de pedestres junto ao rebaixamento do canteiro divisor de pistas, a avenida em questão apresenta viabilidade de travessia contínua apenas em passarela de pedestres enquanto única opção viável.

6.4.3. Passarela de Pedestres

No trecho observado, devido a ausência de faixas de pedestres demarcadas, a observação sistemática limitou-se apenas à presença das passarelas de pedestres.

Percebeu-se que, das 03 (três) passarelas de pedestres existentes no trecho observado, apenas 01 (uma) delas foi concebida totalmente rampada e com a presença de corrimão de apoio com altura entre 0,70m e 0,92m e acabamento recurvado (ABNT 9050, 2004). A passarela em questão apresentou largura suficiente para a travessia de pessoas em cadeira de rodas, além de uma infraestrutura de deslocamento desejável (Figura 60 e 61).



Figura 60 - Passarela de pedestres rampada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 61 - Condições de travessia
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

O único entrave ao deslocamento ali observado foi a presença de comércio de vendedores ambulantes em analogia ao observado na Avenida Djalma Batista no mesmo mobiliário urbano. Tal presença de comércio estreita a passagem da rampa de acesso e, por tais vendedores instalarem suas barracas nas curvas, impossibilita que o cadeirante, por exemplo, conte com uma área livre para a manobra da cadeira de rodas ou um deficiente visual mantenha o seu direcionamento pelos corrimões de apoio localizados nas laterais externas da passarela de pedestres sem o incômodo de ser surpreendido pelas mercadorias ali expostas (Figura 62).

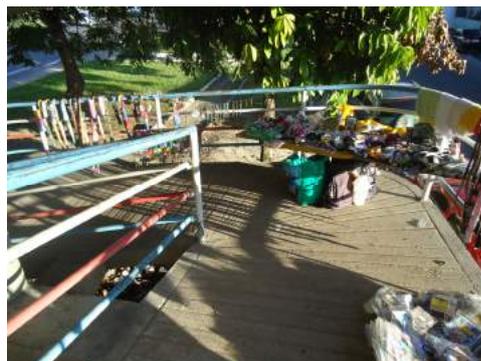


Figura 62 - Presença de comércio na passarela de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Desse modo, um espaço intersticial concebido para ser um local de passagem (FISCHER, 1999) torna-se um local de compra e venda que desloca a funcionalidade do mobiliário urbano, que é a de manter um deslocamento contínuo de um ponto para o outro do espaço urbano, para finalidades outras que rompem com o uso social esperado para aquele espaço.

Nas demais passarelas de pedestres (Figuras 63 e 64) presentes no trecho observado, estas foram concebidas enquanto escadas e sem a sinalização tátil de alerta desejável para o uso de deficientes visuais, segundo a ABNT 9050 (2004).



Figura 63 - Passarela de pedestre não acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 64 - Passarela de pedestre não acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.4.4. Vagas para Veículos

A dimensão física do espaço urbano na avenida em questão, especificamente no trecho escolhido para a observação, apontou para uma preocupação pontual dos grandes lojistas e varejistas em manter o recuo mínimo entre o imóvel e o meio fio justamente para garantir, sobre as suas calçadas, um espaço viável para o estacionamento de veículos.

Porém, do mesmo modo que ocorre na Avenida Djalma Batista, apesar de mais organizado, as calçadas atendem aos interesses de seus donos ao permitir que pessoas e veículos ocupem o mesmo espaço físico. Desse modo, a presença do recuo mínimo permite que o deslocamento de pessoas ocorra de modo fluido, visto que o estacionamento de veículos está distante da área própria para a passagem de pedestres, limitando o confronto entre ambos aos momentos de entrada e saída dos veículos do espaço para estes ali destinados (Figura 65).



Figura 65 - Presença de recuo mínimo para estacionamento de veículos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Porém, em outros pontos do trecho observado, tal preocupação não se manteve constante. Percebeu-se que, em determinados locais, a inviabilidade de deslocamento era garantida até mesmo para as pessoas sem deficiência, pois tanto veículos quanto demais obstáculos presentes nas calçadas não deixavam escolha aos pedestres a não ser o contorno dos mesmos por rotas estreitas, o que fatalmente seria impensado à uma pessoa em cadeira de rodas, por exemplo (Figura 66).



Figura 66 - Obstáculos ocasionados por estacionamento de veículos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Notou-se que, diante de lojas de grande porte, existiu a preocupação com a reserva de vagas para pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade, devidamente sinalizadas horizontalmente com o símbolo universal da acessibilidade pintado no piso e em quantidade

proporcional ao total de vagas oferecidas, conforme preconiza a ABNT 9050 (2004). De todas as avenidas pertencentes ao Corredor Urbano Sul/Norte enquanto lugares representativos do elemento Via (LYNCH, 1999), a avenida em questão foi a única onde notou-se, de modo mais concreto, a preocupação com a reserva de vagas para pessoas com deficiência em estacionamento para clientes (Figuras 67 e 68).



Figura 67 - Reserva de vagas exclusivas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 68 - Reserva de vagas exclusivas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.4.5. Telefones Públicos

Durante a observação sistemática do espaço urbano no trecho escolhido, notou-se a presença de dois telefones públicos por toda a extensão deste. Porém, do mesmo modo que as demais avenidas pesquisadas, ambos não apresentaram rebaixamento mínimo das cabines para o uso de pessoas em cadeira de rodas, quiçá o teclado adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais (Figura 69), o que reforça o descaso do poder público com o acesso livre de pessoas com deficiência, preconizado pela ABNT 9050 (2004).



Figura 69 - Telefones públicos não adaptados
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.4.6. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo

No trecho observado, há uma especificidade que claramente distingue a avenida em questão das demais avenidas supracitadas: a presença de paradas de ônibus localizadas nos canteiros divisores de pistas. Tais paradas faziam parte de uma proposta para o sistema viário da cidade intitulada Expresso, onde ônibus bi articulados e com portas dos dois lados circulariam por esses pontos e possibilitariam aos usuários de transporte público o embarque e desembarque em nível.

No mês de Abril/2001, a Revista Cidades do Brasil publicou uma matéria sobre a revolucionária solução viária a ser implantada pelo prefeito da época. A idéia inicial era a construção de corredores exclusivos de ônibus que cortariam a cidade de ponta a ponta, reduzindo à metade o tempo de deslocamento entre os bairros e o centro, bem como a aquisição de ônibus articulados e bi articulados com ar condicionado. O projeto do Expresso incluía também a construção de três mini-rodoviárias montadas em estrutura espacial com lanchonetes, lojas e serviços públicos.

A duplicação das avenidas por onde circulariam os Expressos permitiria que as duas pistas centrais, nos corredores, fossem exclusivas para os ônibus. Nessas pistas, os canteiros centrais seriam as "paradas", ou seja, o passageiro ia embarcar e desembarcar exatamente no mesmo lugar, mudando apenas o lado da plataforma.

A presente observação sistemática do espaço urbano constatou, onze anos depois, a falha gritante e o abandono, por assim dizer, do projeto revolucionário que deixou em seu lugar espaços físicos sucateados e com infraestrutura precária (Figura 70). Durante o tempo em que a observação foi feita no referido trecho, nenhum dos ônibus bi articulados fez uso das plataformas centrais para o embarque ou desembarque de passageiros.

Ao contrário, enquanto as paradas do antigo Expresso encontravam-se vazias, as calçadas lotavam-se com os usuários de transporte coletivo à espera do transporte público, totalmente desabrigados do sol e visivelmente desconfortáveis pela ausência de assentos para todos.

Apesar de depredadas em sua estrutura física pela ação imperdoável do tempo, as plataformas centrais do Expresso foram concebidas com rampas de acesso (Figura 71) para pessoas em cadeira de rodas (ABNT 9050, 2004), mas sem a presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais. Nas paradas de ônibus localizadas sobre as calçadas, nenhum dos itens anteriormente descritos foi encontrado.



Figura 70 - Infraestrutura precária em paradas de ônibus
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 71 - Presença de rampas de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Apesar disso, os meios de transporte coletivo que por ali operam são estruturalmente adaptados com elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas no transporte coletivo, além de possuírem a indicação do símbolo universal da acessibilidade (Figura 72).



Figura 72 - Transporte coletivo acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Quanto aos micro-ônibus ou alternativos comumente em circulação na avenida no momento da observação, percebeu-se que nenhum destes apresentavam a indicação do símbolo universal da acessibilidade, o que observa-se não estarem preparados para a demanda das pessoas com deficiência de modo prioritário como os demais ônibus convencionais.

Em termos gerais, pode-se dizer que o elemento Via - Corredor Urbano Sul/Norte – apresentou os seguintes dados acerca da acessibilidade urbana para pessoas com deficiência nos espaços de movimento ali presentes, descritos no Quadro 6:

Quadro 6 - Distribuição da acessibilidade no elemento Via

Corredor Urbano Sul/Norte						
Mobiliário Urbano	Acessibilidade Urbana para Pessoas com Deficiência					
	Av. Djalma Batista		Av. Constantino Nery		Av. Torquato Tapajós	
	Existe	Inexiste	Existe	Inexiste	Existe	Inexiste
Calçadas		X		X	X	
Canteiro Divisor de Pistas		X		X	X	
Faixa de Pedestres *	X		X		-	-
Passarela de Pedestres *	X		-	-	X	
Reserva de Vagas para Veículos		X		X	X	
Telefones Públicos		X		X		X
Parada de Ônibus		X		X	X	
Meios de Transporte Coletivo	X		X		X	

* Mobiliários inexistentes nos trechos escolhidos para a observação.

6.5. Zona Portuária (Estação Hidroviária do Amazonas):

Em seguida, a pesquisadora inseriu-se nos espaços de movimento presentes na edificação pública Estação Hidroviária do Amazonas, localizada na zona portuária da cidade, lugar representativo do segundo elemento – Limite - descrito em Lynch (1999) como sendo os elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador. São fronteiras entre duas faces, quebras de continuidade lineares: praias, margens de rios, lagos, etc., cortes de ferrovias, construções, muros e paredes.

Construído pela engenharia inglesa em 1902, o porto flutuante de Manaus atualmente conhecido por Estação Hidroviária do Amazonas é o único do gênero no país formado por um grande píer de concreto flutuante estendido sobre vigamentos de aço, o qual permite que suas bóias acompanhem o fluxo anual de subida e descida do Rio Negro. Sua área de influência compreende quase todo o Estado do Amazonas, estendendo seus domínios para os municípios das partes altas dos rios Madeira, Purus e Juruá, além dos Estados Brasileiros de Rondônia e Roraima.



Figura 73 - Estação Hidroviária do Amazonas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

No referido lugar representativo, versou-se pela observação sistemática dos seguintes itens, a saber: Sinalização, Espaços de Movimento e Estrutura Física, por meio de aspectos componentes da Matriz de Observação (Vide Apêndice IV), baseados na ABNT 9050 (2004), enquanto especificidades mínimas para a acessibilidade. Os resultados encontrados foram os seguintes:

6.5.1. Sinalização

Com relação a esse aspecto, observou-se que existe a presença de sinalização tátil direcional (Figura 74) no piso para melhor deslocamento de deficientes visuais no interior da referida edificação. Tal sinalização concentrou-se especificamente na área de convivência, onde bares/lanchonetes e demais lojas estão localizadas no sentido de facilitar o direcionamento de pessoas com deficiência visual quanto à presença das mesas e cadeiras da praça de alimentação, bem como facilitar a circulação para fora desta em direção aos demais ambientes do local. Notou-se, igualmente, a presença do mesmo tipo de sinalização próximo aos caixas eletrônicos no sentido de orientar os deficientes visuais quanto a localização destes no espaço físico (Figura 75).



Figura 74 - Sinalização tátil direcional
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

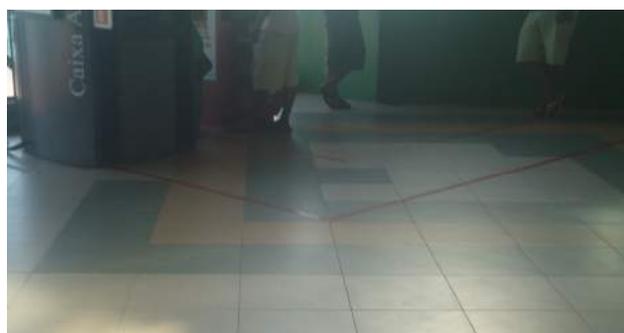


Figura 75 - Sinalização tátil direcional
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

A ABNT 9050 (2004) entende que a sinalização tátil direcional deve ser contrastante com a cor do piso adjacente, podendo ser sobreposta ou integrada ao mesmo. No caso da Estação Hidroviária do Amazonas, a sinalização tátil direcional ali observada é do tipo sobreposta e, à este tipo de sinalização, as normas técnicas da acessibilidade exigem que o desnível entre a superfície do piso existente e a superfície do piso implantado seja chanfrado e não exceda 2mm (p.30).

Porém, percebeu-se que a sinalização tátil direcional ali existente, além de não ser continua dado o desgaste físico do próprio material em si, parece não ser adequada às exigências mínimas da acessibilidade em alguns aspectos fundamentais. A ABNT 9050 (2004) preconiza que a sinalização tátil direcional deve ter textura com seção trapezoidal, qualquer que seja o piso adjacente; ser instalada no sentido do deslocamento; ter largura entre 20 cm e 60 cm e; ser cromodiferenciada em relação ao piso adjacente (p.33).

Ao observar-se o piso da referida edificação, notou-se que este é todo em cerâmica lisa, logo o esperado seria que a sinalização tátil direcional fosse instalada em relevos lineares e regularmente dispostos (Figura 76), visto que o piso no interior da Estação Hidroviária do Amazonas não possui textura. Porém a sinalização tátil direcional ali encontrada, além da visível largura insuficiente para um bom direcionamento da circulação de pessoas com deficiência visual, é lisa em alguns pontos e ausente em outros, dado o desgaste físico, o que possivelmente concorre para o aumento do risco de acidentes no deslocamento, risco este já existente pelo fato de o material do próprio piso ser liso (Figura 77).

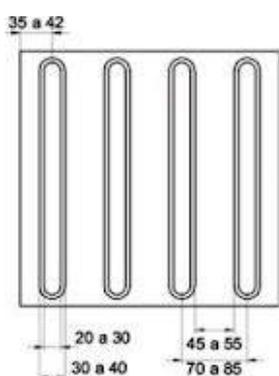


Figura 76 - Medida padrão da sinalização tátil direcional
Fonte: ABNT 9050 (2004)



Figura 77 - Sinalização inadequada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Quanto à desejável presença de mapas táteis em Braille para melhor localização de deficientes visuais, estes não foram encontrados ao longo de toda a edificação. Igualmente,

observou-se que os avisos de chegada e partida de embarcações são sinalizados por meio de telas de TV localizadas em pontos estratégicos nos pilares da praça de alimentação (Figura 78) a qual serve igualmente como sala de espera para passageiros.

Além disso, existe a presença de uma estação de rádio – Rádio Fluvial – no interior da edificação, a qual divulga as notícias sobre as rotas de viagem, o que torna-se um serviço útil tanto para as pessoas em geral quanto, especialmente, para os próprios deficientes visuais, os quais passam a orientar-se pelo sentido da audição no tocante a suprir a ausência de mapas cognitivos adaptados (Figura 79). Durante a observação sistemática, notou-se a ausência de sinalização visível quanto as saídas de emergência, o que impossibilitou a observação da existência ou não de rotas de fuga acessíveis.

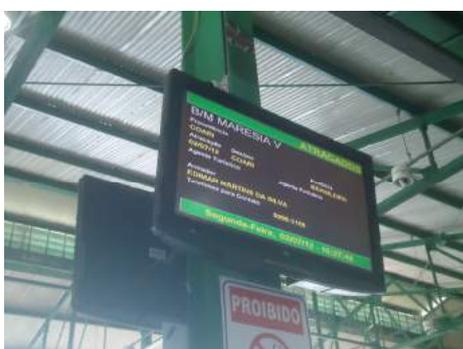


Figura 78 - Mapas cognitivos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 79 - Mapas cognitivos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.5.2. Espaços de Movimento

Observou-se, nesse contexto, que a Estação Hidroviária do Amazonas possui a presença de rampas de acesso para o livre deslocamento de pessoas com deficiência tanto nas calçadas (Figura 80), na entrada principal de acesso ao porto em si (Figura 81), quanto na entrada do PAC Porto – Pronto Atendimento ao Cidadão (Figura 82) – sendo as últimas, em especial, concebidas com material antiderrapante (piso emborrachado).



Figura 80 - Rampas de acesso na calçada
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 81 - Rampa de acesso ao porto
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 82 - Rampa de acesso ao PAC Porto
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Com relação à Figura 80, em termos críticos, infere-se que a questão do planejamento urbano quanto ao calçamento mantém-se um problema constante por toda a cidade, tomando por base as condições de uso precárias das raras rampas de acesso para pessoas com deficiência encontradas pela cidade, como revela-se pela precária sinalização do símbolo universal da acessibilidade em pontos onde todos os recursos de acesso possíveis deveriam estar claramente destacados.

Quanto à presença de corrimão de apoio, notou-se que estes existem por toda a extensão da rampa principal de acesso ao porto (Figura 83) em conformidade com as especificações de largura entre 3 cm e 4,5cm, sem arestas vivas e permitindo boa empunhadura e deslizamento, sendo preferencialmente de seção circular (ABNT 9050, 2004:46). Tal presença fez-se notar, igualmente, nas escadas existentes tanto no interior da edificação a qual dá acesso imediato ao andar onde localiza-se a Rádio Fluvial (Figura 84).



Figura 83 - Presença de corrimão de apoio
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 84 - Presença de corrimão de apoio
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Outro ponto positivo observado nos espaços de movimento do referido lugar representativo foi a presença de acesso rampado também no trajeto Porto-Embarcação, onde tanto veículos quanto pessoas em quaisquer circunstâncias de mobilidade podem aproximar-

se dos barcos de modo independente para a realização dos procedimentos de embarque e desembarque (Figura 85).



Figura 85 - Rota acessível no trajeto Porto-Embarcação
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Percebe-se que, ao optar pelo acesso rampado tanto na entrada principal quanto no trajeto Porto-Embarcação, a Estação Hidroviária do Amazonas agrega aos seus ambientes o valor de um espaço acessível para todos, visto que é possível notar um esforço inicial do empreendimento para que a condição igualitária do acesso possa manter-se no sentido da promoção da mobilidade urbana sustentável tão defendida e preconizada pelo Estatuto das Cidades (2001) para as metrópoles brasileiras.

Com relação ao PAC Porto especificamente, observou-se também a existência de elevadores adaptados para pessoas com deficiência no interior do referido ambiente, o que concorre para a promoção do acesso livre em deslocamento vertical aos usuários do serviço de pronto-atendimento para os demais andares do espaço físico, independente de quaisquer restrições de mobilidade (Figura 86).



Figura 86 - Presença de elevador adaptado
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Nos demais ambientes da edificação, notou-se que estes contam com uma ampla área de circulação de pessoas por seus corredores, inclusive as portas de entrada e saída do ambiente climatizado da praça de alimentação e áreas comerciais para as demais áreas de convivência localizadas em ambiente externo, bem como portas de embarque e desembarque igualmente amplas, sem barreiras arquitetônicas e/ou grandes desníveis, no sentido de facilitar o acesso para todos (Figuras 87 e 88).

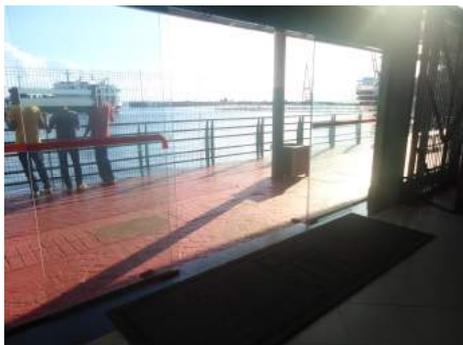


Figura 87 - Área de circulação ampla
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 88 - Área de circulação ampla
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.5.3. Estrutura Física

A Estação Hidroviária do Amazonas possui áreas de convivência que abrigam tanto as praças de alimentação quanto áreas comerciais (Figura 89 e 90), além de um espaço localizado às margens do Rio Negro cujo *affordance* ali estabelecido visa ao relaxamento e à contemplação da natureza (Figura 91). Nesses espaços, diferentemente da área de circulação interna, o piso nesses pontos específicos foi concebido com material diferenciado.

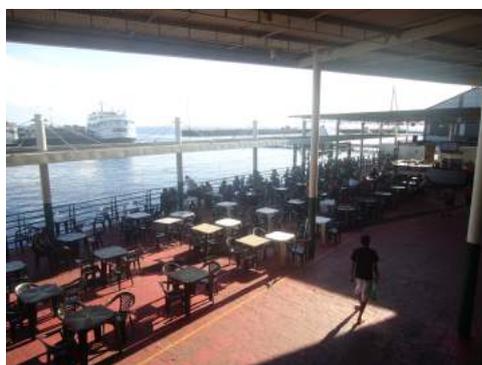


Figura 89 - Área de convivência
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 90 - Praça de alimentação
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

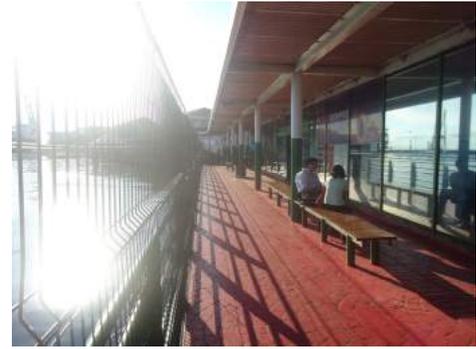


Figura 91 - Área de convivência externa
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Especificamente nas áreas de convivência onde as praças de alimentação localizam-se, não foi possível notar a preocupação com a reserva de assentos para pessoas com deficiência. A ABNT 9050 (2004), com relação ao tema, destaca que os restaurantes, refeitórios, bares e similares devem possuir pelo menos 5% do total das mesas, com no mínimo uma acessível para pessoas com deficiência. Tal exigência mínima, observou-se, não foi tomada enquanto prioridade pelos estabelecimentos ali encontrados.

