

WAYFINDING E ACESSIBILIDADE PARA DEFICIENTES VISUAIS: Avaliação do desempenho da caminhada em espaços públicos de Pelotas/RS

SILVA JÚNIOR, Luiz Gilberto¹; PORTELLA, Adriana Araújo²

¹Universidade Federal de Pelotas – luizjunior.04@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – adrianaportella@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

Refletir sobre inclusão social de pessoas com deficiência visual no espaço urbano permite pensar em um ambiente que viabilize o acesso à bens e serviços para todos, com base na diversidade, equiparação de oportunidades e busca de autonomia pessoal e coletiva (LOPES, 2009). Segundo Bins Ely (2004), acessibilidade pode ser definida tanto pela possibilidade de acesso a um lugar quanto pela autonomia no uso de seus equipamentos. Nesse entendimento, a acessibilidade se apresenta como uma questão imprescindível para a dignidade, o respeito e a valorização da diversidade humana, ou seja, é um instrumento de bem-estar e de desenvolvimento inclusivo.

Para Duarte, Libardi e Sánchez (2010), o grande desafio que deve ser adotado no planejamento de espaços públicos como passeios, praças e parques, é de recuperar a vitalidade das cidades promovendo inclusão à medida que se proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Para os autores, a melhoria da qualidade da infraestrutura urbana favorece os deslocamentos por meio de caminhadas, além de melhorar as condições do uso e da apropriação desses espaços públicos. O estudo do caminhar contribui para identificar como a falta de infraestrutura das cidades impacta os usuários com deficiência visual, e proporciona diversas descobertas sobre experiências e questões ligadas à percepção (ASSIS, 2018).

A percepção pode ser definida como a comunicação entre o ambiente e o usuário. A partir disso, alguns padrões de comportamento são estabelecidos de acordo com fatores selecionados por meio dos sentidos ativos de cada indivíduo. Nas ações que envolvem a percepção, o processo cognitivo humano seleciona determinados códigos significativos, que ajudam na interpretação da realidade. Esse processo depende de fatores subjetivos e valores culturais do grupo social do qual o indivíduo faz (KANASHIRO, 2003). Para cada sentido humano está associado um órgão especializado na captação de seus determinados estímulos. Olhos, pele, nariz, ouvidos e língua reagem à luz, à pressão, às variações de temperatura e até mesmo às vibrações sonoras. Essas variações estão diretamente ligadas a como o indivíduo percebe o espaço e a como se comporta dentro dele (SILVA, 2010).

Para pessoas com deficiência visual o grau de comprometimento do campo visual varia, e para essas pessoas o ambiente oferece uma grande quantidade de variáveis que influenciam no seu comportamento (GOMES, 2002). Dentre as limitações encontradas no ambiente urbano, a falta de autonomia nas atividades do cotidiano afeta a forma como a pessoa com deficiência visual se relaciona com o mundo ao seu redor, podendo interferir ou prejudicar o desenvolvimento ocupacional, cognitivo e psicológico desses usuários (SOUZA, 2004). O ambiente urbano deve permitir a percepção e a experimentação de forma segura e autônoma. Nos passeios públicos, a orientação espacial da pessoa com deficiência visual parte da delimitação das rotas mais acessíveis, já em praças e parques a orientação parte do acesso ao espaço até aos locais de uso intensivo ou destinados ao lazer (GUEDES, 2015).



Nesse contexto, **o problema de pesquisa centra-se na forma como são planejados espaços urbanos, como passeios, praças e parques que, em sua maioria, não possuem acessibilidade adequada e dificultam a orientação espacial de usuários com deficiência visual.** Para Assis (2018), mesmo com a reedição da NBR9050 (ABNT, 2015) e a criação da NBR16537 (ABNT, 2016), a mobilidade urbana para deficientes visuais continua restrita, pois ambas normativas não levam em consideração a complexidade de percepções que a deficiência visual envolve. Segundo a autora, não basta que as normas sejam aplicadas para que a acessibilidade destinada aos deficientes visuais em centros urbanos seja alcançada, outros fatores no espaço devem ser considerados. Sendo assim, surge a pergunta de pesquisa: **“Como devem ser planejadas as sinalizações para espaços urbanos que garantam o deslocamento autônomo de pessoas com deficiência visual?”**.

Para responder essa pergunta o objetivo dessa pesquisa é avaliar o desempenho da caminhada de usuários com deficiência visual em espaços públicos, focando nas condições de autonomia desses usuários durante o processo de orientação espacial.

