



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAIBA
CENTRO DE CIENCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PÚBLICA
CURSO GESTÃO PUBLICA

MARCIO ALEXANDRE GOMES DA SILVA JUNIOR

ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS FÍSICAS:
Análise das condições da acessibilidade no Terminal Central do Varadouro.

JOÃO PESSOA
2017

MARCIO ALEXANDRE GOMES DA SILVA JUNIOR

ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS FÍSICAS:
Análise das condições da acessibilidade no Terminal Central do Varadouro.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Graduado em 2017, pelo Curso de Tecnologia em Gestão Pública da Universidade Federal da Paraíba.

Orientador: Prof. Dr. Marco Antônio de Castilhos Acco

JOÃO PESSOA
2017

S586a Silva Junior, Marcio Alexandre Gomes da.

ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS FÍSICAS:
Análise das Condições de Acessibilidade no Terminal Central do Varadouro

/ Marcio Alexandre Gomes da Silva Junior. – João Pessoa, 2017.
19f.: il.

Orientador(a): Prof^o Dr. Marco Antônio Castilhos Acco.
Trabalho de Conclusão de Curso (Gestão Pública) – UFPB/CCSA.

1. Acessibilidade. 2. Terminal. 3. Deficiência física. I. Título.

UFPB/CCSA/BS

CDU:35(043.2)



ATA DE DEFESA DE TCC

Ao trigésimo primeiro dia do mês de maio de 2017, às 09 horas, na sala de reunião do CCSA, o discente **Márcio Alexandre Gomes da Silva Junior**, regularmente matriculado no Curso de Tecnologia Em Gestão Pública/DGP/CCSA/UFPB, defendeu o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado, "**Acessibilidade de pessoas com deficiência física: análise das condições no Terminal Central do Varadouro**" fazendo-se presente na banca examinadora os professores Carla Calixto da Silva, Sabrina de Melo Cabral e Marco Antonio de Castilhos Acco (Orientador), sob presidência deste último. O discente obteve nota 8,0 (Oito), obtendo aprovação na disciplina TCC.

João Pessoa, 31, 05, 2017

Prof. Orientador: Marco Antonio de C. Acco

1º Examinador: Carla Calixto da Silva

2º Examinador: Sabrina de Melo Cabral

Marco Acco
Carla Calixto da Silva
Sabrina de Melo Cabral

Alberto Ricardo H. Clemente

Alberto Ricardo H. Clemente

Secretário da Coordenação do Curso de Tec. em Gestão Pública

Alberto Ricardo H. Clemente

Assistente em Administração

SIAPE: 1660141

Márcio Alexandre Gomes da Silva Júnior*

Marco Antônio de Castilhos Acco**

RESUMO

O modelo de acessibilidade eficiente em todos os lugares, podemos descrever como árduo. Com finalidade de compreender as condições de acessibilidade para os cidadãos com deficiência física, foram verificados os elementos que oferecem estrutura acessível dentro do Terminal Central do Varadouro, em João Pessoa. Com embasamento o Estatuto da Pessoa com Deficiência, nas Normas ABNT 9050/2015 e na segunda cartilha “A Cidade Para Todos”. A metodologia utilizada foi através de levantamentos, tanto em sua análise quanto nas recomendações. Realizadas através de visitas ao terminal e em registros fotográficos. Constatando que no terminal o acesso ainda é precário, tendo em vista todos os problemas enfrentados pelos usuários com alguma deficiência física ou mobilidade reduzida. Pode-se concluir que o Terminal Central do Varadouro necessita de investimentos urgentes, para que possam se adequar às normas exigidas. Por meio de Políticas Públicas bem elaboradas que possam satisfazer a demanda dos usuários em todo seu percurso dentro e fora do terminal, contando também com uma fiscalização rigorosa para analisar e avaliar todas as eventuais mudanças.

Palavras-chave: Acessibilidade; terminal; deficiência física.

ABSTRACT

The efficient accessibility model everywhere, we can describe as arduous. In order to understand accessibility conditions for citizens with physical disabilities, the elements that provide accessible structure within the Varadouro Central Terminal in João Pessoa were verified. Based on the Statute of the Person with Disabilities, in Rules ABNT 9050/2015 and in the second booklet "The City For All". The methodology used was through surveys, both in its analysis and in the recommendations. Made through visits to the terminal and photographic records. Noting that in the terminal access is still precarious, considering all the problems faced by users with some physical disability or reduced mobility. It can be concluded that the Central Terminal of the Varadouro needs urgent investments, so that they can adapt to the norms demanded. By means of well-prepared Public Policies that can satisfy the demand of the users in all its route inside and outside the terminal, also counting on a rigorous inspection to analyze and evaluate all the possible changes.