Quanto à funcionalidade da edificação em si no sentido da entrada e saída de pessoas da cidade de Manaus, notou-se que a mesma preocupação com a presença de acesso rampado tanto nas entradas principais quanto no trajeto Porto-Embarcação e amplas áreas de circulação não foi mantida no tocante ao rebaixamento de guichês de venda de passagens para o uso de pessoas em cadeira de rodas.

O que notou-se foi que, apesar da área de circulação próxima aos guichês de venda de passagens ser amplo para o acesso de pessoas em cadeira de rodas, a padronização dos mesmos em termos de altura com relação ao piso, bem como a ausente área de aproximação com profundidade livre inferior (ABNT 9050, 2004) possivelmente concorrem para o incômodo e constrangimento da pessoa cadeirante frente ao serviço prestado. (Figuras 92 e 93).



Figura 92 - Ausência de guichês acessíveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 93 - Guichês de venda de passagens
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Por toda a edificação, notou-se a ausência de cabines telefônicas, bem como de elevadores e/ou esteiras rolantes o que, infere-se, se deve ao fato de os andares superiores não serem espaços de movimento abertos ao público.

Quanto à reserva de vagas para veículos, não notou-se a preocupação com a sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em ambos os estacionamento da Estação Hidroviária do Amazonas (Figura 94), apenas a demarcação de vagas comuns a todos.



Figura 94 - Estacionamento de veículos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Com relação aos banheiros públicos, observou-se que existe a reserva de banheiros adaptados para o uso de pessoas com deficiência, estando este localizado tanto em rota acessível quanto sinalizado com o símbolo internacional da acessibilidade (Figura 95). O lavatório (Figura 96) localizado dentro do banheiro reservado para os deficientes a uma altura entre 0,78m a 0,80m (ABNT 9050, 2004) mantém-se em conformidade com as exigências técnicas.



Figura 95 – Reserva de banheiros exclusivos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 96 - Lavatório adaptado
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Devido ao fato de o banheiro acessível para deficientes estar em manutenção no momento da observação sistemática, o registro fotográfico da bacia sanitária no interior do

mesmo não foi autorizado. Porém, com relação aos elementos que puderam ser observados, vale ressaltar que o lavatório não possui barras de apoio e o acionamento da torneira do lavatório não é do tipo alavanca, tampouco sensor eletrônico ou dispositivo equivalente, conforme preconiza a ABNT 9050 (2004).

Em termos gerais, pode-se dizer que o elemento Limite – Estação Hidroviária do Amazonas – apresentou os seguintes dados acerca da acessibilidade urbana para pessoas com deficiência nos espaços de movimento ali presentes, descritos no Quadro 7:

Quadro 7 - Distribuição da acessibilidade no elemento Limite

Estação Hidroviária do Amazonas		
Aspectos	Acessibilidade Urbana para Pessoas com Deficiência	
	Existe	Inexiste
Sinalização	X	
Espaços de Movimento	X	
Estrutura Física	X	

6.6. UES Cidade Nova/Rua Itaetê

A terceira área observada foram os espaços de movimento inseridos na Rua Itaetê, situada no bairro Amazonino Mendes que, por sua vez, localiza-se dentro da UES Cidade Nova que forma uma das macrounidades Urbanas de Manaus. Tal área configura-se como lugar representativo do terceiro elemento – Bairro – descrito em Lynch (1999) sendo regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional. O observador neles penetra mentalmente e eles são reconhecíveis por possuírem características comuns que os identificam. Sempre identificáveis a partir do lado interno, são também usados como referência externa quando vistos de fora.

A área urbana do município de Manaus divide-se em macro unidades Urbanas, entendidas enquanto compartimento do território da área urbana em áreas que apresentam aspectos físicos e/ou características de ocupação e uso homogêneas. Cada macro unidade Urbana subdivide-se em Unidades de Estruturação Urbana (UES) para fins de planejamento, gestão e aplicação das normas de uso e ocupação do solo. Tais unidades de estruturação urbana caracterizam-se por dois aspectos: Eixos de Atividade, enquanto faixas localizadas ao longo de uma via, de estímulo ao comércio e serviços, para evitar deslocamentos urbanos e; Setores de Unidades Especiais, enquanto locais de concentração de atividades não-

residenciais, onde são estabelecidas condições de uso e de ocupação específicas (MANAUS, 2002, p. 29).

A UES Cidade Nova corresponde a uma unidade residencial e de ocupação horizontal de alta densidade e de incentivo à densificação. A observação sistemática do espaço urbano nessa UES restringiu-se ao bairro Amazonino Mendes, popularmente conhecido como Mutirão, concentrando-se na Rua Itaetê onde existe um grande fluxo de atividade comercial, bem como de movimentação de veículos. O referido bairro iniciou-se como sendo um conjunto habitacional no ano de 1988, criado pelo governador da época, tornando-se conhecido popularmente pelo nome de Mutirão devido os moradores construírem suas casas em forma de um mutirão de ajuda.



Figura 97 - Identificação da Rua Itaetê
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

O nome Itaetê é de origem Tupi-Guarani e significa "Pedra Dura, Duríssima". A referida rua possui 02 (dois) quilômetros de extensão e é conhecida por sua intensa movimentação comercial e grande circulação de pessoas e veículos.

A observação sistemática concentrou-se nos seguintes mobiliários urbanos, a saber: Calçadas, Faixa de Pedestres, Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo, Vagas para Veículos e Telefones Públicos, com base em aspectos relacionados na Matriz de Observação (Vide Apêndice IV), extraídos de exigências mínimas da ABNT 9050 (2004) para a acessibilidade. Os resultados encontrados foram os seguintes:

6.6.1. Calçada

Devido a intensa concentração comercial a Rua Itaetê apresentou, no momento da observação, as calçadas enquanto espaços propícios para o comércio, visto que os mostruários de lojas de departamento, por exemplo, valem-se do espaço que deveria ser destinado ao deslocamento de pessoas para exibirem suas mercadorias, além dos bares/restaurantes que

utilizam o mesmo espaço para o arranjo de suas mesas (Figuras 98 e 99). A presença de área comercial estendendo-se para a calçada, pode-se dizer, é um dos principais obstáculos ali encontrados para o deslocamento de qualquer pessoa, seja esta deficiente ou não.



Figura 98 - Área comercial sobre as calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 99 - Área comercial sobre as calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Além disso, a presença da Feira do Mutirão sobre as calçadas sem que estas possuam sequer uma largura mínima que possibilitasse o deslocamento de pessoas em linha reta, bem como a transposição de obstáculos isolados (ABNT 9050, 2004) nesse ponto em específico, torna-se um outro agravante bastante considerável quanto ao deslocamento tanto de pessoas com deficiência quanto de pessoas sem deficiência (Figuras 100 e 101).



Figura 100 - Obstáculos sobre as calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 101 - Ausência de largura mínima para deslocamento
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Nota-se, por essa razão, que a ausência de planejamento urbano discrimina a funcionalidade das calçadas, bem como a sua importância para o trânsito de pessoas, ao permitir que estas se tornem espaços marginalizados onde toda a sorte de obstáculos serão encontrados. Desde serviços de iluminação pública até estacionamento de veículos, placas de publicidade das lojas, lixo público, barracas de vendedores ambulantes, dentre outros, as calçadas, pequenas por natureza, parecem reduzir-se cada vez mais a minúsculos espaços onde tudo é possível de ser encontrado, menos pedestres por ali caminhando (Figura 102).



Figura 102 - Ausência de recuo mínimo para o deslocamento de pessoas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Além disso, as superfícies das calçadas ficam à mercê da interferência de seus donos quando estes a concebem com cerâmicas e/ou outro tipo de material que não promove a segurança no deslocamento de pessoas (Figura 103). Quando o material parece ser um obstáculo significativo ao deslocamento, os desníveis aliam-se aos mesmos em grande quantidade para, infere-se, lembrar ao pedestre que, de fato, aquele espaço não mais lhe pertence (Figura 104).

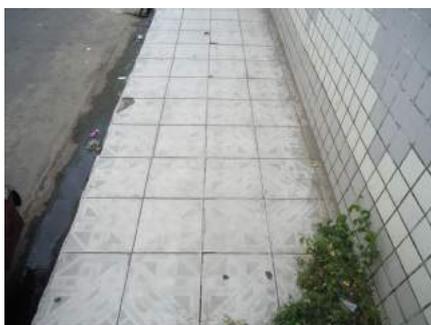


Figura 103 - Material inadequado nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 104 - Presença de desníveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Tais desníveis que impossibilitam as calçadas de apresentar certa continuidade no deslocamento são, na maioria das vezes, ocasionados por rampas de acesso aos veículos na entrada de garagens. Outra causa dos desníveis, pode-se apontar, parece dever-se ao fato de que a Rua Itaetê torna-se uma ladeira em determinado ponto de sua extensão, o que leva os donos dos imóveis a conceberem suas calçadas em forma de elevações com o intuito de auxiliar o deslocamento de pessoas sem deficiência no trajeto de descida e subida (Figura 105).



Figura 105 - Desníveis nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Porém, tal preocupação por assim dizer egoísta rompe totalmente com a possibilidade de deslocamento de uma pessoa com deficiência, visto que tais “escadas” possuem degraus altos e não sinalizados para um deslocamento possível. Aliado a isso, a ausência de recuo satisfatório entre o imóvel e o meio fio, bem como a própria infraestrutura do referido mobiliário urbano, encerram as calçadas enquanto espaços que atendem a quaisquer outras finalidades, menos a de garantir um deslocamento seguro e fluido para todas as pessoas, sem discriminação.

Quanto à existência de obras sobre o passeio, não percebeu-se qualquer preocupação quanto ao deslocamento de pessoas quando estas foram encontradas (Figura 10). Ao contrário, havia uma clara preocupação com a proteção do cimento recém colocado para que este se mantivesse livre da interferência do pedestrianismo, porém não ofereceu-se desvio com rampas de acesso (ABNT 9050, 2004) para que os pedestres pudessem manter um deslocamento seguro.



Figura 106 - Ausência de sinalização de obras sobre o passeio com desvio em rampas provisórias de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Não raro, devido a todos os obstáculos acima mencionados, era possível deparar-se com o deslocamento de pessoas ocorrendo na própria via de circulação em alusão a uma

batalha onde pessoas e veículos disputavam por um mínimo de espaço para seguir o seu trajeto, independente dos riscos e perigos ali encontrados (Figura 107).



Figura 107 - Ausência de largura mínima das calçadas para o deslocamento de pessoas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

A Rua Itaetê, dado o seu caráter central, possui diversas ruas transversais que a perpassam ao longo de sua extensão. Nas referidas esquinas, não existe qualquer menção a um rebaixamento mínimo das calçadas que possibilite o deslocamento de pessoas com deficiência de um ponto para o outro. Ao contrário, nesses locais em específico, notou-se a presença maciça de grandes batentes (Figura 108), principalmente próximos às redes de esgoto onde a tampa do mesmo era, por assim dizer, o término da calçada.



Figura 108 - Ausência de rebaixamento mínimo
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em outros casos, não raro, a ausência de bueiros com tampa adequada tornavam-se um obstáculo ainda mais perigoso ao deslocamento, visto que, sem qualquer precaução de segurança, poderiam facilmente ser eliciadores de graves acidentes aos pedestres mais distraídos. No caso das pessoas com deficiência, cuja ausência de um dos cinco sentidos as tornam ainda mais frágeis quando estas precisam lidar com o deslocamento no espaço urbano, tais obstáculos poderiam ser fatais.

6.6.2. Faixa de Pedestres

Por toda a extensão da referida rua, observou-se a existência de duas faixas de pedestres, sendo uma delas de acesso imediato ao Centro de Convivência da Família e a outra localizada no cruzamento da Rua Itaetê e a Avenida Grande Circular.

Observou-se que em nenhuma delas existe o rebaixamento de calçadas (ABNT 9050, 2004) para a travessia de pedestres. Na faixa de pedestres localizada em frente ao Centro de Convivência da Família, o rebaixamento existente na calçada é no sentido do estacionamento de veículos. Porém, do outro lado da faixa, o que se encontra é uma calçada sem largura mínima para um deslocamento de qualidade, aliada à um desnível que inviabiliza a travessia de uma pessoa em cadeira de rodas, por exemplo (Figura 109).



Figura 109 - Faixa de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Notou-se, também, que a referida faixa de pedestres não possui a demarcação em vermelho própria da Campanha “Tô na Faixa!” a qual obriga o tráfego de veículos a ceder a preferência ao deslocamento de pessoas. Em uma rua estreita e de mão dupla como é o caso da Rua Itaetê, todo cuidado torna-se pouco quando se fala em travessia de pedestres.

Com relação à faixa de pedestres existente no referido cruzamento, esta possui a demarcação em vermelho. Porém, dada a presença do semáforo, não há qualquer menção à preferência de pedestres quando este está livre para o tráfego de veículos. Além disso, a presença da Feira do Mutirão (Figura 110) no entorno da referida faixa de pedestres, inclusive com a presença de mercadorias de vendedores ambulantes em cima da faixa em pontos próximos às calçadas, prejudica significativamente a travessia de pedestres.



Figura 110 – Presença de obstáculos em faixa de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

O fluxo intenso de pessoas e de veículos nesse ponto específico torna o uso da faixa de pedestres, o que seria o comportamento correto, em um desafio perigoso que obriga, muitas vezes, os pedestres a fazerem a travessia em outros pontos da rua anteriores ao gargalo do cruzamento. Não raro, ao observar-se a rua do ponto mais alto da ladeira, é possível notar o esforço dos pedestres ao fazerem a travessia por entre os veículos e barracas de ambulantes quando o tráfego está mais livre ou quando há a presença de engarrafamento, ao invés de preferirem a travessia em faixa de pedestres, mesmo esta sendo garantida pela presença de um semáforo de trânsito, semáforo este que não prevê a sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais, conforme a ABNT 9050 (2004).

6.6.3. Parada de Ônibus/Meios de Transporte Coletivo

Ao longo de toda a extensão da Rua Itaetê, é possível identificar apenas uma parada de ônibus com estrutura física para tal. As demais existentes são unicamente sinalizadas com uma placa instalada nos postes de iluminação pública, apontando que naquele ponto em específico os meios de transporte coletivo estão autorizados a realizarem o embarque e desembarque de passageiros (Figura 111).



Figura 111 - Sinalização precária em paradas de ônibus
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Dada a presença de infraestrutura precária nas calçadas, tais como desníveis e ausência de recuo mínimo, a presença de pessoas paradas aguardando o transporte coletivo tornam-se novos obstáculos que somam-se aos já existentes em espaços tão ignorados quanto as calçadas.

Por essa razão, exigências mínimas da ABNT 9050 (2004) tais como o nivelamento de calçadas para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas, presença de rampas de acesso para pessoas com deficiência e presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais não foram encontradas por toda a extensão da referida rua.

Em contrapartida, notou-se que tanto os meios de transporte coletivo de grande porte quanto os micro-ônibus ou alternativos possuem a indicação do símbolo universal da acessibilidade (Figura 112), bem como a presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas na sua estrutura física.



Figura 112 - Transporte coletivo acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.6.4. Vagas para Veículos

Durante a observação do espaço urbano na Rua Itaetê, notou-se o hábito dos motoristas em estacionar seus veículos em fila indiana no meio fio sem se importarem com a ausente largura da rua de sentido duplo, no tocante à passagem de veículos (Figuras 113 e 114). Não raro, a presença de veículos estacionados em ambos os lados da pista concorrem para o estreitamento da pista e conseqüente engarrafamento, obrigando cada vez mais os pedestres a recorrerem ao leito carroçável para manterem o deslocamento.



Figura 113 - Estacionamento de veículos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 114 - Estacionamento de veículos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Notou-se, no momento da observação, a preocupação no sentido da sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público somente por parte do Centro de Convivência da Família. Nesse local, não apenas foi realizada a reserva de vagas para deficientes como a entrada do edifício também mostrou-se adaptada para eles (Figura 115). Além disso, o estacionamento da instituição é garantido pela demarcação de vagas sobre a calçada, onde os veículos estacionam lado a lado (Figura 116), deixando um espaço livre para o deslocamento de pessoas.



Figura 115 - Reserva de vagas exclusivas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 116 - Largura mínima para estacionamento
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Nos demais locais por toda a extensão da referida rua, o que notou-se foram os veículos tomando de assalto ou os espaços das calçadas ou junto ao meio fio, muitas vezes próximos o suficiente de barracas de vendedores ambulantes para camuflarem tais barracas em meio ao caos dos carros ali estacionados.

Em termos gerais, pode-se dizer que o elemento Bairro – Rua Itaetê/Bairro Amazonino Mendes – apresentou os seguintes dados acerca da acessibilidade urbana para pessoas com deficiência nos espaços de movimento ali presentes, descritos no Quadro 8:

Quadro 8 - Distribuição da acessibilidade no elemento Bairro

Rua Itaetê – Bairro Amazonino Mendes		
Mobiliário Urbano	Acessibilidade Urbana para Pessoas com Deficiência	
	Existe	Inexiste
Calçadas		X
Faixa de Pedestres		X
Parada de Ônibus		X
Meios de Transporte Coletivo	X	
Reserva de Vagas para Veículos	X	
Telefones Públicos *	-	-

* Mobiliário inexistente.

6.7. Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho

Inauguração: Janeiro/2010.

Homenagem: Gilberto Mestrinho de Medeiros Raposo (1928-2009), Ex-Prefeito de Manaus (1956-1958); Ex-Governador do Estado do Amazonas (1959-1963; 1983-1987; 1991-1995) e Ex-Senador da República pelo Amazonas (1999-2007).



Figura 117 - Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

O quarto elemento – Ponto Nodal – descrito em Lynch (1999) como sendo pontos, lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar e focos intensivos para os quais ou a partir dos quais se locomove, tais como junções, locais de interrupção do transporte, cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura a outra, teve como lugar representativo o Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho dada a centralidade do mesmo quanto ao acesso imediato a várias zonas da cidade por meio das Av. Ephigênio Salles (V8), André Araújo, General Rodrigo Otávio e Max Teixeira.

Observou-se no referido lugar representativo a presença ou não da acessibilidade nos seguintes mobiliários urbanos, a saber: Calçadas e Faixas de Pedestres. Tais itens foram

observados segundo aspectos listados na Matriz de Observação (Vide Apêndice IV) com base nas exigências mínimas da ABNT 9050 (2004). Os resultados encontrados foram os seguintes:

6.7.1. Calçada

Durante a observação sistemática do espaço urbano no referido ponto em questão, percebeu-se que, no tocante às calçadas, estas apresentaram tanto a largura mínima de 1,20m para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas (ABNT 9050, 2004, p. 7) quanto o recuo dos postes de iluminação pública, o qual permite que as calçadas mantenham a continuidade do deslocamento aos pedestres por serem largas o suficiente para a transposição de obstáculos isolados. Quanto à superfície do piso, observou-se que as calçadas foram concebidas em cimento e não existem pontos onde o material é modificado para outro que não tenha funcionalidade anti-derrapante (Figuras 118 e 119).

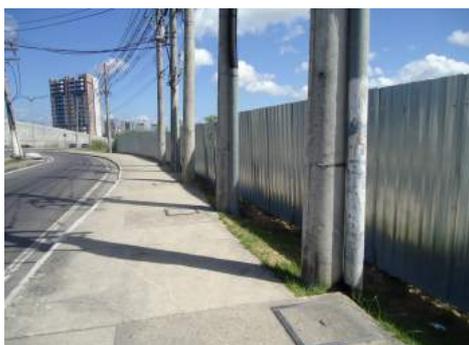


Figura 118 - Largura mínima para deslocamento
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 119 - Condições de uso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Percebeu-se, do mesmo modo, que em todas as calçadas próximas às faixas de pedestres existe o rebaixamento mínimo. Em determinado ponto observado, além do rebaixamento mínimo nas extremidades, a travessia de cadeirantes é garantida pelo rebaixamento total da calçada em termos de continuidade de deslocamento, conforme as Figuras 120 e 121.



Figura 120 - Rebaixamento junto à faixa de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 121 - Rebaixamento de calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Notou-se que a concepção e execução da obra prezaram pelo nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento. Logo, obstáculos tais como desníveis e infraestrutura precária não foram encontrados. O que encontrou-se foram pontos específicos em determinadas calçadas onde há certo desgaste do material, mas em condições mínimas a ponto de não inutilizar totalmente o referido mobiliário urbano.

6.7.2. Faixa de Pedestres

Ao todo, o Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho possui 10 (dez) faixas de pedestres posicionadas em pontos anteriores à rotatória de veículos. Tais faixas, observou-se, estão demarcadas em vermelho no sentido de dar a preferência para a travessia de pedestres nos pontos onde localizam-se. Porém notou-se que, em locais específicos, a infraestrutura precária da própria via de circulação em si ocasiona desníveis que dificultariam, infere-se, a realização de uma travessia segura por pessoas com deficiência (Figura 122).



Figura 122 - Faixa de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Nos demais pontos, notou-se que é possível pensar na travessia segura e com conforto de pessoas com deficiência por tal localidade. A qualidade das calçadas permite a

existência do posicionamento da faixa de pedestres em relação ao rebaixamento das calçadas. Em tais locais, percebeu-se a indicação do símbolo universal da acessibilidade em rampas de acesso em ambos os lados da via de circulação, sinalizando cada ponto onde a travessia de pedestres poderia ser executada (Figuras 123 e 124).



