

Cidade Acessível: Igualdade de Direitos e Particularidades da Pessoa com Deficiência Visual

Accessible city: equality of rights and particularities of the Visually Impaired people

Jéssica da Silva David; Ximene Martins Antunes; Verônica Torres Gurgel

Universidade Federal do Rio de Janeiro

RESUMO:

A maioria das discussões acerca das deficiências toma uma de duas direções. A primeira se refere às políticas de inclusão, enfatizando a igualdade entre deficientes e não deficientes. A segunda destaca a diferença – a deficiência é vista como um déficit, desconsiderando sua potência para recriar subjetividade, aprender, se relacionar e habitar na cidade. Uma terceira direção, mais interessante, vê o deficiente como portador de necessidades especiais. Concernindo à deficiência visual, estudos cognitivos apontam para as particularidades do cego atentando também para suas potencialidades. De acordo com Hatwell (2003), a diferença cognitiva entre cegos e videntes diz respeito à locomoção e percepção espacial. As dificuldades do deficiente visual não provêm de uma falta de competência cognitiva, mas decorrem da ausência de dados perceptivos do ambiente. Segundo Rieser et al (1990), o que permite aos videntes se locomover organizadamente é a relação entre movimentos realizados e as mudanças de distância e direção entre os objetos e si mesmos. Para os deficientes visuais não há um fluxo visual contínuo; assim, numa cidade feita para videntes, surgem diversas dificuldades para os cegos. O trabalho visa a investigar três situações: pegar ônibus, atravessar ruas e desviar de orelhões. Tenciona observar essas situações, que dificuldades podem surgir e quais os dispositivos e estratégias criadas. As observações ocorreram nos arredores do Instituto Benjamin Constant. Realizaram-se também entrevistas com vistas a obter depoimentos dos deficientes visuais. Conclui que para alcançar a igualdade é preciso criar condições que atendam às particularidades do deficiente.

Palavras-chave: deficiência visual; acessibilidade; locomoção na cidade

ABSTRACT:

Most of the discussions on deficiencies take one of two directions. One concerns the politics of inclusion which emphasizes that people with handicaps are equal to those without handicaps. The other highlights the existing differences – it sees the deficiencies as a deficit, disregarding its power. There is a third direction, however, that is more interesting. This one sees people with handicaps as people who have special needs. In the

manner of visual deficiency, studies show, not only the difficulties of blind people, but their potentiality. Hatwell (2003) claims that the difference between blind people and those who see regards their locomotion and how they perceive the space. The difficulties of people with visual impairment are not due to a lack of cognitive competence, but elapses from the absence of perceptive environmental data. According to Rieser et al (1990), what allows people who see to move in an organized way is the relation between the movements made and the changes in the objects` distance and direction and themselves. To blind people there is not a continuous visual flow; therefore, in a city made to be seen, difficulties come forth. This project aims to investigate three situations: to catch bus, to cross streets and to avoid public pay-phones. It intends to observe how these situations occur, what difficulties may exist, and what are the devices and strategies created. The observations took place in the surroundings of the Instituto Benjamin Constant. Interviews were made in order to obtain reports from the blind people. It concludes that so that the equality is reached is necessary to create conditions that fulfill blind people`s needs.

Key-words: visual deficiency; visual impairment; accessibility; locomotion in the city

A deficiência visual não se configura exclusivamente como um problema de natureza biológica, pois é também atravessada por vetores sociais, históricos e culturais, que precisam ser considerados para o seu amplo entendimento. Nesse atravessamento, destaca-se a necessidade de a cegueira¹ ser compreendida a partir do contexto em que se insere, ou seja, um ambiente marcado hegemonicamente pelo paradigma visuocêntrico (BELARMINO, 2004). Tal paradigma está presente em diversas situações da vida das pessoas deficientes visuais, entre as quais se destacam sua relação com a cidade. A vida dos cegos nas cidades tem sido marcada por limitações e pela exclusão social, ao mesmo tempo em que surge uma demanda por uma participação mais efetiva e autônoma em todos os aspectos da vida social (MARTINS, 2005).

A dificuldade crescente enfrentada pelos deficientes visuais em seu deslocamento ganha proporções alarmantes se considerarmos o meio urbano da cidade do Rio de Janeiro. Não são raras as situações em que o espaço urbano torna-se intransitável a qualquer pessoa, cega ou vidente, devido às inúmeras barreiras existentes nos meios de transporte e nas vias públicas. Com frequência nos deparamos com ambientes restritivos ou espaços inacessíveis e estruturas excludentes, conforme foi constatado através da pesquisa de campo feita com pessoas com deficiência visual.

