

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE SANTANA
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ACESSIBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO PRAÇA VEIGA CABRAL

Ana Paula Rodrigues dos Santos

Enielson da Silva Almeida

Maria José Monteiro Benathar

Santana – AP

2013

Ana Paula Rodrigues dos Santos
Enielson da Silva Almeida
Maria José Monteiro Benathar

ACESSIBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO PRAÇA VEIGA CABRAL

Trabalho de Conclusão de Curso –TCC, apresentado à
Universidade Federal do Amapá – UNIFAP para a
obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo.

Orientadora: Msc. Fátima Maria Andrade Pelaes.

Coorientador: Msc. Elizeu Corrêa dos Santos

Santana – AP

2013

Ana Paula Rodrigues dos Santos

Enielson da Silva Almeida

Maria José Monteiro Benathar

ACESSIBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO PRAÇA VEIGA CABRAL

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, apresentado na modalidade projetual como requisito para conclusão da disciplina TCC II.

Orientador: Msc. Fátima Maria Andrade Pelaes.

Coorientador: Msc. Elizeu Corrêa dos Santos

Banca Examinadora

Arquiteta Fátima Maria Andrade Pelaes

Arquiteta Anneliza Smith

Arquiteto Oscarito Antunes do Nascimento

Apresentado em: ____/____/____

Conceito _____

Santana – AP

2013

Agradecemos sinceramente...

...a Deus por mais essa conquista, pois Ele sempre está presente em todas
as nossas escolhas e caminhos...

...aos nossos orientadores Professores Msc. Fátima Maria Andrade Pelaes e Msc. Eliseu

Correa dos Santos

...aos nossos familiares ...

PELO APOIO, CARINHO E DEDICAÇÃO !!!

"Há homens que lutam por um dia e são bons; há outros que lutam por um ano e são melhores; há outros, ainda que lutam por muitos anos e são muito bons; há, porém, os que lutam por toda a vida, estes são os imprescindíveis." (Bertold Brecht).

Ana Paula Rodrigues dos Santos

Enielson da Silva Almeida

Maria José Monteiro Benathar

ACESSIBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO PRAÇA VEIGA CABRAL

DECLARAÇÃO

Declaramos, de acordo com o Manual de TCC do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, que realizamos em junho de 2013 a revisão linguística-textual, ortográfica e gramatical da monografia do Trabalho de Conclusão de Curso denominado: Acessibilidade Urbana: Estudo de Caso Praça Veiga Cabral localizada no centro comercial de Macapá - AP, de nossa autoria, discentes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá.

Tal declaração contará nas encadernações e arquivo magnético da versão final do TCC acima identificado.

Santana-AP, 07 de junho de 2013.

ANA PAULA SANTOS

ENIELSON ALMEIDA

MARIA JOSÉ BENATHAR

DECLARAÇÃO

Eu, **IVANCI MAGNO DE OLIVEIRA**, portador do RG 352697 - AP, licenciado em Letras, com habilitação em Língua Portuguesa pela Universidade Federal do Amapá, professor de Língua Portuguesa e Literatura; declaro, para os devidos fins, que realizei a revisão linguística-textual, ortográfica e gramatical da monografia do Trabalho de Conclusão de Curso denominado: Acessibilidade Urbana: Estudo de Caso da Praça Veiga Cabra, Macapá - AP, de autoria de Ana Paula Santos, Enielson Almeida e Maria José Benathar, discentes do Curso de Arquitetura e Urbanismo no Centro de Ensino Superior do Amapá.

Santana-AP, 07 de junho de 2013.

IVANCI MAGNO DE OLIVEIRA

RESUMO

Grande parte da população mundial convive com alguma tipo de deficiência, seja ela física, visual, auditiva, mental ou múltipla. Não bastassem as limitações de ordem física, decorrentes da própria deficiência a que estão sujeitas, tais pessoas ainda sofrem com a discriminação, a exclusão social e o descaso do Poder Público no que se refere à adoção de medidas concretas tendentes a proporcionar sua integração junto à comunidade em que vivem. Inicialmente, este trabalho pretende analisar a realidade da praça Veiga Cabral dentro de uma perspectiva acessível, seleção de critérios balizadores para a intervenção urbanística, a fim garantir, o cumprimento da norma ABNT NBR 9050/2004, embasada na Constituição Federal, que garante o direito de ir e vir de todas as pessoas ao passeio público, e a consolidação de uma consciência acessível para toda a cidade. A partir desta observação desenvolve-se o projeto de Acessibilidade Urbana na Praça Veiga Cabral, visando a eliminação das barreiras e sua adaptação para pessoas com deficiência a fim de que se torne um espaço mais atraente e frequentado pela comunidade em geral.

Palavras-chave: Acessibilidade. Praça Veiga Cabral. Desenho Universal

ABSTRACT

Much of the world's population lives with some form of disability, be it physical, visual, auditory, mental or multiple. Not enough physical limitations resulting from the disability itself to which they are subject, such people still suffer from discrimination, social exclusion and the neglect of the Government with regard to the adoption of concrete measures aimed at providing their integration in the community in which they live. Initially, this work intends to analyze the reality of Veiga Cabral square within a perspective of selection criteria, the underpinning for urban intervention, in order to ensure the compliance with the standard ABNT NBR 9050/2004, based on the Federal Constitution, which guarantees the right to go and come from all people to promenade, and the consolidation of a conscience that is accessible to the whole city. From this observation develops the Urban Accessibility project in C, to Veiga Square elimination of barriers and its adaptation for people with disabilities in order to make it a more attractive and attended by the community at large.

Keywords for this page: accessibility. Veiga Cabral Square. Universal Design

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas

NBR – Norma Brasileira

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa do Estado do Amapá enquanto Vila de São José em 1758	22
Figura 2 - Praça Veiga Cabral em 1963. Foi a primeira praça a ter parquinho em Macapá .	22
Figura 3 - Década de 70 - Imagem da Igreja Matriz de São José de Macapá em foto tirada do centro da Praça Veiga Cabral - vendo-se o ponto de táxis e a pedra de manganês.	23
Figura 4 - Monumento a Cabralzinho.	23
Figura 5 - Estado atual das calçadas e mobiliários da praça.	24
Figura 6 - Imagem do entorno.	25
Figura 7 - Pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.	29
Figura 8 – Exemplo de usos flexíveis na Praça Veiga Cabral, tamanho telefone público inacessíveis a todos.	30
Figura 9 - Exemplo contrário ao estabelecido pelo parâmetro de simplicidade e intuição por exigir uma observação mais atenta e uma compreensão mental adequada para identificar este elemento como um reservatório de resíduos sólidos (lixeria pública).	30
Figura 10 - Sinalização tátil de alerta e Sinalização tátil direcional – Modulação do piso...	31
Figura 11 . Desníveis e calçadas deterioradas na praça impossibilitando a acessibilidade garantida pela NBR 9050/2004.	32
Figura 12 - Esquema de Calçada com separação de usos. Ilustração	33
Figura 13 - Croqui de esquema de calçada com separação de usos	34
Figura 14 - Inclinação e altura do passeio público / Sinalização de alerta tátil na rampa para travessia de pessoas portadoras de deficiência visual.....	35
Figura 15 – Largura para deslocamento em linha reta.....	35
Figura 16 - Exemplos de rebaixamento de guias.....	36
Figura 17 – Símbolos de deficiente motor, visual e sonoro	36
Figura 18 - Sinalização tátil de alerta nos rebaixamentos das calçadas.....	37
Figura 19 – Mapa atual da cidade.....	44
Figura 20 – Ambulantes instalados na calçada da praça.....	45
Figura 21 – Recorte do Mapa de setorização de Macapá	45
Figura 22 – Planta atual da praça Veiga Cabral	52
Figura 23 – Fotos atuais da Praça	53
Figura 24 – Algumas edificações locadas na praça	54
Figura 25 – Planta baixa da nova proposta para a Praça Veiga Cabral	54

Figura 26 –Proposta de calçada interna da Praça Veiga Cabral	55
Figura 27 – Cruzamento da Av: Presidente Vargas com a Rua Cândido Mendes	56
Figura 28 –Algumas árvores existentes na Praça Veiga Cabral.....	58
Figura 29 – Cravo Francês	58
Figura 30 - Ecsória Família	59
Figura 31 – Tipo de grama	59

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Definições de deficiência conforme Decreto Federal nº 5.296/04, art. 5º, Inciso I.	38
Tabela 2 -Materiais utilizados.....	60

SUMÁRIO

I - INTRODUÇÃO	16
II – JUSTIFICATIVA	17
2.1 - OBJETO DE ESTUDO.....	18
2.2 – OBJETIVOS	18
2.2.1 - OBJETIVO GERAL	18
2.2.2 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
2.2.3 - FORMULAÇÃO DO PROBLEMA	19
2.2.4 – METODOLOGIA	19
III- FUNDAMENTAÇÃO TEORICA	20
3.1 – A PRAÇA E SUA IMPORTÂNCIA AO LONGO DA HISTÓRIA	20
3.1.1 - Contextualização da Praça Veiga Cabral	21
3.2 – CONCEITOS BÁSICOS	25
3.2.1 – Acessibilidade	25
3.2.2 – Barreiras	27
3.2.3 – O Desenho Universal	28
3.2.4 – Elementos da urbanização	33
3.2.5 – Mobiliário urbano	33
3.2.6 – Rota acessível	33
3.2.7 – Espaço acessível	34
3.2.7.1 - Calçadas	34
3.2.8 - Pessoas com mobilidade reduzida	38
3.2.9 – Tipos de deficiência	38
3.3 – EVOLUÇÃO DA ACESSIBILIDADE	39
3.3.1 – Entendendo o modelo	41
3.4 – TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	41
3.4.1 – Caracterização da área de estudo	43
3.5 - LEGISLAÇÃO E NORMATIZAÇÃO SOBRE ACESSIBILIDADE	46
3.5.1 – Mobilidade Urbana	48
IV - PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO	52
4.1 – Situação existente	52

4.2 – Situação Proposta	54
4.2.1 – Paisagismo	57
4.2.2 – Materiais a serem utilizados na Revitalização da Praça Veiga Cabral.....	60
V – CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
VI – REFERÊNCIAS.....	63
APÊNDICE.....	64
ANEXOS.....	65

I – INTRODUÇÃO

A Praça Veiga Cabral, assim como grande parte das praças existentes no centro da cidade de Macapá, possui ruas de tráfego muito intenso, uma área verde, mas degradada e esquecida pelas autoridades, rodeadas de lojas comerciais, pessoas que por ali trafegam, além de conter uma parte importante da história e cultura local. Essas características conferem a área um contexto espacial simbólico propício a eventos culturais e, por isso, ela tem comportado shows, feiras de automóveis, exposições da cultura local, tornando – se uma área atrativa e que integra o centro comercial da cidade.

Porém, o espaço não possui estrutura física para atender aos anseios da comunidade, principalmente das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por sua área encontrar-se em mal estado de conservação da calçada, vegetação e mobiliários urbanos, também seu espaço não é adequado para receber os eventos acima mencionados, os quais acabam sendo improvisados.

A revitalização na Praça Veiga Cabral, visa à adequação deste espaço para a criação de um local de maior usufruto da comunidade em geral, estruturados com parâmetros de acessibilidade para população que muitas vezes são esquecidas pelo poder público.

No Brasil, o Censo do IBGE 2010, mostra a existência 23,9% da população brasileira com algum tipo de deficiência seja visual, auditiva, motora ou mental, totalizando aproximadamente 45,6 milhões de pessoas. Esses números não levam em consideração as pessoas com restrição de mobilidade, como idosos, gestantes, pessoas obesas, mulheres com carrinho de bebê e acidentados.

Estes números demonstram a importância de se garantir a autonomia e segurança na utilização de todos os espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos para melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência. Dependem principalmente das adequações arquitetônicas e urbanísticas de sua cidade, bairro, ruas, avenidas, praças, para assegurar-lhe o direito de ir e vir, porém não é a única necessidade indispensável para atingir uma melhor qualidade de vida, torna-se necessário várias outros complementos tais como: educação, transporte, saúde, trabalho entre outros.

Ao identificar as principais dificuldades de locomoção e barreiras arquitetônicas nas praças no Centro Comercial na cidade de Macapá, enfrentadas pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida temos uma visão mais precisa das exclusões a que eles estão submetidos. Isto é significativo, pois medidas precisam ser executadas para a garantia das Leis no âmbito Federal, Estadual e Municipal, relativas ao acesso nos logradouros, praças,

prédios públicos e privados, estabelecimentos comerciais e estacionamentos, que regem esta causa bem como para a melhoria da condição de cidadania das pessoas com deficiência.

O método utilizado na pesquisa para levantamentos de dados foi o analítico o qual se baseia na análise criteriosa da realidade, por meio da observação, exploração e verificação do caso, bem como consulta de bibliografias pra embasamento teórico, análise etnográfica do recorte metodológico desta pesquisa, além da qualificação dos dados e resultados obtidos para a construção dos capítulos desta pesquisa. O resultado mostrou que, infelizmente, Macapá não está preparada para proporcionar acesso pleno aos cidadãos, os quais circulam pelas calçadas dessas ruas, avenidas e praças que necessitam de modificações em alguns pontos para promover melhor qualidade de vida a um grupo mais abrangente de pessoas, principalmente, as pessoas com deficiência e ou com mobilidade reduzida.