Figura 123 - Posicionamento da faixa
 Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 124 - Sinalização de rotas acessíveis
 Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em termos gerais, pode-se dizer que o elemento Ponto Nodal – Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho – apresentou os seguintes dados acerca da acessibilidade urbana para pessoas com deficiência nos espaços de movimento ali presentes, descritos no Quadro 9:

Quadro 9 - Distribuição da acessibilidade no elemento Ponto Nodal

Complexo Viário Senador Gilberto Mestrinho		
Mobiliário Urbano	Acessibilidade Urbana para Pessoas com Deficiência	
	Existe	Inexiste
Calçadas	X	
Faixa de Pedestres	X	

6.8. Centro Cultural Largo de São Sebastião

O quinto e último elemento – Marco – descrito em Lynch (1999) como sendo outro tipo de referência definido de modo simples, tais como um edifício, sinal, loja ou montanha, teve como lugar representativo o Centro Cultural Largo de São Sebastião. Tal espaço de movimento foi eleito por conter o símbolo maior que define a cidade de Manaus tanto nacional quanto internacionalmente – Teatro Amazonas – estando a Observação Sistemática concentrada no entorno do mesmo.

Inaugurado em 2004, o Centro Cultural Largo de São Sebastião é um espaço criado e mantido pelo Governo do Estado do Amazonas através da Secretaria de Cultura, com a finalidade de resgatar a cidadania através da arte. Tal empreendimento, além de democratizar a arte, proporciona aumento da renda para a classe artística, na medida em que um novo mercado de trabalho se abre. Além de se tornar um local de entretenimento e lazer, há o resgate da memória local com a revitalização da área. Compõe esse espaço o Teatro Amazonas, Casa Ivete Ibiapina, Casa do Restauero, Casa J. G. Araújo e Casa das Artes.



Figura 125 - Teatro Amazonas/Largo de São Sebastião
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

A presente pesquisa concentrou a observação nos seguintes mobiliários urbanos, a saber: Passeio, Telefones Públicos, Vagas para Veículos e Estrutura Física. Os aspectos a estes relacionados foram listados na Matriz de Observação (Vide Apêndice IV) com base nas exigências mínimas para acessibilidade dispostas na ABNT 9050 (2004). Os resultados encontrados foram os seguintes:

6.8.1. Passeio

Devido à sua configuração ambiental, por tratar-se de uma praça, o Largo de São Sebastião apresenta uma estrutura física peculiar que o define enquanto ponto turístico voltado ao resgate da *Belle Époque*. Localizado no entorno do Teatro Amazonas, o passeio foi concebido enquanto um espaço amplo e área de circulação suficiente para atender a todos os públicos.

Desse modo, não há a freqüente existência de obstáculos isolados que necessariamente precisariam de largura mínima para serem contornados. Há, em determinados pontos, a presença de áreas de convivência com bancos de madeira, bancas de revistas no estilo de época, residências, centros comerciais, dentre outros, porém a própria configuração do passeio

permite que os visitantes mantenham certa continuidade de deslocamento sem maiores dificuldades (Figuras 126 e 127).



Figura 126 - Área de convivência
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

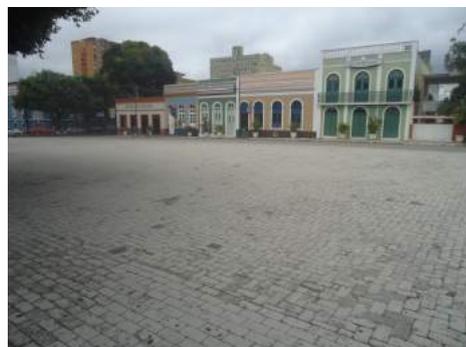


Figura 127 - Áreas de circulação amplas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

O passeio, dada a sua configuração ambiental, possui nivelamento em termos de continuidade de deslocamento e superfície do piso adequada. No ponto específico da praça, diante da entrada do Teatro Amazonas e onde existe um monumento centralizado em honra à abertura dos portos, a superfície do piso é feita em pedras portuguesas e com mosaico similar ao calçadão da Praia de Copacabana/RJ (Figuras 128 e 129).



Figura 128 - Configuração da praça
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 129 - Superfície do piso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em alguns pontos, porém, notou-se certa infraestrutura precária no calçadão de pedras onde era visível a presença de desníveis causados pela ausência de algumas delas, mas nada que, provavelmente, prejudicasse significativamente o deslocamento de pessoas com deficiência pelo referido local.

Especificamente nas calçadas diante de pontos comerciais e residenciais no entorno do Largo, percebeu-se a ausência de largura mínima para a transposição de alguns obstáculos

isolados ali encontrados, tais como postes de iluminação pública e vasos de plantas caso o pedestre optasse por manter o deslocamento sobre as mesmas (Figura 130).

Com relação ao material, tais calçadas foram concebidas em pedra-sabão do mesmo modo que as calçadas ao redor do Teatro Amazonas por todo o quarteirão onde este localiza-se. Tais calçadas em pedra-sabão, observa-se, possivelmente não promovem total segurança no deslocamento por não ser este um material antiderrapante (Figura 131).



Figura 130 - Obstáculos presentes nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 131 - Material inadequado nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em outro ponto de uma das ruas paralelas ao Teatro Amazonas, notou-se a ocorrência de obstáculos ao deslocamento de pessoas ligados tanto à infraestrutura precária e desníveis ocasionados pela entrada de garagens dos imóveis (Figura 132), quanto à presença de trechos das calçadas em cerâmica (Figura 133), além da ausência de largura mínima para a transposição de postes de iluminação pública e vasos de plantas das lojas de artesanato (Figuras 134).



Figura 132 - Desníveis nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 133 - Piso inadequado nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 134 - Ausência de largura mínima
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

No entorno do Teatro Amazonas, observou-se que existem 07 (sete) faixas de pedestres demarcadas em vermelho posicionadas nos cruzamentos (Figuras 135 e 136). Próximo à tais faixas, percebeu-se o rebaixamento das calçadas com rampas de acesso sinalizadas e indicadas com o símbolo universal da acessibilidade.



Figura 135 - Demarcação das faixas de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 136 - Demarcação das faixas de pedestres
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Entretanto, notou-se que não houve a preocupação com o exato posicionamento da rampa de acesso sinalizada na direção da faixa de pedestres em alguns pontos específicos. Percebeu-se, durante a observação, a existência da indicação do símbolo internacional de acesso localizado ao lado da faixa de pedestres e não a sua frente enquanto rampa de acesso, o que concorre para dificultar, infere-se, a manobra de uma pessoa em cadeira de rodas no sentido do acesso à faixa de pedestres com conforto e, principalmente, segurança.

Além disso a sinalização do símbolo indicativo da acessibilidade, possivelmente desgastada pela ação do tempo e condições de uso das calçadas, parece concorrer para a dificuldade de localização da pessoa com deficiência no ponto exato onde deve iniciar a travessia, constituindo-se em um novo entrave que alia-se ao mau posicionamento das rampas de acesso junto às faixas de pedestres (Figura 137).

Em contrapartida, nas faixas de pedestres localizadas na entrada do Largo, é possível observar tanto o símbolo indicativo bem sinalizado quanto o posicionamento adequado das rampas de acesso em alinhamento com o rebaixamento da calçada frente à faixa de pedestres (Figura 138).



Figura 137 - Rampas de acesso mal colocadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 138 – Posicionamento correto de rampas de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.8.2. Telefones Públicos

Durante a observação, notou-se a presença de 04 (quatro) telefones públicos, sendo 02 (dois) deles nas dependências do Largo e 02 (dois) no entorno.

Com relação aos telefones públicos do Largo em si, estes localizam-se dentro de cabines telefônicas concebidas segundo a temática da *Belle Époque* a qual toda a dimensão físico-espacial do referido ponto turístico reporta-se. Porém percebeu-se que, em nenhuma das cabines telefônicas, houve a preocupação com a reserva de, pelo menos, 5% dos telefones públicos enquanto acessíveis às pessoas com deficiência (ABNT 9050, 2004, p. 90).

Além da visível ausência do rebaixamento mínimo de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas (ABNT 9050, 2004) também observou-se a ausência de teclado adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais (Figura 139).



Figura 139 - Cabines telefônicas não acessíveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Com relação ao telefone público localizado no entorno do Teatro Amazonas, este apresentou, no momento da observação, as mesmas condições das cabines telefônicas supracitadas, não destacando qualquer preocupação evidente com o uso do mesmo por pessoas com deficiência (Figuras 140 e 141).



Figura 140 - Telefones públicos não adaptados
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 141 - Telefones público não adaptados
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.8.3. Vagas para Veículos

Diante de uma loja de artesanato na rua paralela ao Teatro Amazonas, próximo à uma igreja católica, observou-se finalmente a preocupação com a reserva de vagas para pessoas com deficiência em estacionamento público (Figuras 142 e 143).

Tal estacionamento, além de não ser localizado sobre as calçadas ou pertencer ao domínio privado de um estacionamento para clientes, apresentou as exigências mínimas de sinalização vertical em vias públicas com a indicação do símbolo universal da acessibilidade, bem como placa de regulamentação de sinalização em via pública de 0,50m por 0,70m (ABNT 9050, 2004, p. 62).



Figura 142 - Reserva de vagas exclusivas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 143 - Sinalização de vagas acessíveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

6.8.4. Estrutura Física

Com relação à estrutura física do elemento Marco (Lynch, 1999), observado como lugar representativo no Centro Cultural Largo de São Sebastião, percebeu-se que existe certo rebaixamento do calçadão de pedras em pontos específicos para o acesso de pessoas em cadeira de rodas à área central da praça, bem como por todo o seu entorno (Figura 144 e 145).



Figura 144 - Rebaixamento do calçadão
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 145 - Deslocamento com rotas acessíveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Do mesmo modo, nas calçadas diante de alguns bares/restaurantes e editoras também foi possível notar a existência de rampas de acesso e rebaixamento de calçadas nas entradas de tais estabelecimentos comerciais, em detrimento de outros que não demonstraram a mesma preocupação com o livre acesso de pessoas com deficiência (Figuras 146 e 147).



Figura 146 - Presença de rampas de acesso
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 147 - Ausência de sinalização tátil de alerta
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Porém, não foi possível notar a preocupação dos estabelecimentos comerciais com a reserva de assentos exclusivos para as pessoas com deficiência (Figura 148). Segundo a ABNT 9050 (2004) os restaurantes, refeitórios, bares e similares devem possuir pelo menos 5% do total de mesas, com no mínimo uma, acessíveis para a pessoa com deficiência (p. 84).



Figura 148 - Reserva de assentos exclusivos inexistente
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Com relação ao Teatro Amazonas, observou-se que o acesso de pessoas com deficiência é garantido por rampas de acesso para veículos que localizam-se nas entradas laterais da edificação turística (Figura 149). A escada localizada na entrada do mesmo, além de ser concebida em pedra-sabão ao invés de material antiderrapante (Figura 150), não possui sinalização tátil de alerta nos degraus (ABNT 9050, 2004).



Figura 149 - Rotas acessíveis ao teatro
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 150 - Ausência de sinalização tátil de alerta
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Do mesmo modo, na entrada de pontos turísticos tais como a Paróquia de São Sebastião, os degraus da escada de acesso à entrada principal também não possuem sinalização tátil direcional e são feitas do mesmo material que as escadarias do Teatro Amazonas. Segundo informações coletadas, existe uma rampa de acesso móvel para cadeirantes que é colocada em momentos específicos do dia, tais como horários das missas e/ou demais eventos, sendo retirada logo em seguida ao término das atividades, aliando-se ao corrimão de apoio já existente na edificação no sentido de promover a acessibilidade (Figura 151).

Diante de espaços turísticos para uso coletivo, tais como as bancas de revista, a ausência com a questão da acessibilidade de pessoas com deficiência também tornou-se

evidente pela ausência de rampas de acesso ou, ao menos, de um rebaixamento mínimo do calçamento para a garantia do acesso livre (Figura 152).



Figura 151 - Corrimão de apoio
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 152 - Ausência de rotas de entrada acessíveis
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em pontos estratégicos do local é possível observar a presença de mapas cognitivos no sentido de auxiliar o turista na localização deste no ambiente do Largo e seu entorno, bem como no intuito de orientar o turista quanto as normas locais e possíveis restrições ligadas ao uso social daquele espaço. (Figuras 153 e 154). Os mapas cognitivos podem ser entendidos enquanto descrição da imagem mental que o indivíduo apreende a partir de uma realidade externa, por meio da senso percepção.

Porém, observou-se que nenhum dos mapas cognitivos ali presentes estavam adaptados em linguagem Braille ou foram concebidos em alto relevo para a melhor localização de deficientes visuais, o que demonstra uma preocupação apenas parcial do ambiente com a necessidade de localização dos sujeitos que por ali transitam, o qual acaba por excluir aqueles possuem privação parcial ou total do sentido da visão e, por essa mesma razão, têm o direito de contar com apoio especial para tal.



Figura 153 - Mapas cognitivos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 154 - Mapas cognitivos
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Notou-se também que os meios de transporte em circulação pelo entorno do referido ponto turístico são acessíveis para pessoas com deficiência em sua estrutura física, bem como os transportes alternativos, o que contribui para que estes também tenham acesso livre ao local por meio do sistema viário, independente de suas condições de mobilidade (Figuras 155 e 156).



Figura 155 - Transporte coletivo acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)



Figura 156 - Transporte coletivo acessível
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

De modo geral, o Centro Cultural Largo de São Sebastião possui uma estrutura física adequada e, em pontos específicos do próprio calçamento, adaptada para a presença de pessoas com deficiência (Figura 157) no sentido de a funcionalidade do ponto turístico manter-se de acordo com o esperado por seu uso social que é o de ser um ambiente projetado e construído para o deleite de todos.



Figura 157 - Rampas de acesso nas calçadas
Fonte: CARNEIRO, Cristina Rodrigues (2012)

Em termos gerais, pode-se dizer que o elemento Marco – Centro Cultural Largo de São Sebastião – apresentou os seguintes dados acerca da acessibilidade urbana para pessoas com deficiência nos espaços de movimento ali presentes, descritos no Quadro 10:

Quadro 10 - Distribuição da acessibilidade no elemento Marco

Centro Cultural Largo de São Sebastião		
Mobiliário Urbano	Acessibilidade Urbana para Pessoas com Deficiência	
	Existe	Inexiste
Passeio	X	
Telefones Públicos		X
Reserva de Vagas para Veículos	X	
Estrutura Física	X	

Mediante o exposto observa-se que a cidade de Manaus, em seus lugares representativos dos cinco pontos descritos em Lynch (1999) acerca da imagem ambiental de uma cidade, apresentou pontos específicos onde algum esforço no sentido do acesso livre e irrestrito fez-se notar em determinados locais ao longo dos espaços de movimento observados.

Porém, não foi possível constatar a condição do acesso livre como algo inerente aos espaços de movimento como uma qualidade de sua natureza, visto que tais pontos específicos deslocavam-se, por assim dizer, de um cenário macro onde o descaso e a ausência de recursos de acesso verdadeiramente concretos eram praticamente inexistentes.

Portanto, percebe-se que a cidade de Manaus ainda não organiza-se no sentido da acessibilidade urbana como um aspecto concreto em seu espaço urbano e sim como uma condição existencial que poderá ou não vir a ser acrescentada. Assim, pode-se dizer que o termo “espaços adaptados” encaixar-se-ia melhor na descrição do espaço urbano manauara, em detrimento do termo “espaços acessíveis” esperado para todos os cidadãos, sem discriminação.

Nos capítulos seguintes, serão apresentados os resultados e discussões acerca das percepções dos futuros projetistas e construtores do espaço acerca da estruturação da acessibilidade urbana na cidade de Manaus, bem como sobre modos de pensar ligados à compreensão da acessibilidade como conceito e de sua implicação na *práxis* profissional dos referidos universitários.

7. PERCEPÇÕES DOS UNIVERSITÁRIOS SOBRE ACESSIBILIDADE

Após lançar luz ao objeto de estudo – Espaço Urbano de Manaus – no sentido de conhecê-lo em sua dimensão física nos espaços de movimento de necessária mobilidade, buscou-se o diálogo reflexivo com futuros profissionais do Planejamento Urbano e da Construção Civil, visto que são tais profissões as responsáveis pela concepção e execução de espaços construídos pela cidade.

Mediante o exposto, a presente pesquisa versou pelo conhecimento acerca dos aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência. Para tanto, criou-se um roteiro de entrevista semi-estruturada (Vide Apêndice V) onde os elementos descritos em Lynch (1999) e balizadores da Observação Sistemática foram introduzidos aos universitários em questão por meio de perguntas abertas onde estes puderam opinar a respeito dos mesmos a partir de sua percepção ambiental, bem como apresentar soluções viáveis a partir de sua vivência acadêmica como futuros profissionais.

A percepção ambiental não é simplesmente uma percepção como processo psíquico adjetivado para o ambiente, mas um fenômeno vivenciado pelo ser humano que inclui cognição, afetividade, valores, preferências e aspectos estéticos do ambiente. Kuhnen e Higuchi (2011) definem a percepção ambiental como um modo de interpretação e construção de significados que são formados a partir das vivências com o ambiente e seus aspectos físicos, culturais e históricos. As autoras pontuam que esse processo psicossocial é vital na relação pessoa-ambiente. Desse modo, tal estudo buscou verificar como esses estudantes interpretam e constroem seus significados em relação à acessibilidade.

Sendo, pois, a percepção ambiental uma forma de pensar sobre o ambiente, algumas definições são complementares como, por exemplo, Tuan (1980) o qual define Percepção Ambiental como sendo “tanto a resposta aos estímulos externos como a atividade proposital, na qual certos fenômenos são claramente registrados, enquanto outros retrocedem para a sombra ou são bloqueados” (p. 4). Logo, o que se percebe é baseado em uma sucessão de experiências oriundas de nossas percepções internalizadas.

Considerando que o termo acessibilidade é um aspecto técnico-funcional presente no uso social do espaço, constatou-se entre os universitários duas interpretações distintas que serão apresentadas em detalhes adiante: a) Liberdade / Autonomia (62%); b) Inclusão Social (38%).

7.1. Acessibilidade como forma de liberdade / autonomia

O espaço acessível como meio de liberdade e autonomia foi manifestado pela maioria (62%) dos entrevistados. A acessibilidade representa para esses a materialização do ir e vir sem barreiras, sejam estas físicas ou comunicacionais. Ao entender a acessibilidade dessa forma, percebe-se a importância da formação do futuro profissional em conceber e construir espaços livres de quaisquer tipos de empecilhos ao deslocamento ou à comunicação das pessoas seja em edificações ou vias de circulação. Tal liberdade e autonomia seriam direcionadas a todas as pessoas indistintamente, sejam elas deficientes ou não. O que se preza nessa forma de pensar é o deslocamento dinâmico e fluido em qualquer ambiente.

Pode-se constatar que o raciocínio dos universitários em questão assenta-se na possibilidade de o espaço acessível eliminar todo e qualquer tipo de impedimento, tendo em vista certas limitações físicas oriundas de tipos específicos de deficiência ou ainda do processo de envelhecimento natural e/ou distúrbios alimentares (obesidade).

A liberdade presente na acessibilidade deve ter implícita ainda a facilidade do deslocamento de pessoas sem quaisquer tipos de limitações e que, mesmo no uso adaptativo de suas faculdades físicas e/ou mentais, necessita do mínimo de conforto e segurança para transitar pelos espaços construídos presentes no contexto urbano.

Nesse sentido o espaço é democrático, prevendo a ampla e irrestrita movimentação de qualquer pessoa. Por isso, em alguns casos necessita de aparatos que viabilizem essa liberdade e independência de movimentação, isto é, de forma autônoma, sem a necessidade do auxílio constante e/ou de acompanhantes.

Acessibilidade para mim é aquele local que te deixa livre para circular sem problemas, sem aquelas barreiras que te impedem de passar ou de se comunicar, é um ambiente todo programado para receber quem quer que seja em qualquer circunstância (U10-A).

Acessibilidade é andar por qualquer lugar mesmo que você não enxergue, ou não ande, ou não fale e mesmo assim conseguir passear por ali numa boa, tranquilo, sem precisar de apoio só porque é deficiente (U7-EC).

Acessibilidade é para todos, deficientes ou não, na minha opinião tem que se falar de acessibilidade se referindo a todas as pessoas, não apenas aos deficientes, porque tem lugares em Manaus que não estão preparados nem mesmo para os que não tem deficiência, então acessibilidade é dar oportunidade de deslocamento para todo mundo em qualquer ocasião (U26-TCE).

Percebe-se, a partir do raciocínio dos universitários, que a acessibilidade tem função mediadora ao possibilitar que tais sujeitos vivenciem o mundo a partir do próprio espaço

peçoal (FISCHER, 1994). Desse modo o espaço acessível, ao promover tanto a liberdade quanto a autonomia aos indivíduos, permitiria o reestabelecimento do *affordance* na relação sujeito-ambiente, garantindo ao primeiro vivenciar o segundo de modo livre e dinâmico.

Sobre o conceito de *affordance*, Gibson (1977) entende tal premissa como sendo as possibilidades que o organismo (agente) possui, ou seja, a maneira como este percebe o ambiente em redor ao significá-lo a partir do que é percebido. Logo, as ações do agente sobre o ambiente percebido seriam orientadas e designadas de acordo com as características do sujeito que o percebe.

7.2. Acessibilidade como Inclusão Social

Em contrapartida, outra parcela de entrevistados (38%) apontou a acessibilidade como um instrumento de inclusão social por permitir, especificamente à pessoa com deficiência, inserir-se em quaisquer ambientes de modo igualitário às pessoas sem deficiência, independente do tipo de limitação orgânica, seja esta física, visual ou comunicacional. Infere-se a partir dessa percepção que o benefício do acesso livre defendido pela maioria tornou-se uma questão de igualdade de direitos para o referido grupo.

Acessibilidade é aquele elemento que precisa existir em todo o projeto para que aquele local seja utilizado por todo mundo de modo justo, (...), não faz discriminação entre um deficiente e uma pessoa normal (U14-A).