Key words: Accessibility; terminal; physical disability.

* Acadêmico concluinte do curso de gestão publicada Universidade Federal da Paraíba, marcioagsj@gmail.com

**Graduado em Economia pela Universidade Federal de Santa Catarina; Mestre em Ciência Política e doutor em Ciências Sociais ambos pela Unicamp. Professor do departamento de gestão pública da Universidade Federal da Paraíba, accomarco@gmail.com.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	REFERENCIAL TEÓRICO: A ACESSIBILIDADE DOS DEFICIENTES E O DIREITO Á CIDADE.	8
3	METODOLOGIA.....	11
4	O TERMINAL CENTRAL DE INTEGRAÇÃO DO VARADOURO: DESCRIÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE AOS DEFICIENTES FÍSICOS	11
4.1	Entrada.....	12
4.2	Banheiros	12
4.3	Rampas para rebaixamento de calçadas	13
4.4	Calçadas.....	14
4.5	Sinalizações	15
4.6	Atendimento aos deficientes.....	16
5	CONCLUSÃO.....	16
	REFERÊNCIAS.....	18

1 INTRODUÇÃO

A acessibilidade começou a ser um problema socialmente perceptível no final da década de 40, quando alguns profissionais americanos que atuam na fase de recuperação de paciente, identificaram alguns obstáculos que impediam a locomoção de portadores de deficiência física. Começou então a fase de reintegração, em meados dos anos 50 com suas próprias famílias, no trabalho e também na sociedade em geral. No entanto os grandes problemas enfrentados foram às barreiras arquitetônicas que impediam o deslocamento nas cidades e nos transportes públicos. (SASSAKI, 2009).

Ainda para o autor, na década de 60 e 70 algumas faculdades americanas fizeram a adequação dos espaços comuns dentro da própria universidade, que dificultavam o acesso dos portadores de necessidades especiais, os quais tiveram melhorias significativas, pois facilitou a locomoção nas áreas comuns: estacionamento, nas salas e também nas lanchonetes.

A década seguinte foi determinante para o conhecimento da população sobre acessibilidade, com diversas campanhas para alertar as dificuldades com as grandes barreiras arquitetônicas e a formulação de projetos futuros que disponibilizassem uma adequação para melhoria, garantindo um melhor desempenho de locomoção para os deficientes físicos. Na década de 90, ficou bem evidente que a acessibilidade seria conceituada de forma global, abrangendo diversas áreas, onde todos os projetos antes de sua execução foram pensados nas limitações que algumas pessoas poderiam possuir. O século XXI tem sido marcante as lutas pelo direito de ir e vir das pessoas.

Segundo Emmel e Castro (2003), barreira arquitetônica tem sido definida como “obstáculos construídos no meio urbano ou nos edifícios, que impedem ou dificultam a livre circulação das pessoas que sofrem de alguma incapacidade transitória ou permanente”. Para Lamônica e colaboradores (2008) estas se caracterizam por obstáculos aos acessos internos ou externos existentes em edificações de uso público ou privado. O transporte coletivo no Brasil é o meio mais utilizado pela população em geral. Esse modal é o mais democrático meio de locomoção, pois representa ao menos na teoria: comodidade, segurança e um meio acessível para população de baixa renda.

Segundo o Estatuto da Pessoa com Deficiência, no seu terceiro artigo, a acessibilidade é definida como “a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e

autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação”. Relatando também que compõem a acessibilidade todos os serviços de uso comum, seja comunitário ou particular, para pessoas que tenham alguma incapacidade física ou mobilidade mínima. Acessibilidade é a inclusão do portador de deficiência com suas limitações na sociedade, lhe dando o direito de exercer sua atividade individual, garantindo a todos o direito de ir e vir, respeitando todas as distinções.

Conforme o Decreto Federal nº. 3.298/99 no seu artigo 4º verifica-se a divisão das deficiências em cinco categorias:

“I - 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;

II - 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;

III - 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 60o; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

IV - 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.