Diante deste contexto, este trabalho se dispõe a propor soluções de acessibilidade a partir da problemática estudada, sugerindo uma praça estruturada dentro dos padrões normativos estabelecidos, tornando-se projeto incentivador para que se consolide a ideia de um desenho universal para a cidade e todos os seus habitantes sejam aqueles com mobilidade reduzida ou portadores de alguma deficiência, ou ainda que algum dia possam apresentar mobilidade reduzida.

Com intuito de mostrar a realidade da Praça Veiga Cabral, usamos a visão do pedestre para buscar possíveis alternativas para a mobilidade com segurança. Contudo, espera-se contribuir e subsidiar a qualificação do espaço com a elaboração de instrumento balizador da infra - estrutura para a população da cidade, principalmente para aqueles que tem mobilidade reduzida e utilizam intensamente o centro comercial da cidade, com intuito de lazer e entretenimento.

II – JUSTIFICATIVA

Embora a representatividade social e o grau de importância das praças oscilem com o tempo, ainda assim, possuem um significado que se faz pela própria dinâmica da sociedade na produção do espaço urbano. Tendo em vista a importância desses logradouros, o trabalho tem como objetivo conhecer a realidade da Praça Veiga Cabral em termos de acessibilidade e adequá-la de acordo com os padrões das normas da ABNT NBR 9050/2004.

A acessibilidade tem vantagens para todos os cidadãos e para a cidade, pois permite o exercício pleno de cidadania e participação ativa nos diversos domínios de atividade da sociedade. Assegura ao maior número possível de cidadãos a possibilidade de viverem

integrados em sua comunidade, em situação de igualdade de oportunidades. Contribui para que os espaços e serviços ofereçam condições de segurança e conforto. A acessibilidade assegura, enfim, com menores encargos, uma vida mais autônoma e independente a todos os cidadãos.

Na cidade de Macapá principalmente no centro comercial, o local a ser estudado, existem graves problemas de mobilidade afetando a qualidade de vida das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida, de modo que, esses espaços urbanos, sejam mais frequentados pela população e onde deveriam oferecer melhores condições possíveis de acessibilidade.

Nestas expectativas é que a cidade de Macapá precisa desenvolver-se, não apenas como uma cidade tranquila, receptiva e com muitas oportunidades, pois existem necessidades estruturais que precisam ser garantida para que exista qualidade de vida a todos, independentemente da idade e condição física.

Os resultados de nossa pesquisa permitirá o alerta aos setores responsáveis, como a prefeitura, para devidas modificações que a cidade deverá sofrer, exercendo nosso papel de futuros arquitetos e urbanistas, contribuindo para a cidade e para o cidadão, justificando desta forma a realização de nosso estudo. Nossa pesquisa tem características de um estudo descritivo e analítico no qual será estudado as barreiras arquitetônicas encontradas na Praça Veiga Cabral localizada no Centro Comercial da cidade de Macapá-AP.

2.1- OBJETO DE ESTUDO

Acessibilidade Urbana, espaços públicos

2.2 – OBJETIVOS

2.2.1- OBJETIVO GERAL

Elaborar projeto de revitalização na Praça Veiga Cabral como modelo dentro dos padrões de acessibilidade previstos nas normas Federais, Estaduais e Municipais.

2.2.2 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Verificar a realidade da Praça Veiga Cabral dentro de uma visão acessível.
- Consolidar uma nova consciência referente a acessibilidade urbana em Macapá para que se torne parte harmoniosa do projeto e não mero cumprimento da Lei.

- Estruturar formas de integração de todas as pessoas ao espaço urbano como garantia do direito de ir e vir aferido constitucionalmente.

Repensar a cidade como um organismo vivo que está em constante transformação, sempre se adequando às necessidades de seus usuários e que toda e qualquer transformação deve atender à comunidade atual e preservar sua qualidade ambiental e urbana para as futuras gerações também.

2.2.3 - FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Qual a importância da acessibilidade urbana para garantir o acesso universal aos espaços públicos (praças) da Cidade de Macapá?

2.2.4 – METODOLOGIA

Será utilizado o método qualitativo, quantitativo, através da observação participante da existência ou não do equipamento e do seu estado de conservação.

O estudo pretende focar acessibilidade na Praça Veiga Cabral no Centro Comercial da Cidade de Macapá. Para que esse objetivo seja alcançado, será utilizado o método analítico, que se baseia em uma compreensão da realidade de forma criteriosa.

A pesquisa se iniciará com consultas bibliográficas, a qual trata-se do primeiro passo em qualquer tipo de pesquisa científica, com o fim de revisar a literatura existente e não redundar o tema de estudo e experimentação. Serve para buscar o que já existe sobre o tema para que se possa contextualizar o assunto analisado, extraindo-se os elementos presentes e construindo – se o embasamento teórico da discussão proposta. TEIXEIRA (2008).

Serão feitas análises etnográficas as quais se realizarão na cidade de Macapá, e como recorte metodológico deste presente estudo, optou-se em mapear a praça Veiga Cabral, situada no centro da cidade, local em que se concentra grande número de pessoas em circulação, por reunir em seu entorno importantes estabelecimentos comerciais. Serão realizadas visitas a órgãos públicos estaduais como Secretaria de Infra Estrutura, Secretaria de mobilidade urbana, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitacional, Secretaria de Planejamento, e municipais como Secretaria de Obras, empresa Municipal de Transporte Urbano, a fim de verificar documentos que irão ajudar no levantamento de dados.

Portanto, serão elaboradas entrevistas abertas com alguns dos atores sociais, tais como, as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, comerciantes, pedestres e para

finalizar, serão feitas análises qualitativas das percepções da calçada, o que fundamentará a elaboração dos capítulos do trabalho de conclusão de curso. Contudo, pretende-se chegar aos objetivos do projeto ora apresentado, de forma a satisfazer a indagação quanto ao objeto estudado.

III – FUNDAMENTAÇÃO TEORICA

3.1 – A PRAÇA E SUA IMPORTÂNCIA AO LONGO DA HISTÓRIA

As praças compreendem formas espaciais que caracterizaram a organização do espaço urbano desde os tempos mais remotos. Como logradouros públicos por excelência, constituem importantes referenciais urbanas que apesar de se materializarem sob diferentes “desenhos” sempre revelaram a necessidade, perpetuada até hoje, de se ter, em meio à cidade, um espaço comum de socialização. Assim é que “a origem da praça está relacionada às ágoras das cidades gregas e romanas, onde todos os cidadãos podiam manifestar suas ideias a respeito de qualquer problema” (GRAEFF, 1986, p.130).

Este espaço, sendo aberto e livre, criam condições para que nele se produzam relações sociais que possibilitam e dão sentido à vida urbana, que resguarda historicamente em sua essência a ideia de convivência humana, sendo as praças, talvez, a maior simbologia disso.

Desde sempre as praças serviram como espaço de reunião, de encontro e de troca de bens e de informação. São locais de escape dentro do contexto urbano, onde proporcionam o bem-estar dos indivíduos, para tal, o mobiliário e os equipamentos urbanos como bancos, iluminação, fontes, coberto vegetal, sombreamento são indispensáveis para atraírem a população e garantirem conforto no espaço público.

Na renovação de uma praça está sempre implícita uma intervenção que pode ter um sentido mais ou menos próximo do conceito de recuperação. Entende-se por recuperação de um espaço, algo que pretende que este volte a adquirir novamente algumas características que, por qualquer motivo, deixou de ter. A renovação de um espaço incide mais no sentido de adaptar e reanimar o espaço, não deixando muitas vezes de ser também uma forma de recuperação e manutenção do próprio espaço (GRAEFF, 1986)

A importância da renovação e recuperação das praças públicas tem objetivos diversos e distintos. Numa primeira análise, a recuperação serve para uma reutilização do espaço em condições desejáveis. Isto faz verdadeiramente sentido quando hoje em dia a

expansão descontrolada nas cidades é um dos graves problemas do mundo contemporâneo. Perante esta situação, os espaços urbanos existentes devem ser encarados como elementos de transformação e de adaptação. A este propósito que em termos do planejamento urbano sustentável, há que primeiro de tudo, otimizar o uso do espaço urbano, com prioridade e reabilitação, e gerir sabiamente as zonas de expansão da cidade, impondo também limites claros ao seu crescimento. Os pesquisadores Robba e Macedo (2002, p. 17), ao realizarem o estudo das praças brasileiras, consideram as premissas básicas ao elaborar um conceito para esses espaços: uso e acessibilidade. Concordamos com esses autores quando conceituam praças como “espaços livres urbanos destinados ao lazer e ao convívio da população, acessíveis aos cidadãos e livres de veículos”.

No caso do nosso país, as praças surgiram na frente das igrejas e constituíram os primeiros espaços livres públicos urbanos. Tais logradouros atraíam as residências mais luxuosas, os prédios públicos mais importantes e o principal comércio, além de servirem como espaços de convivência da comunidade e como elo desta com a paróquia. Assim, “logradouro público por excelência, a praça deve sua existência, sobretudo, aos adros das nossas igrejas” (MARX, 1980, p.50).

3.1.1 - Contextualização da Praça Veiga Cabral

A Praça Veiga Cabral tem valor histórico muito grande para o Estado do Amapá, pois foi a primeira Praça de Macapá, sendo denominada São Sebastião e palco de um momento importante da nossa história, exatamente nessa praça o levantamento do pelourinho, onde o governador do Grão Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, fundou a Vila de São José de Macapá em 04 de fevereiro de 1758, bem como a celebração de cerimônias de lançamento da pedra fundamental da igreja de São José(1761), posteriormente a instalação da cidade em 12 de setembro de 1856.



Figura 1 - Mapa do Estado do Amapá enquanto Vila de São José em 1758. Fonte: Museu Joaquim Caetano

Originalmente a praça surge na história do Estado do Amapá registrada em 06 de março de 1761 pelo general Manuel Bernardo de Melo como Largo de São José ou da Matriz. Em 1916, já se constatava alterações arbitrárias às denominações inscritas no ato da criação do espaço da praça e do restante da cidade. Os dados técnicos do ano de 1761 indicam que a área original da praça correspondia a 84 braças de extensão e o lado austral 71 braças e 7 palmos (considerando que a medida de uma braça se reduz a 2,2m).

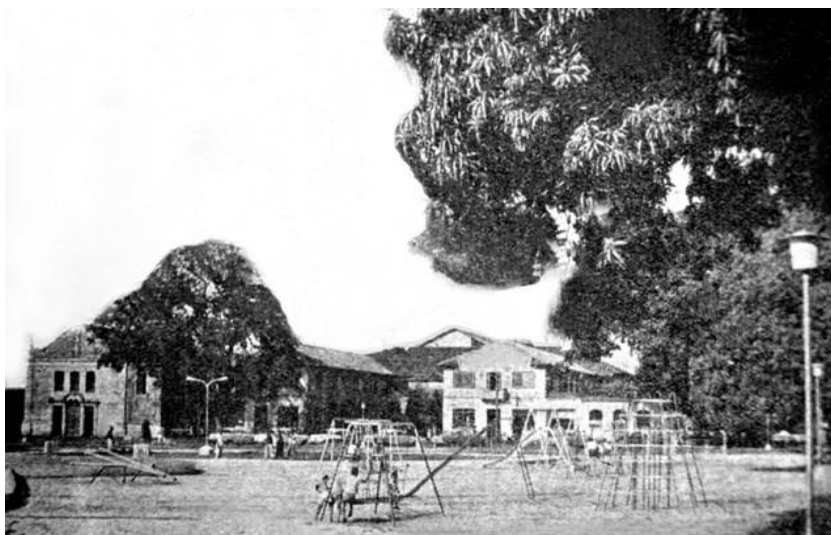


Figura 2 - Praça Veiga Cabral em 1963. Foi a primeira praça a ter parquinho em Macapá. Fonte. Blog Alcinéa Cavalcante



Figura 3 - Década de 70 – Imagem da igreja Matriz de Macapá em foto tirada do centro da Praça Veiga Cabral – vendo-se o ponto de táxi e a pedra de manganês. Fonte: Blog Porta-retratos.

O nome Veiga Cabral foi decretado em 1945 pelo capitão Janary Nunes em homenagem a Cabralzinho ¹(Francisco Xavier da Veiga Cabral), que pela sua trajetória histórica, foi cognominado como herói.

Em 1998, a lateral da praça foi ocupada com a construção do prédio do Teatro das Bacabeiras. Ao centro da área atual foi colocada uma estátua de Cabralzinho, doada pelo senador José Sarney. Segundo o levantamento mais recente de dados técnicos da Praça Veiga Cabral, a mesma ocupa hoje uma área de 8,292m².



Figura 4- Monumento a Cabralzinho. Fonte: Acervo do grupo, 2013

¹ Francisco Xavier de Veiga Cabral - Político paraense (Belém, PA, 1861 - id., 1905). Aderiu à revolta da Armada. Em 1895 foi para o Amapá, reivindicando a posse do território contestado.

Há tempos que praça não sofre algum tipo de revitalização, e sim, algumas limpezas por parte da Prefeitura de Macapá. Seu espaço é comumente usado para eventos da igreja São José de Macapá, como por exemplo, o Círio de Nossa Senhora de Nazaré, que motiva a locação de barracas móveis de venda de objetos religiosos ao longo das calçadas da praça. O mesmo espaço é usado também irregularmente por ambulantes que se inseriram à rotina do comércio, prestando serviços de gênero alimentício. Atualmente algumas dessas ‘estruturas ambulantes’ já se encontram fixadas ao espaço público e em situação irregular.