Não é possível pensar um ambiente em qualquer projeto hoje em dia sem falar da acessibilidade porque é justamente o acesso livre que garantirá que todas as pessoas, mesmo as deficientes, vão utilizar aquele espaço de forma igual (U23-EC).

Acessibilidade é um conceito fundamental, tem que existir, os espaços tem que ser pensados para atender todo mundo de modo igual, sem preconceito, e quem vai garantir que isso aconteça é a acessibilidade (U48-TCE).

Está aqui implícito que um espaço acessível se configura como *locus* apropriado para pessoas com deficiência. A acessibilidade teria então um cunho compensatório ou especial àquelas pessoas que, por motivos da deficiência, são excluídas nos seus direitos de circulação.

A ABNT 9050 (2004) assenta sua funcionalidade em exigências mínimas que visam proporcionar à maior quantidade de pessoas, independente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos (p.1).

Por essa razão, a adaptação dos espaços proposta por normas técnicas e demais instrumentos de fiscalização e controle de certificações torna-se questão de observância aos direitos garantidos judicialmente, frente aos quais os universitários de todos os cursos entendem que devem reagir positivamente quanto à concepção e construção de ambientes sempre acessíveis, sensibilizando-se para a causa da deficiência.

7.3. Elementos constituintes do espaço acessível

Mediante o exposto, os universitários entendem que os elementos indispensáveis à constituição do espaço acessível versariam tanto pela possibilidade do livre deslocamento quanto pela capacidade de localização da pessoa com deficiência no espaço, por meio de recursos voltados aos cinco sentidos.

Por essa razão, no sentido do livre deslocamento, as Rampas de Acesso (22/50) destacaram-se dentre as falas dos entrevistados, seja como elemento único indispensável ou aliando-a a elementos outros que também compõem um espaço acessível, tais como o Corrimão de Apoio (2/50) que permite um deslocamento seguro e contínuo em rampas de acesso.

Quanto aos recursos do espaço acessível voltados aos cinco sentidos, destacaram-se tanto a Sinalização Tátil/Sonora (14/50), que permitem ao deficiente visual deslocar-se e localizar-se em determinado ambiente, quanto os Mapas Táteis (4/50) em linguagem Braille cuja finalidade é permitir ao deficiente visual o acesso ao mapa cognitivo do espaço onde está inserido.

Além do deslocamento horizontal representado pelas rampas de acesso, os entrevistados trouxeram a importância do deslocamento vertical por ambientes com mais de quatro pavimentos. Desse modo, os Elevadores (4/50) fizeram-se representar como recurso indispensável ao espaço acessível. A Sinalização Luminosa em degraus de escadas (4/50) foi outro elemento citado pela minoria, voltado às pessoas com baixa visão.

Eu entendo que esses espaços devem apresentar rotas de fácil deslocamento como as rampas em pontos estratégicos e não apenas em pontos específicos e também deve existir na extensão dessas rampas a presença de corrimão de apoio (U22-A).

Os elevadores eu vejo como ótimos para deixar o espaço acessível, são rápidos no deslocamento e seguros (U27-EC).

Sinalização tátil no piso, inclusive nos degraus e batentes, e sonora para os deficientes visuais ajudam no deslocamento deles (U46-TCE).

Ao refletirem sobre os elementos indispensáveis ao espaço acessível, os universitários posicionaram-se quanto as prioridades dadas aos seus projetos no momento da concepção e/ou construção de um espaço acessível. Dentre tais prioridades, o elemento de maior destaque foi a Rampa de Acesso (20/50) no sentido do acesso livre e da continuidade de deslocamento. O Corrimão de Apoio (1/50) como prioridade complementar às rampas de acesso surgiu em frequência minoritária.

A Sinalização Tátil/Sonora (10/50) como norteadora do deslocamento livre, além da presença de Mapas Táteis (4/50) em linguagem Braille no sentido da localização de deficientes visuais reforça a importância de o espaço acessível ser livre tanto de barreiras físicas quanto comunicacionais às pessoas com deficiência.

Os Elevadores (8/50) no sentido do deslocamento vertical no interior do edifício, aliado às Esteiras Rolantes (2/50) como prioridades em projetos acessíveis amplia o conceito da acessibilidade para além da deficiência ao garantir o conforto no livre deslocamento igualmente para outros segmentos sociais, tais como demais pessoas com restrição de mobilidade.

A existência de Áreas de Circulação Amplas (4/50) no interior do ambiente deve ser pensada como fomentadora de um espaço acessível desde a concepção do projeto, permitindo ao profissional balizar-se pelas exigências da ABNT 9050 no sentido das normas técnicas de largura em portas e corredores ao longo de todo o edifício, com vistas ao deslocamento dinâmico de pessoas em cadeira de rodas, por exemplo. A adaptação dos espaços em pontos específicos, tais como Banheiros Públicos (1/50), foi uma preocupação de poucos.

É importante que o deficiente conte com a sinalização do espaço enquanto um recurso de acesso, seja ela tátil ou sonora, para que ele possa ter uma maior informação de onde está situado cada departamento onde ele precisa ir dentro desse edifício e também para que as pessoas consigam identificar com mais facilidade onde podem encontrar cada um dos locais dentro daquele edifício (U1-A).

Eu priorizaria tudo o que facilitasse o deslocamento vertical e horizontal dos deficientes, todos os elementos da ABNT 9050 estariam presentes para que eles pudessem usufruir do espaço de forma igual que as outras pessoas (U32-EC).

Eu atentaria para a largura das portas e para áreas de circulação que fossem amplas e rampadas para que eles pudessem se deslocar livremente (U42-TCE).

Desse modo, ao conclamar as exigências técnicas da ABNT 9050 (2004) como solução viável para solucionar os obstáculos arquitetônicos no que concerne ao livre acesso de pessoas com deficiência nos espaços construídos, é possível observar em cada opinião manifestada pelos universitários um esforço particular destes em aproximar-se do preconizado pelo próprio conceito de Mobilidade Urbana Sustentável pautada no Desenho Universal (BRASIL, 2004a).

Assim, estando o acesso democrático aos espaços alçado ao patamar de obrigatoriedade em políticas públicas voltadas ao uso social do espaço, dentre elas o Estatuto das Cidades (2001) como política nacional e o Plano Diretor em nível municipal (2004b), é possível esperar que as atuações dos universitários estarão sempre em consonância com a natureza qualitativa do espaço acessível não apenas como obrigação técnica, mas acima de tudo um direito conquistado pelas pessoas com deficiência.

No capítulo seguinte, será retratado o modo como os universitários percebem a acessibilidade urbana em pontos específicos da cidade de Manaus, em conformidade com os cinco elementos descritos em Lynch (1999) e observados durante a caracterização dos aspectos físicos da acessibilidade no espaço urbano anteriormente relatada.

8. ESPAÇOS DE MOVIMENTO URBANO E ACESSIBILIDADE

Em termos gerais, entende-se que espaços de movimento sejam locais que se destacam pelo seu uso social no sentido do deslocamento de pessoas em determinado ambiente. Com relação aos espaços de movimento existentes na cidade de Manaus, as percepções dos universitários se diferenciam de acordo com a funcionalidade do espaço, de tal modo que dependendo do lugar, a acessibilidade foi interpretada de forma distinta. Nesse sentido, as percepções nos pontos de turismo, cruzamentos, calçadas, passarelas, faixas de pedestres e nos sistemas viários possuem subjetividades específicas para os futuros profissionais.

8.1. Acessibilidade no Ponto Turístico

Ao considerarem os espaços de movimento que contenham a necessária acessibilidade para o turismo os universitários identificaram duas possibilidades: a) acessibilidade como direito dos deficientes (76%); b) acessibilidade como dever do Estado a todas as pessoas (24%).

8.1.1. *Acessibilidade como direito dos deficientes*

Constatou-se que 76% dos universitários se referiram a acessibilidade para o turismo como condição essencial aos pontos turísticos no sentido destes serem espaços acessíveis por natureza. Essa forma de pensar parece conclamar para a sensibilização da sociedade para a inclusão das pessoas com deficiência nos espaços de visitação, sob o argumento de que estes devem ser pensados para atender a todos.

O ponto turístico é o cartão postal da cidade, todo mundo que vem a Manaus quer conhecer o Teatro Amazonas, por exemplo, então não dá para não ter acessibilidade, é exclusão social não existir acessibilidade para turistas deficientes (U6-A).

Se a cidade não tiver pontos turísticos acessíveis eu me pergunto: onde esses turistas vão passear? Se for um grupo só de deficientes, Manaus não será cidade para eles? Tem que colocar a mão na consciência e não discriminar (U33-EC).

Concordo, tem que ter acessibilidade, é importantíssimo para o turista saber que a cidade pensou na condição dele na hora de elaborar aquele projeto, valoriza a pessoa e não discrimina ninguém (U46-TCE).

Quando se tem a oportunidade de conhecer um ambiente novo, toma-se consciência de nossa própria viagem interna, descobrindo o caminho que por fim leva a nosso próprio ser. Krippendorff (2003) salienta que é a partir desse descobrir que se pode e se deve imaginar o processo de inclusão, de dentro para fora e de fora para dentro.

Complementando o exposto acerca da sensação de pertencimento à sociedade que nos permite trazer para ela aqueles com quem convivemos, Silva (2006) define o termo Alteridade como sendo a possibilidade de se colocar no lugar do outro na relação interpessoal com consideração, valorização, identificação e diálogo com o outro. Em outras palavras, é a capacidade de não fazer ao outro aquilo que não gostaríamos que nos fosse feito. É a diversidade entre todos que deve ser catalisada e contabilizada no grande contexto da Inclusão.

Desse modo, ao vislumbrarem a acessibilidade como característica inerente do espaço e não algo que deveria ser acrescentado posteriormente por meio de intervenções isoladas, os universitários acreditam que transmitir-se-ia ao visitante com deficiência a imagem de respeito às diferenças e de que a sociedade amazonense organiza-se em termos da garantia de direitos e eliminação de preconceitos.

8.1.2. Acessibilidade como dever do Estado a todas as pessoas

Com relação à acessibilidade como dever do Estado no ponto turístico (24%), os universitários entendem que a presença do acesso livre nos espaços de movimento deve ser legitimada por este, como instância maior, no sentido da garantia de espaços acessíveis em pontos turísticos e no entorno destes, permitindo aos mesmos o acesso livre e sem barreiras, próprio do conceito de acessibilidade anteriormente mencionado e construído pela maioria dos universitários.

Sendo turístico ou não, a acessibilidade tem que estar presente em todos os espaços, todo mundo tem direito a passear no Teatro Amazonas ou numa rua de bairro do mesmo modo, deficientes e não deficientes (U14-A).

Concordo que deve ter acessibilidade sim, pontos turísticos são importantes para a cidade e por serem importantes devem ser apresentados para todos e todos devem ter a oportunidade de conhecê-los (U29-EC).

Sim, eu acho fundamental, tem que ser cobrada a acessibilidade nesses lugares onde todo mundo transita, seja turista ou não (U45-TCE).

O turismo com enfoque social está em pleno desenvolvimento ao redor do mundo, especialmente no que se refere à experiência turística voltada para as pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade. Segundo o Ministério do Turismo (BRASIL, 2006), projetar a igualdade social pressupõe a garantia da acessibilidade a todos, independente das diferenças e entendendo a diversidade como regra e não como exceção.

A partir daí, emergiria uma nova cultura onde as necessidades das pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade assumiriam um caráter estratégico de ação efetiva do Estado. Brasil (2006) enfatiza que, desse modo, como política pública voltada à acessibilidade no turismo, é responsabilidade do Ministério do Turismo a promoção da acessibilidade em ampla escala no setor turístico, englobando tanto a prestação de serviços como equipamentos e atividades turísticas, bem como outras áreas, direta ou indiretamente.

Sendo a acessibilidade uma questão governamental, amplia-se novamente o alcance para além da deficiência ao garantir o acesso livre a todas as pessoas, independente das condições físicas e/ou mentais. O Estado, para esses universitários, necessitaria voltar-se para a construção de políticas públicas que viriam ao encontro das necessidades de deslocamento de todos os cidadãos, promovendo espaços acessíveis por toda a cidade de Manaus a partir do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável.

8.2. Acessibilidade no Cruzamento

Com relação aos locais de intenso fluxo de veículos na cidade, os universitários dividiram-se em modos de pensar que qualificaram as opiniões do seguinte modo: a) acessibilidade como condição igualitária em travessia de pedestres (78%); b) dispensa da acessibilidade (12%); c) acessibilidade como mediação entre pedestres e veículos (10%).

8.2.1. Acessibilidade como condição igualitária em travessia de pedestres

A maioria (78%) dos universitários destaca a acessibilidade e sua importância como garantia de condições igualitárias na travessia de pedestres. Observa-se que a segurança como qualidade do espaço acessível para as pessoas com deficiência deva ter uma compensação da limitação de seu movimento ao possibilitá-las realizar a travessia do mesmo modo que os demais.

Além disso, a acessibilidade torna-se um instrumento de conforto para a travessia específica de pessoas com deficiência, pois a presença de sinalização adequada e/ou rampa bem posicionada junto à faixa de pedestres garantiria ao cadeirante, por exemplo, deslocar-se de um ponto ao outro do espaço urbano sem esforço.

Do mesmo modo, a questão da acessibilidade como possibilidade de inclusão social em cruzamentos parece devolver a pessoa com deficiência ao espaço urbano ao dar-lhe condições de deslocamento igualitário como se esta fosse uma pessoa sem deficiência. Assim, ao destacar-se o respeito às diferenças também na travessia de pedestres em termos de segurança e conforto, os universitários conclamam à igualdade de direitos entre os cidadãos sem discriminação.

Eu penso que é fundamental garantir a melhor segurança na travessia dessas pessoas ainda mais em pontos como esses onde os carros dominam (...) uma faixa bem demarcada, rampas na calçada e sinalização colaboram para evitar acidentes dessa natureza (U10-A).

Eu sou a favor que haja acessibilidade sim, porque é complicado para o deficiente se deslocar sem uma sinalização adequada e um bom posicionamento da faixa de pedestres junto às rampas (U31-EC).

Para que um deficiente transite pela cidade ele precisa da acessibilidade, então ela deve estar em tudo o que for planejado para aquele espaço urbano ou estaremos excluindo qualquer chance que eles tenham de usufruir da cidade como nós (U18-TCE).

Sobre o exposto Santos (2002), ao resgatar a noção de cidadão, critica que o crescimento econômico obtido em partes do país aumentou a desigualdade entre os lugares ao criar uma grande massa de “imóveis” na cidade para os quais ela é impalpável. O autor justifica seu conceito de “espaço sem cidadãos” ao salientar que as chamadas “injustiças espaciais” aliam-se a motivos claramente políticos, visto que a maioria das novas cidades onde o planejamento seria teoricamente mais fácil, são criadas para servir à economia e não à sociedade (p.13).

8.2.2. Dispensa da Acessibilidade

A acessibilidade como dispensável em locais de intenso fluxo de veículos surgiu em menor frequência do que a anterior (12%). Para essa parcela de futuros profissionais, a acessibilidade pode ou não existir em cruzamentos, visto que a natureza da obra seria a de

promover o escoamento rápido do trânsito, tornando esses espaços um ponto de domínio predominantemente de veículos.

Não considero importante, o complexo viário escoar o trânsito, os pedestres devem ser educados para transitar apenas fora da rotatória, é mais seguro para eles (U37-EC).

Não necessariamente, pode ter ou não (...) porque senão o trânsito fica caótico e a própria pessoa com deficiência sente-se insegura para atravessar (U38-EC).

Ali são mais carros mesmo, são áreas de intenso fluxo de trânsito e esses viadutos são feitos para o trânsito rápido mesmo, para escoar o fluxo, então pedestres dificilmente andam por ali, eu não vejo isso como muito importante não, se tiver, é bom, se não tiver, não faz falta (U22-EC).

Com o grande crescimento dos centros urbanos na atualidade, percebe-se que o automóvel ganhou espaço de destaque nas vias públicas, sendo por vezes considerado “o maior urbanista do século XX”. As vias públicas, por sua vez, são projetadas para o automóvel e o pedestre fica cada vez mais relegado ao segundo plano.

Portanto, observa-se a partir daí que a preferência do motorista, bem como o seu direito de ir e vir, é um ponto de grande peso para a engenharia de tráfego, relegando o deslocamento de pessoas ao segundo plano. Desse modo, tal parcela de universitários entende que não somente os pedestres, mas também os motoristas teriam a oportunidade de vivenciar o espaço urbano de modo livre por meio do deslocamento fluido e dinâmico de um ponto a outro da cidade, através da garantia de pontos específicos dentro desses espaços nos quais a acessibilidade de veículos prevaleceria sobre todas as demais.

8.2.3. Acessibilidade como mediação entre pedestres e veículos

Em contrapartida, para a minoria dos entrevistados (10%), a acessibilidade em cruzamentos torna-se necessária para todas as pessoas dada à falta de educação no trânsito. Retirando o motorista do foco prioritário e retomando o olhar para o pedestre, incluindo a pessoa com deficiência, os universitários entendem que um espaço urbano acessível em locais de intenso fluxo de veículos torna-se condição *sine qua non* para que o seu uso social se dê de modo organizado e coerente, pois muitas vezes o motorista faz uso da condição de superioridade conferida a si pelo automóvel para impor a sua urgência de deslocamento em detrimento dos demais.

Sem acessibilidade, realmente essas rotatórias serão vistas como locais só para os carros e a cidade toda parece já ter sido planejada com essa falha, então garantir a acessibilidade nesses pontos é tentar corrigir o problema e trazer as pessoas de volta para o lugar que pertence a elas (U17-A).

Os motoristas que não possuem educação no trânsito acham que ali só eles podem passar, o pedestre passa um tempão em pé na frente da faixa e não param, então já que ali é mais perigoso deve haver uma sinalização para que o motorista entenda que o pedestre está na faixa, isso facilitaria muito a vida dos deficientes e de todos nós (U5-EC).

Sim eu concordo com a acessibilidade em rotatórias, ainda mais contando com a falta de educação da população, então quanto mais organizada for a travessia é melhor tanto para o motorista quanto para os pedestres (U48-TCE).

Sobre o impasse existente na convivência entre pedestres e veículos o Código Brasileiro de Trânsito/CBT, Lei Federal 9.503 de 23/09/1997 (BRASIL, 2008), diploma norteador sobre as regras de trânsito de todo o Brasil, alerta que em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade do pedestre. (CTB, artigo 29, inciso XII, § 2º).

Sendo assim, com relação aos futuros profissionais que apresentaram tal modo de pensar, pode-se dizer que estes serão sujeitos atuantes na promoção de espaços acessíveis em cruzamentos, com vistas à preservação da vida e garantia do acesso sem barreiras, demonstrando maior preocupação com o trânsito de pessoas do que com o tráfego de veículos.

Tal postura é louvável, visto que devolveria o espaço urbano aos cidadãos em detrimento dos veículos que, dado o seu caráter de força, parecem tomar de assalto o espaço urbano ao transformar significativamente o seu uso social, bem como as relações possíveis entre sujeito-ambiente fora da mediação por eles estabelecida.

8.3. Acessibilidade nas Calçadas

Para Ely (2000), mobiliário urbano é todo o equipamento disposto no espaço público para uso coletivo, tendo como objetivo tanto a satisfação das necessidades do cidadão quanto a circulação, informação, lazer, comunicação, segurança e bem-estar (p. 203).

Nesse contexto, ao lançar-se o foco da reflexão para o mobiliário urbano Calçada presente nas ruas de bairro e avenidas da cidade, os universitários elencaram uma gama de

obstáculos presentes nesse espaço em específico e que são verdadeiros empecilhos ao deslocamento de todos, incluindo-se aqui as pessoas com deficiência.

Tais obstáculos mencionados podem ser agrupados em dois grandes grupos de opiniões, a saber: a) responsabilidade dos moradores da cidade (34); b) responsabilidade dos governantes locais (16).

8.3.1. Responsabilidade dos moradores da cidade

Com relação à autoria dos empecilhos encontrados nas calçadas de Manaus atribuída aos moradores da cidade, a presença de Comércio (16/34) surgiu como pior obstáculo. O fato de muitos ambulantes instalarem suas barracas nesses espaços afeta significativamente o trânsito de pessoas, mesmo àquelas que não possuem uma deficiência. Além disso, o aspecto visual de uma calçada cheia de comércios prejudica tanto a dimensão física do espaço urbano quanto à dimensão social, visto que a funcionalidade daquele espaço é desviada para uma finalidade outra que não o acesso livre das pessoas.

Outro empecilho digno de consideração foi a Ausência de Recuo Mínimo (8/34), o qual os universitários atribuem aos donos dos imóveis no momento em que estes constroem as suas calçadas, deixando pouco espaço livre entre os muros do imóvel e o meio fio. O espaço mínimo que resta, além de impossibilitar o trânsito de pessoas seja a pé ou em cadeira de rodas, ainda pode ser agravado por outro obstáculo - Material Inadequado (4/34) - criado quando o próprio dono do imóvel escolhe um material inapropriado para o deslocamento de pessoas, tais como cerâmicas, gerando acidentes quando a calçada está molhada, por exemplo.

Um último ponto trazido pela fala dos universitários é o Estacionamento de Veículos (6/34), cuja funcionalidade do uso social das calçadas novamente é questionada. Desse modo e sem opção viável ao seu deslocamento, os pedestres são obrigados a recorrer às vias, pois o espaço destinado para elas está ocupado pelos referidos meios de transporte urbanos.

Eu vejo que calçada em Manaus é mais da ordem do privado do que do público, porque é o dono da casa que decide como será essa calçada, então é complicado se falar em calçada em Manaus porque o que a gente vê é a população utilizando as calçadas de modo errado, sem se preocupar com o pedestre e nem com a pessoa com deficiência (U2-A)

Os donos das casas que fazem suas calçadas, essas que é a verdade, o que a gente observa no dia-a-dia são pontos onde existem calçadas e pontos onde não existe nada, apenas o muro das casas e a rua, então o pedestre só tem a opção de andar pela rua mesmo (U36-EC).