V - deficiência múltipla – associação de duas ou mais deficiências.”

Com o propósito de compreender as condições de acessibilidade para os cidadãos com deficiência física, foi escolhido o Terminal de Interação do Varadouro em João Pessoa PB, elaborando um estudo de caso para apreciar as condições de acessibilidade existentes naquele local.

Sendo assim este trabalho de conclusão de curso tem como objetivo geral verificar as condições de acessibilidade de locomoção das pessoas com deficiência físicas no Terminal Central de Integração do Varadouro, o principal terminal urbano de usuários do serviço de transporte público da capital paraibana, analisando as principais dificuldades ou facilidades

enfrentadas pelos usuários com deficiências físicas em sua mobilidade naquele equipamento. Complementarmente, este trabalho tem como objetivos específicos:

- Identificar e Descrever com base no Estatuto da Pessoa com Deficiência, nas Normas ABNT NBR 9050/2015 e na cartilha “A cidade para todos”, identificar e descrever o padrão geral de acessibilidade ao transporte público definidos nestas normativas.
- Avaliar o Terminal Central do Varadouro (TCV) em suas condições físicas gerais de acesso e acessibilidade aos deficientes físicos, comparando com a observância ou não das normativas mencionadas, analisando aspectos como a padronização das calçadas, a existência de rampas para embarque e desembarque dos deficientes físicos, e as condições de sinalização (visual, auditiva) específicas aos deficientes físicos no interior do TCV
- Realizar um registro fotográfico das condições reais de acessibilidade encontradas no TCV no mês de maio de 2017.
- Formular recomendações aos gestores públicos responsáveis pela gestão do Terminal de Integração do Varadouro.

2 REFERENCIAL TEÓRICO: A ACESSIBILIDADE DOS DEFICIENTES E O DIREITO À CIDADE.

Enfatizam que os projetos de adaptação das cidades têm inicialmente as intervenções nas infraestruturas de transporte e de comunicação como ações prioritárias. Sobre esta base é que deverão ser desenvolvidas as operações promocionais e infraestruturas de caráter econômico como, por exemplo, áreas para instalação de empresas do setor de serviços, equipamentos culturais e turísticos. (BORJA E CASTELLS, 1997).

Com a necessidade de favorecer e defender os direitos humanos de todas as pessoas com deficiência, no ano de 2008 o Brasil passou a adotar a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da organização das Nações Unidas (ONU), certificando os direitos fundamentais, e garantindo assim seu alinhamento com as regulamentações e compromissos em âmbito mundial, uma vez que a convenção tem o objetivo de melhorar a condição de vida dos deficientes físicos em todos os países. (SNPD, 2010).

A adaptação das cidades inseridas nesse circuito se realiza mediante adoção de um conjunto de medidas, dentre elas, destacam-se: a implantação de infraestruturas que permitam a passagem do modelo industrial para o terciário qualificado, a instalação de polos de pesquisas tecnológicas e a adoção de um modelo de gestão empresarial. Assim, a renovação de áreas centrais, a modernização de áreas portuárias e aeroviárias, a requalificação urbana de áreas comerciais, a construção de vias urbanas estruturais e a melhoria do sistema de transportes constituem um portfólio de ações e projetos que se tornaram padrão no mundo inteiro (CASTELLS e BORJA, 1996; MARICATO, 2000; OLIVEIRA, 2001).

Um pouco diferentemente dessas políticas, por assim dizer, “puxadas” pela dimensão econômica, a dotação de condições adequadas de acessibilidade às pessoas com deficiências físicas, visuais, auditivas e múltiplas integra o rol de políticas públicas motivadas primordialmente por pressões da sociedade civil, em especial, pelos grupos de defesa de direitos humanos. Com uma grande abrangência constitucional, onde a população, sociedade e os governantes colaboraram para enfatizar e trazer melhorias para os deficientes físicos. (SNPD, 2010).

Uma importante premissa desta luta foi à incorporação do princípio do “nada sobre nós sem nós”, querendo isso assinalar que todos os debates sobre direitos de grupos e minorias só tem legitimidade se for levada em consideração a participação desses grupos até então marginalizados (SASSAKI, 2011).