A praça é marcada também pela forte presença dos frequentadores assíduos da banca de revista e jornal chamada de banca do Dorimar, locada na área da praça desde 1974, que faz esquina com a Avenida Presidente Vargas e rua Cândido Mendes. Somando a esta edificação, a praça tem seu espaço composto atualmente por uma lanchonete em alvenaria, uma segunda lanchonete, está sendo um trailer, contando ainda com um ponto de parada, uma guarita da guarda municipal, telefone público, bancos, lixeiras, calçadas e jardinagem. A praça apresenta seus mobiliários urbanos, anteriormente citados, em péssimo estado de conservação, chegando ao ponto de alguns deles estarem sem condições de uso. A má conservação da praça e de seus equipamentos somado iluminação e segurança ineficaz transformaram o espaço da praça ocioso, perigoso, intrafegável em horários noturnos, sendo inclusive utilizada para atividades ilícitas, tais quais, como o uso de drogas e pequenos assaltos.



Figura 5- Estado atual das calçadas e mobiliários da praça.

A praça Veiga Cabral está situada na área comercial, frente ao Adro da Igreja de São José, Biblioteca Pública, Teatro das Bacabeiras, Museu Joaquim Caetano, Complexo Beira Rio. É potencialmente importante sua revitalização, pois vai beneficiar tanto aos usuários direcionados para o uso do centro como aspecto de facilitar os acessos e a locomoção dentro desta área, tanto aos usuários direcionados aos pontos culturais do entorno, no sentido de

proporcionar um espaço de lazer integrado. Esta praça merece atenção pela importância que representa para a sociedade local considerando que por natureza se trata de um espaço público direcionado ao lazer e cultura, mais ainda pela significativa localização.



Figura 6 – Imagem do entorno.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.

3.2 – CONCEITOS BÁSICOS

3.2.1 – Acessibilidade

Cidadão é o indivíduo que possui obrigações e direitos perante a sociedade, da qual é parte integrante e dela participa. Possui como principais direitos o acesso à moradia, à saúde, à educação, ao trabalho, ao lazer e à circulação.

Porém, para que esses direitos sejam exercidos, há a necessidade de se que respeitem os princípios de independência, autonomia e dignidade, de forma coletiva e individual.

Esses princípios devem contemplar a totalidade dos indivíduos que compõem a sociedade; entretanto, há uma parcela da população que sofre com a exclusão social causada, principalmente pela dificuldade de locomoção e movimentação pela cidade e demais ambientes de uso comum.

Após uma busca contínua por direitos dentro da sociedade, no início do século XX surgiram debates com o objetivo de garantir o direito das pessoas com mobilidade reduzida e

equipará-las a todos na conquista de uma cidadania plena. Com isso, o conceito de acessibilidade tem sido valorizado, exigido e adotado pela sociedade.

Segundo o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006), defini que a acessibilidade, no caso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, é uma condição de aproximação, com segurança e autonomia de determinados espaços, objetos e elementos diversos, possibilitando a utilização de todas as atividades inerentes e usos específicos que eles possam oferecer.

Será abordado neste capítulo algumas definições constantes no Decreto nº 5.296/2004, na Norma da ABNT, NBR 9050/2004 e a abordagem de alguns autores para melhor entendimento sobre alguns conceitos básicos referentes ao tema.

Conforme a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos e elementos urbanos (NRB 9050, 2004).

O conceito de acessibilidade está sendo, a cada dia, mais valorizado e discutido por profissionais de diversas áreas, inclusive da saúde, o que torna difícil criar uma definição única e específica. Porém, ao longo do tempo, vários conceitos surgiram e se ajustaram.

É possível, então, dizer que a acessibilidade pode ser compreendida como um conceito a ser pensado, avaliado e aplicado em todas as ações públicas que resultem em oferta de qualidade de vida, relacionados ao comportamento físico do espaço urbano. A visão da cidade como um organismo vivo remete à necessidade de se atender aos anseios de seus usuários. Um dos pontos primordiais é a possibilidade de locomoção

Segundo o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006), afirma que um ambiente com acessibilidade atende, diferentemente, uma variedade de necessidades dos usuários, o que torna possível uma maior autonomia e independência. Entende-se por autonomia a capacidade de o indivíduo desfrutar dos espaços e elementos espontaneamente, segundo sua vontade. E independência como a capacidade de usufruir os ambientes, sem precisar de ajuda.

Para alcançar essa acessibilidade, devem ser considerados alguns elementos importantes como: o fornecimento de alternativas para uso pleno do ambiente construído, a adequação da estrutura, o ajuste das instalações e o estímulo à percepção intuitiva das funções ambientais.

3.2.2 – Barreiras

Conforme a ABNT NBR 9050/2004, define barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental como qualquer elemento que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano, seja este elemento natural, instalado ou edificado.

Desta derivam as barreiras físicas que caracterizam qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano. As barreiras físicas dividem-se em arquitetônicas, urbanísticas ou de transporte, mas também existem as barreiras nas comunicações.

As barreiras arquitetônicas: são aquelas existentes no entorno e interior das edificações de uso público e privados, tais como, a ausência de rampas de acesso aos edifícios, portas e corredores estreitos, sinalização inadequada, dimensões dos espaços insuficientes a circulação e etc.

As barreiras urbanísticas: são as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público, como exemplo, podemos citar a falta de rebaixamento nas calçadas, falta de sinalização tátil para orientação, a inexistência de vagas de estacionamento para as pessoas com deficiências, e demais.

As barreiras de transportes: são os impedimentos existentes nos diferentes modos de transportes, coletivo ou individuais, terrestres, aéreos ou aquaviários, tais como, a ausência de assentos reservados, a falta de comunicação visual, inadequação das plataformas de embarque e do interior dos veículos, etc.

As barreiras nas comunicações e informações: são qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação.

Uma forma de agrupar estas barreiras é considerada o agente principal causador do impedimento. Embora os elementos causadores possam ser diversos e os efeitos também variam de acordo com o indivíduo e suas limitações particulares, as consequências produzidas

geram impedimentos ou dificuldades na acessibilidade também com variados graus de gravidade, dependendo de pessoa a pessoa.

3.2.3 – O Desenho Universal

O Desenho Universal é um conceito razoavelmente novo dentro da concepção de formação das cidades que, se utilizado na produção de espaços ou de objetos, permite a igualdade no seu emprego, inclusive pelas pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida.

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006), define o Desenho Universal como uma atitude que vai além do pensamento de eliminação de barreiras. Trata-se de evitar a necessidade de produção de ambientes ou elementos especiais para atenderem públicos diferentes. Nesse sentido, é um conceito diferente do Desenho Acessível, que trata da adequação de local ou de objeto, de forma a atender as especificações de determinadas pessoas, produzindo elementos diferenciados.

O Desenho Universal tende a ser naturalmente inclusivo e não discriminatório, que beneficia a população como um todo, e não uma minoria, como é erroneamente colocada.

Segundo o Programa citado afirma que para um correto entendimento na aplicação do Desenho Universal como um conceito emergente no Desenvolvimento Inclusivo deve-se atender a sete princípios básicos, sendo destacados alguns:

1. Uso equiparável define a importância de se desenvolver de projetos de qualquer natureza promova a equiparação de oportunidade entre os usuários, buscando respeitar as variadas habilidades das pessoas, mesmo sem saber especificamente quem são; este princípio deve garantir um amplo atendimento antropométrico, acomodando a maior quantidade de usuários possíveis, independentemente de suas características físicas: obesos, altos, pessoas sentadas, idosos, gestantes, entre outros.

- As condições de ofertas promovidas pelo elemento/objeto/espaço aos usuários devem ser iguais e, quando não for possível esta igualdade pelo menos devem ser equivalentes;

- Os elementos/objetos/espaços resultantes dos projetos devem despertar o mesmo interesse a todos os usuários;

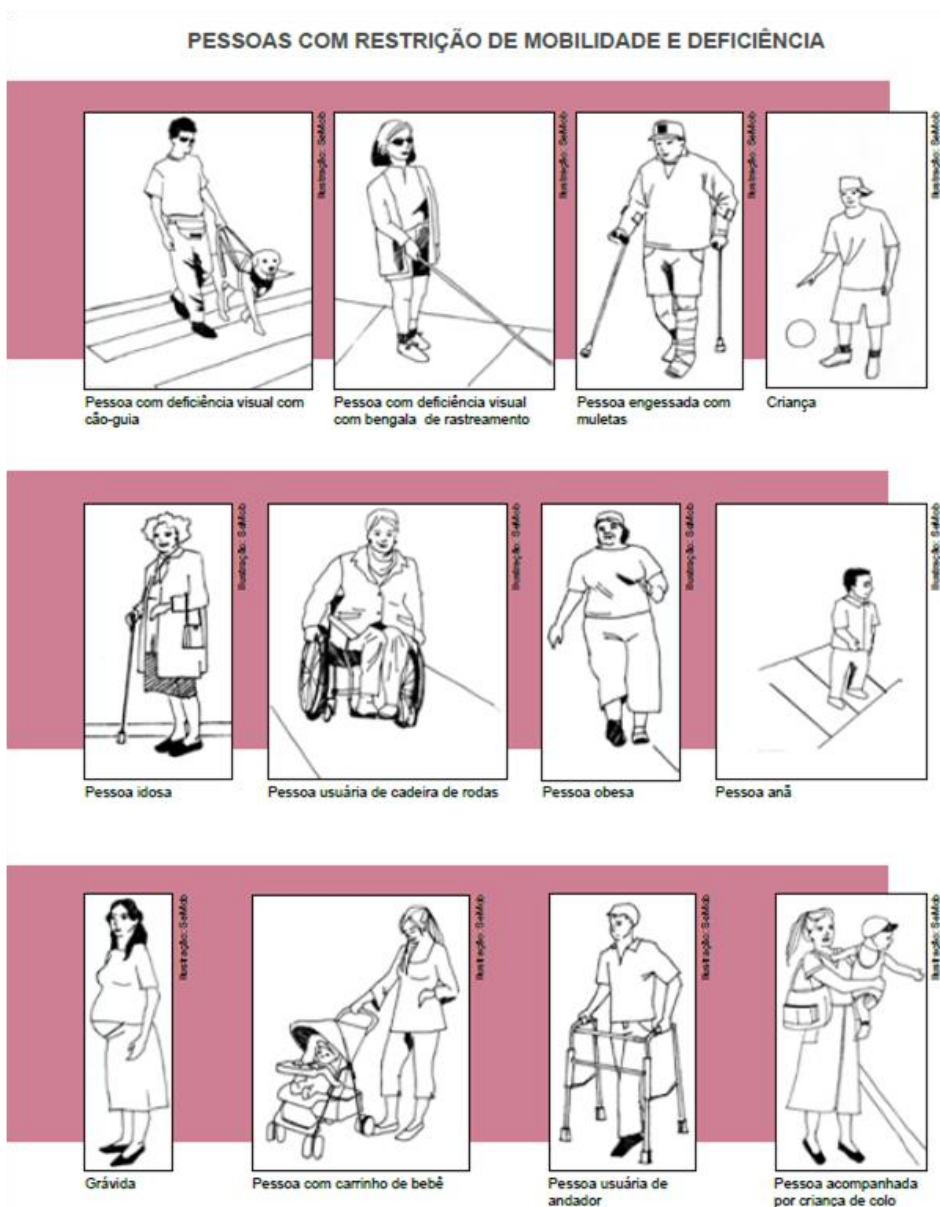


Figura 7 – Pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.
Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana 2006, p 14.

2. Uso flexível. A flexibilidade no uso, manuseio e acesso aos elementos do projeto devem respeitar e atender a uma larga escala de preferências e habilidades individuais. As diretrizes para este princípio são; O projeto deve permitir sua adaptação conforme necessidade e ritmo do usuário; O usuário deve poder escolher a forma de utilização do elemento; O seu uso não pode gerar dúvidas, devendo ser exato e preciso; Deve respeitar a existência de pessoas destros e canhotos, possibilitando o acesso e uso a ambos aos ambientes, objetos e elementos.



Figura 8 – Exemplo de usos flexíveis, na Praça Veiga Cabral, tamanho de telefone público inacessíveis a todos. Fonte. Acervo do grupo, 2013.

3. Simplicidade e intuição: Não se pode depender de habilidades específicas dos usuários como o conhecimento da língua ou um alto nível de concentração para que o desenho do projeto proposto seja compreendido e sua utilização ocorra. É necessária uma rápida e correta compreensão das partes que o compõem e também de seu todo.



Figura 9 - Exemplo contrário ao estabelecido pelo parâmetro de simplicidade e intuição por exigir uma observação mais atenta e uma compreensão mental adequada para identificar este elemento como um reservatório de resíduos sólidos (lixeira pública). Fonte Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006) p.32.

4. Informação perceptível: A utilização dos projetos deve estar garantida por informações eficazes, sem ser necessário depender de situações especiais, de circunstâncias ambientais ou de habilidades individuais dos usuários; deve permitir que peças intercambiáveis que compõem os projetos assumam características próprias de forma a facilitarem a identificação, a compreensão e o manuseio a qualquer usuário.