Foi realizada uma investigação sobre a forma como pessoas cegas enfrentam três situações do cotidiano: pegar um ônibus, atravessar a rua e desviar de um orelhão. Buscou-se entender as dificuldades que surgem nessas situações a partir de um estudo das características da locomoção de pessoas com deficiência visual, refletindo sobre as maneiras de se amenizar tais dificuldades e permitir o deslocamento da pessoa cega e seu acesso à cidade. Há diversos relatos de acidentes ocorridos nessas situações, razão pela qual essas foram as escolhidas para investigação.

Normas e política de acessibilidade

De acordo com o Decreto 3.298, de 20/12/1999, pessoa portadora de deficiência é aquela que apresenta, em caráter permanente, perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gere incapacidade para o desempenho de atividade dentro do padrão considerado normal. No Brasil, uma pessoa é considerada portadora de deficiência visual quando apresenta acuidade visual igual ou menor que 20/200 no melhor olho, após a melhor correção, ou campo visual inferior a 20° (tabela de Snellen²), ou ainda ocorrência simultânea de ambos.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), pela NBR 9050:1994, define acessibilidade como “possibilidade e condições de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (pg. 02). Assim, chegar, entrar e utilizar todas as instalações de edifícios públicos e privados deve ser possível a todos. Embora as normas técnicas sejam de uso voluntário, passam a ter força de lei quando mencionadas explicitamente no corpo legislativo. É o que acontece com as normas de acessibilidade, que passaram a integrar a legislação federal e estadual.

Em 1985, foi criada a primeira Norma Técnica da ABNT sobre o assunto, intitulada "Adequação das Edificações, Equipamentos e Mobiliário Urbano à pessoa portadora de deficiência" - NBR 9050. Ela preconiza padrões como:

- ❑ Sinalização luminosa e sonora nos acessos de estacionamentos com cruzamento de fluxos de veículos e pedestres (item 9.1.8);
- ❑ Existência de dispositivo a ser acionado pelo portador de deficiência visual nas travessias de pedestres onde houver semáforo (item 9.1.9);
- ❑ Comunicação auditiva dentro da cabine do elevador, indicando o andar onde o elevador se encontra parado – esse padrão se aplica aos edifícios de uso público e de uso multifamiliar em que o número de paradas do elevador for superior a dois (item 10.3.3.3);
- ❑ Comunicação tátil nos telefones públicos onde houver possibilidade de ligações interurbanas/internacionais (item 10.4.2).

A Lei 10.098/00 determina a eliminação de barreiras e obstáculos que estejam nas vias e espaços públicos, nas edificações, nos meios de transporte ou de comunicação que limitem o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas cegas (art. 1º combinado com art. 2º, II). Eis algumas das medidas que prescreve:

- ❑ Atendimento, pelos veículos de transporte coletivo, dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas (art. 16).
- ❑ Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem (art. 9º).

Observa-se, porém, que algumas dificuldades relatadas pelos deficientes visuais em seu cotidiano não são previstas pelas leis, como, por exemplo, aquelas causadas por buracos nas calçadas. Por outro lado, mesmo quando alguns aspectos estão previstos – como a sinalização sonora dos semáforos –, outros de igual importância são negligenciados. Isso fica evidente, por exemplo, no curto tempo que o sinal de trânsito fornece para a travessia e

na falta de um piso tátil nas faixas de pedestres que permitiriam um caminhar retilíneo para a pessoa com deficiência visual.

O presente texto é fruto de uma pesquisa de campo realizada com deficientes visuais nos arredores do Instituto Benjamin Constant – escola e centro de reabilitação para pessoas com deficiência visual – e do Campus da Praia Vermelha da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Utilizou-se um método que denominamos “entrevistas-passeio”. Tal ferramenta surgiu a partir da necessidade de verificar os aspectos cognitivos envolvidos em três situações do cotidiano: atravessar uma rua, pegar um ônibus e desviar de um orelhão. Pedimos que cegos da divisão de reabilitação do Instituto Benjamin Constant nos guiassem pelas ruas, indicando suas dificuldades e as estratégias que desenvolviam para se deslocar pela cidade. As entrevistas-passeio foram realizadas com três pessoas: uma com cegueira congênita e duas com cegueira adquirida.

Em geral, quando o tema deficiência está em debate, são enfatizadas na discussão as diferenças entre deficientes e não-deficientes, destacando-se, sobretudo, o que falta aos primeiros para se equipararem aos ditos “normais”. No caso da deficiência visual, muitas vezes essa forma de entendimento toma, equivocadamente, o limite sensorial como algo que incapacita o indivíduo física e intelectualmente. O cego não é percebido somente como alguém que não pode ver, mas frequentemente como alguém incapaz de ser autônomo, interessante e produtivo.