Calçada em Manaus não é para trafegar, mas para colocar coisas que empatam tanto deficientes quanto não deficientes (...) falta consciência das pessoas para permitir que uma calçada seja calçada e não a sua loja (...) servem para atender outros interesses, os interesses dos seus donos e não da sociedade (U44-TCE).

A qualidade da calçada para pedestres pode ser definida e medida, principalmente, em termos de três fatores: fluidez, conforto e segurança. Por sua vez, as leis municipais normalmente responsabilizam cada proprietário pela manutenção das boas condições do trecho de calçada em frente a sua edificação (GOLD, 2003). Nesse contexto tal fato, na maioria das vezes, possibilita uma grande variedade de tratamentos, tais como a mudança de pavimentação a cada lote, desníveis na interseção entre calçadas vizinhas e diferentes níveis de manutenção. Além disso, na maioria das vezes, os proprietários de imóveis não têm conhecimento da legislação e dos parâmetros técnicos e o poder público, por sua vez, não fiscaliza as calçadas existentes.

Diante disso, observa-se que os universitários recomendam aos moradores da cidade modificarem certos hábitos em nome do bem comum, pensando menos em si e mais nos sujeitos que farão uso de suas calçadas para deslocarem-se. Os universitários salientam que, se a população fosse mais empática com as necessidades dos outros, ao invés de individualista, certamente poder-se-ia dizer que as calçadas são produtos da coletividade.

8.3.2. Responsabilidade dos governantes locais

Em contrapartida, outra parcela de universitários (16) observou outros obstáculos produzidos nas calçadas que são muito mais da ordem da gestão local do que da falta de educação popular. Dentre os obstáculos por eles citados, Infraestrutura Precária (8/16) surgiu como sendo o pior destes. Aqui, inclui-se desde a presença de calçadas quebradas até o crescimento de mato, dando ao mobiliário urbano um aspecto de abandono, aliada aos Desníveis (3/16) como consequência imediata da falta de infraestrutura, no sentido da ausência de padronização das calçadas que permita um deslocamento contínuo em linha reta.

Outros obstáculos observados foram a instalação de Postes de Iluminação Pública por órgãos estaduais e/ou privatizados (2/16) em calçadas com ausência de recuo mínimo, bem como a presença de Lixeiras Públicas (1/16) no meio das calçadas, impedindo o deslocamento

de pessoas e obrigando-as a desviar-se de tais empecilhos pelo acesso às vias, incorrendo em riscos para a segurança dos pedestres.

Um último obstáculo salientado por esse grupo em específico foi a Falta de Fiscalização (2/16) por parte dos órgãos municipais competentes como forma de coibir o mau uso dado às calçadas de Manaus. Os universitários concordam que, se houvesse uma fiscalização adequada, todos os obstáculos mencionados de modo geral poderiam ser evitados por meio da vigilância e do controle exercido através das multas. Tais ações serviriam tanto para a educação popular quanto para a manutenção do planejamento urbano da cidade, em conformidade com Jacobs (2003) no sentido da vitalidade da cidade assentar-se sobre o nível de comprometimento dos seus gestores para com o bem-estar de todos os cidadãos.

Penso que os postes são um grande obstáculo, pois são instalados no meio das calçadas e muitas vezes quando a calçada não é larga só o poste em si já toma todo o espaço (U27-A).

Muito difícil se falar em calçada em Manaus, isso para mim nem existe, as calçadas do jeito que devem ser num bom planejamento urbano não existem por aqui (...) a Prefeitura devia ficar de olho nisso, tem que fiscalizar (U7-EC).

Por não serem padronizadas, as calçadas de Manaus acabam obrigando o pedestre a andar na rua mesmo porque até para passar duas pessoas ao mesmo tempo é ruim, fica aquele tumulto, então quem está com pressa vai pela rua mesmo e o deficiente acaba indo também porque não consegue passar com segurança, se bem que andar na rua também não é nada seguro mas é a única opção (U34-TCE).

Um estudo realizado entre Fevereiro e Abril de 2012 pela equipe do portal Mobilize Brasil objetivou avaliar a situação das calçadas de cidades brasileiras, visto que calçada com boa qualidade é um equipamento fundamental para a mobilidade urbana sustentável.

Para o lançamento da campanha Calçadas do Brasil, o levantamento da equipe do Mobilize focalizou em pontos-chave de algumas capitais do Brasil, a saber: Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Goiânia, Brasília, Salvador, Fortaleza, Natal, Recife e Manaus. Durante a pesquisa, os seguintes itens foram observados, atribuindo-se notas de zero a dez: irregularidades no piso; largura mínima de 1,20 m, conforme norma ABNT 9050 (2004); degraus que dificultam a circulação; outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, entulhos etc; existência de rampas de acessibilidade; iluminação adequada da calçada; sinalização para pedestres e paisagismo para proteção e conforto no deslocamento de pessoas.

A título de avaliação, o estudo optou por ruas e áreas com alta circulação de pedestres, tais como estações de transportes, proximidades de hospitais e ruas comerciais. As áreas avaliadas foram todas de urbanização superior a 50 (cinquenta) anos, já tendo passado por processos de renovação de infraestrutura.

No caso específico da cidade de Manaus, o estudo Calçadas do Brasil (2012) apontou que as bancas de ambulantes ocupam todas as calçadas do centro histórico de Manaus, bem como mercadorias do comércio local e carros em demasia também prejudicam a mobilidade do pedestre. Além disso, o estudo denunciou a ausência de rampas de acessibilidade por toda a cidade, corroborando com a visão dos universitários acerca do mobiliário urbano acima apresentada.

8.4. Acessibilidade nas Passarelas de Pedestres

A percepção ambiental dos universitários acerca das Passarelas de Pedestre esboçou modos de pensar atrelados ao livre deslocamento de pessoas com deficiência. Para os universitários, as Passarelas de Pedestres tornar-se-iam a melhor solução na travessia de pessoas com deficiência nas grandes avenidas de Manaus sob duas condições: a) bom estado de conservação (60%); b) redução da distância entre passarelas de pedestres (40%).

8.4.1. Bom Estado de Conservação

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (1999) define o mobiliário urbano “Passarela de Pedestres” como sendo uma estrutura construída de forma temporária ou permanente para a travessia de pedestres sobre uma via de trânsito motorizado, fornecendo condições para separar fisicamente os fluxos de pedestres e veículos e eliminando os conflitos entre eles.

Com relação ao bom estado de conservação (60%) os universitários frisaram que a simples existência da passarela de pedestres não é suficiente para garantir o livre acesso de pessoas com deficiência, pois, dada à sua condição física, o deficiente necessita usufruir de uma infraestrutura nova e adaptada às suas necessidades. Logo, as passarelas rampadas recém construídas na cidade concorrerem para um deslocamento seguro e confortável.

As passarelas, quando estão em bom estado de conservação, são melhores que as faixas, têm umas que até já são pensadas com as rampas justamente para eles, mas se não forem bem conservadas também não servem (U7-A).

As passarelas sim, eu acho que é seguro para o deficiente andar por elas, mas a infraestrutura tem que ser adequada (U36-EC).

“Com relação às passarelas, deve-se melhorá-las na questão da infraestrutura, porque não basta ter apenas a passarela, tem que estar em condições de ser usada” (U47-TCE).

Percebe-se que tais universitários atribuem à gestão municipal o dever de executar obras acessíveis por meio de uma infraestrutura que permita à população o uso das passarelas de pedestres de modo contínuo, responsabilizando-se pela manutenção da mesma. À sociedade, caberia a responsabilidade quanto ao zelo do referido mobiliário urbano, visto que a ausência de conservação perpassaria igualmente pelo uso que os próprios moradores da cidade fazem das passarelas de pedestres existentes no espaço urbano de Manaus.

8.4.2. Redução da Distância entre Passarelas de Pedestres

Quanto à redução da distância entre as passarelas de pedestres (40%) os universitários salientaram que, na maioria das vezes, a falta de uso das passarelas por parte da população em geral não está apenas na infraestrutura precária dos referidos mobiliários urbanos, mas também na distância entre estes. Dependendo da localização das passarelas de pedestres ao longo das grandes avenidas em relação à localização do sujeito no espaço, este provavelmente preferirá arriscar-se no confronto direto com o trânsito para fazer a travessia ao invés de caminhar até uma delas.

Eu acho que só as passarelas estão preparadas para os deficientes, desde que não fosse tão distantes o que facilita com que as pessoas atravessem a rua em qualquer lugar (U23-A).

Em termos de segurança as passarelas são mais seguras sem dúvida, ainda mais para esse público, mas que não sejam longe uma das outras porque senão o povo não usa mesmo (U33-EC).

As passarelas de pedestre são mais seguras, o problema é que são distantes, de repente o deficiente salta na parada de ônibus e tem que atravessar a rua, tendo calçadas como as nossas e uma passarela longe ele nem pensa, acaba optando por atravessar de qualquer jeito colocando a sua vida em risco e a dos outros também (U42-TCE).

Sobre o exposto, Soczka (2005) salienta que o meio urbano é particularmente propício para a evolução de estimulações e experiências extremamente diversas, constituindo um desafio ímpar às capacidades adaptativas da espécie humana (p. 94). Por essa razão, infere-se que tais universitários trouxeram à tona não somente questões relacionadas à gestão da cidade, mas expandiram seu raciocínio para questões de ordem educativa onde um trabalho realizado com as pessoas poderia conscientizá-las quanto ao hábito do uso das passarelas de pedestres como forma de preservação da vida. Porém, para que isso ocorra certos quesitos, tais como infraestrutura e localização da obra no espaço, deveriam ser revisados pela gestão local.

8.5. Acessibilidade nas Faixas de Pedestres

Com relação ao mobiliário urbano Faixa de Pedestres, os universitários sinalizaram que a travessia de pessoas com deficiência nesses locais só torna-se possível sob duas condições: a) acessibilidade como inerente na gestão municipal do espaço urbano (70%); b) acessibilidade como resultante do consenso entre pedestrianismo e tráfego de veículos (24%); c) falência dos recursos de acesso ao pedestre (6%).

8.5.1. Acessibilidade como inerente na gestão municipal do espaço urbano

Para 70% dos universitários, a acessibilidade em faixa de pedestres na cidade de Manaus só tornar-se-ia viável se houvesse investimento em projetos de calçamento acessíveis. Tal investimento refere-se ao bom nivelamento entre calçadas e faixas de pedestres por meio de rampas de acesso, além de uma infraestrutura adequada nas próprias calçadas, permitindo a continuidade de deslocamento da pessoa com deficiência.

Além disso, a própria localização das faixas no espaço urbano parece inviabilizar a acessibilidade quando estas são colocadas em pontos perigosos das vias no sentido de dar preferência ao pedestre, tais como finais de viadutos, ladeiras, curvas acentuadas, dentre outros.

Faixa de pedestre em Manaus, mesmo bem demarcada, não é suficiente para que os motoristas parem, a educação no trânsito ainda não chegou a esse ponto infelizmente, as faixas de pedestres ainda são motivo de muitos acidentes devido a falta de costume dos motoristas em parar para a passagem do pedestre (UI-A).

Eu acho que as faixas da cidade são mal colocadas e essa demarcação não ajuda em nada, se fosse feito um estudo prévio para poder colocá-las facilitaria muito para todo mundo (U29-EC).

Muitos acidentes de trânsito a gente observa que ocorrem em faixa de pedestres, (...) essas faixas em lugares não apropriados complica muito a vida das pessoas, às vezes a culpa nem é tanto do motorista, é o fluxo intenso mesmo que não deixa ele parar e o deficiente, nessas horas, é sempre o maior prejudicado (U30-TCE).

Percebe-se que tais universitários lançam aos órgãos fiscalizadores municipais o desafio de garantir que a travessia em faixa de pedestres para pessoas com deficiência seja uma realidade concreta, visto que a garantia do direito de ir e vir desse grupo social estaria atrelada às condições de gestão do espaço urbano.

Desse modo, garantir a inclusão social de pessoas com deficiência em travessia de pedestres por meio das faixas é, para esses universitários, garantir a presença de calçadas adequadas às normas da ABNT 9050 (2004), bem como a existência de faixas bem localizadas, demarcadas e sinalizadas para uma travessia segura e confortável.

8.5.2. Acessibilidade como resultante do consenso entre pedestrianismo e tráfego de veículos

Outros universitários (24%) apresentaram modos de pensar que versaram pela necessidade de educação no trânsito para uma travessia acessível segura pelas faixas de pedestres. Diferente dos demais, para eles a responsabilidade pelo bom uso das faixas por parte dos deficientes recairia principalmente sobre os motoristas, visto que a natureza dialética das faixas de pedestres consiste no fato de estas serem posicionadas em um espaço próprio para o deslocamento de veículos – as vias – ao passo que se constituem, em sua essência, como territórios de uso social exclusivo das pessoas.

As faixas de pedestre em Manaus foram demarcadas em vermelho para tentar educar o motorista para dar prioridade ao pedestre, mas não funcionou porque geralmente motorista não respeita, se o pedestre não ficar esperto corre o risco de ser atropelado, imagina a pessoa deficiente, então não é seguro atravessar por essas faixas de Manaus (U46-EC).

As faixas de pedestres precisam estar alinhadas com a rampa de acesso da calçada para que um deficiente possa fazer a travessia, mas se nem as calçadas estão preparadas por não serem adequadas eu acho difícil se falar em travessia na faixa (U3-A).

Os motoristas não são educados para parar em faixa de pedestre, dificultam a vida de qualquer um, imagina um deficiente numa avenida dessas tentando atravessar sem contar com o mínimo de educação do trânsito? (U12-TCE).

Sobre o tema, com relação aos direitos do pedestre, o Código Brasileiro de Trânsito (BRASIL, 2008) destaca que é proibido ao pedestre andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea (CBT, art. 254), bem como alerta aos pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim que estes terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica onde deverão ser respeitadas as disposições deste código. Além disso, nos locais onde haja sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos. (CBT, art. 70).

Complementando o exposto, a Associação Brasileira de Pedestres/ABRASPE (1997) julga fundamental que as regras de trânsito e de uso das vias nas áreas urbanizadas atendam primeiro as necessidades do pedestre; segundo, a outras necessidades sociais, especialmente de transporte público de passageiros; terceiro, as de transporte de mercadorias, normalmente compatibilizadas com as anteriores por meio de restrições de horários e itinerários; e, finalmente, as necessidades dos automóveis particulares (p.3).

Desse modo, os universitários entendem a partir daí, que o direito de ir e vir dos cidadãos seria compartilhado nesses espaços, porém a tentativa de resgate do direito do pedestre, muitas vezes, interfere no tênue limite entre o direito deste e o do motorista que, privado do mesmo direito, acaba competindo com o pedestre pelo acesso livre e contínuo, seguindo o mesmo raciocínio exposto anteriormente acerca dos espaços de movimento pensados para o deslocamento do intenso fluxo de veículos e onde a “pressa” do pedestrianismo torna-se inferior à dos veículos automotores.

8.5.3. Falência dos recursos de acesso ao pedestre

Na contramão da maioria, 6% dos entrevistados afirmou que nenhum dos mobiliários urbanos acima retratados são soluções viáveis à travessia de pessoas com deficiência.

Difícil dizer, tanto as faixas quanto as passarelas são ruins na minha opinião para serem utilizadas por pessoas com deficiência (...) sem condições mínimas de uso (U15-A).

Faixas e passarelas não estão preparadas a meu ver para atender a esse público, então eu acho que não estão muito preparadas, falta melhorar muito (...) (U35-EC).

Os pedestres não são educados para utilizar nem uma e nem a outra, preferem colocar a vida em risco no meio dos carros, é um absurdo mas é a verdade (...) falta estrutura (U43-TCE).

Observa-se que tais universitários possuem uma visão pessimista acerca do espaço urbano quanto à capacidade deste de permitir aos deficientes vivenciá-lo de modo seguro e confortável como os demais. Além disso, para eles, a falta de educação atribuída ao pedestre o impediria de usufruir ambos os mobiliários urbanos ao ignorar os esforços do poder público de preservação da vida, optando por realizar o seu deslocamento no espaço urbano valendo-se de meios próprios que não o uso dos mobiliários urbanos.

8.6. Sistema Viário

Ao estender-se a reflexão aos meios de transporte coletivos em circulação pela cidade, pautando-na no uso do transporte coletivo pelas pessoas com deficiência em Manaus, os universitários apresentaram modos de pensar que deram origem a três grupos de opiniões: a) aspecto objetivo da acessibilidade (58%); b) aspecto subjetivo da acessibilidade (40%); c) ausência da acessibilidade (2%).

8.6.1. Aspecto Objetivo da Acessibilidade

Para a maioria dos universitários (58%) a acessibilidade no sistema viário caracteriza-se por seu aspecto físico, ou seja, a presença do símbolo universal nos transportes coletivos, reserva de assentos exclusivos para pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade, elevador de embarque e desembarque para cadeirantes e outros aparatos tecnológicos previstos pela ABNT 9050 (2004) aos meios de transporte públicos seriam suficientes para a garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência no sistema viário.

Sim, estão adaptados e de acordo com as normas técnicas da acessibilidade (U15-A).

Ah sim, estruturalmente estão mesmo, são novos e possuem os assentos reservados, estão de acordo com as normas técnicas sim (U22-EC).

Estruturalmente adaptados sim, são novos, têm todo o equipamento necessário para o embarque da cadeira e isso é um grande passo para uma metrópole como Manaus (U44-TCE).

O Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia/INMETRO (2012) destaca que a adaptação de acessibilidade no sistema viário consiste na modificação realizada no veículo destinado ao transporte coletivo rodoviário, urbano e seletivo de passageiros para torná-lo acessível à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, garantida por meio do conjunto de adaptações (p.1). Logo, a presença do símbolo internacional de acesso identifica, assinala ou indica o local, equipamento ou serviço habilitado ao uso por parte da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Os universitários concordam que a estrutura física da nova frota de ônibus da cidade está adaptada para atender as pessoas com deficiência, dispondo de toda a tecnologia necessária para tal finalidade, em conformidade com as normativas do Estatuto das Cidades (2001) para a garantia da Mobilidade Urbana Sustentável nas cidades brasileiras.

Porém, nota-se que a visão puramente descritiva dos universitários acima estaria atravessada unicamente por sua formação profissional, onde as exigências próprias de normativas técnicas os obrigariam a pensar de modo mecanicista, reduzindo o conceito de acessibilidade à presença ou ausência de determinada condição técnica.

8.6.2. Aspecto Subjetivo da Acessibilidade

Em contrapartida, outra parcela de universitários (40%) destacou os aspectos subjetivos da acessibilidade, transcendendo a simples presença ou ausência de uma estrutura física nova e adaptada. Para eles, a acessibilidade no sistema viário versaria pelo modo como as relações sociais se estabelecem entre funcionários e usuários do transporte coletivo, tanto em termos do treinamento que motoristas e cobradores recebem no sentido da preparação para lidar com o público de pessoas com deficiência quanto da postura do próprio profissional no trato com estes.

Tal treinamento, na visão dos estudantes, perpassaria não somente pelo domínio técnico do novo equipamento da frota recém chegada por parte dos funcionários, mas principalmente pelo trato destes com os deficientes e demais pessoas com restrição de mobilidade, pois nem todos os motoristas e cobradores são respeitosos e empáticos com as necessidades alheias ao pautar, na maioria das vezes, o seu trabalho na pressa e na intolerância com as diferenças.

Se as empresas estiverem investindo em treinamento como estão investindo na frota nova, Manaus será a cidade mais acessível do país, se não for assim, não vejo onde está a acessibilidade (U18-A).

Complicado dizer, porque para mim a acessibilidade não é apenas você ter o ônibus preparado, é você ter também pessoas capacitadas lidando com esse equipamento de forma responsável para que seja algo duradouro e que sirva realmente aos interesses dos maiores interessados: as pessoas com deficiência (U35-EC).

Ainda falta muito para mim até que se possa afirmar que os ônibus de Manaus estão preparados, esperamos que chegue esse dia em que estrutura física e educação caminhem juntas porque o que se nota é o descaso e o desrespeito total, isso nunca muda, entra governo e sai governo a visão é sempre a mesma, ônibus novos para impressionar a população e mascarar que fazem algo que na verdade não fazem que é garantir o bem-estar dos usuários (U48-TCE).

Os meios de transporte urbanos assumem em nosso cotidiano um caráter de tal importância que Banister apud Soczka (2005) destacou em seus escritos o patamar do transporte ao revelar que este já não é um produto à serviço da humanidade e sim o seu mestre a modelar a sociedade moderna.

Desse modo, infere-se que a falta de educação dos funcionários faz toda a diferença quando esse grupo de universitários afirma existir ou não acessibilidade no sistema viário de Manaus. O modo como as relações se estabelecem entre esses dois grupos será tão decisivo para que uma pessoa com deficiência tenha o seu direito de utilizar o transporte coletivo respeitado, quanto à obrigatoriedade técnica de um ou outro equipamento adaptado em específico.

8.6.3. Ausência da Acessibilidade

Entretanto, a minoria dos entrevistados (2%) destacou que o sistema viário de Manaus não possui acessibilidade de nenhuma forma ao aliar tanto o despreparo físico da frota de ônibus quanto à má formação dos profissionais que atuam nos transportes coletivos.

As estratégias de transporte urbano definidas pelo Banco Mundial (2003) defendem um transporte público sobre pneus para todos, onde a melhoria da eficiência do mesmo perpassaria tanto pelas baixas tarifas quanto pelo provimento de uma estrutura flexível que pudesse ser utilizada com confiança e conforto por todas as categorias sociais.