As diretrizes a serem seguidas são: sempre que possível utilizar cores, textos e texturas que facilitem a compreensão de elementos essenciais para o uso do objeto ou do espaço; Utilizar contrastes entre a informação essencial e o entorno para garantir a compreensão do objeto principal; As informações essenciais para a compreensão, utilização e identificação dos objetos e ambientes devem ser as mais legíveis possíveis; Os elementos necessários para a utilização devem ser diferenciados para serem facilmente compreendidos; Utilizar-se da tecnologia para ampliar a utilização dos elementos e ambientes; Compatibilizar o projeto com a variedade de técnicas de dispositivos que possam ser utilizados pelas pessoas que possuem limitações motoras e sensoriais.

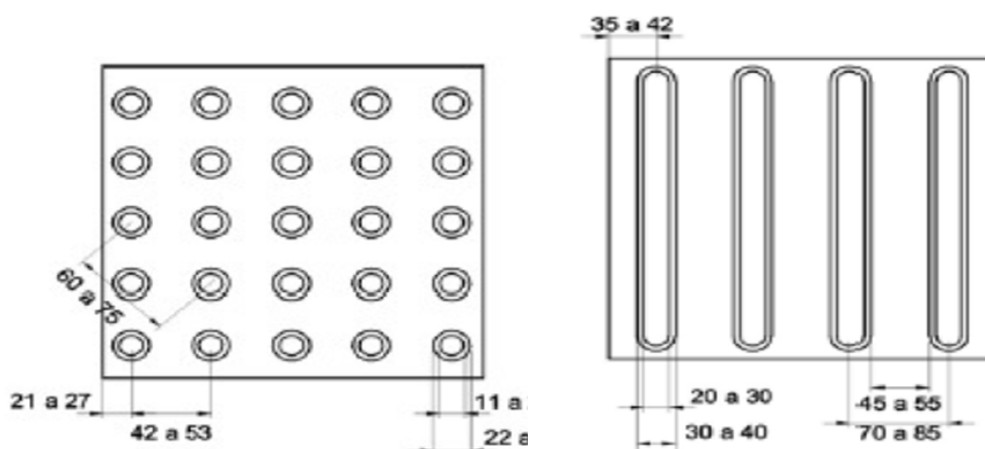


Figura 10 - Sinalização tátil de alerta e Sinalização tátil direcional – Modulação do piso.

Fonte: ABNT, 2004 (NBR 9050/2004).

5. Tolerância ao erro: Deve-se eliminar ou, pelo menos, minimizar a possibilidade de perigos ou consequências indesejáveis que possam ser provocadas por acidentes na utilização ou ações involuntárias.

As diretrizes a serem observadas são: destacar, de alguma forma, os elementos que compõem o projeto e que são responsáveis por minimizarem perigos ou possíveis erros indesejáveis; Tornar mais visíveis e acessíveis os elementos mais importantes e mais utilizados e tentar neutralizar, isolar ou proteger elementos considerados perigosos; Os

projetos devem destacar avisos referentes a erros e possíveis perigos; Identificar formas de se evitar falhas; Neutralizar e minimizar ações inconscientes que necessitem de maior atenção ou vigilância por parte de terceiros.



Figura 11 – Desníveis e calçadas deterioradas na praça, impossibilitando a acessibilidade garantida pela NBR 9050/2004. Fonte acervo do grupo.2003.

6. Tamanho e espaço para o acesso e o uso: O tamanho e o espaço para a aproximação, o alcance, a manipulação e o uso devem ser apropriados e adequados, independentemente do tamanho do corpo do usuário, sua postura ou mobilidade. Devem-se seguir as seguintes diretrizes: Elementos importantes para o uso e manuseio dos projetos devem estar desobstruídos para a rápida identificação e percepção, tanto de uma pessoa que esteja em pé quanto para o que estiver sentado; Que o alcance e manuseio de componentes, objetos ou elementos estejam confortáveis para os usuários em pé ou sentados; Que se tenham variações para a altura das mãos assim como das possibilidades de sua garra ou mobilidade; Fornecer o espaço adequado para o uso de dispositivos assistidos ou que necessitem de auxílio de outras pessoas.



Figura 12. Esquema de Calçada com separação de usos.
Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006) p 74

3.2.4 – Elementos da urbanização

De acordo com o Decreto Federal 5296/2004, elemento da urbanização é qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico.

3.2.5 – Mobiliário urbano

A ABNT/NBR 9050/2004, define como mobiliário urbano os objetos pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados.

Pode-se entender, então, como conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, como semáforos, postes de sinalização e iluminação, telefones públicos, bancos públicos, lixeiras, toldos, marquises, quiosque, entre outros.

3.2.6 – Rota acessível

Embasado na ABNT/NBR 9050/2004, corresponde a um trajeto contínuo desobstruído e sinalizado que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e possa ser utilizado de forma autônoma e seguro por todas as pessoas, inclusive

aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestre, rampas, etc.

3.2.7 – Espaço acessível

Para a ABNT, acessível é o espaço, edificação, mobiliário ou elemento que possa ser alcançado, visitado e utilizado por qualquer pessoa inclusive aquelas com deficiência. Nesse contexto, espaço acessível é aquele que pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com mobilidade reduzidas.

3.2.7.1- Calçadas

Segundo a Lei Federal no 9503/97-Anexo I, a Calçada é parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

Atualmente é na calçada que são, em geral, instalados os equipamentos urbanos, a sinalização da via e seu paisagismo e é nela que se desenvolve o trânsito de pedestres nas vias urbanas, conforme ilustrado na figura 13.

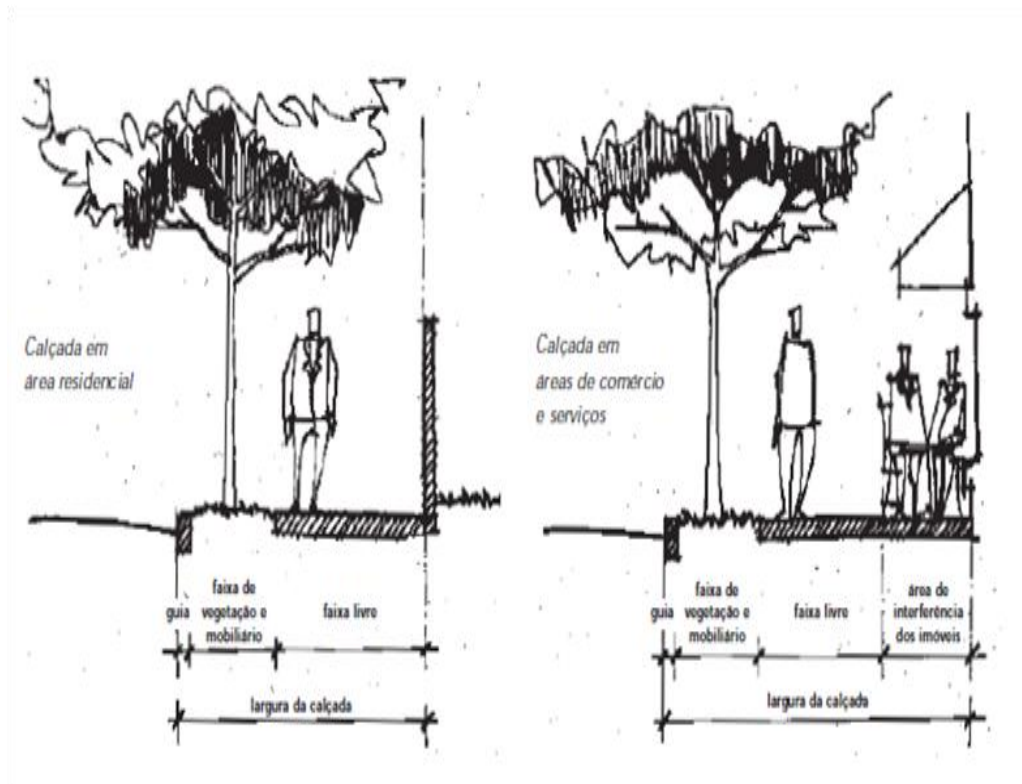


Figura 13 - Croqui de esquema de calçada com separação de usos.
Fonte: Comissão Permanente de Acessibilidade/SEHAB.

De acordo com o Manual de Especificações Técnicas do Estado do Mato Grosso, para garantir acessibilidade e segurança nas calçadas, deve-se considerar os seguintes aspectos:

Os pisos devem ser regulares, firmes, estáveis e antiderrapantes, sob qualquer condição climática, com inclinação transversal entre 2% a 3%, textura do piso com piso tátil, direcional e alerta.

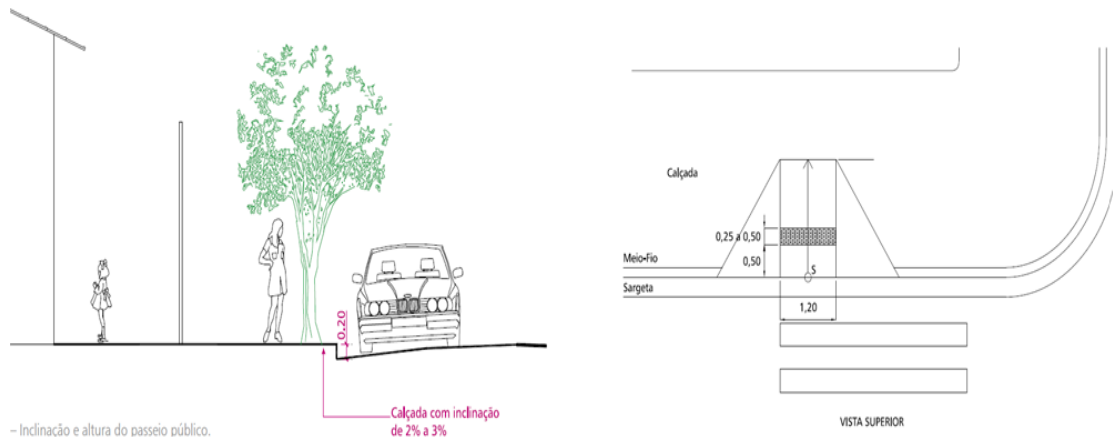


Figura 14 - Inclinação e altura do passeio público / Sinalização de alerta tátil na rampa para travessia de pessoas portadoras de deficiência visual.
Fonte: Manual de especificações Técnicas do Estado do Mato Grosso.

Área de circulação livre – passeio público contínuo e regular com largura recomendada de 1,50m e admissível de 1,20m.

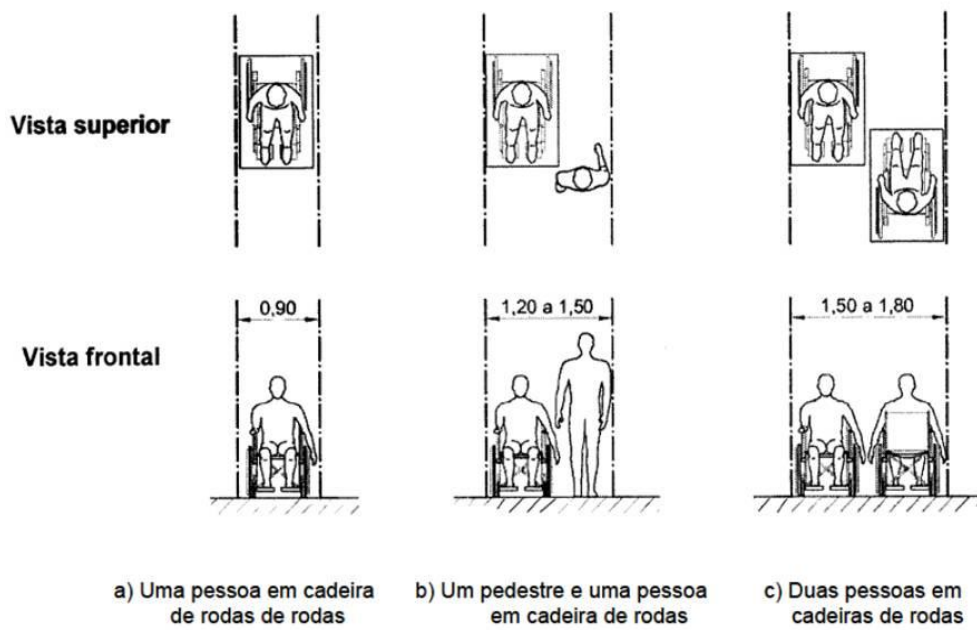


Figura 15 - Largura para deslocamento em linha reta.
Fonte: ABNT NBR 9050/2004.

As rampas devem ter suas abas laterais com projeção horizontal mínima de 0,50m e inclinação máxima de 10%; estas abas poderão ser dispensadas quando houver obstáculos de impedimento, devendo ser garantida, nestes casos, a faixa livre de 1,20m, sendo recomendado 1,50m.