Do ponto de vista biológico, a limitação sensorial não implica, por si só, que o deficiente visual tenha prejuízos no seu desenvolvimento cognitivoXXX (HATWELL, 2003). No entanto, como afirma Martins (2005), “o não-lugar que as pessoas com deficiência tendem a ocupar na nossa sociedade se deve, centralmente, às barreiras físicas, sociais e culturais que vêm negando a sua participação social”(p. 04)

Entretanto, propor que os cegos possam participar ativamente das mais diversas esferas da vida social não corresponde a afirmar que eles sejam iguais aos videntes. Há que se levar em consideração que a cegueira possui particularidades, destacando-se aqui aqueles limites que atrapalham sua locomoção. Por outro lado, é possível circular pelo espaço público com autonomia, desde que condições específicas sejam atendidas. As dificuldades

podem ser amenizadas quando certos requisitos são preenchidos, permitindo um caminhar mais seguro pela cidade.

A pessoa cega pode aprender a circular de forma autônoma por intermédio de um curso de orientação e mobilidade (como aquele ministrado no Instituto Benjamin Constant) e também desenvolvendo estratégias inventivas. Entretanto, consideradas as condições do espaço urbano de muitas cidades, o cego acaba dependente da ajuda dos videntes em diversos momentos, como se evidenciou na fala de uma das pessoas que entrevistamos: “Às vezes eu espero quinze minutos para atravessar a rua. Se tivesse mais sinais sonoros, eu não ia ter que esperar tanto tempo”.

Localização e deslocamento espacial: aspectos cognitivos, dificuldades e estratégias

Segundo Yvette Hatwell (2003), os estudos cognitivos indicam que não há na cegueira qualquer deficiência de natureza intelectual. A principal dificuldade do deficiente visual diz respeito à percepção do espaço e à mobilidade espacial. Tal dificuldade resulta da falta de dados perceptivos provenientes do ambiente. Hatwell (2003) e Lenay et al (2001) sustentam que a diferença cognitiva entre cegos e videntes diz respeito ao modo como eles se movimentam e à sua percepção do espaço, o que tem conseqüências para a locomoção na cidade.

De acordo com Hatwell (2003), a locomoção autônoma é definida por: segurança que a pessoa tem ao andar, eficácia para alcançar metas, o quão agradável e confortável é o deslocamento, a harmonia entre os movimentos e a independência física do pedestre.

A localização e o deslocamento espacial estão presentes em muitas ações corriqueiras, como pegar um ônibus, atravessar uma rua ou desviar de um orelhão em uma calçada. Para os deficientes visuais, e em muitos casos também para aqueles que enxergam, essas atividades podem ser marcadas por várias dificuldades decorrentes da pavimentação irregular, dos bueiros abertos e da sinalização precária ou ausente, por exemplo.

A visão tem grande importância na organização postural, no controle do equilíbrio bípede e na locomoção, na medida que ela fornece, continuamente, uma atualização dos

referenciais espaciais externos ao corpo, completando as informações provenientes da propriocepção. Além disso, tal sentido possibilita que se construa uma trajetória a partir das informações distantes e dos obstáculos presentes. No que diz respeito às propriedades espaciais do ambiente, nenhuma outra modalidade perceptiva é tão abrangente quantitativa e qualitativamente (HATWELL, 2003). Para Rieser et al (1990), o vidente possui um fluxo visual contínuo, e é pela relação entre movimentos realizados e as progressivas mudanças de distância e direção entre os objetos e si mesmo que é possível a locomoção organizada pelo espaço.

A locomoção dos cegos tem como uma de suas particularidades a ausência de pré-visão, ou seja, a impossibilidade de perceber à distância obstáculos presentes na trajetória a ser percorrida. Assim, os deficientes visuais têm dificuldades em perceber os objetos que se encontram no seu percurso antes do contato com o seu próprio corpo. A falta de pré-visão dificulta a antecipação e transposição de obstáculos. Além de gerar insegurança na caminhada, isso também resulta na necessidade de recorrer a traços mnemônicos (por exemplo, nomes de ruas e mapas cognitivos) e de voltar a atenção a informações provenientes de outras modalidades sensoriais, como a audição e o tato.

A propriocepção, também denominada “o sentido do próprio corpo” (SACKS, 1997), permite a construção de uma imagem corporal que se modifica a cada movimento e é fundamental para a manutenção do equilíbrio e prosseguimento da ação. Sem a percepção visual do próprio corpo e das conseqüências de seu deslocamento no ambiente, os cegos utilizam as informações proprioceptivas para assegurar seu equilíbrio. Porém tais informações parecem ser menos precisas do que as fornecidas pela visão. Isso pode fazer com que um cego, mesmo que parado, tenha maior risco de desequilíbrio e queda do que um vidente. Tal instabilidade se agrava durante o deslocamento, sobretudo nos espaços urbanos, em função da forma como esses estão estruturados.