2. METODOLOGIA

Por possuir números expressivos de casos de pessoas com deficiência visual (IBGE, 2010) e pela cidade não possuir infraestrutura urbana que auxilie os deslocamentos de deficientes visuais em seus espaços urbanos (MONTELLI, 2008; BARROSO, 2012; FERNANDES, 2017), Pelotas é selecionada como estudo de caso neste trabalho.

Segundo Gil (2007), esta é uma pesquisa aplicada e classifica-se como fenomenológica em relação ao seu objetivo. Caracterizada por dar ênfase ao mundo e à vida cotidiana, a fenomenologia permite uma abordagem que não se detém a aspectos factuais observáveis, mas visa o entendimento de seus significados e contextos (BOSS, 1977). Esta pesquisa é qualitativa e os métodos de coleta de dados são: (i) entrevista caminhada; (ii) levantamento físico; (iii) entrevista semiestruturada.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Este estudo mostrou que a falta de acessibilidade ou mobilidade para deficientes visuais influencia diretamente nas condições de deslocamento desses usuários no espaço público, e que essa influência varia conforme o grau da deficiência visual. O desempenho para realizar as tarefas da caminhada sofre com as limitações causadas pela falta de sinalização nos espaços da cidade. Com a análise dos dados, foi possível identificar que tanto as obras das edificações, quanto as do passeio, não possuem sinalização adequada para garantir a segurança de deficientes visuais e, por isso, devem ser pensadas soluções que sinalizem com antecedência a existência de perigo naquele espaço.

Em todas as entrevistas, o tempo de travessia dos semáforos foi suficiente, mas ficou destacada a importância da sinalização auditiva, e, em Pelotas, nenhum ponto da cidade conta com esse tipo de sinalização. Para compensar a falta de sinalização, deficientes visuais utilizam algumas técnicas que permitem apreender as informações do espaço, como esperar o semáforo abrir e fechar de novo, para saber quanto tempo tem de travessia. Essa técnica se mostrou eficiente para realizar a travessia com autonomia, mas, no desempenho geral da caminhada, o usuário cego leva mais tempo para realizar o percurso, pois, a cada travessia, ele tem que realizar essa técnica para compensar a falta de sinalização auditiva. Foi verificado que, em

ambientes mais complexos e com poluição sonora, o deficiente visual tende a esperar a ajuda de alguém para atravessar a rua, pois, nesses casos, os usuários se sentem desorientados e, por segurança, preferem pedir ajuda.

Quanto à sinalização tátil presente nos percursos realizados nas entrevistas caminhadas, foi verificado que sua aplicação é fragmentada e executada de maneira incorreta, impossibilitando que deficientes visuais utilizem essa sinalização para auxiliar na orientação e na mobilidade. Se encontra, atualmente, na área central de Pelotas, muitos trechos sem sinalização tátil, e nos em que há, a sinalização está fora dos padrões estabelecidos pela NBR 16537. A maior consequência disso é todo o investimento em uma infraestrutura de sinalização que é subutilizada. Foi verificado que estratégias de balizamento que auxiliam o uso da bengala, como muretas e canteiros, se mostraram mais eficazes no desempenho geral da caminhada. Como existe uma preferência em andar próximo ao alinhamento predial, a sinalização tátil deve ser instalada mais próxima dessa área do passeio para ser detectada com maior facilidade.

Os resultados referentes ao uso e à apropriação dos espaços públicos apontaram que deficientes visuais não utilizam a caminhada como atividade de lazer, pois os espaços de deslocamento não acolhem o usuário cego e, para evitar situações de desorientação, tendem a não realizar percursos que não conhecem. Quanto às praças e aos parques, a falta de sinalização que ajude o deficiente visual a compreender a geometria do espaço, como mapas táteis, é o principal limitador da apropriação desses espaços, e, aliado a isso, está a falta de segurança encontrada nos espaços públicos da área central de Pelotas.

Quando se analisa o percurso escolhido pelo deficiente visual, verifica-se que o transporte público é um elemento essencial para acesso à cidade. Nas entrevistas, ele foi usado por todos os participantes cegos, que revelaram conhecer toda a rota que o ônibus realiza, e que estruturam seus percursos em função da localização das paradas de ônibus. O pesquisador acompanhou o trajeto feito no transporte público e, mesmo possuindo algumas falhas que impedem a autonomia do usuário durante seu uso, como a dependência para descobrir informações das rotas, dos locais de desembarque e de assentos livres, foi verificado que esse modal democratiza o acesso de deficientes visuais ao espaço urbano.