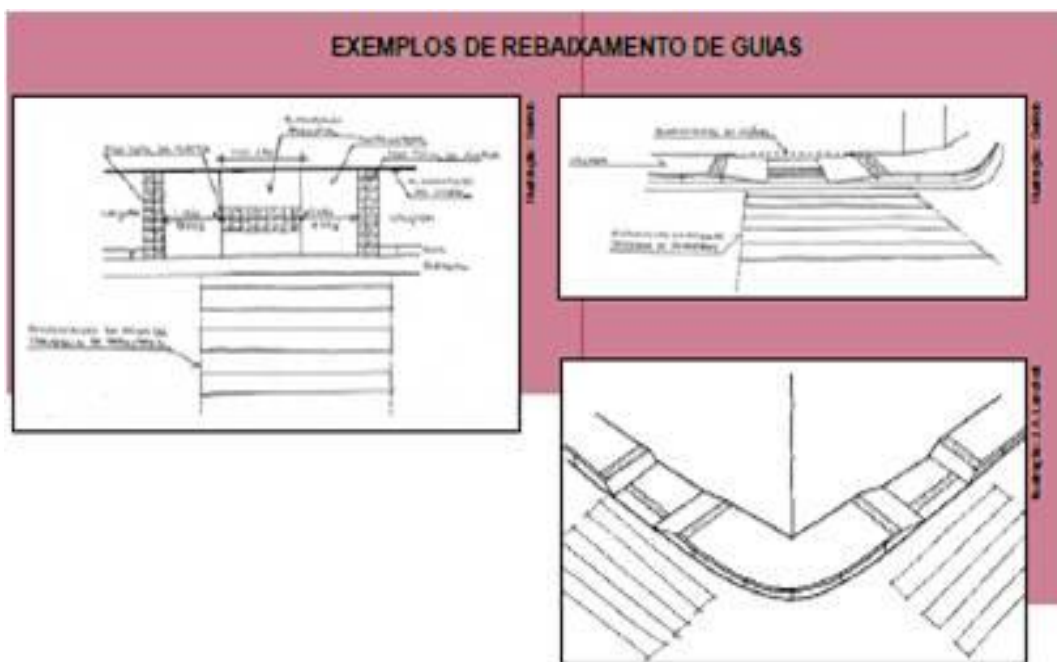


Figura 16 - Exemplos de rebaixamento de guias.
Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006).

A sinalização e comunicação pode ocorrer de forma visual, tátil e sonora (ABNT NBR 9050 2004). O Símbolo Internacional de Acesso deve ser utilizado para indicar a acessibilidade aos serviços e indicar espaços, mobiliário, equipamentos urbanos, edificações em geral onde existem elementos acessíveis ou que são utilizáveis por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.



Figura 17 - Símbolos de Deficiente Motor, Visual e Sonoro.
Fonte: ABNT NBR 9050/2004.

3.2.8- Pessoas com mobilidade reduzida

Refere-se a pessoa que temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestantes, entre outros.

3.2.9 – Tipos de deficiência

Para contextualizar este relatório é de fundamental importância, compreender os tipos de deficiência, pois determinará quais as necessidades de cada indivíduo, permitindo eliminar situações que gerem incapacidade e exclusão.

No Decreto Federal nº 5296/04, há cinco grupos de pessoas com deficiência, com as seguintes definições:

Deficiência física	Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.
Deficiência auditiva	Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.
Deficiência visual	Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
Deficiência mental	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: 1. comunicação; 2. cuidado pessoal; 3. habilidades sociais; 4. utilização dos recursos da comunidade; 5. saúde e segurança; 6. habilidades acadêmicas; 7. lazer; e 8. trabalho.
Deficiência múltipla	Associação de duas ou mais deficiências.

Tabela 01 - Definições de deficiência conforme Decreto Federal nº 5.296/04, art. 5º, Inciso I.

3.3 – EVOLUÇÃO DA ACESSIBILIDADE

Atualmente, o conceito mais comum é aquele que trata a acessibilidade como sendo um conjunto de características do qual deve dispor um ambiente, produto ou serviço, de modo que este possa ser utilizado com conforto, segurança e autonomia por todos – crianças, adultos e idosos – independentemente de suas habilidades ou limitações.

Segundo Baptista (2003) apud MORAES (2007), menciona que antes do século XX, tinham-se os dois primeiros “estágios da acessibilidade”, os quais são estágios da evolução dos projetos de ambientes focados na acessibilidade espacial.

- Estágio 1 – Projetos sem adequação – estágio mais primitivo, onde as pessoas com deficiência eram postas à margem da sociedade, chegando até mesmo a serem sacrificadas, como usualmente ocorria na antiguidade greco-romana;

- Estágio 2 – Projetos para segregação – estágio caracterizado por uma eugenia sanitaria, onde as pessoas com deficiência eram, quase sempre, enviadas à asilos, hospícios e outras unidades de saúde especializadas. Este estágio foi bem explicito no século XIX, quando foram criados, em várias partes do mundo, os primeiros centros de educação voltados exclusivamente para pessoas com deficiência; os primeiros hospitais especializados em um determinado tipo de deficiência; os primeiros centros de tratamento, entre outros.

Como se pôde observar, a inclusão social era algo não cabível neste momento histórico – o que imperava era justamente o contrário, a exclusão social. Acredita-se que o pensamento corrente era que por serem diferentes, as pessoas com deficiência não estariam aptas a serem consideradas cidadãs, além de causar mal-estar à população.

Em 1973 houve um grande intento do Congresso Norte Americano em promover o acesso à pessoa com deficiência no espaço construído, viabilizado pela seção 504 da Lei de Reabilitação. Essa Lei previa que as novas construções fossem livres de barreiras físicas. Nessa mesma década, inicia-se o penúltimo estágio descrito pelo autor acima mencionado.

- Estágio 3 – Projetos acessíveis de caráter exclusivo – os projetos livres de barreiras eram muito limitados em sua concepção. Não se tinha uma compreensão das reais necessidades advindas das diferentes deficiências. Além disso, só eram consideradas as barreiras físicas, enquanto as barreiras atitudinais e as de informação eram ignoradas.

Nesse estágio aparece o chamado projeto livre de barreiras, essas apenas constituídas de elementos físicos contidos no ambiente. Nisso, subentende-se que o pensamento era de que apenas liberando os caminhos, se garantiria a inclusão de pessoas com deficiência no

ambiente construído. Desconsideravam-se outros tipos de barreiras que, em certos casos, podem tornar um ambiente menos acessível do que um com apenas barreiras físicas.

A partir da década de 70 temos nos Estados Unidos e parte da Europa, a época mais significativa para o início das ações de acessibilidade, uma vez que as leis formuladas aqui já incluíam aspectos chamados de novos paradigmas da deficiência, que considera as limitações como parte normal e natural da vida humana. Sendo assim, o novo paradigma é focado na superação das limitações, com ações para adequar o ambiente construído à pessoa com limitações, contrariando o que se vinha fazendo, que era forçar que a pessoa se adequasse a um ambiente inóspito, repleto de barreiras. Baptista (2003) apud MORAES (2007).

Em um contexto global, a década mais importante para o início efetivo das ações para a acessibilidade, é a de 80. Em 1980 a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, pela resolução n.º 31/123 de 1979, declarou o ano de 1981 como Ano Internacional da Pessoa Deficiente. Este ano deu origem ao Programa Mundial de Ação para as Pessoas com Deficiência, que foi aprovado em Assembleia Geral das Nações Unidas. Este programa propunha, entre várias outras ações de assistencialismo, a inserção total dessas pessoas na sociedade em condições de igualdade, de forma a oferecer equiparação de oportunidades. Baptista (2003) apud MORAES (2007).

A partir da década de 80 várias ações em prol da acessibilidade, do ponto de vista jurídico e normativo, são visíveis no mundo todo. No Brasil é divulgada a primeira NBR 9050 em setembro de 1985, norma esta que tratava da “adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente” (ABNT, 1985), seguida da Constituição Brasileira de 1988, que “deu guarida a dispositivos de acessibilidade nas edificações e transportes” (SANTOS, 2006).

Em 1982, nos EUA, foi publicado um guia de normas mínimas para o desenho acessível. Em novembro de 1990 foi lançada a primeira versão completa da norma europeia de acessibilidade, contudo seu desenvolvimento começou em maio de 1985. Depois de 1987 com o desenvolvimento do conceito de Desenho Universal, é que se inicia a transição do estágio 3 da acessibilidade para o último estágio. Baptista (2003) apud MORAES (2007)

Estágio 4 – Projetos universais de caráter inclusivo – nesta fase o conceito de acessibilidade torna-se mais abrangente. Antes, um ambiente acessível para um determinado grupo de pessoas poderia não ser acessível para outro. A acessibilidade agora é aquela que reconhece a existência dos outros tipos de barreiras, e que visa eliminá-las do ambiente construído, de maneira que todos possam utilizá-lo. Sendo assim, é o estágio da acessibilidade onde se conhece mais as necessidades originárias das limitações humanas, fazendo com que

os projetos sejam cada vez mais seguros, confortáveis, favorecendo a autonomia dos usuários dos ambientes, independentemente de suas limitações ou habilidades.

3.3.1 – Entendendo o modelo

Lefebvre (2006), afirma que o conhecimento pode construir e propor “modelos”, e define o objeto não outra coisa além de um modelo da realidade urbana.

O projeto urbanístico bem desenvolvido, compreende “modelos” formas de espaço e de tempo urbano sem se preocupar com sua caráter atualmente realizável, para Lefebvre (2006), esses modelos podem resultar em um simples estudo das cidades, dos tipos urbanos existentes e combinatória de elementos. Este autor afirma que não se pode limitar essas proposições apenas à morfologia do espaço e do tempo, incluem estilo de vida, modo de viver na cidade, desenvolvimento do urbano.

Contudo o entendimento de “tipo” permeia a teoria, a partir de parâmetros conceituais de tipologia, enquanto “modelo” atinge a concretização do estudo conceitual, tratando-se materialização dos tipos para o modelo definido para o espaço proposto. Observando com isso, a amplitude de tipos e sua flexibilidade de adaptação para determinado espaço estudado, e o modelo como engessamento deste tipo para um modelo prático e passível apenas para aquele espaço ou outro com mesmas características.

Com tais definições sistematizam parâmetros de moldar a calçada pública objeto de estudo como modelo de intervenção no âmbito de acessibilidade urbana, considerando todas os quesitos legais e morais pertinentes ao acesso universal dentro das necessidades e peculiaridades da cidade de Macapá da área de estudo e da demanda do fluxo existente.

3.4 – TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Para entender a cidade, as abordagens sobre espaço e urbanização merecem destaque, pois amplificam e completam a compreensão da cidade. Lefebvre (2006) destaca decorrência da filosofia da cidade e esta propõe uma cidade ideal instituída nas cidades antigas como Atena dentro da visão de Platão e Aristóteles e composta de cidadãos livres, constituindo uma comunidade na imaginação atual, compondo com isso o modelo de cidade ideal. Percebe a cidade como relação do habitante e habitat urbano com a natureza, o ar, o sol e as árvores numa visão metafísica acrescida de conhecimentos sobre a realidade da cidade moderna, este resulta numa prática urbanística e ideologia. Com isso a realidade urbana é resultado de um

funcionalismo, onde a função prevista e prescrita na prática pela arquitetura definem as realizações, formando um “homem de síntese”.

As necessidades sociais tem um fundamento antropológico, oposto e complementares, separados e reunidos, comprimidos e hipertrofiados, defendidos por Lefebvre (2006). A esses acrescentam-se necessidades específicas, parcialmente levadas em consideração pelos urbanistas, trata-se da necessidade de uma atividade criadora de obra, não apenas de produto e bens de consumo.

O Brasil é afetado pela expansão do capitalismo e industrialização após os países da Europa, pois somente no final do século XV inicia o processo de ocupação, e passa a ser colônia de Portugal. Somente em 1930 segue o modelo de desenvolvimento capitalista com a implantação do processo de industrialização. Se retratar os fatos históricos, a, Amazônia foi marcada por uma economia baseada na exploração do extrativismo vegetal, posterior a este ocorreu também o extrativismo mineral. TOSTES (2006).

No ano de 1950, foi implantado no território uma base administrativa para o projeto da Indústria e Comércio de Mineração (ICOMI), que teve seu início no distrito de Santana com a implantação de um porto, para escoamento do manganês e com a construção de uma vila operária, para abrigar seus funcionários. O estado Amapá, como parte desta realidade amazônica, teve sua ocupação motivada pela instalação da Indústria de Comércio de Minérios S.A- ICOMI de 1957 até 1980. O projeto ICOMI trouxe grandes modificações para o Município de Macapá e expansão de seus bairros foi ocorrendo de forma acelerada o qual trouxe uma série de problemas, em especial no que se refere à acessibilidade, saneamento básico, sistema viário e de transporte adequado, habitação de qualidade e muitos outros, uma vez que a expansão com o crescimento de novos bairros foi marcante, porém a infraestrutura necessária para estas localidades não foi planejada, o que ocasiona até os dias atuais transtornos para a população. TOSTES (2006).

A evolução urbana da cidade passou a ter um amplo desenvolvimento com o desmembramento do Estado do Pará, em 1943, (Decreto nº 5.812), gerando expectativas de melhoria para os habitantes. As edificações mais antigas no centro da cidade demarcam o processo de ocupação, a exemplo da Igreja de São José construída em 06/03/1761, na parte mais alta da cidade. Em torno da Igreja de São José havia uma grande concentração de habitações denominada de formigueiro. Apesar da importância da Igreja de São José para a ocupação urbana de Macapá, é através da Fortaleza de São José com sua presença oponente e estratégica, localizada na Foz do rio Amazonas que se obtém a consolidação do território.