Em vista disso, observa-se que o descaso televisionado constantemente na mídia acerca do desrespeito com a pessoa deficiente nos transportes coletivos, bem como o deplorável estado físico de alguns ônibus ainda em circulação pelas vias da cidade reforçaria, nos universitários em questão, o sentimento de desesperança frente à uma realidade que lhes pareceria imutável. Assim, tanto pessoas com deficiência quanto pessoas sem deficiência seriam reféns de um sistema viário sucateado e decadente, necessitando urgente de reformas profundas e significativas de gestão para que se possa pensar, em longo prazo, na possibilidade de vislumbrar o mínimo de acessibilidade.

A utilização do transporte público pelas pessoas com deficiência é uma aventura, acho que se pudéssemos falar com eles cada dia diriam uma coisa nova, porque é péssimo o sistema viário de Manaus, não dá para ninguém usufruir assim (U10-A).

Muito tem se falado na propaganda televisiva que sim, eles estão preparados, mas acho que se a gente conversasse com um deficiente ele mostraria uma realidade não muito feliz sobre isso (...) descaso total (U21-EC).

Eu vejo assim, a propaganda está grande, muita divulgação, gente na parada sorrindo feliz com os ônibus novos, mas vai ver a realidade, está longe de ser um mar de rosas (U46-TCE).

Quanto a ausência da acessibilidade no sistema viário, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia/INMETRO (2012) salienta que os veículos não adaptados devem ser notificados para que a empresa faça a adaptação para que este seja inspecionado e emitido o auto de infração para a empresa de ônibus.

Do mesmo modo, os veículos adaptados sem o selo ou com o selo de identificação da conformidade adotado pelo Inmetro incorreto devem ser notificados para que a empresa afixe

o selo acessibilidade na parte superior do vidro da porta de serviço dianteira do veículo, bem como autue a empresa responsável em caso de selos falsos.

Em termos gerais, a visão de determinado grupo de opiniões em comparação à outras acima elencadas provavelmente está atravessada pelo fato de que os universitários usuários do transporte coletivo, por usufruírem do sistema viário, possuíram uma percepção ambiental crítica sobre o tema em questão ao munirem-se de argumentos extraídos da própria vivência para justificar a presença ou ausência da acessibilidade em seu aspecto subjetivo.

Em contrapartida percebe-se que os universitários, cuja opinião versou por aspectos objetivos da acessibilidade, provavelmente fazem uso de outros meios de transporte para locomoverem-se pelo espaço urbano – carros, motos, dentre outros – ao sustentarem sua percepção ambiental com argumentos voltados somente para a indicação de determinada estrutura física, constatada pelo meio externo.

No capítulo seguinte, serão apresentados modos de pensar dos universitários sobre aspectos voltados ao mercado de trabalho de suas áreas de atuação, bem como reflexões acerca da formação profissional recebida por estes no âmbito das universidades, além de sugestões e possibilidades voltadas ao resgate do espaço urbano de Manaus no contexto da acessibilidade.

9. MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: REFLEXÕES SOBRE A IMPORTÂNCIA DA INCLUSÃO SOCIAL DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO ESPAÇO URBANO

Pensar a inclusão social de pessoas com deficiência no espaço urbano é, antes de tudo, refletir sobre os agentes sociais que estão à frente dessa promoção, sejam estes os profissionais e suas práticas em si a partir da formação recebida e/ou atreladas à políticas organizacionais em empresas onde os mesmos se insiram.

Por essa razão, a presente pesquisa versou sobre a reflexão acerca de como está estruturado o mercado de trabalho das construtoras de Manaus onde os universitários futuramente estarão inseridos, bem como de que modo se consolidou a formação profissional dos novos projetistas e construtores do espaço nas suas universidades de origem quanto à aprendizagem da acessibilidade.

9.1. A acessibilidade como aspecto de empreendedorismo

A respeito da atuação das construtoras na cidade de Manaus, os universitários apresentaram modos de pensar que versaram por dois tipos de opiniões: a) acessibilidade como estratégia de marketing da construtora (36%); b) acessibilidade como política interna da construtora (44%).

9.1.1. Acessibilidade como estratégia de marketing da construtora

Para um grupo de universitários (36%) a acessibilidade parece ser tomada pelas construtoras como um instrumento de Marketing, pois empresas que prezassem por projetos acessíveis imprimiriam em suas práticas uma marca de credibilidade no mercado de trabalho, bem como lançariam aos seus empreendimentos um toque diferencial frente às demais. Logo, edificações construídas por determinada construtora passariam a ser reconhecidas por meio da preocupação constante desta com a questão da acessibilidade frente às demais.

Eu consigo notar a preocupação sim, são empresas sérias que querem se destacar no mercado e fazer a diferença então elas não podem fugir da ABNT 9050 para garantir uma certificação de qualidade (U18-A).

No mercado imobiliário eu vejo bem presente essa preocupação, você construir um edifício acessível te dá uma variedade maior de clientes e você consegue atingir um maior número de pessoas do que limitando o empreendimento a um grupo específico (U27-EC).

Como eles querem vender então eles se preocupam, porque quem tem a deficiência, na hora de comprar o imóvel, vai procurar saber se tem o elevador, se tem a rampa para o cadeirante, acho que sim, com certeza eles estão se preocupando (U45-TCE).

Francisco (2007) relata que, levando em consideração que o valor de mercado de um imóvel é composto pelo valor do terreno somado ao valor da construção e que o valor da construção está diretamente ligado ao seu uso e aproveitamento, fica evidente que as questões de acessibilidade passaram a fazer parte do CheckList dos interessados em adquirir imóveis de cunho comercial e aqueles destinados a prestação de serviços. Por essa razão, a autora aposta que esta nova exigência dos compradores e locatários certamente impactará o mercado imobiliário, gerando alta vacância e baixa liquidez nos imóveis, os quais sofrerão desvalorizações visando uma possível negociação imobiliária.

Observa-se que, para os universitários, a acessibilidade como estratégia publicitária tornar-se-ia um negócio muito mais ligado ao lucro típico do mercado competitivo do que a uma possibilidade de inclusão social de pessoas com deficiência. Ao verem a acessibilidade como negócio, tais empresas valer-se-iam da acessibilidade como um meio de divulgação da própria marca e de *status* comercial por meio da certificação conferida pela ABNT 9050 (2004) ao invés de tomá-la como finalidade única de promoção do bem-estar para todos os seus clientes, sem discriminação.

9.1.2. Acessibilidade como política interna da construtora

Em contrapartida, para outra parcela de universitários (44%), a estratégia publicitária desliga-se da acessibilidade como meio para o seu alcance, voltando sua finalidade para a inclusão social de pessoas com deficiência em edificações públicas e privadas por meio de uma política interna da construtora que garantisse a concepção e construção de espaços acessíveis como uma prática implícita ao seu modo de construir.

Tal prática implícita assentar-se-ia, *a priori*, na visão e na missão da empresa como promotora do espaço acessível no mercado de trabalho. Desse modo, a cobrança recairia

inteiramente aos profissionais que ali atuassem no sentido de que a própria construtora os responsabilizaria pela presença ou não de projetos acessíveis, visto que a inclusão social de pessoas com deficiência seria parte integrante e indissociável ao alcance de seus objetivos organizacionais.

Desse modo, ao destacar-se a cobrança social como mediadora da preocupação das construtoras com a questão da acessibilidade na atualidade, os universitários reforçam que o modo de organização social pode interferir positiva ou negativamente tanto no modo como determinados grupos excluídos são vistos, quanto no tipo de sujeito psicológico que o próprio espaço social produzirá a partir das relações estabelecidas entre os seres sociais.

Espaço acessível é um fundamento que acompanha o projeto desde a concepção, quando se pensa na funcionalidade da obra você já pensa que será utilizada por determinado público e que deve ter uma adaptação para ele (U23-A).

Sim, se preocupam e hoje a cobrança pela acessibilidade é geral, não apenas as construtoras cobram de seus funcionários quanto a própria sociedade cobra dessas construtoras a presença da acessibilidade quando optam por um empreendimento (U26-EC).

A gente vê em alguns edifícios recentes essa preocupação, por exemplo tem a questão da sustentabilidade, então se essa construtora faz parte de um programa de qualidade onde esse é um dos requisitos ela vai sempre pensar na acessibilidade (U46-TCE).

A questão da temporalidade (FISCHER, 1994) também destacou-se na fala dos entrevistados quando estes demonstram que tal preocupação das construtoras é algo recente, pois no passado os edifícios não traziam em sua concepção a acessibilidade como valor. Pode-se inferir que tal temporalidade assenta-se sobre as recentes lutas da sociedade civil, bem como do controle social, quanto à aprovação de normativas e dispositivos legais de garantia dos direitos da pessoa com deficiência em todo o território nacional.

A partir daí percebe-se que, para essa parcela de universitários, as construtoras de Manaus parecem estar sensibilizadas à causa da deficiência ao entenderem que a concepção e/ou construção de espaços acessíveis perpassaria, antes de tudo, pela promoção do bem-estar aos usuários de seus serviços, muito mais do que à capacidade de lucro certo pura e simplesmente.

Assim, o lucro adviria como consequência secundária, visto que a meta primeira seria a realização de empreendimentos acessíveis que possibilitariam à construtora definir-se como

uma empresa engajada na inclusão social por excelência, a partir da noção de um sujeito psicológico urbano pautado no respeito às diferenças.

Nesse contexto, ao demonstrarem certo domínio no conhecimento voltado às políticas internas em voga no mercado de trabalho, os universitários aproximam-se do disposto em Werbel (2000) quando este enfoca que os graduandos, ao conhecerem o mercado onde irão atuar, conseguem pensar em caminhos efetivos de emprego, pois tendem a comparar com maior racionalidade o que está sendo requerido no mercado com as habilidades pessoais que dispõem.

9.2. A acessibilidade na formação do profissional

Mediante o exposto, muito mais do que pensar na atuação das construtoras, faz-se necessário conhecer se os profissionais que ali estarão inseridos receberam uma formação consistente sobre a questão da acessibilidade e de que modo esta se deu.

Sobre o tema da formação profissional, os modos de pensar dos universitários distinguiram-se com base nas IES onde estavam inseridos, trazendo à tona dois grandes grupos de opiniões: a) acessibilidade como conceito-chave na formação (80%); b) ausência da acessibilidade como falha na formação (20%).

9.2.1. Acessibilidade como conceito-chave na formação

Para a maioria dos universitários (80%) a formação profissional recebida nas IES onde estão inseridos foi sólida e consistente o suficiente para credenciá-los à concepção e construção de espaços acessíveis em edificações públicas e privadas pelo espaço urbano. Tais universitários destacaram a acessibilidade como um conceito-chave na formação profissional no tocante às normas técnicas da ABNT 9050 (2004) como balizadoras para a concepção e manutenção de projetos sempre acessíveis.

Tal necessidade constante foi impressa na identidade social dos futuros profissionais como responsabilidade e compromisso social, por meio da cobrança dos professores desde a concepção de projetos simples até os mais complexos, tais como as monografias de conclusão de curso.

Cada área pauta a formação de seus profissionais às especificidades próprias de cada atuação, porém percebe-se que tanto aos projetistas do espaço quanto aos construtores do

espaço a responsabilidade ética e de respeito às diferenças foi preocupação constante em cada aprendizado recebido. Infere-se, a partir daí, que a nova geração de profissionais deixará a universidade com uma mentalidade sensibilizada para a importância do espaço acessível como direito de todos e devendo, por essa razão, estar adaptado para todas as pessoas a qualquer tempo e em quaisquer circunstâncias.

Nós como projetistas do espaço precisamos trabalhar a acessibilidade em cada projeto que realizamos, então nossa formação foi muito boa nesse sentido, tivemos ótimos professores e recursos para aprender a aplicar a ABNT 9050 com responsabilidade (U11-A).

Sim, a acessibilidade foi contemplada para que estejamos aptos a construir melhores edificações e rodovias no mercado de trabalho para atender ao maior número possível de pessoas, pois essa é a nossa responsabilidade (U38-EC).

Acessibilidade e Sustentabilidade foram os dois conceitos mais aprendidos por nós durante o curso aqui na faculdade, então não tem como esquecer, agora é só praticar (U2-A).

Com relação ao referido grupo de opiniões, vale destacar que 40% dos universitários inseridos em uma IES especificamente, tiveram a oportunidade de vivenciar o espaço urbano por meio de uma experiência proposta durante o primeiro período, onde um professor os levou a experimentar o espaço urbano de Manaus como se eles fossem deficientes ou pessoas com restrição de mobilidade, por exemplo, idosos e obesos.

Desse modo, os universitários tiveram a oportunidade de conhecer a quantidade de problemas que a cidade de Manaus apresenta e constataram que, de fato, as pessoas com deficiência não têm acessibilidade na cidade de Manaus, o que existem são pontos específicos onde se solucionou o problema, porém no restante da cidade não pode se dizer que exista acessibilidade de fato e de direito.

(...) Foi muito legal, vimos muitas coisas erradas, era um ambulante usando a calçada como ponto de comércio, era um poste mal colocado, era uma lixeira mal colocada, era uma árvore no meio do caminho, um buraco que estava na calçada, um material inadequado gerando desníveis, calçadas não permitindo o trânsito de cadeirantes (U14-A).

(...) A partir dessa visão tivemos a consciência de que nós, produtores e projetistas do espaço, precisamos ficar atentos porque não é apenas construir, é construir um ambiente que permita que todas as pessoas entrem e saiam independente de qual estado elas estejam (U18-A).

Como nós criamos espaços, a preocupação é que esses espaços possam atender a todas as pessoas, (...) é preciso dar um cuidado especial ao projeto na sua característica de acessibilidade como projetistas do espaço para que esses ambientes criados permitam a acessibilidade que é o direito de ir e vir de todas as pessoas (U20-A).

Segundo Gondim (2002), a ênfase numa formação generalista e a ampliação das possibilidades de experiência prática durante o curso superior são avaliadas como alternativas para atender a exigência de um perfil multiprofissional, proporcionando tanto a maturidade pessoal quanto a identidade profissional necessárias para agir em situação de imprevisibilidade, realidade a que estão sujeitas as organizações atuais.

Nessa perspectiva, observa-se que tal vivência veio a salientar para os universitários dessa IES a importância de os alunos construírem espaços que estejam sempre de acordo com o conceito de Desenho Universal, no sentido do acesso democrático ao espaço urbano por todas as pessoas sem distinção.

Constatou-se que, por essa razão, o olhar dos futuros profissionais que passaram por tal experiência mostrou-se sensibilizado com relação à pessoa com deficiência durante as entrevistas, visto que as opiniões apresentadas versaram sempre pelo respeito às diferenças e necessidade de emancipação social dos deficientes.

9.2.2. Ausência da acessibilidade como falha na formação

Em contrapartida, 20% dos universitários entrevistados revelaram falhas na formação deles como profissionais quanto ao descarte da acessibilidade da gama de temas relevantes dentre os conteúdos programáticos ministrados em determinada IES.

Os universitários revelaram que a ausência de um treinamento específico ou de atividades voltadas à acessibilidade impossibilitou aos futuros profissionais o avanço na aprendizagem de modo aprofundado. O que foi visto, na opinião destes, dado o caráter de superficialidade, deixou a desejar. Os professores explanavam, durante a execução do projeto, acerca da necessidade do espaço ser acessível muito mais no sentido do atendimento às normas técnicas do que sobre a importância da acessibilidade para a vida das pessoas como responsabilidade social do profissional.

Tratar especificamente da acessibilidade não, nós vemos o que está mais dentro das normas, do que existe para atender, mas não com grande destaque. Poucos professores conversam nesse âmbito, não trazem essa questão para a sala de aula (U41-TCE).

Não diretamente, ouvimos alguma coisa quando estamos montando um projeto e os professores apontam essa necessidade, mas não é algo constante (U45TCE).

Essa parte eu acho que foi falho na nossa formação porque um treinamento concreto não tivemos, mas temos consciência do que é acessibilidade e da importância de manter os nossos projetos sempre acessíveis (U50-TCE).

Observa-se que a formação profissional obtida por esse grupo de universitários possivelmente aproxima-se do modelo mecanicista de transmissão dos conhecimentos unicamente técnicos ao deslocá-los da relevância social de uma prática conectada com a realidade dos sujeitos que fazem uso do espaço urbano, bem como da importância de lançar-se no mercado de trabalho, profissionais sensíveis e aptos ao atendimento das condições específicas de deslocamento oriundo da própria diversidade social.

Sobre o tema, Heckert & Neves (2007) entendem a formação profissional deve ser como um processo que extrapola o sentido clássico da aquisição de conhecimentos técnico-científicos referidos a uma dada profissão e a serem aplicados em dada realidade. Formação significa, antes de tudo, produção de realidade e constituição de modos de existência.

Logo, as autoras supracitadas compreendem a formação como uma instituição que produz verdades, objetos-saberes e modos de subjetivação. Operar com tal noção implica ocupar-se da formação, entendendo-a como uma prática passível de provocar movimentos, estabilizações e desestabilizações, devido a sua condição problematizadora.

Assim, ao afastar-se do conhecimento objetivado ou das técnicas destituídas de seu caráter de produção social, econômica e cultural que são repassadas a receptores passivos, romper-se-ia com a dicotomia sujeito-objeto ao apostar no caráter intervencionista do conhecimento que se afirma no entendimento de que “todo conhecer é um fazer” (BENEVIDES apud HECKERT & NEVES, 2007, p.4).

Por essa razão, percebe-se, a partir daí, que as opiniões dos universitários do referido grupo, apresentadas no presente estudo, provavelmente foram frutos de esforço pessoal no aprofundamento do tema da acessibilidade no sentido de preencher a lacuna deixada pela própria formação ou basearam-se em conhecimentos prévios que os próprios sujeitos já possuíam acerca do tema, seja por meio do senso comum ou de informações adquiridas pela

mídia falada e escrita, bem como de vivências pessoais dos universitários como cidadãos manauaras no contato cotidiano com o espaço urbano de Manaus.

9.3. Desafios e soluções para uma Manaus acessível no futuro

Após os universitários refletirem acerca de como está constituído o espaço urbano, solicitou-se que os mesmos se posicionassem como futuros profissionais e destacassem soluções possíveis para tornar tal espaço em um ambiente acessível para todos, sem distinção.

Diante de tão desafiadora questão, buscou-se acessar as opiniões dos universitários a partir de sua visão profissional, apresentando soluções viáveis aos problemas de planejamento urbano e construção de espaços.

A partir daí, surgiram modos de pensar que versaram por: a) responsabilidade do governo (52%); b) responsabilidade do cidadão (28%); c) parceria entre governo e sociedade (14%); d) responsabilidade do profissional (6%), a saber:

9.3.1. Responsabilidade do Governo

Na visão da maioria dos universitários (52%) a responsabilidade de tornar o espaço urbano de Manaus em um ambiente acessível para todos caberia aos órgãos públicos, conclamando o Estado a assumir o compromisso de resgatar a cidade de Manaus da desordem causada por fatores específicos, tais como o crescimento desordenado.

Para essa parcela de futuros profissionais, o crescimento populacional da cidade de Manaus por meio de tomadas ilegais de posse (invasões), bem como o êxodo rural concorreria para a criação de espaços marginalizados socialmente, o que inviabilizaria a manutenção do espaço urbano sob condições acessíveis, uma vez que cada nova comunidade tenderia a organizar-se de modo particular tanto no uso social quanto no modo de estruturação da dimensão física de cada uma dessas localidades.

Infere-se que o crescimento desordenado das cidades, além de gerar um problema de ordem social, traria em si mazelas significativas ao planejamento urbano. Os universitários salientam a importância do Plano Diretor Urbano e Ambiental (2002) ser resgatado e utilizado pelos órgãos municipais competentes como um documento indispensável de controle do crescimento urbano desenfreado, balizando os critérios necessários à expansão das cidades.

Complementando o exposto, outro ponto mencionado pelos universitários foi a necessidade de o Estado investir em novos projetos de calçamento nos espaços construídos da cidade, visto que as calçadas são mobiliários urbanos cujo uso social primordial parece ter perdido a sua funcionalidade. Muito mais do que cuidar para que as calçadas retomem o seu objetivo primário ao eliminar todos os obstáculos ali encontrados, faz-se-ia necessário o resgate urgente da infraestrutura dessas calçadas em termos estéticos e, principalmente, funcionais ao deslocamento de todos os indivíduos.

Do jeito que Manaus cresce e sem uma boa fiscalização e a aplicação do Plano Diretor, fica difícil controlar essa questão, o que nós podemos fazer é reivindicar por isso, mas nem tudo depende de nós, essa que é a verdade (U18-A).

Acho que um investimento em projetos de calçamento seria um bom começo, porque as calçadas de Manaus precisam de um reparo urgente ainda mais quando se fala em pessoas com deficiência, essas calçadas não estão preparadas mesmo para atender a eles (U23-EC).

Para garantir uma cidade acessível tem que se planejar uma cidade acessível e o planejamento urbano de Manaus precisa de uma boa revisão nesse sentido e também a fiscalização para que a coisa não saia do proposto e siga o que tem que ser (...) (U45-TCE).

Ao resgatar a questão da acessibilidade nas políticas urbanas voltadas à melhoria da qualidade de vida das pessoas, Ursini & Sekiguchi (2005) esclarecem que tal avanço constitui-se em um grande desafio, mas, sobretudo representará, no futuro próximo, um grande avanço nas questões de cidadania e de direitos humanos no nosso país ao garantir um dos direitos básicos e primordiais de toda pessoa humana, que é o direito de ir e vir com segurança e autonomia.

Enfim, para que a cidade de Manaus torne-se um espaço acessível a todos sem distinção, é imprescindível para esses universitários que o Estado proceda à fiscalização, por parte dos órgãos públicos competentes, de todos os aspectos diretamente relacionados com o planejamento das cidades para que o crescimento urbano de Manaus siga rigorosamente os preceitos de seu Plano Diretor e as pessoas possam fazer um bom uso do espaço urbano no sentido de torná-lo sustentável para si e para as futuras gerações.