Também foi verificado que a mobilidade do usuário cego é influenciada pela descontinuidade nas texturas dos passeios, pois dificultam a aderência do piso e a pessoa pode perder o equilíbrio, interferindo no desempenho da caminhada. Dificultadores, como buracos, mobiliários, placas de lojas e ambulantes, são os obstáculos mais difíceis de mapear, pois não fazem parte da estrutura mental que o usuário tem do espaço. Por estarem localizados geralmente na área do passeio que deficientes visuais usam para trafegar, muitos desses obstáculos deixam o passeio com uma estrutura labiríntica, afunilando o fluxo de pessoas, que é outro fator de desorientação para a pessoa cega.

4. CONCLUSÃO

Este estudo verificou que a falta de autonomia tem impacto na saúde de deficientes visuais. Os resultados revelam que, em situações de desorientação, esses usuários tendem a desenvolver crises de ansiedade e ataques de pânico. Esses fatores interferem na relação da pessoa com o espaço e nas relações sociais, principalmente nas que estabelece com os demais pedestres. A sociabilidade também interfere no caminhar de deficientes visuais; foi verificado que, sem sinalização para realizar o percurso com autonomia, a ajuda dos demais pedestres é indispensável para que a pessoa com deficiência visual possa realizar as tarefas da caminhada.

Entretanto as dinâmicas sociais são muito complexas e nem sempre as pessoas estão dispostas a ajudar, por isso, o espaço deve possuir sinalizações que garantam a autonomia desses usuários.

No geral, o que pode ser observado sobre o desempenho da caminhada de deficientes visuais é que as barreiras espaciais são superáveis e cada pessoa desenvolve métodos que auxiliam na sua orientação e mobilidade. A maior dificuldade que esse grupo encontra no dia a dia das cidades são as barreiras sociais, causadas pela falta de conscientização da população. De acordo com os resultados encontrados na pesquisa, conclui-se que cabe ao poder público viabilizar recursos e ações que promovam o desenvolvimento de espaços acessíveis e inclusivos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSIS, Diva Carolina Antas de et al. **O caminhar da pessoa cega: análise da exploração de elementos do espaço urbano por meio da bengala longa**. 2018.
- NBR, ABNT. 9050: 2015. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3ª Ed. Rio de Janeiro, 2015.
- BARROSO, C.; LAY, M. C. D. **Uso universal e orientação espacial em áreas urbanas – adaptações físicas e comportamentais**. Cadernos PROARQ, n. 22, p. 175-190, 2016.
- BINS ELY, Vera Helena Moro. **Orientar-se no espaço: condição indispensável para a acessibilidade**. In: Seminário Nacional de Acessibilidade no Cotidiano, 1, 2004. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.
- BOSS, M. **O modo de ser esquizofrênico à luz de uma fenomenologia daseinsanalítica**. Revista da Associação Brasileira de Daseinsanalyse, v. 3, p. 5-28, 1977.
- DUARTE, F.; LIBARDI, R. e SANCHEZ, K. **Introdução da Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2010.
- FERNANDES, Livia Winkel. **Acessibilidade em Praças e Parques: O caso do Parque Dom Antônio Zattera em Pelotas – RS**. 2017.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo, v. 5, n. 61, p. 16-17, 2002.
- GOMES, Paulo C. C. **A condição urbana – Ensaio de Geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- GUEDES, Denyse Moreira et al. **Deficientes visuais e acessibilidade urbanística: interações entre direitos humanos e meio ambiente**. 2015.
- IBGE. **Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 10 jan. 2019.
- KANASHIRO, Milena. **A cidade e os sentidos: sentir a cidade**. Desenvolvimento e meio ambiente, v. 7, 2003.
- LOPES, Laís Vanessa Carvalho de Figueirêdo et al. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, seu Protocolo Facultativo e a Acessibilidade**. 2009.
- MONTELLI, Clarissa Castro Calderipe. **Avaliação estética e uso de três praças em Pelotas/RS**. 2008.
- SILVA, A. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- SOUSA, J. **Aspectos comunicativos da percepção tátil: a escrita em relevo como mecanismo semiótico da cultura**. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP. 2004.