Segundo TOSTES (2006), o espaço urbano da cidade de Macapá estava restrito a área central, ali se concentrava as residências, as sedes administrativas e comerciais. Os primeiros bairros de Macapá foram: Centro, Laginho, Trem, Beírol e Igarapé das Mulheres (atual Perpétuo Socorro). A cidade de Macapá formou uma malha urbana ortogonal, com ruas paralelas e avenidas transversais ao Rio Amazonas. A expansão até 1945 deu-se nos seguintes sentidos: ao sul, o bairro do forte, ao norte, o campo de aviação, a oeste, a vila Getúlio Vargas e bairro cemitério – na década de 1950 surgiu na parte sul, o bairro do trem e parte do bairro do Beírol, a oeste o bairro Central se expandiu, além de parte do Santa Rita. Ao norte surgiram os bairros do Laginho e o Igarapé das Mulheres.

Na primeira década do novo milênio a cidade de Macapá teve um amplo crescimento horizontal, e passou a ter maior incidência da verticalização na porção mais central da cidade, começa aos poucos a ocupação gradual das rodovias Juscelino Kubistchek com diversos loteamentos particulares e da Rodovia Duca Serra. Os problemas urbanos se acentuaram, o trânsito com um volume expressivo de veículos e de acidentes; falta de estacionamento público e privado; acessibilidade e principalmente mobilidade urbana. O transporte público continuou sendo um dos maiores entraves para população mais pobre, tudo isso associado aos altos índices de violência. A cidade teve uma perda significativa de qualidade de vida, no cenário atual Macapá apresenta uma paisagem que reflete o quadro de desestruturação urbana provocado por administrações que pautaram a política urbana em ações pontuais e fragmentadas.

3.4.1– Caracterização da área de estudo

A Praça Veiga Cabral tem um valor histórico muito grande para o Estado do Amapá, pois foi uma das três primeiras Praças de Macapá. O mapa da cidade a seguir mostra o traçado da praça atualmente e a localização das edificações em seu entorno, trata-se de uma praça importante pois engloba o centro histórico da cidade com poucas edificações de arquitetura antiga se confundindo com arquiteturas contemporâneas do centro comercial atual.



Figura 19 - Mapa de Macapá.
Fonte: Prefeitura Municipal de Macapá.2011.

O sistema de ruas da cidade é ordenado e retilíneo, com quadras regulares e vias paralelas. As vias subsequentes as ruas Cândido Mendes, São José e Tiradentes, são de mão única e intenso trânsito. Observa-se durante boa parte dos carros estacionados em todas as vagas disponíveis, e outros ocupando a rua como acostamento, evidenciando insuficiência de vagas, que segundo a Lei de Uso e ocupação do solo do Município de Macapá no seu Anexo IV (2004 p.45) o centro comercial define para cada 20m² de área bruta locável tem que existir 1 vaga de estacionamento, além da obrigatoriedade de previsão de local pra carga e descarga de material observando a proporção mínima de área correspondente a 3% das vagas. E edificações adensadas em toda a área de estudo e seu redor, lojistas invadindo a via de pedestres com propagandas visuais, sonoras, e alguns ambulantes nas calçadas, como mostra a imagem abaixo.



Figura 20 - Ambulantes instalados na calçadas da Praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo.2013

A Lei de Uso e ocupação do Solo do Município de Macapá (2004) divide a cidade em setores de acordo com os usos. A praça Veiga Cabral está localizada no Setor Comercial 1, conforme mostra o mapa de setorização abaixo.

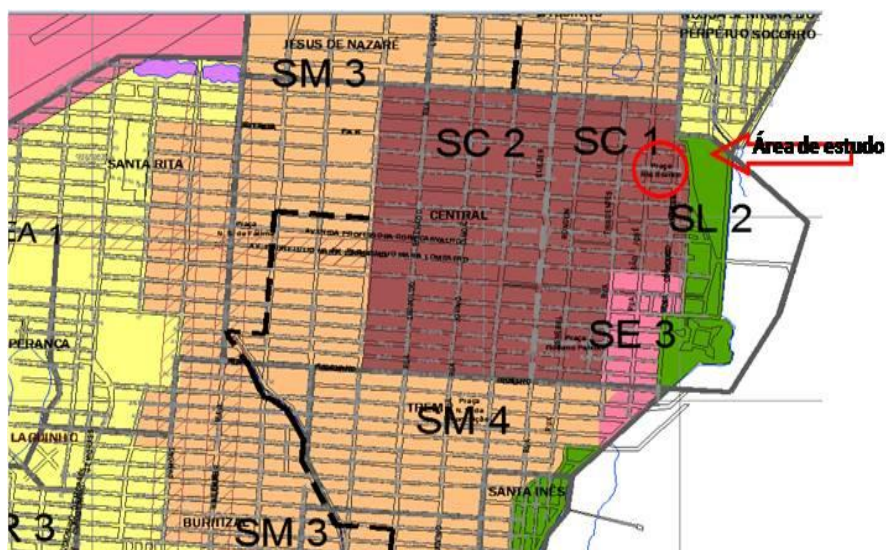


Figura 21 - Recorte do Macapá de Setorização de Macapá.
Fonte: Lei de Uso e Ocupação do Solo.2011.

A área central da cidade de Macapá coincide com o centro tradicional antigo, com atividade principal o comércio contempla a área de estudo. Este possui diversas atividades na área comercial como lojas de confecção, eletrodomésticos, importados, materiais de construção, farmácias, possui também serviços de bancos, lanchonetes e restaurantes, residências antigas e edificações mistas, espaços de cultura e lazer, praças, teatro entre outros atrativos turísticos.

3. 5 - LEGISLAÇÃO E NORMATIZAÇÃO SOBRE ACESSIBILIDADE

O sistema legislativo pode ser encarado como fonte primária para se estabelecer as dimensões da acessibilidade de uma maneira ampla, pois todo o código legal é desenvolvido para garantir direito e deveres aos cidadãos.

Assumir o elemento urbano como balizador e fio condutor da análise acerca da acessibilidade baseia-se na aplicabilidade do princípio do desenho universal, em que o acesso a qualquer lugar, assim como os mobiliários presentes no trajeto ou edificações, deve estar adequado a todos sem a imposição de barreiras, sejam elas arquitetônicas ou naturais as que garantem a utilização do bem público por qualquer indivíduo sem gerar constrangimento ou impedimento no seu uso. A constituição federal é um documento fundamental para conceber o direito à cidade, pois estabelece e identifica as necessidades instrumentais para o desenvolvimento da vida.

O direito de liberdade, conferido a todos é garantido por legislações presentes em todo o mundo. A liberdade vai além do exercício de cidadania, ela garante o direito de ir e vir, porém, quando as condições de locomoção são negligenciadas, o desrespeito se inicia. A falta de adequação nas vias transgredem os princípios da liberdade, pois quando não há condições necessárias para o seu exercício ela é negada. O princípio da igualdade, ao se diferenciar e negar as necessidades particulares de um grupo minoritário da sociedade, atendendo apenas à maioria e o princípio de segurança, ao permitir a presença de perigos reais no ambiente que podem gerar lesões e outros problemas, pode levar a um quadro de instabilidade geral, já que os direitos postos em lei não estão sendo respeitados.

Esses princípios e direitos são garantidos pelo artigo 5º da Constituição Federal que instituem:

“Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.” (Constituição Federal, 1988).

As necessidades de um povo são ouvidas por todos, porém há a dificuldade de se escutar a minoria que possui direitos iguais. Em 9 de dezembro de 1975, a Organização das Nações Unidas aprovou a chamada “Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes”, que deixou claro que estas têm os mesmos direitos civis e políticos que outros seres humanos (pressuposto jurídico da isonomia legal), o que não significa, contudo, a não ocorrência de tratamento diferenciado em situações específicas. O ensinamento de Rui Barbosa “tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais na medida em que eles se desigualem”, apesar de explicitar as chamadas “discriminações legais”, é base fundamental para o princípio da igualdade, que “está implícito em todos os direitos fundamentais e deve funcionar como regra mestra de toda a hermenêutica constitucional e infraconstitucional.” (CARVALHO, 2004, p.111).

A Lei Federal 10.098/00 (BRASIL, 2000) a qual estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, afirma que:

“O poder público tem a obrigação de promover a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência, ou com mobilidade reduzida, às vias públicas, aos parques e demais espaços de uso público” (Constituição Federal, 1988).

As normas foram estabelecidas para assegurar a integração social por meio do exercício dos direitos individuais e sociais, embasadas no respeito à dignidade e na justiça social, no intuito de possibilitar às pessoas com limitação física ao acesso à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, além de amparo à infância e à maternidade. Assim, a lei contempla basicamente todas as áreas indispensáveis à inclusão social das pessoas com limitação, o que visa garantir ações institucionais voltadas a suprimir discriminações e preconceitos de qualquer espécie.

No Estatuto do Idoso é assegurado o direito a liberdade, a faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais. Nos programas habitacionais financiados pelo governo a garantia de implantação de equipamentos urbanos comunitários voltados ao idoso; eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para a garantia de acessibilidade ao idoso (BRASIL, 2006).

A legislação ampara a todos ao garantir os seus direitos, assim como o seu cumprimento. O poder público aplica alterações no ambiente sem a preocupação necessária, com a população ou negligencia o espaço, tornando-o estéril de programas de inclusão social, e ignorando a qualidade de vida dos cidadãos.

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 182, ao atribuir aos municípios a responsabilidade na definição de suas políticas de desenvolvimento urbano, com a finalidade de ordenar o pleno incremento das funções sociais das cidades, a partir da implementação do chamado Plano Diretor, deu um passo importante para enfrentar este desafio.

Em decorrência, surgiu o Estatuto das Cidades (Lei Federal n ° 10.257/2001), reforçando o papel do Plano Diretor como instrumento fundamental de planejamento sustentável das cidades.

Decorridos mais de sete anos da criação deste marco jurídico, a pergunta que se faz é se o plano diretor está cumprindo o seu papel de ordenar a função social da cidade e da propriedade urbana, vindo a ser, respectivamente, o instrumento para combater as desigualdades sociais da cidade e garantir a qualidade de vida dos seus habitantes.

A legislação brasileira federal sobre acessibilidade é vasta, abrangente e moderna, mas para chegar a esse patamar foi necessário muito trabalho, estudo e troca de experiências. Ao longo dos anos, a sociedade civil, as universidades, os governos e os profissionais envolvidos com a área da deficiência contribuíram para enriquecer o arcabouço legal referente ao tema. Ressalta-se, entre outras coisas, que acessibilidade não se resume apenas a um conjunto de soluções para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Graças à evolução nas discussões sobre o assunto, acessibilidade hoje é entendida também como a forma de projetar para todos, não importando quais as características das pessoas. O que se espera agora, é uma mudança cultural que subsidie a implementação da legislação, para que o país seja tão avançado em termos práticos quanto o é no que diz respeito à suas referências legais e normativas na temática do acesso universal.

3.5.1 – Mobilidade Urbana

A acessibilidade está incorporada nas obrigações no Departamento de Cidadania e Inclusão Social do recém-criado Ministério das Cidades e no Departamento de Mobilidade Urbana. O objetivo é elaborar diretrizes para a modernização e disseminação dos padrões de mobilidade e acessibilidade das populações dos centros urbanos brasileiros; analisar e propor instrumentos para garantir a acessibilidade das pessoas com deficiências e restrição de mobilidade (PRADO, 2003).

A ampliação da acessibilidade dentro de uma política de mobilidade urbana não pode ser vista de forma isolada, pois se trata de fomentar um amplo processo de humanização das cidades, a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas usufruírem a vida urbana. As

suas ações devem buscar a adequação dos ambientes naturais e construídos e dos sistemas de transporte público, por meio do aperfeiçoamento da legislação e da regulamentação locais, da orientação de investimentos públicos e privados e da capacitação das equipes da administração pública e dos agentes privados envolvidos na produção da circulação, destinando recursos para a eliminação de situações indesejáveis e evitando que sejam criadas, diariamente, novas barreiras (Ministério das Cidades, 2007).

O Art. 13 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) cita que mobilidade são as ações envolvendo a acessibilidade da população aos bens e aos serviços e a circulação das pessoas e mercadorias nas mais diversas modalidades, incluindo todos os meios abrangidos nessas ações.

Art. 14- A Estratégia para Melhoria da Mobilidade no Município de Macapá tem como objetivo geral qualificar a circulação e a acessibilidade da população de modo a atender às suas necessidades.

Parágrafo único. São objetivos específicos da Estratégia para Melhoria da Mobilidade no Município de Macapá:

I - maior integração regional, entre os distritos e a sede e entre o Município de Macapá e as suas áreas de influência, sobretudo o Município de Santana, pela melhoria na circulação rodoviária e no transporte hidroviário, inclusive as de suas instalações de apoio;

II - maior integração entre os bairros da cidade de Macapá e as suas áreas de influência, sobretudo a Fazendinha, pela melhoria na circulação viária e hidroviária, inclusive as de suas instalações de apoio;

III - garantia da acessibilidade universal a todos os equipamentos urbanos, transportes e demais serviços da cidade;

IV - redução dos acidentes de trânsito e maior conscientização da população sobre a necessidade de obediência às regras envolvendo a mobilidade urbana.

A mobilidade urbana, a partir da dinâmica de crescimento de aproximadamente 4% ao ano da cidade de Macapá, fica debilitada pelos diversos percalços existentes no espaço. Este aspecto está inerente qualidade de vida dos habitantes da cidade, pois a falta de estrutura adicionado a necessidade crescente dessa estrutura urbana prejudica a satisfação dos moradores desse espaço que precisam da mobilidade diária em suas vidas.