9.3.2. Responsabilidade do Cidadão

Para outra parcela de universitários (28%) a responsabilidade por tornar a cidade de Manaus um espaço acessível para todos sem distinção não recairia sobre os ombros do Estado e sim dos próprios moradores da cidade.

Baseando-se em raciocínios expostos no tópico da percepção ambiental, os universitários reforçaram que, muitas vezes, a culpa pela existência de obstáculos ao deslocamento de pessoas, incluindo aqui os deficientes, é dos próprios cidadãos que criam empecilhos por todos os cantos, seja em frente de suas casas, seja ao estacionar seus veículos sobre as calçadas, estender áreas comerciais para o passeio, dentre outros.

Percebe-se, com esse modo de pensar, que tais universitários conclamam os cidadãos de Manaus ao resgate do espaço urbano por meio da educação popular, visto que o individualismo e a falta de conhecimento sobre os impactos ambientais de seus atos concorreriam para que as pessoas cuidassem somente de seus interesses em detrimento dos demais.

Eu acho que é uma questão de consciência da população, nós sozinhos não podemos fazer muita coisa, temos nossa responsabilidade sim, mas a população também tem que se conscientizar para não deixar desníveis nas calçadas ou uma lixeira que depois venha a empatar de uma pessoa com deficiência passar para podermos ter uma cidade melhor (U3-A).

Para mim a população é a culpada por não tratar com respeito a coisa pública, se a sociedade parar e disser: chega, nós não vamos mais criar problemas, o que a gente produzir vai ser em favor da coletividade, agora precisamos consertar os erros começando da sua casa como não há mais produção de problemas chega uma hora em que a gente nivela tudo o que estava errado com o novo, daí sim a gente chega a um ponto onde se possa dizer: aqui em Manaus existe acessibilidade! (U29-EC).

Olha modificar Manaus é um trabalho árduo, acho que tem que conscientizar a população para o direito dos deficientes para que as pessoas entendam que um espaço pequeno onde elas passam uma cadeira de rodas não passa e isso não faz do cadeirante inferior a elas por não conseguir passar, mas digno de respeito e de consideração para que uma rampa seja feita ou para que um desnível não seja criado e assim ele possa passar sem problemas (U49-TCE).

Desse modo, para os universitários em questão, se a educação popular pudesse tornar-se uma ferramenta de luta pela acessibilidade por parte da sociedade manauara, certamente esta seria uma solução viável à transformação do espaço urbano de Manaus em um espaço acessível em longo prazo.

9.3.3. *Parceria entre Governo e Sociedade*

Para outro grupo de universitários (14%) o que garantiria a devolução do espaço urbano à condição da acessibilidade seria a atuação conjunta entre Estado e Sociedade, ao invés da atuação de um ou outro isoladamente. Tais universitários apresentaram modos de pensar que relembram a questão da cidade como produto da coletividade, logo tanto as autoridades locais competentes quanto os moradores da cidade necessitariam unir forças para cuidar do espaço urbano da melhor forma possível.

Eu vejo que vai muito de cada um, até mesmo o governo contribui para isso quando instala um poste no meio de uma calçada que não é larga o suficiente para manter o deslocamento das pessoas, então é hora de reavaliar o que foi feito da cidade e como cada um poderá agir para que a cidade possa ser transformada aos poucos (U13-A).

Olha, uma parcela do governo e uma parcela da população trabalhando juntas já melhoraria, olha só essa campanha “Tô na Faixa”, beleza o governo fez a parte dele demarcando as faixas, mas a população não faz a parte dela dando preferência para o pedestre, então Manaus não é acessível, não basta ter apenas a estrutura, tem que ter pessoas educadas para que a coisa aconteça de fato (U38-EC).

Acho que é uma questão de educar as pessoas em todos os sentidos e também de o governo se aproximar delas para promover essa educação, fiscalizando sim, mas educando ao mesmo tempo para que elas entendam que a cidade tem que ser espaço de todos (U44-TCE).

No intuito da construção de uma sociedade mais igualitária a todo cidadão, Marghani, Tanure & Monteiro (2004) acreditam que a massa da sociedade, políticos, governantes e todas as pessoas envolvidas no desenvolvimento de uma cidade precisam ter uma visão holística da igualdade que aparece na forma de lei, além de participarem ativamente do processo, garantindo a cidadania a todos os níveis da população.

Por isso, observa-se que os universitários sentem a necessidade de um trabalho contínuo entre os órgãos públicos e as pessoas, visto que não basta haver um espaço impecável em sua dimensão física se não houver cidadãos comprometidos com o seu zelo, do mesmo modo que não basta termos cidadãos ávidos por um espaço urbano de qualidade sem a presença de uma gestão comprometida e que garanta os elementos indispensáveis para tal.

9.3.4. Responsabilidade do Profissional

Para a minoria (6%) a responsabilidade sobre a transformação da cidade de Manaus em um espaço acessível para todos sem distinção recairia sobre o profissional, seja ele um projetista ou um construtor do espaço. Percebe-se que tais universitários compreendem a importância de sua profissão e o quanto necessário eles são para que o espaço urbano possa atingir determinada condição de acessibilidade que garanta o bem-estar dos indivíduos como um todo, inclusive às pessoas com deficiência.

Percebe-se que tais opiniões estão fortemente atravessadas pela formação profissional no sentido de que a responsabilidade pela aplicação das normas técnicas da ABNT 9050 (2004) não seria de mais ninguém, além deles mesmos. Logo, tal obrigatoriedade técnica como atuação restrita à natureza de sua formação faz com que os universitários percebam que cabe à eles o resgate do espaço urbano em um esforço a longo prazo, por meio de uma prática comprometida com a questão da acessibilidade e da inclusão social que esta propicia.

Para mudar isso, eu acho que antes de planejar, o profissional deve conhecer o espaço real, observar o estado daquele espaço, já que todo mundo vai utilizá-lo depois que estiver construído, então não pode haver nenhum tipo de empecilho ali para que depois outras pessoas que tenham deficiência não venham a usar (U1-A).

Acho que manter nossos projetos acessíveis já ajuda para garantir que as pessoas com deficiência tenham os seus direitos respeitados, mais do que isso acho inviável de fazer (U31-EC).

Eu acho que se a sociedade apoiasse a causa dos deficientes e até mesmo nós profissionais com nossos projetos isso teria um peso incrível no espaço urbano porque as próprias pessoas exigiriam que a rampa fosse feita ou que tivesse uma boa sinalização porque elas mesmas entenderiam que os deficientes merecem ter seus direitos respeitados (U47-TCE).

Marghani, Tanure & Monteiro (2004), a esse respeito, observam que a realidade brasileira está muito aquém da concretização quando se trata dos direitos dos cidadãos frente à questão da acessibilidade. Os autores salientam que ainda existem inúmeras barreiras e estas, muitas vezes, são resultantes da despreocupação e do despreparo dos próprios técnicos em diversas áreas do desenvolvimento das cidades.

Por essa razão, percebe-se que o conhecimento e a ação sobre o espaço urbano imprimem um caráter de identidade que definem tal parcela de universitários a partir da responsabilidade social própria de suas profissões. Desse modo, como sujeitos aptos a

devolver a cidade para seus cidadãos ao resgatar a natureza acessível do espaço, a intervenção profissional de suas atuações causaria impactos, inclusive, na noção de sujeito psicológico urbano antes dominante ao ampliar os limites fronteiriços para a inclusão de grupos excluídos, dentre estes as pessoas com deficiência e/ou restrição de mobilidade.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao refletir sobre a questão da deficiência na interface com a concepção e construção de espaços no contexto urbano, reforça-se de modo concreto a importância e necessidade de conceitos por vezes tão negligenciados, tais como mobilidade e acessibilidade. Desse modo, pensar a questão da mobilidade dos sujeitos pautada em uma acessibilidade como adjetivo qualitativo de ambientes comprometidos com a inserção igualitária de todos no espaço social seria destacar noções tão comprometidas no contexto das cidades, tais como a cidadania.

Pode-se dizer que a cidade de Manaus se mostra como um quebra-cabeça de difícil solução. O ambiente físico reflete pouca ou nenhuma acessibilidade. Com olhos mais críticos alguém poderia se dar conta de que a acessibilidade parece ser uma peça praticamente impossível de ser encaixada no cenário atual de profundo descaso e falta de compromisso na produção da cidade. Esse estudo mostra que o espaço urbano é carente de condições mínimas até para as próprias necessidades dos cidadãos manauaras como um todo, independente de quaisquer referências às dificuldades daqueles que precisam uma atenção especial como os portadores de necessidades físicas.

Desse modo, refletir sobre os impactos urbanísticos de intervenções equivocadas no espaço urbano é, antes de tudo, encarar a necessidade de mudanças profundas. Tais mudanças poderiam transformar a vivência espacial da cidade de Manaus em um vetor de promoção da saúde a todos os cidadãos, especialmente àqueles que necessitam de recursos específicos de acesso que façam frente às limitações impostas por suas condições orgânicas.

É importante dizer que a pesquisa em tela não se propôs a ser um instrumento de denúncia de uma realidade há muito constatada. Ao contrário, a proposta foi a de identificar aspectos constituintes dessa realidade física e como os novos profissionais estão se apropriando dessa realidade para a cidade de Manaus. Ao tratar o estado da arte da acessibilidade e os aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis, trouxe a tona modos de pensar específicos por parte dos futuros profissionais das áreas do Planejamento Urbano e da Construção Civil. As percepções aqui expressas nos mostram tanto ideias sobre a garantia de direitos igualitários e inclusão social tendo as pessoas com deficiência como foco de atenção, quanto pela legitimação universal dos recursos de acesso como instrumentos qualitativos de um espaço comprometido com o bem-estar dos cidadãos como um todo, sem restrição.

Assim, baseando-se em um espaço urbano revisado e pautado no respeito ao outro, tais futuros profissionais mostraram que a verdadeira transformação do espaço urbano perpassaria pela valorização do próprio ser humano. Está implícito na maior parte desses futuros profissionais que a cidade deve ser feita para pessoas e não as pessoas para a cidade. Sobressaem então, percepções que, a partir das vivências na concretude das vias de acesso e movimento, não comungam com o cenário atual onde os cidadãos estão em segundo plano em seu próprio território.

Nota-se, desse modo, que os diversos empecilhos criados pelo homem voltam-se contra o próprio homem e o excluem do cenário forjado pela sociedade, inicialmente, para a sua própria existência. Não se pode deixar de refletir, baseado nos pressupostos teóricos discutidos nesse trabalho, que essa ideia de exclusão das pessoas que se manifesta no espaço físico é um aspecto da própria estrutura social atual, onde prevalecem direitos desiguais e dominação dos que têm mais sobre os que têm menos. Há um sinal, porém de inconformidade com essa espacialidade e socialidade. Os jovens profissionais almejam lançar-se no mercado de trabalho com o desejo de construir espaços dinâmicos que permitam aos cidadãos, indistintamente, viver o espaço com liberdade e autonomia.

Além disso, esses jovens querem garantir o retorno de grupos sociais específicos à mesma sociedade que um dia os excluiu. Considerando que o espaço e as pessoas são moldados mutuamente, a acessibilidade urbana produziria comportamentos e relações sociais unificadas por meio da garantia de direitos e respeito às diferenças. Nesse modo de pensar o futuro do espaço físico da cidade, os profissionais estão pensando não apenas na qualidade da cidade como um todo no sentido da eliminação de fatores estressores, mas na formulação de uma sociedade mais justa e equilibrada.

A reflexão acerca do modo como a acessibilidade distribui-se no espaço urbano de Manaus permitiu a descoberta de olhares equivocados. Esse cenário físico concorre para a consolidação de barreiras não apenas arquitetônicas e comunicacionais, mas verdadeiras muralhas psicológicas cujas consequências alcançam a própria noção de cidadania. Por isso, ao investigar aspectos psicossociais dos indivíduos, o espaço é um aspecto integrante seja da promoção da saúde quanto do adoecimento. A cidade é lócus dos acontecimentos sociais e das vivências dos habitantes que dela participam diariamente. Esse ambiente traduz não apenas sua condição social, mas seus direitos, suas expectativas, que se cerceadas produzem e reproduzem condições de exclusão e desrespeito.

Essas percepções oriundas de um histórico sociocultural que se manifestam não apenas na produção espacial da cidade, mas nas estruturas sociais que perpetuam as restrições aos cidadãos que estão fora das esferas dominantes. Por mais que esses futuros profissionais estejam plantando novas formas de conceber o espaço urbano, está presente a segregação da espacialidade, da mesma forma que a deficiente estrutura social os produziu. Resta o desafio de transformar essa condição inerente de pessoas que estão inclusas nesse processo: de não reproduzir desigualdades espaciais para romper com as malevolentes desigualdades sociais.

Nesse modelo de formação da pessoa e formação do espaço por elas ocupado, é urgente que novos paradigmas venham substituir aos velhos olhares para que a verdadeira transformação comece a acontecer. A noção da coletividade deve se sobrepor às individualidades, da mesma forma as noções de territorialidades privadas e públicas não seja parte de um confuso estado de ética e uso social. A cidade é de todos, indistintamente, porém com responsabilidades diferenciadas. A cidade não é produção de uma pessoa nem de um segmento político, mas é a construção de todos que permitem que ela assim seja. A inserção de cada indivíduo na cidade e sua conseqüente apropriação e apego à cidade como espaço de todos, emerge na transformação psicossocial de cada indivíduo. Tais transformações podem ocorrer com mais rapidez nos processos de formação escolar.

A revisão concreta das diretrizes curriculares de cursos cuja natureza esteja intimamente ligada a esse cuidado pode ser um elemento vital de transformação. Incluir a disciplina da Acessibilidade não é necessariamente suficiente, mas a reflexão sobre o tipo de sociedade que produz tais socialidades pode ser um elemento de transformação no planejamento urbano. O surgimento do olhar humanizado e comprometido com os recursos de acesso como um aspecto qualitativo dos espaços só será possível a partir de uma leitura crítica desse espaço como retrato de um aspecto social que o produz. O atendimento à necessidade de deslocamento de todos os cidadãos, que nesse estudo se mostram muito mais embasadas em um arranjo técnico como obrigação, deve se deslocar para um compromisso verdadeiramente sensibilizado com a causa da deficiência. Essas transformações exigem reformulações profundas no projeto político pedagógico da formação de profissionais que compreendam a indissociabilidade do espaço com a pessoa que nele está inserida.

Alguns cursos já mostram evidências dessa transformação. Nesse estudo os futuros Tecnólogos em Construção de Edifícios, mesmo não possuindo a acessibilidade como um treinamento sólido no contexto acadêmico, mostraram-se mais conscientes de sua responsabilidade social para com as pessoas com deficiência e engajados na transformação da

realidade ora apresentada por meio de projetos diretamente envolvidos com o anseio do deslocamento para todos. Os demais prevalecem centrados na técnica, como aspecto divorciado da pessoa.

Esse estudo deixa evidente que muito mais do que formar profissionais com alto nível de domínio técnico e habilidade para a criação de espaços acessíveis para todos, a formação deve oportunizar que estes avancem na formação de cidadania. Ser projetista e construtor competente requer uma visão psicossocial de responsabilidade. A esses profissionais cabem a atuação objetiva de resgate social pela produção de novas espacialidades onde o bem-estar e qualidade de vida seja para todos, observando as necessidades específicas de cada grupo. Acredita-se, baseado nos pressupostos teóricos desse estudo que essa nova postura criará espaços cada vez mais dinâmicos no cenário das cidades, cujo acolhimento torne-se extensivo a todos os cidadãos, sem discriminação ou alusão ao seu espaço pessoal como condição primeira para o acesso ao espaço urbano.

Enfim, no resgate da coletividade e amor à cidade, a condição do acesso como qualidade inerente do espaço urbano poderá ser a chave para a garantia de indivíduos psicologicamente saudáveis e livres para uma vivência pessoal e coletiva do espaço sem restrições no contexto globalizado. De igual modo, considerando que pessoa e ambiente são aspectos indissociáveis de uma mesma realidade, acredita-se que transformando um o outro está sendo transformado em retorno.

11. REFERÊNCIAS

ABRASPE, Associação Brasileira de Pedestres. **O Pedestre e o Novo Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Dez/1997. Disponível em www.pedestre.org.br.

AMIRALIAN, M. Conceituando deficiência. **Rev. Saúde Pública**, Fev 2000, vol.34, no.1, p.97-103.

ARRUDA, S. M. C. de P. BITTENCOURT. Z. Z. L. de C. Ambientes Acessíveis: promovendo a inclusão, um direito de todos. In. **I Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência: Acessibilidade – Você também tem compromisso**. Brasília: Maio/2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.

BANCO MUNDIAL. **Cidades em movimento: estratégias de transporte urbano**. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.

BAUMAN, Z. **Globalização: as conseqüências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

BOARETO. R. O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana do Ministério das Cidades – Programa Brasil Acessível. In. **Anais do XV Congresso da ANTP**, Brasília: 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília(a): 2004.

_____. **Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. Brasília(b): 2004.

_____. **Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana.** Brasília(a): 2007.

_____. **Construindo uma cidade acessível.** Caderno 2. Brasília(b): 2007.

_____. **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível.** Brasília: 2004.

_____. **Lei Nº 10.257 – Estatuto das Cidades – estabelece diretrizes gerais da política urbana.** Brasília, DF, 10 de julho de 2001.

_____. **Decreto Nº 5.296 - estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** Brasília, DF, 02 de dezembro de 2004.

_____. Ministério do Turismo/Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo e Acessibilidade: Manual de Orientações.** 2ª Ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro. Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503 de 23/09/97.** 1ª Ed. Brasília: DENATRAN, 2008.

CIDADES DO BRASIL, Revista. **Gestão de Cidades: Expresso de Manaus.** Edição 19. Abril/2001. Disponível em www.cidadesdobrasil.com.br

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 2005.

CUNHA, E.P. CUNHA, E.S. Políticas Públicas e Sociais. In: CARVALHO A.(orgs.) **Políticas Públicas.** Belo Horizonte: Ed. UFMG/PROEX, 2002.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO. **DE 99/OAE001 – Projeto de Obra de Arte**. São Paulo, 1999.

EGLER, T. T. C. Espaço e Coesão Social. In. BARRENECHEA, M. A. & GONDAR, J. **Memória e Espaço: trilhas do contemporâneo**. Rio de Janeiro: Sete Letras, 2003.

ELIAS, N. **Os estabelecidos e os outsiders**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

ELY, V. H. M. B. Ergonomia + Arquitetura: buscando um melhor desempenho do ambiente físico. In: **Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces Humano-Tecnologia: Produtos, Programas, Informação, Ambiente Construído**. Rio de Janeiro, 2000.

FÁVERO, E.A.G. **Direitos das pessoas com deficiência: garantia de igualdade na diversidade**. Rio de Janeiro: WVA, 2004.

FISCHER, G. **Psicologia Social do Ambiente**. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.

FRANCISCO, V. P. Acessibilidade – Impacto no Mercado Imobiliário. **XIV COBREAP – Congresso Brasileiro de Engenharia de Avaliações e Perícias**. IBAPE/BA: novembro de 2007.

GIBSON, J.J. The Theory of Affordance. In: SHAW, R. & BRANSFORD, J. (Eds.) **Perceiving, acting and knowing: toward an ecological psychology**. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates: 1977, pp 67-82.

GOLD, Philip Anthony. **Nota técnica: Melhorando as condições de caminhada em calçadas**. Perdizes, 2003.

GONDIM, S.M.G. (2002). Perfil profissional e mercado de trabalho: relação com a formação acadêmica pela perspectiva de estudantes universitários. **Estudos de Psicologia** 7(2), 299-399.

GÜNTHER, H. PINHEIRO, J. Q. & ELALI, G. A abordagem multimétodos em estudos pessoa-ambiente: características, definições e implicações. In J. Q. Pinheiro, & H. Günther (Orgs.). **Métodos de pesquisa nos estudos pessoa – ambiente**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2008.

HECKERT, A. L. E. NEVES, C. A. Modos de formar e modos de intervir: quando a formação se faz potência de produção de coletivo. In: PINHEIRO, R. (org). **Trabalho em equipe sob o eixo da integralidade: valores, saberes e práticas**. Rio de Janeiro: IMS/UERJ-CEPESC- ABRASCO, 2007.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA – INMETRO. **Procedimento de Fiscalização – Adaptação de acessibilidade em veículos para o transporte coletivo de passageiros**. Brasília: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2000**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do Turismo**. São Paulo: Aleph, 2003.

KÜHNEN, A.; HIGUCHI, M.I.G. Percepção Ambiental. In Cavalcanti, S. e Elali, G. **Temas Básicos de Psicologia Ambiental**. São Paulo: Editora Vozes, 2011.

LE GOLF, J. **Por Amor às Cidades: conversações com Jean Lebrun**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEFEBVRE. H. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MACIEL, M. R. C. Portadores de deficiência: a questão da inclusão social. **São Paulo Perspec.**, Jun 2000, vol.14, no.2, p.51-56.

MARCONI, M. de A. LAKATOS, E. M. **Metodologia do Trabalho Científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**. São Paulo: Atlas, 2001.

MARGHANI, V.G.R.E. TANURE, R.L.Z. MONTEIRO, F.C.F. Avaliação do Mobiliário Urbano com ênfase na Acessibilidade. **Ação Ergonômica: Revista Brasileira de Ergonomia**. Volume 5. Número 1. 2004.

MINAYO, M. C. de S. **Avaliação por triangulação de métodos: abordagem de programas sociais**. Editora Fiocruz. Rio de Janeiro, 2005.

MOBILIZE BRASIL, Mobilidade Urbana Sustentável. **Calçadas do Brasil**. Disponível em www.mobilize.org.br (2012).

MONTENEGRO, N. G. S. D. SANTIAGO, Z. M. P. SOUSA, V. C. de. **Guia de Acessibilidade: Espaços Públicos e Edificações**. 1ª Edição. Fortaleza: SEINFRA-CE, 2009.