Outra premissa fundamental deste processo de afirmação da acessibilidade como pauta de política pública foi a incorporação da noção do direito à cidade pelos movimentos urbanistas e de desenvolvimento urbano em todo o mundo. O direito à cidade, desde sua divulgação inicial pelo intelectual francês Henri Lefebvre no seu livro de 1968, *Le Droit à La ville*, ganhou adeptos e firmou-se como princípio básico da inclusão dos excluídos à cidade, e esta inclusão como um direito básico de cidadania. Ter o direito a pertencer à cidade, a movimentar-se por ela, a ter acesso aos espaços públicos e privados, aos serviços, à vida cultural e social passou a ser uma exigência de direito de cidadania. (HARVEY, 2008).

De acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência em sua seção única do atendimento prioritário do artigo 9º, disposto no item quatro do estatuto é necessário disponibilizar estações com acessibilidade no transporte coletivo nos pontos de paradas e terminais, garantindo total segurança em seu embarque e desembarque. Desta forma, Andrade e colaboradores (2007)

argumentam que as pessoas devem ser percebidas com igualdade, implicando assim no reconhecimento e atendimento de suas necessidades específicas.

A definição precisa das medidas fica sob responsabilidade da Associação Brasileira de Normas Técnica – ABNT, delimitando assim medidas técnicas para todo serviço básico de construções, mobiliário, ambiente e mecanismos urbanos normativos para assegurar a acessibilidade. Estas normas técnicas foram descritas na segunda publicação ABNT/NBR 9050/2015.

A regulamentação da acessibilidade aconteceu em 2000, com a lei 10.098, determinando regras gerais e métodos simples para melhoria da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade moderada, por meio de extinção de barreiras e bloqueios no ambiente coletivo, nas edificações e reestruturações de imóveis, nos meios de conduções e na forma de veiculação de informações. Segundo normas da (ABNT NBR 14022:2011) o terminal (assim como outros equipamentos de transporte público) deve disponibilizar a quantidade mínima de 20% dos assentos disponíveis para Pessoa em Cadeira de Rodas (PCR) ou mobilidade reduzida, posicionado junto aos lugares de embarque, devidamente sinalizados e identificados.

Conforme ABNT NBR 9050/2015 no que se refere à parada de ônibus, deve conservar uma faixa livre na calçada, quando for construído o ponto de embarque e desembarque, onde nenhum elemento pode interferir na faixa livre de circulação de pedestre. Em relação aos sanitários, a norma define que precisa ser destinada no terminal de transporte coletivo a quantia mínima de 5% dos vasos sanitários acessíveis, disponibilizando um sanitário acessível para cada sexo. De forma geral, toda rampa é ponderada quando houver declividade igual ou superior a 5%.

Pela legislação brasileira, toda pessoa, incluindo aquelas que apresentam deficiências, têm direito ao acesso à educação, à saúde, ao lazer e ao trabalho. Desta forma, as pessoas devem ser percebidas com igualdade, implicando assim no reconhecimento e atendimento de suas necessidades específicas (ANDRADE et al., 2007).

Nesta perspectiva, Lamônica et al. (2008) pontuam que as reflexões sobre as dificuldades ao acesso pelas barreiras físicas são salutares, pois contribuem para o repensar de práticas e proposição de ações, beneficiando a convivência e transformando atitudes, interferindo ainda nas relações interpessoais e nos comportamentos das pessoas.

3 METODOLOGIA

Este é um trabalho de natureza descritiva e exploratória, sendo realizados levantamentos tanto em sua análise quanto nas recomendações que proporá, não tendo a intenção de esgotar o assunto. Busca identificar e sistematizar elementos introdutórios relevantes para a adequada compreensão do assunto, a serem explorados em estudos posteriores ou por outros pesquisadores interessados no assunto.

Para alcançar os objetivos propostos, este trabalho adota uma metodologia de pesquisa de levantamento. Considerando as restrições de prazos para a realização deste trabalho, o caráter exploratório se sobressai, já que não foi possível realizar a imersão prolongada que a metodologia requer (VALLADARES 2007). Para realizar a pesquisa foram efetuadas duas visitas ao equipamento estudado em dois dias diferentes da semana, ocorrendo a primeira visita em um dia de pouco movimento e a segunda visita com maior volume de pessoas. As visitas foram realizadas em horários diferentes, visando observar localmente as reais condições encontradas pelos deficientes físicos. Em minhas visitas técnicas, fui acompanhado de uma colega graduada em Fisioterapia que auxiliou na realização do registro fotográfico das condições de acessibilidade ao banheiro feminino, também contribuindo com a interlocução sobre os diversos pontos observados no Terminal Central do Varadouro.