Esta qualidade de vida é confirmada no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) em seu artigo 2º em define que são seus objetivos gerais atender as necessidades de todos os habitantes quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento de forma sustentável.

Com isso compreende-se a influência existente entre o ser humano e o espaço em que vive, e que este deve oferecer uma relação acolhedora de qualidade, mas para isso o grande responsável pela dinâmica do espaço, o ser humano, precisa equiparar-se de instrumentos capazes de garantir que as intervenções sejam ordenadas rumo a qualidade devida e a democratização desta, e não a necessidade capitalista vinculada a retornos financeiros independente das consequências possíveis.

Analisando a Praça Veiga Cabral e seu entorno, observamos que os espaços existentes para que se garanta a mobilidade em todos os níveis é pertinente, considerando que esta área, apesar de parte histórica da cidade, seus construtores planejaram avenidas largas e bem ordenadas. Contudo esta perspectiva foi desconsiderada quando a ocupação da área foi pensada somente do ponto de vista do capital, pois áreas privadas se estruturam aproveitando toda área e desconsiderando as necessidades do todo. Qualidade na estruturação das calçadas (desníveis, acessos, avanço da área privada para o espaço público com placas, estacionamentos e outros abusos), ausência de vagas de estacionamentos para o contingente atraído para área, desumanização dos espaços pela ausência de recintos.

O guia elaborado pelo Ministério das Cidades (2007), define em suas principais diretrizes para a promoção da mobilidade urbana, sendo passíveis de destaques algumas:

Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas e incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública, com tratamento específico.

Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos.

Pode ser observado nas ruas ao entorno da Praça Veiga Cabral, problemas no trânsito relativos a falta de consciência dos motoristas que param seus veículos em qualquer espaço sem perceber que estão parando em local obstrutor do trânsito, ou por ser próximo de esquinas, ou por estar próximo demais de paradas de ônibus, ou até mesmo no meio da via como faixa paralela de estacionamento. A faixa realmente existente e é permitida obstruindo a pista de rolagem. Ponto relevante também é a falta de fiscalização da Lei de Uso e Ocupação do Solo (2004) no seu anexo VI que define o quadro das vagas de garagem e estacionamento, sendo para o centro comercial a obrigatoriedade de 1 vaga/20m² de área bruta locável mais circulação de público, ou seja, não é permitido a utilização do passeio público como área de estacionamento de veículos, apesar disso acontecer em diversos trechos das ruas e avenidas no entorno da praça. E em consideração a Lei ser atual em comparação com o ordenamento do centro comercial da cidade, isso não destitui a obrigação de se tomar medidas

referentes a subestimação de vagas de estacionamento, e de planejar intervenções para estruturar a área de acordo com a demanda existente e crescente.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) tem entre suas diretrizes e critérios que norteiam e regulamentam seus instrumentos, destaque a necessidade de condicionar o desenvolvimento urbano á capacidade da infraestrutura, ao acesso universal a equipamentos e serviços e a construção de uma cidade sustentável e sem desigualdades sociais. No que se refere ao conteúdo desta Lei em sua primeira parte, tem-se as estratégias de desenvolvimento, que trata de temas referentes a prioridades a serem tratados em Macapá para alcançar o desenvolvimento urbano e ambiental do Município que correspondem aos princípios que introduzem o Plano Diretor (2004), de equidade social na distribuição de bens, sustentabilidade, acessibilidade universal, gestão participativa e planejada.

Na continuidade desta Lei e de sua relação com defesa da acessibilidade universal tem-se no artigo 1º, que dispõe sobre o desenvolvimento urbano e ambiental do Município de Macapá tem como premissas, a ser destacado o parágrafo VII, a universalização da mobilidade e da acessibilidade municipal.

De acordo com o Artigo 33 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) o qual define que a Estratégia para Qualificação do Espaço Urbano tem objetivo geral ordenar e regulamentar o aproveitamento dos espaços da cidade, para propiciar um ambiente mais saudável e confortável para os seus usuários e criar novas oportunidades de geração de trabalho e renda para a população, sobretudo relacionadas ao lazer e ao turismo. E tem como alguns de seus objetivos específicos instituir, consolidar e revitalizar centros urbanos dinâmicos, e adotar padrões urbanísticos que melhorem a acessibilidade e favoreçam a criação de uma nova identidade urbanística para a cidade, condizentes com características climáticas e culturais de Macapá. Na sua sequência, no artigo 34 tem-se como diretriz a ser destacada referente ao acesso universal para a qualificação do espaço urbano ampliação da acessibilidade para pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida, reportando-se as exigências das normas técnicas brasileiras específicas.

Com uma abordagem mais específica dentro da área de estudo, a qual se trata da Área de Setor Comercial 1 (SC1) que se destinam prioritariamente para o estímulo as atividades de comércio e serviço atendendo as diretrizes e normas da Lei de Uso e Ocupação do Solo. E o parágrafo único defende a criação do SC 1 com intuito de atender os objetivos e as diretrizes expressas nesta lei, especialmente na estratégia para qualificação do Espaço

Urbano, priorizando também a garantia da acessibilidade universal nos espaços públicos e coletivos.

IV- PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Com base no conhecimento dos elementos considerados primordiais para a eficaz adequação da proposta, a forma que adotamos para apresentá-la foi escolhida no sentido de imprimir objetividade.

4.1 – Situação existente

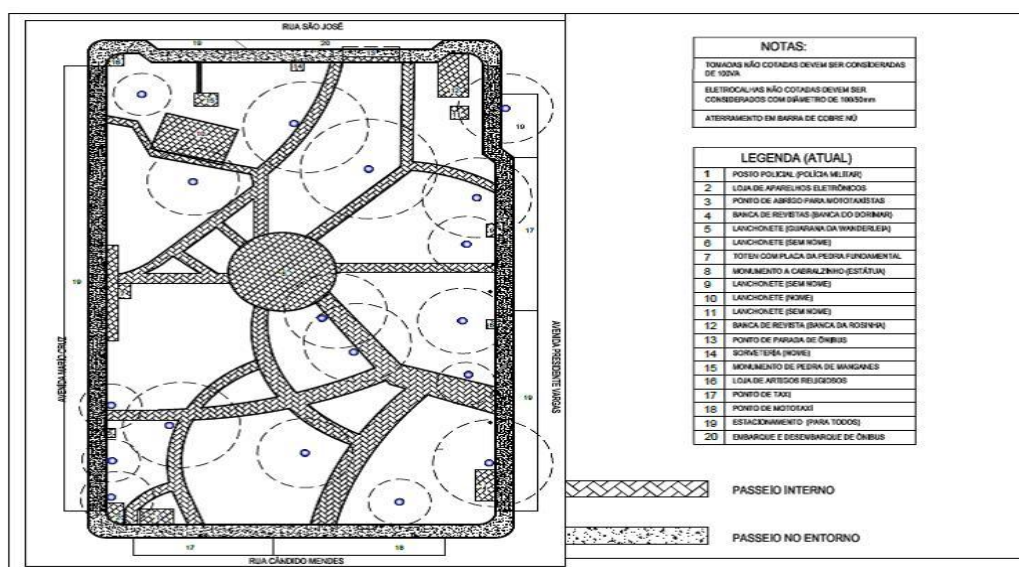


Figura 22 - Planta atual da praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.

A situação atual da Praça Veiga Cabral é crítica, em total estado de abandono e descaso por parte das autoridades e dos usuários. Periodicamente é realizada uma limpeza pública por parte da Prefeitura, e que até o momento não houve a revitalização da mesma, com isso causando o desinteresse dos usuários. A praça encontra-se com os passeios esburacados e rachados, devido a raízes das árvores, chegando a ser impossível trafegar em algumas áreas da praça.

As calçadas são muito altas em relação ao nível da rua e estão desnivelando o espaço disponível para circulação a qual é de suma importância para o tráfego de pessoas, pois a medida mínima da faixa livre (área de trânsito do pedestre) e o passeio da praça tem 2,90m de

largura. Mas esse espaço não é suficiente para atender o fluxo de pessoas que circulam neste trecho.

O centro da praça é uma área muito pouco usada. Acredita-se que isso deva ao tipo de acesso que liga as áreas periféricas da praça com esse centro da mesma. Pois estes acessos são todos sinuosos, com o ângulo de curvas muito acentuado. Isso torna o passeio cansativo uma vez que requer do caminhante uma atenção maior com os limites de curvas havendo momentos de distâncias dos passos. E sendo todos os acessos ao interior da praça neste mesmo modelo, o usuário acaba por optar em não usá-lo e em consequência a área central cai em desuso. Este está necessitando de uma manutenção e uma reformulação que alcance a sua valorização visual conforme mostra a foto abaixo.



**Figura 23 - Fotos atuais da Praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.**

A iluminação na totalidade do espaço da praça é insuficiente tornando o local impróprio para uso noturno, resultando em um espaço soturno e problemático. Dos mobiliários que ainda existem, estão totalmente degradados.

Há necessidade de manutenção e até mudança do mobiliário urbano. O ponto de parada, apesar de haver a estrutura para usuários de ônibus, ainda é considerado um ponto pequeno para suprir número de pessoas que ali se concentra.

A lanchonete atualmente não dispõe de uma área elaborada para atender especificamente os seus usuários em especial as pessoas com deficiência. A banca de revista chamada Banca do Dorimar, lanchonete a guarita da guarda municipal, se encontram em boas condições uma vez que estão sempre passando por manutenção em comando de seus ativos responsáveis, conforme mostram as fotos abaixo.



Figura 24 - Algumas edificações locais na Praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.

Estas conclusões foram baseados na observação “in loco” somado a opinião de usuários interpretada através de uma entrevista feita com os mesmos.

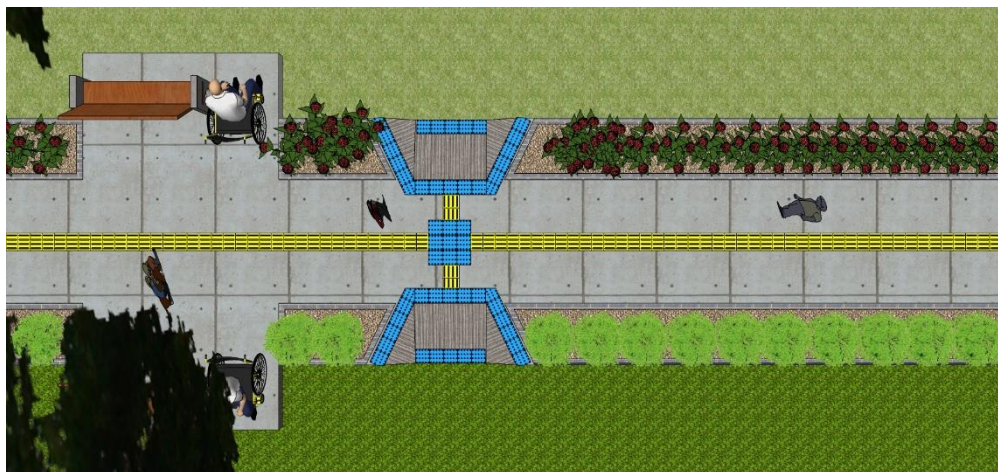
4.2 – Situação Proposta



Figura 25 - Layout da nova proposta para Praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.

Com base nos estudos realizados neste trabalho o projeto da Praça Veiga Cabral visará enquadrá-la às características do modelo de praças jardins, somado neste caso ao estilo contemporâneo que pela nossa análise é o que melhor vai atender o objetivo da dinâmica da área em que esta está inserida. O passeio público, o paisagismo, playground acessível, espaço para leitura e a valorização histórica serão prioridades neste projeto.

As calçadas serão projetadas de acordo com a norma de acessibilidade ABNT NBR 9050/2004. Será acrescentado mais dois metros na largura das calçadas, totalizando uma largura de 4,00m (quatro metros), possibilitando trafegar até 04 (quatro) pessoas lado a lado de maneira confortável mesmo sendo uma delas cadeirante.



**Figura 26 - Proposta de calçada interna da Praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.**

A pavimentação delas será em concreto liso, sendo todo o passeio nivelado com 0,20 cm (vinte centímetros) de altura do nível da rua, com superfície rugosa para nivelamento e inclinação de 0,03%, o suficiente apenas para drenagem da água. A elas serão introduzidos os pisos táteis em cor amarela como indica o mínimo exigido para uso, que é de 1,20 m. Ela também será em concreto simples, superfície rugosa e com inserção do piso tátil para sinalização da existência da mesma na área. Uma ficará na faixa de pedestre já existente na Rua São José, outra ficará na faixa também já existente no estacionamento da Av. Mario Cruz. As demais serão sugeridas em projeto para ficarem localizadas uma ao meio da Av: Presidente Vargas, considerando que amarrada ao uso da rampa deverá estar o uso da faixa de travessia do pedestre, e este ponto sugerido é o que melhor atenderia a necessidade dos usuários pedestres e dos usuários automotivo, pois que a rua Cândido Mendes tem um sinal à um quarteirão antes da esquina da praça e uma faixa de pedestre logo após ela, bem em frente ao Teatro das Bacabeiras, sendo obrigatória a parada dos veículos nesse curto trecho, que ficaria ainda mais curto se dispusemos da inserção de mais uma faixa com rampa nessa mesma rua em acesso a praça.

Levando em consideração também, que está esquina da Av. presidente Vargas com a Rua Cândido Mendes, tem uma placa de sinalização “Pare”, os veículos que vem da Av.