PRADO. A. R. de A. Acessibilidade e Desenho Universal. **Anais do III Congresso Paulista de Geriatria e Gerontologia – GERP**. Santos, SP: 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MANAUS. **Plano Diretor Urbano e Ambiental do município de Manaus**. Diário Oficial Nº 628, Ano III, de 05 de novembro de 2002.

RAIA JR. A. A. **Acessibilidade e Mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas**. Tese de Doutorado. USP: Escola de Engenharia de São Carlos, 2000.

RODRIGUES, A. M. Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade: alguns aspectos sobre população urbana e espaço. **Cadernos Metrôpole**. Nº 2, 2004.

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos teórico-metodológicos da Geografia**. Hucitec: São Paulo: 1988.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Studio Nobel, 2002.

SASSAKI, R. K. **Inclusão dá Trabalho.** Belo Horizonte: Armazém de Idéias, 2000.

_____. **Vida independente na era da sociedade inclusiva.** São Paulo, 2004.

SILVA, E. L. da. MENEZES, E. M. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação.** 3. Ed. Rev. Atual. Florianópolis: Laboratório de Ensino à Distância da UFSC, 2001.

SILVA, M. **Alteridade e Cidadania.** Disponível em www.evirt.com.br/artigos.htm. 2006.

SOCZKA, L. (org.). **Contextos Humanos e Psicologia Ambiental.** Fundação Calouste Gulbenkian : Lisboa, 2005.

SOUZA, J. M. de. CARNEIRO, R. Universalismo e focalização na política de atenção à pessoa com deficiência. **Saúde soc.**, Dez 2007, vol.16, no.3, p.69-84. ISSN 0104-1290.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.** Trad. Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1980.

URSINI, T. R. SEKIGUCHI, C. **Desenvolvimento Sustentável e Responsabilidade Social: Rumo à Terceira Geração de Normas ISO.** Artigo publicado no livro “Inovação, Legislação e Inserção Social”. 4º volume. Coleção Uniemp Inovação. São Paulo: Instituto Uniemp, 2005.

WERBEL, J.D. Relationships among career exploration, job search intensity and job search effectiveness in graduating college students. **Journal of Vocational Behavior**, 57, 379-94. (2000).

12. APÊNDICES

I. Carta de Apresentação

II. Termo de Anuência Institucional

III. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

IV. Matriz de Observação

V. Roteiro de Entrevista Semi-Estruturada



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

Ilmo. Sr.

Prof. Júlio César Araújo de Freitas.

Diretor-Geral do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas
IFAM/Campus Manaus Centro.

Nesta

Manaus, ___/___/2012.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentar V. Sa. vimos solicitar vossa anuência e autorização para desenvolvimento da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência**, com alunos dessa IES. A pesquisa é parte dos requisitos da formação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas/UFAM de Cristina Rodrigues Carneiro, sob orientação da Prof^a Dr^a Maria Inês Gasparetto Higuchi,

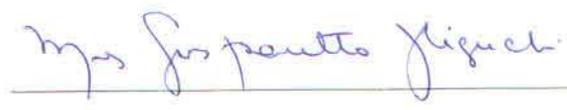
A pesquisa tem por objetivo verificar os aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis à pessoa com deficiência no contexto urbano na visão de universitários dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Tecnologia em Construção de Edifícios.

Para tanto será necessário a realização de entrevistas com os universitários desta IES, finalistas do Curso de Tecnologia em Construção de Edifícios do IFAM/ Campus Manaus Centro em data e horários a serem posteriormente combinados.

Sendo o que nos resta, agradecemos vossa cooperação no sentido de permitir o acesso da pesquisadora para solicitar a participação dos alunos. Comunicamos ainda que a inclusão de sujeitos dessa IES será mantida em anonimato, conforme preconiza a RE 196/MS – Conselho de Ética em Pesquisa.

Atenciosamente,


Cristina Rodrigues Carneiro


Maria Inês Gasparetto Higuchi, Prof^a Dr^a



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

Ilmo. Sr.
Prof. M.Sc. Mário Augusto Bessa de Figueiredo.
Diretor da Escola Superior de Tecnologia - EST/UEA.
Nesta

Manaus, ___/___/ 2012.

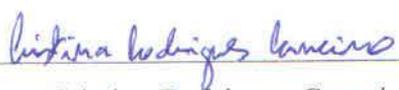
Prezado Senhor,

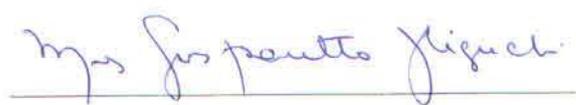
Ao cumprimentar V. Sa. vimos solicitar vossa anuência e autorização para desenvolvimento da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência**, com alunos dessa IES. A pesquisa é parte dos requisitos da formação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas/UFAM de Cristina Rodrigues Carneiro, sob orientação da Prof^a Dr^a Maria Inês Gasparetto Higuchi,

A pesquisa tem por objetivo verificar os aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis à pessoa com deficiência no contexto urbano na visão de universitários dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Tecnologia em Construção de Edifícios. Para tanto será necessário a realização de entrevistas com os universitários desta IES, finalistas do curso de Engenharia Civil da Escola Superior de Tecnologia da Universidade do Estado do Amazonas/UEA em data e horários a serem posteriormente combinados.

Sendo o que nos resta, agradecemos vossa cooperação no sentido de permitir o acesso da pesquisadora para solicitar a participação dos alunos. Comunicamos ainda que a inclusão de sujeitos dessa IES será mantida em anonimato, conforme preconiza a RE 196/MS – Conselho de Ética em Pesquisa.

Atenciosamente,


Cristina Rodrigues Carneiro


Maria Inês Gasparetto Higuchi, Prof^a Dr^a



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

Ilmo. Sr.
Prof. Marcos Paulo Cereto.
Diretor do Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA
Nesta

Manaus, ___/___/2012.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentar V. Sa. vimos solicitar vossa anuência e autorização para desenvolvimento da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência**, com alunos dessa IES. A pesquisa é parte dos requisitos da formação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas/UFAM de Cristina Rodrigues Carneiro, sob orientação da Profª Drª Maria Inês Gasparetto Higuchi,

A pesquisa tem por objetivo verificar os aspectos psicossociais subjacentes no processo de criação de espaços acessíveis à pessoa com deficiência no contexto urbano na visão de universitários dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Tecnologia em Construção de Edifícios. Para tanto será necessário a realização de entrevistas com os universitários desta IES, finalistas do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA em data e horários a serem posteriormente combinados.

Sendo o que nos resta agradecemos vossa cooperação no sentido de permitir o acesso da pesquisadora para solicitar a participação dos alunos. Comunicamos ainda que a inclusão de sujeitos dessa IES será mantida em anonimato, conforme preconiza a RE 196/MS – Conselho de Ética em Pesquisa.

Atenciosamente.


Cristina Rodrigues Carneiro


Maria Inês Gasparetto Higuchi, Profª Drª

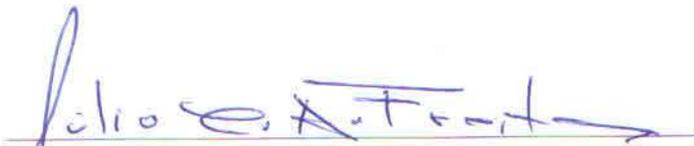


UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

TERMO DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Eu, Prof. Júlio César Araújo de Freitas, Diretor-Geral do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas IFAM/ Campus Manaus Centro, estou de acordo com a realização da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência** nas dependências do referido campus e, mediante aceite formal, autorizo a sua realização.

Manaus, 10 de Fevereiro de 2012.



Prof. Júlio César Araújo de Freitas
Diretor-Geral do IFAM/Campus Manaus Centro



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

TERMO DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Eu, Prof. M.Sc. Mário Augusto Bessa de Figueiredo, Diretor da Escola Superior de Tecnologia da Universidade do Estado do Amazonas/UEA, estou de acordo com a realização da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência** nas dependências do referido campus e, mediante aceite formal, autorizo a sua realização.

Manaus, 10 de Fevereiro de 2012.

Prof^o MSc. Mário Augusto Bessa de Figueiredo
Diretor da Escola Superior de Tecnologia – EST/UEA



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

TERMO DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Eu, Prof. Marcos Paulo Cereto, Diretor-Geral do Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA, estou de acordo com a realização da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência** nas dependências do referido campus e, mediante aceite formal, autorizo a sua realização.

Manaus, 10 de Fevereiro de 2012.

Marcos Paulo Cereto
Sector Geral Portaria 884/09
Centro Universitário
Luterano de Manaus

Prof^o Marcos Paulo Cereto

Diretor-Geral do Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Vimos através deste convidar o(a) Sr(a). a participar da pesquisa **Análise da Acessibilidade Urbana em Manaus/AM: Um olhar sobre a criação de espaços acessíveis para a pessoa com deficiência**, de responsabilidade da pesquisadora Cristina Rodrigues Carneiro sob supervisão da Profª Drª Maria Inês Gasparetto Higuchi, cujo objetivo consiste em conhecer a opinião do(a) senhor(a) sobre os espaços de movimento existentes em Manaus em termos de acessibilidade e inclusão social de pessoas com deficiência no contexto urbano. Para fins de praticidade na coleta das informações prestadas, as entrevistas serão realizadas com o auxílio do gravador. Enquanto cuidados éticos, seu nome será mantido em sigilo e, a qualquer momento, você poderá recusar-se a participar da pesquisa ou retirar o seu consentimento de uso das informações coletadas sem que lhe ocorra nenhum tipo de prejuízo. Não será oferecido nenhum tipo de gratificação em dinheiro ou em outra espécie pelas informações fornecidas ou em caso de desistência. Em caso de informações adicionais, o(a) Sr(a). poderá entrar em contato com a Faculdade de Psicologia – FAPSI/UFAM, na Secretaria do Mestrado em Psicologia (tel.: (92) 3305-4127), com o Comitê de Ética em Pesquisa (tel.: (92) 3305-5130) ou diretamente com a pesquisadora Cristina Rodrigues Carneiro (tel.: (92) 3621-6774) e/ou sua orientadora Drª Maria Inês Gasparetto Higuchi (tel.: (92) 3643-3145).

Fui informado(a) sobre os objetivos da pesquisa, bem como sobre o porquê de minha colaboração e entendi a explicação que me foi dada. Por isso, eu concordo em participar da pesquisa sabendo que não haverá ganho pessoal direto para mim e que eu poderei retirar minha permissão a qualquer tempo. Estou recebendo uma cópia deste documento, assinada pela pesquisadora responsável, para o meu respaldo.

Manaus, ___/___/2012.

Assinatura do Participante

Cristina Rodrigues Carneiro
Pesquisadora Responsável

MATRIZ DE OBSERVAÇÃO*

CORREDORES URBANOS/ VIAS	CORREDOR SUL/NORTE: AVENIDA DJALMA BATISTA		
MOBILIÁRIO URBANO: CALÇADA			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Largura do passeio para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas			
Rebaixamento das calçadas junto à faixa de pedestres			
Largura para transposição de obstáculos isolados (ex. postes)			
Presença de área comercial estendendo-se para o passeio			
Superfície da calçada (antiderrapante)			
Sinalização e isolamento das áreas de obras sobre o passeio			
Desvio com rampas de acesso em caso de obras sobre o passeio			
Nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento			
MOBILIÁRIO URBANO: CANTEIRO DIVISOR DE PISTAS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento do canteiro para passagem de pedestres			
Viabilidade de travessia contínua em faixa de pedestre			
MOBILIÁRIO URBANO: FAIXA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Demarcação da faixa de pedestres			
Continuidade de travessia entre canteiro divisor de pistas			
Posicionamento da faixa de pedestre em relação ao rebaixamento de calçadas			
Presença de sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais junto a semáforos			
MOBILIÁRIO URBANO: PASSARELA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Presença de rampas de acesso			
Largura para condições de travessia em cadeira de rodas			
Presença de corrimão em rampas de acesso para o apoio de deficientes visuais			
MOBILIÁRIO URBANO: VAGAS PARA VEÍCULOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público			
MOBILIÁRIO URBANO: TELEFONES PÚBLICOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Teclado numérico adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais			
MOBILIÁRIO URBANO: PARADA DE ÔNIBUS/MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Nivelamento do passeio para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas			

Presença de rampas para o acesso de pessoas com deficiência			
Presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas no transporte coletivo			
Indicação do símbolo universal da acessibilidade nos meios de transporte coletivo			
Presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais nas paradas de ônibus			

CORREDORES URBANOS/ VIAS	CORREDOR SUL/NORTE: AVENIDA CONSTANTINO NERY		
MOBILIÁRIO URBANO: CALÇADA			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Largura do passeio para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas			
Rebaixamento das calçadas junto à faixa de pedestres			
Largura para transposição de obstáculos isolados (ex. postes)			
Presença de área comercial estendendo-se para o passeio			
Superfície da calçada (antiderrapante)			
Sinalização e isolamento das áreas de obras sobre o passeio			
Desvio com rampas de acesso em caso de obras sobre o passeio			
Nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento			
MOBILIÁRIO URBANO: CANTEIRO DIVISOR DE PISTAS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento do canteiro para passagem de pedestres			
Viabilidade de travessia contínua em faixa de pedestre			
MOBILIÁRIO URBANO: FAIXA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Demarcação da faixa de pedestres			
Continuidade de travessia entre canteiro divisor de pistas			
Posicionamento da faixa de pedestre em relação ao rebaixamento de calçadas			
Presença de sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais junto a semáforos			
MOBILIÁRIO URBANO: PASSARELA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Presença de rampas de acesso			
Largura para condições de travessia em cadeira de rodas			
Presença de corrimão em rampas de acesso para o apoio de deficientes visuais			
MOBILIÁRIO URBANO: VAGAS PARA VEÍCULOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público			
MOBILIÁRIO URBANO: TELEFONES PÚBLICOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Teclado numérico adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais			

MOBILIÁRIO URBANO: PARADA DE ÔNIBUS/MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Nivelamento do passeio para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas			
Presença de rampas para o acesso de pessoas com deficiência			
Presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas no transporte coletivo			
Indicação do símbolo universal da acessibilidade nos meios de transporte coletivo			
Presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais nas paradas de ônibus			

CORREDORES URBANOS/ VIAS	CORREDOR SUL/NORTE: AVENIDA TORQUATO TAPAJÓS		
MOBILIÁRIO URBANO: CALÇADA			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Largura do passeio para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas			
Rebaixamento das calçadas junto à faixa de pedestres			
Largura para transposição de obstáculos isolados (ex. postes)			
Presença de área comercial estendendo-se para o passeio			
Superfície da calçada (antiderrapante)			
Sinalização e isolamento das áreas de obras sobre o passeio			
Desvio com rampas de acesso em caso de obras sobre o passeio			
Nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento			
MOBILIÁRIO URBANO: CANTEIRO DIVISOR DE PISTAS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento do canteiro para passagem de pedestres			
Viabilidade de travessia contínua em faixa de pedestre			
MOBILIÁRIO URBANO: FAIXA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Demarcação da faixa de pedestres			
Continuidade de travessia entre canteiro divisor de pistas			
Posicionamento da faixa de pedestre em relação ao rebaixamento de calçadas			
Presença de sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais junto a semáforos			
MOBILIÁRIO URBANO: PASSARELA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Presença de rampas de acesso			
Largura para condições de travessia em cadeira de rodas			
Presença de corrimão em rampas de acesso para o apoio de deficientes visuais			
MOBILIÁRIO URBANO: VAGAS PARA VEÍCULOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público			

MOBILIÁRIO URBANO: TELEFONES PÚBLICOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Teclado numérico adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais			
MOBILIÁRIO URBANO: PARADA DE ÔNIBUS/MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Nivelamento do passeio para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas			
Presença de rampas para o acesso de pessoas com deficiência			
Presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas no transporte coletivo			
Indicação do símbolo universal da acessibilidade nos meios de transporte coletivo			
Presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais nas paradas de ônibus			

LIMITE	ESTAÇÃO HIDROVIÁRIA DO AMAZONAS		
	SINALIZAÇÃO		
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Presença de mapas táteis em Braille para melhor localização de deficientes visuais			
Presença de sinalização tátil no piso para melhor deslocamento de deficientes visuais			
Sinalização de áreas de resgate			
Sinalização de saídas de emergência com rotas de fuga acessíveis			
ESPAÇOS DE MOVIMENTO			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rampas de acesso para o livre deslocamento de pessoas com deficiência			
Presença de corrimão em rampas de acesso para o apoio de deficientes visuais			
ESTRUTURA FÍSICA			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Reserva de assentos para pessoas com deficiência em áreas de convivência (lanchonetes, etc.)			
Rebaixamento de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Teclado numérico adaptado em Braille para o uso de telefones públicos por deficientes visuais			
Presença de banheiros públicos adaptados			
Superfície do piso em termos de segurança (antiderrapante)			
Presença de elevadores e/ou escadas rolantes acessíveis			
Sinalização de vagas para veículos exclusivas às pessoas com deficiência no estacionamento			
Rebaixamento de, pelo menos, um guichê de venda de passagens para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Presença de rampas de acesso no trajeto Porto-Embarcação			

UNIDADE DE ESTRUTURAÇÃO URBANA/BAIRRO	UES CIDADE NOVA: RUA ITAETÊ/BAIRRO AMAZONINO MENDES		
MOBILIÁRIO URBANO: CALÇADAS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Largura do passeio para deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas			
Rebaixamento das calçadas junto à faixa de pedestres			
Largura para transposição de obstáculos isolados (ex. postes)			
Presença de área comercial estendendo-se para o passeio			
Superfície da calçada (antiderrapante)			
Sinalização e isolamento das áreas de obras sobre o passeio			
Desvio com rampas de acesso em caso de obras sobre o passeio			
Nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento			
MOBILIÁRIO URBANO: FAIXA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Demarcação da faixa de pedestres			
Posicionamento da faixa de pedestre em relação ao rebaixamento de calçadas			
Presença de sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais junto a semáforos			
MOBILIÁRIO URBANO: PARADA DE ÔNIBUS/MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Nivelamento do passeio para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas			
Presença de rampas para o acesso de pessoas com deficiência			
Presença de elevadores de acesso para o embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas no transporte coletivo			
Indicação do símbolo universal da acessibilidade nos meios de transporte coletivo			
Presença de mapas táteis para melhor localização de deficientes visuais nas paradas de ônibus			
MOBILIÁRIO URBANO: VAGAS PARA VEÍCULOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público			
MOBILIÁRIO URBANO: TELEFONES PÚBLICOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Teclado numérico adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais			

PONTO NODAL	COMPLEXO VIÁRIO SENADOR GILBERTO MESTRINHO		
MOBILIÁRIO URBANO: CALÇADAS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Largura do passeio para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas			
Rebaixamento das calçadas junto à faixa de pedestres			
Largura para transposição de obstáculos isolados (ex. postes)			

Superfície da calçada (antiderrapante)			
Sinalização e isolamento das áreas de obras sobre o passeio			
Desvio com rampas de acesso em caso de obras sobre o passeio			
Nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento			
MOBILIÁRIO URBANO: FAIXA DE PEDESTRES			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Demarcação da faixa de pedestres			
Posicionamento da faixa de pedestre em relação ao rebaixamento de calçadas			
Presença de sinalização sonora para a travessia de deficientes visuais junto a semáforos			

MARCO	LARGO DE SÃO SEBASTIÃO		
MOBILIÁRIO URBANO: PASSEIO			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Largura do passeio para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas			
Largura para transposição de obstáculos isolados (ex. postes)			
Superfície da calçada (antiderrapante)			
Nivelamento das calçadas em termos de continuidade de deslocamento			
MOBILIÁRIO URBANO: TELEFONES PÚBLICOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Rebaixamento de, pelo menos, uma cabine telefônica para o uso de pessoas em cadeira de rodas			
Teclado numérico adaptado em Braille para o uso de deficientes visuais			
MOBILIÁRIO URBANO: VAGAS PARA VEÍCULOS			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Sinalização de vagas exclusivas para pessoas com deficiência em estacionamento público			
ESTRUTURA FÍSICA			
ASPECTOS	NÍVEIS		
	EXISTE	INEXISTE	
Presença de rampas de acesso em pontos turísticos (ex. Teatro, Igreja)			
Presença de rampas de acesso na entrada de áreas comerciais			
Reserva de assentos exclusivos para a pessoa com deficiência em áreas de convivência (ex. bares, lanchonetes, etc.)			

*Fonte: Associação Brasileira de Normas Técnicas ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (2004).

ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA

- 1) O que você entende por Acessibilidade?
- 2) Na sua opinião, o que precisa ter um espaço para ser considerado acessível?
- 3) Qual a sua opinião sobre a acessibilidade na estrutura física de lugares públicos tais como pontos turísticos e o seu entorno? E em cruzamentos como as rotatórias dos grandes complexos viários existentes em Manaus? Porquê?
- 4) Com relação aos bairros de Manaus, que tipos de obstáculos presentes nas calçadas te impediriam de se deslocar livremente? Porquê?
- 5) Se você tivesse que planejar e/ou construir um edifício voltado para a entrada e saída de pessoas da cidade, enumere três principais prioridades que você daria no seu projeto. Porquê?
- 6) Qual a sua opinião sobre as faixas e as passarelas de pedestres das avenidas de grande circulação em Manaus no sentido do livre deslocamento de pessoas com deficiência?
- 7) O que você pensa sobre o sistema de transporte público de Manaus quanto à sua utilização por pessoas com deficiência?
- 8) Atualmente, as construtoras mostram-se preocupadas com relação à inclusão social de pessoas com deficiência em edificações? Como você vê essa questão?
- 9) A questão da acessibilidade foi contemplada em sua formação profissional? De que modo?
- 10) Enquanto futuro profissional, como você acredita ser possível transformar o espaço urbano de Manaus em um ambiente acessível para todas as pessoas, sem discriminação?

13. ANEXO

I. Carta de Aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa – CEP/UFAM.