4 O TERMINAL CENTRAL DE INTEGRAÇÃO DO VARADOURO: DESCRIÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE AOS DEFICIENTES FÍSICOS

A inauguração do Terminal de Integração do Varadouro, localizado na rua Padre Azevedo, ocorreu em de 06 de abril de 2005, sendo classificado como um marco na gestão do então prefeito Ricardo Coutinho, que naquela data estaria completando 100 dias do seu mandato, sendo construído em 55 dias. Porém este não foi o primeiro terminal a ser construído na cidade, visto que oito anos antes o Terminal do Valentina já havia sido inaugurado pela empresa de ônibus São Jorge. Desenvolvido para atender a necessidade da população, o espaço disponível ao Terminal espaço gira em torno de 4,5 mil metros quadrados, sendo dividido em três estações de embarque e desembarque de passageiros, com seus respectivos destino. Existem duas opções para ingressar ao terminal, a partir da transferência de um ônibus para o outro, ou por meio dos seis

guichês com oito catracas presentes na entrada. Sendo disponibilizados aos usuários banheiros, bebedouro, telefones públicos e pequenas lanchonetes. (AVELAR, 2013).

4.1 Entrada

O deficiente físico encontra uma grande dificuldade logo na sua tentativa em ingressar ao terminal, um dos pontos primordiais é a falta de sinalização. Observou-se um grande fluxo de pessoas no local e a inclinação do terreno não favorecia a acessibilidade, dificultando assim a locomoção dos deficientes físicos naquela área .



Figura 1. Entrada do Terminal de Integração, foto realizada em 06/05/2015. (captura de Marcio Alexandre Gomes).

Conforme se observa na figura acima (1), podemos ver falta de sinalização logo entrada do terminal, sendo necessária a solicitação de um funcionário para abrir o portão que dá acesso ao deficiente físico, dificultando assim o acesso ao equipamento.

4.2 Banheiros

Os locais dos banheiros devem está em conformidade com a NBR 9050 (2004, p. 64), "os sanitários e vestuários acessíveis devem localizar-se em rotas acessíveis, próximos a circulações

principais, preferencialmente próximos ou integrados as demais instalações sanitárias, e ser devidamente sinalizados". Porém os banheiros estão localizados apenas em uma plataforma do terminal e sem conservação, sem nenhuma indicação.



Figura 2. Entrada, imagem interna dos banheiro femininos e banheiros masculino provisórios. Foto realizada em 06/05/2015. (captura de Marcio Alexandre Gomes).

Em concordância com a figura (2) foi constatado no banheiro feminino a inexistência das barras de apoio, pouco espaço para os cadeirantes, onde é impossível realizar o giro de 360° e acesso muito estreito para ingressar ao banheiro. O banheiro masculino estava passando por reformas, porem foram disponibilizados banheiros químicos sem acessibilidade, localizados com acesso nulo para os deficientes.

4.3 Rampas para rebaixamento de calçadas

Algumas rampas de acesso às plataformas existem obstáculos que dificultam o acesso do deficiente físico, identificando também falta de sinalização de algumas rampas. A recomendação de rampas para rebaixamento de calçadas é ter um piso antiderrapante, constante e regular sem degrau, contendo inclinação em direção ao meio fio e não superior a 2%. (MELO, SILVA e ALMEIDA, 2010).



Figura 3. Rampas de acesso -Foto realizada em 06/05/2015. (captura de Marcio Alexandre Gomes).

Na figura (3) podemos observar o não cumprimento das normas estabelecidas, rampa com degrau, irregulares e piso desnivelado. Foi observada a existência de 14 rampas para rebaixamento de calçada, onde a maioria delas estão bem danificadas.

4.4 Calçadas

A definição de calçada acessível é ter um espaço disponível para que um cadeirante e uma pessoa sem deficiência possam transitar simultaneamente de forma segura, com largura entre 1,2 m e 1,5 m. (MELO, SILVA e ALMEIDA, 2010).



Figura 4. Calçadas Terminal de integração -Foto realizada em 06/05/2015. (captura de Marcio Alexandre Gomes).