Presidente Vargas, onde é necessário que estes avancem o limite da esquina para visualizar os veículos que seguem na Rua Cândido Mendes, para assim poderem fazer a manobra desejada. E com a locação da rampa nesta mesma esquina juntamente com faixa de travessia do pedestre, fica muito difícil de ser feito a manobra desejada. Conforme foto abaixo.



Figura 27 - Cruzamento de Avenida Presidente Vargas com a Rua Cândido Mendes.

Fonte: Acervo do grupo, 2013.

Outro aspecto importante a ser apontado é que a locação da rampa na calçada sugerida em projeto ficará alinhada com a rampa que dá acesso direto ao teatro, tornando o tráfego do usuário alinhado, contínuo e confortável.

Para a elaboração desta proposta foi fundamentada em informações técnicas dos órgãos responsáveis pelo trânsito do município de Macapá e em estudo de ergonomia. Por fim no que se refere ao uso das rampas, outra rampa em maior largura, será inserido do ponto de parada de ônibus, para facilitar o trafegar dos usuários entre o interior do ônibus o nível das calçadas. Este ponto é sugerido em projeto para ficar posicionado ao meio do comprimento da calçada em que está inserido atualmente. Ocupará uma área de 10cm de comprimento por 8m de largura e 3m de altura e sua estrutura em aço. O banco terá estrutura de concreto com acento de madeira, centralizado de uma ponta da edificação a outra, deixando como sobra as

áreas laterais dos beirais da cobertura, que será estruturada em aço e coberta com telha aço galvanizado, material com mais durabilidade, de fácil manutenção e proteção das chuvas.

Fora a calçada, mais três tipos de circulação serão inseridos no projeto, todas pensadas de maneira que não entrem em interferência com as árvores e suas raízes. As mesmas terá o passeio revestido com concreto armado liso, acompanhando o nível da calçada de 0,20cm de altura em relação ao nível da rua, terá inclinação 0,03% e também receberá o piso tátil.

O monumento (estátua de Cabralzinho) que está no centro desta área de acesso principal será recolocado sobre uma base de 0,60cm de altura por 1,50m x 1,50m de área, com ajardinamento e bancos em seu entorno. Base que funcionará como plataforma para destaque da estátua, podendo esta ser apreciada e valorizada por todos de forma confortável.

Em relação as lanchonetes e bancas de revistas, serão realocadas e devidamente readequadas a acessibilidade.

4.2.1 – Paisagismo

Para conservar a característica natural da praça serão mantidas algumas árvores já existentes, que são elas.

- Olho de dragão (*adenanthera pavonina L.*), é uma espécie arbórea nativa da África e Ásia, pertencente à família Fabaceae, subfamília Mimosóidea (D=5,70cm DAP=1,90m, H=12,00m).

- Sibipiruna ou coração de negro (*Caesalpinia peltophoroides*), é uma leguminosa de cerca de vinte metros de estatura e nativa da Mata Atlântica, graças a seu crescimento rápido, boa adaptação ao clima de todo o país, raízes que dificilmente causam danos ao passeio e copa densa que provê uma boa sombra, a sibipiruna é muito utilizada na arborização urbana.

- Flamboyant (*Delonix regia*) árvore tipo guarda-sol, chega a medir 12 metros de altura (e muitas vezes sua copa é mais extensa que isso). Seus troncos são fortes e, quase sempre, levemente retorcidos. Atualmente essa árvore tem um inegável apelo paisagístico, mas com ressalvas: suas raízes podem danificar calçadas, redes de esgoto, muros e até construções. Por isso, é recomendada para parques, grandes jardins e campos abertos.

- Jambiro (*Eugenia sp*) Esta árvore pode atingir até 15 metros de altura. A sua copa é em forma de cone, com ramificação abundante e, conseqüentemente, muita sombra. Suas folhas têm coloração verde-brilhante, com as flores variando do branco ao rosa (dependendo

da espécie). Idem para a cor de seus frutos, de polpa succulenta, que frutificam de janeiro a maio.

- Em relação as mangueiras (*Mangifera indica* L.) existentes, sugerimos a retirada das mesmas, devidos estarem no meio da rua, com estrutura abalada e causando danos a proprietários de veículos.



**Figura 28 - Algumas árvores existentes na Praça Veiga Cabral.
Fonte: Acervo do grupo, 2013.**

Com intuito de revitalizar a Praça Veiga Cabral, serão introduzidas no projeto espécies diferentes das existentes na praça tais como:

- Cravo Francês - nome científico *Tagetes Pátula*. Origem México e Guatemala

Na linguagem das flores, o cravo francês é uma planta que significa adulação. Esta planta é muito popular, pode servir como inseticida para a terra, porque as secreções das suas raízes são eficazes contra as lesmas e nematoides.



**Figura 29 - Cravo francês
Fonte: Paisagismo Bella Vista, 2013.**

- Nome científico: *Ixora Coccinea*, Nome popular: *Ixora*, *Icsória* ou *Ecsória* Família: Rubiácea Origem: Índia Orientais e Malásia Ciclo de vida: Perene. Divisão: Angiospermas.

Arbusto de altura até 2,0 metros, muito ramificado, forma compacta, de ramos lenhosos a semilenhosos, folhas grandes ovais acuminadas, verde-escuras e brilhantes, quase sem pecíolo, inseridas opostas duas a duas. Inflorescências compactas e grandes, sem perfume, de pétalas arredondadas, reunidas em corimbo globoso, nas cores branca, creme, rosa, laranja e vermelha nas pontas dos ramos, e são de alta beleza ornamental.



Figura 30 - Ecsória Família
Fonte: Paisagismo Bella Vista, 2013.

O tipo de gramado escolhido foi a Grama Esmeralda (*Zoysia japônica*), possui folhas estreitas e médias, cor verde-esmeralda e estolões penetrantes, que enraízam facilmente, forma um perfeito tapete de grama pelo entrelaçamento dos estolões com as folhas. Grande beleza. Folhas macias e resistentes ao pisoteio. É ideal para jardins residenciais, áreas livres, casa de praia e campo, playground e campos esportivos em geral, sempre a pleno sol.

Com origem japonesa, foi no Brasil que a grama esmeralda ganhou grande destaque e se tornou a variedade de maior sucesso em vendas. Por ser uma variedade de fácil manutenção ela se tornou a grama mais produzida e vendida por aqui, com grande beleza e ótimo custo benefício a grama esmeralda pode se dizer que se tornou a "escolhida" pelo povo brasileiro.



Figura 31 - Tipo de Grama (Esmeralda)
Fonte: Paisagismo Bella Vista, 2013.

4.2.2 – Materiais a serem utilizados na Revitalização da Praça Veiga Cabral

Os materiais a serem utilizados em cada um dos espaços do projeto estão de forma mais detalhada na tabela a seguir.

MATERIAIS UTILIZADOS	
PARA O PISO	
LOCAL	MATERIAL
Áreas Gramadas	Gramma esmeralda (<i>Zoysia japônica</i>) plantada em terra preta separadas dos outros piso em contato, por um separador de grama, confeccionado em resina plástica reciclada, resistente flexível, possível de modular de acordo com o desenho do passeio proposto em projeto, no tamanho 50m x 12cm.
Área da circulação principal	Concreto estampado, que será executado sobre o terreno que deverá estar nivelado e compactado, mantendo o caimento mínimo de 2%. O terreno deverá ser coberto com uma camada de brita de 5cm. Passará pelas etapas de preparo da base, lançamento, espalhamento e sarrafeamento que logo após usar-se-á a régua metálica. Continuo ao processo vem o rebaixamento dos agregados, desempenho do concreto, lançamento do endurecedor colorido, queima do pó, lançamento do desmoldante, estampagem, lavagem, selagem, resinagem, limpeza, inserção do piso tátil e liberação para tráfego.
Calçada para área de multiuso e acessos a circulação principal.	Concreto liso resistente a compressão mínima de fck 20Mpa, modulação ou estampagem em módulos 1,2 cm, com espessura de 5 cm para pedestre, armadura feita com telas de aço soldadas a base da terra compactada com camada separadora de brita. Superfície rugosa para evitar deslizamentos e inclinação de 0,3% indicada em forma para drenagem

	da água.
PARA O MOBILIÁRIO URBANO	
Lixeiras	PVC cinza e ferro rústico pré-fabricadas.
Placa de identificação histórica	Ferro rústico combinado com concreto aparente
Bancos	Pré-fabricados com base em concreto aparente, acento e encosto em madeira.
Ponto de parada	Estrutura pré-moldada em aço com cobertura de telha cerâmica, banco de madeira em altura de 0,45cm do nível da calçada.
PARA A ILUMINAÇÃO: Com base nas normas NBR 5101, NBR 15129	
Área para circulação principal e o acesso que liga a fachada com esta área.	Lâmpadas alógenas – led's na cor branca
Área de entorno do monumento (estátua)	Lâmpadas subterrâneas de 1W/3W AC 100~240V branco quente P. 1x1w/3x1w opção de ângulos 3m 15°/25°/45° IP68 corpo de alumínio, difusor de vidro temperado barril enterrado de nylon.
Iluminação focal para as árvores	Up-light
Iluminação das calçadas, calçadão e laterais.	Postes de iluminação geral, lâmpadas de vapor de mercúrio – Produz luz branca, sua vida útil é de 24.000h modelo Ist 120w ac 100~240v 110 pcsxx1w/led 130w ip65 altura de 9~10m fundição em alumínio e vidro temperado.
Iluminação do ponto de parada de ônibus.	Luminárias de teto fluorescentes 2D-38w 220 240v Gr 10q diâmetro 320xh0.70mm.

V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a finalidade de entender a importância da acessibilidade urbana, este trabalho teve como subsídio abordar questões referentes a realidade da Praça Veiga Cabral, tais como, calçamento, adensamento populacional usos, além de outras peculiaridades.

O projeto de revitalização da Praça Veiga Cabral, está caracterizado no processo de modernização e urbanização que ressalta a necessidade de ampliação e melhoria da infraestrutura urbana, principalmente em relação ao lazer. A metropolização fez com que os espaços livres públicos se tornassem necessários e multifuncionais, as praças adquirem cada vez mais valores ambientais, funcionais e estéticos e simbólicos. A Praça Veiga Cabral tem sua relevância na questão ambiental e social podendo amenizar as condições antissociais, além de representar uma opção de lazer e servir como referência e embelezamento urbano e cultural. Hoje, denotam-se, com maior frequência, políticas de educação ambiental que atentam para a necessidade de valorização e conservação das praças. Entretanto, ainda imperam, na maioria das cidades brasileiras, problemas quanto à sua manutenção e gerenciamento.

As inúmeras barreiras destacadas no percurso da Praça Veiga Cabral, podem ser evitadas com ruptura do paradigma da exclusão e com a adoção de um efetivo planejamento urbano para que a cidade possa ser de todos, ou seja, as limitações impostas pela deficiência seriam menos evidenciadas se o espaço urbano não oferece tantos obstáculos.

Em termos de contribuição aos métodos de desenvolvimento de projetos deste tipo, a intervenção na Praça Veiga Cabral viria, ainda que modestamente, como um modelo de adequação do meio urbano para o acesso de todos, abrindo assim uma vertente real para a discussão das possibilidades de acessibilidade para a cidade de Macapá, implantando de forma concreta os princípios de dignidade humana e o respeito pela cidadania a partir do respeito às especificidades das pessoas que usam o espaço urbano, para que consiga sonhar e possa conquistar, mediante sua competência, trabalho, dedicação e independência, sem ter que sempre estar se adaptado ao lugar ou enfretamento de barreiras.

VI – REFERÊNCIAS

- ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR-9050** - Acessibilidade de pessoas com deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 2006.
- CARVALHO, Thamara Duarte Cunha. **A igualdade como princípio fundamental e os interesses das pessoas portadoras de necessidades especiais**. Tema (v.3). Campina Grande: FACISA, 2004.
- GRAEFF, E. A. Edifício. São Paulo: Editora Projeto, 1986 (Cadernos Brasileiros de Arquitetura, 7).
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, contagem da população mais recente, 2010.
- LEFEBVRE, Henry. O Direito a Cidade. São Paulo: Centauro, 2006.
- MARX, Murilo. Cidade Brasileira. Melhoramentos. Editora da Universidade de São Paulo, 1980.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007
- MORAES, M. C de; Dissertação de Mestrado: **Acessibilidade no Brasil: Análise da NBR 9050**, FLORIANÓPOLIS, 2007.
- PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E AMBIENTAL DE MACAPÁ (2004)
- Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, (CADERNO 2- **CONSTRUINDO A CIDADE ACESSÍVEL**), 2006.
- ROBBA, F; MACEDO, S.S. Praças Brasileiras: Public Squares in Brazil. São Paulo. Edusp: Imprensa oficial do Estado. 2002.
- SANTOS, C.D. **A formação e produção do espaço urbano**: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. São Luís, MA: Universidade Federal de Rondônia – UNIR, 2006.
- TEIXEIRA, Elizabeth. *As Três Metodologias*: Acadêmica, da Ciência e da Pesquisa. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. (Livro de metodologia).
- TOSTES, José Alberto. *Planos Diretores no Estado do Amapá: Uma Contribuição para o Desenvolvimento Regional*. Macapá: J.A. Tostes, 2006.

APÊNDICE

ANEXOS