Logo foi observada a existência de buracos e irregularidades nas calçadas conforme a figura (4) podendo acontecer acidentes com todos os que utilizam aquele terminal.

4.5 Sinalizações

Em averiguação quanto à sinalização no terminal, foi constatado uma sinalização um tanto precária e até mesmo a inexistência da mesma. Na figura 5 pode-se verificar o total descaso que aquele local se encontra, com estrutura inapropriada. A dificuldade não se resume apenas aos deficientes físicos, mas também para os demais portadores de necessidades especiais.

O terminal não dispõe de indicações sonoras para os deficientes visuais, nem de calçadas acessíveis e nenhuma indicação em Braille para os mesmos. A falta desses elementos fundamentais pode ocasionar acidentes graves.

Com relação aos deficientes auditivos existem poucas sinalizações visuais, dificultando todo seu deslocamento dentro do terminal e conseqüentemente seu destino desejado.



Figura 5. Sinalização inexistente ou precária -Foto realizada em 06/05/2015. (captura de Marcio Alexandre Gomes)

Os objetos suspensos, como: poste, orelhão, lixeira e placas, oferecem muito perigo aos deficientes visuais. Podemos verificar a inexistência de piso tátil de alerta, que preserve um distanciamento de 60 cm entre as pessoas e o objeto.

4.6 Atendimento aos deficientes

Vale salientar que nas visitas ao terminal não foi encontrado profissional especializado para atender os portadores de deficiência. Foi observado apenas um funcionário na entrada no terminal, no qual ele tem a responsabilidade de monitorar dois portões para entrada e saída dos deficientes físicos, sendo acessos distantes um do outro, tendo como seu ponto fixo o portão de saída. Quando um deficiente físico quer adentrar ao terminal, o funcionário da bilheteria bate na grade para chamar o profissional responsável pelos portões, e este, então faz o deslocamento até o portão de entrada. No entanto nenhuma das entradas é sinalizada.

5 CONCLUSÃO

Apesar de termos constatado importantes avanços, mobilização e incorporação de acessibilidade dos deficientes ao redor do mundo e no Brasil, na forma do Estatuto, do decreto que regulamenta a acessibilidade, das normas técnicas da ABNT, de cartilhas, e de outros instrumentos institucionais, constata-se que, na prática, ainda estamos muito distantes do alcance do que esses instrumentos indicam e recomendam como desejável e adequado.

Sasaki (1991) conceitua a inclusão social "como o processo pelo qual a sociedade se adapta para poder incluir, em seus sistemas sociais gerais, pessoas com necessidades especiais e, simultaneamente, estas se preparam para assumir seus papéis na sociedade".

Conclui-se que, para que ocorra uma locomoção adequada e eficiente dentro do Terminal Central do Varadouro, precisamos de Políticas Públicas bem elaboradas que possam satisfazer a demanda de todos os usuários na cidade de João Pessoa. Fiscalizando de forma rigorosa todas as mudanças de possíveis melhorias, para que jamais ocorra paliativo que não atendam as necessidades dos usuários.

Precisamos de uma política pública que coloque como prioridades os deficientes em qualquer projeto, enfatizando as responsabilidades do gestor público. Tendo como contexto fundamental o planejamento e execução de forma participativa dos deficientes, trazendo uma visão mais crítica e detalhada. Impactando em possíveis melhorias através da percepção de cada necessidade. Em caso de não cumprimento das normativas, o gestor público seria

responsabilizado de forma rigorosa. Obtendo assim como finalidade a não decorrência de erros anteriores.

As informações existentes nos dizem que o terminal central passará por uma importante reforma. Então, para começar, é fundamental que o Planejamento deste novo terminal seja participativo “colocando no papel” todas as dificuldades enfrentadas no cotidiano, dando-se acesso aos deficientes ao processo de elaboração do projeto do novo equipamento. Monitorando toda execução da obra, sendo avaliado seu progresso até sua finalização de forma eficiente.

Outra política pública a ser articulada, seria a política de acessibilidade, de turismo inclusivo e de turismo familiar, tendo em vista que a cidade de João Pessoa é considerada uma cidade amigável e acolhedora aos idosos e deficientes. Podendo transformar a cidade como modelo em todo Brasil, beneficiando também toda população local com deficiência ou mobilidade reduzida. É correto afirmar que a falta de recursos pode ser considerado um obstáculo na execução dessa obra, no entanto teríamos uma boa arrecadação com o turismo local.

Todavia, para que ocorra a inclusão com qualidade nos serviços dos transportes coletivos, é preciso que projetos saiam do papel e sejam colocados em prática, para uma possível melhoria, com gestores públicos qualificados e designados a fazer seu papel com eficácia, valorizando assim os beneficiados daquele serviço. Neste sentido é papel do Estado fornecer e disponibilizar à adequação necessária para que venha ter qualidade no serviço

O planejamento das calçadas, rampas de acesso às calçadas e as paradas de ônibus é algo de fundamental importância. Tendo uma projeção bem elaborada e sólida do que vai ser feito, fica mais fácil, assim atingindo os objetivos apresentados. Apresentando uma proposta de inclusão a todos nos meios de transportes coletivos, refletindo e analisando, os fatores de suma importância para a interação das pessoas que necessitam de uma atenção especial, para uma locomoção segura e digna.

As pessoas com deficiências físicas enfrentam inúmeros obstáculos no acesso ao transporte coletivo, e isso não é um problema recente. A ausência de acessibilidade dificulta o cotidiano das pessoas, que precisam desempenhar suas atividades, complicando sua locomoção para os lugares almejados. Alguns avanços significativos já foram realizados, porém temos que evoluir ainda mais para garantir uma melhor condição de vida, as pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, para que os mesmos desfrutem de seus direitos como cidadãos inclusos na sociedade de forma digna e respeitosa.

REFERÊNCIAS

AVELAR J. 8 anos da Integração do Vararouro: **o ponto da cidade**. Portal ônibus paraibano, 2013. Disponível em <<https://onibusparaibanos.com/2013/04/07/8-anos-da-integracao-do-varadouro-o/>>. Acesso em 07 de maio de 2017 as 18:02.

BORJA, J. e CASTELLS, M. 1997, “**Planes estratégicos y proyectos metropolitanos**”. In: Cadernos IPPUR, ano XI, n. 1, pp. 207-231, Rio de Janeiro.

BRASIL. Decreto-lei nº 3.298/99, de 20 de dezembro 1999. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, DF, Brasília, 20 dez.1999.

BRASIL. Lei nº 10.098/, de 19 de dezembro 2000. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, DF, Brasília, 19 dez. 2000.

CASTELLS, M., BORJA, J. 1996, **As cidades como atores políticos**. Novos estudos CEBRAP, n. 45, pp. 152-166, jul.

.

EMMEL, E.M. G; CASTRO, C.B. Barreiras arquitetônicas no campus universitário: o caso da UFSCAR. In: MARQUEZINI, M. C. et al.. (Org.). **Educação física, atividades lúdicas e acessibilidade de pessoas com necessidades especiais**. Londrina: UEL, 2003. p.177-183. (Coleção Perspectivas Multidisciplinares em Educação Especial. v.9)

HARVEY, David. **O direito à cidade**. New Left Review, n. 53, 2008.

LAMÔNICA, D. A. C et al. **Acessibilidade em ambiente universitário: identificação de barreiras arquitetônicas no campus da USP de Bauru**. Rev. Bras. Educ. Espec. v.14, n.2, p. 177-188, 2008.

MELO, G. L. V. D.; SILVA, M. E. E.; ALMEIDA, M. G. E. Cartilha - A CIDADE PARA TODOS: **O direito à acessibilidade das pessoas com deficiência**. 2. ed. Teresina: [s.n.], v. II, 2010.

NORMA BRASILEIRA ABNT NBR 14022 Quarta edição 06.01.2011 Válida a partir de 06.02.2011 **Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**.

NORMA BRASILEIRA ABNT NBR 9050 Terceira 11.09.2015 **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação**. Revista Nacional de Reabilitação, São Paulo, p. 10-16, Ano XII, mar./abr. 2009

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Nada sobre nós, sem nós: da integração à inclusão**. Disponível em <<http://www.bengalalegal.com/nada-sobre-nos>> Último acesso em maio de 2017.

SECRETARIA NACIONAL DA PROMOÇÃO DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA(SNPD). **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. Nº64, Brasil 2010.

VALLADARES, Licia. **Os dez mandamentos da observação participante**. Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol. 22, nº 63, São Paulo, fev. 2007. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092007000100012>Último acesso em maio de 2017.