O tato é a modalidade perceptiva que mais se aproxima da visão e sua relevância funcional na vida prática das pessoas cegas é bastante destacada. De modo geral, é ao tato que os cegos mais recorrem para acessar informações espaciais e físicas do ambiente. Por meio da percepção tátil, os cegos constroem os referenciais ambientais para o deslocamento

no espaço. O tato é um sentido proximal e permite acesso às informações do ambiente (forma, tamanho, orientação, distância, localização, etc.) que seriam perceptíveis à visão. Por depender do contato direto, a percepção tátil obriga o cego a procurar intencionalmente por barreiras exteriores com movimentos exploratórios, o que exige grande investimento da atenção. Além disso, devido ao seu campo perceptivo exíguo, o tato não fornece uma boa diferenciação entre figura e fundo. Isto é, ele não proporciona referenciais estáveis que sejam capazes de configurar um sistema de referência exocêntrico. Portanto, o tato induz com frequência a um tratamento espacial egocêntrico, ou seja, baseado no próprio corpo ou em códigos de movimentos exploratórios.

A escassa pré-visão proporcionada pelos sistemas alternativos à visão é uma das maiores dificuldades enfrentadas pela pessoa cega. A bengala é uma das mais antigas ajudas técnicas que podem auxiliar na deambulação pelo espaço. A partir da percepção tátil, ela confere uma espécie de pré-visão ao cego, tornando possível que ele obtenha informações antecipadas acerca de objetos presentes em seu caminho. Todavia, o alcance da bengala é muito restrito, de forma que essa pré-visão é muito limitada e não garante completa segurança à marcha. A bengala é utilizada por meio de um movimento de varredura, que permite verificar a presença de objetos, declives do terreno, tipo de solo, entre outros. Uma de nossas entrevistadas exemplificou esse importante papel comentando os buracos nas calçadas, tão comuns nas cidades, e que surgiram diversas vezes ao longo do trajeto que percorremos. “Quando a bengala me avisa que tem um buraco, boto a bengala na frente e vou passando bem devagar. Se não fosse assim, teria um grande risco de cair”.

No entanto, a bengala não permite que obstáculos aéreos e objetos como uma lixeira ou um orelhão sejam percebidos. Isso ficou claro em nossas entrevistas-passeio: “Se quero uma lixeira para jogar alguma coisa fora, vou com a bengala; se não encontro, pergunto a alguém. Mas muitas vezes eu esbarro em uma”. A locomoção com a bengala é facilitada pelo uso de uma linha-guia, que em uma cidade pode ser um muro ou um meio fio. Essa linha-guia funciona como um referencial constante pelo qual o cego se orienta, mantendo-se sempre à mesma distância dele. A utilização e a importância da linha-guia ficaram evidentes nas entrevistas-passeio. Uma de nossas entrevistadas solicitou, ao se despedir de

nós: “Me coloca no muro pra eu ir seguindo a linha-guia. Indo pelo murinho eu não me perco”. Outra comentou que a linha-guia também permite um caminhar mais retilíneo.

Bem como a visão, a audição é um sentido distal. Entretanto, a localização de uma fonte sonora às vezes é mais trabalhosa e geralmente mais imprecisa do que a localização visual, sobretudo porque a posição de um objeto pode variar em três dimensões no espaço (vertical, horizontal e sagital). Como o tato, a audição depende de uma apreensão sucessiva dos estímulos ambientais. Tal caráter confere a esse sentido uma especialização no domínio temporal que, investida de atenção, assume uma grande importância na localização e no deslocamento. É possível encontrar uma fonte sonora pela audição com base na ordem temporal em que os sons são ouvidos. Para isso, muitas vezes os cegos posicionam uma de suas orelhas alinhada com a fonte sonora para maximizar a diferença temporal da chegada do som às duas orelhas. (HATWELL, 2003).

A audição humana tem uma capacidade limitada de discriminação. Ela não distingue facilmente sons de mesma amplitude e intensidade acústica, que ocorram simultaneamente. Isso faz com que a modalidade auditiva seja mais propensa a sofrer interferência de estímulos irrelevantes (ROSA e OCHAÍTA, 1993). Uma das entrevistadas disse: “Quando está ventando complica muito, porque prejudica a escuta. Não escutamos os barulhos direito”. Para um deficiente visual, que precisa da audição para se orientar no espaço, torna-se muito difícil discernir um som pertinente de um som desconexo, em meio a todo o ruído característico dos centros urbanos. Isso acontece, por exemplo, quando o alerta sonoro de uma garagem se abrindo é mascarado pelo tráfego intenso.

São poucos os referenciais espaciais que podem ser percebidos pelo olfato. Além disso, como essa percepção tem alcance restrito, a localização dos objetos e a estimativa de distâncias pelo olfato se tornam pouco precisas. Esta é uma modalidade perceptiva pouco lembrada e que parece pouco utilizada para a percepção espacial (ROSA e OCHAÍTA, 1993). Nas entrevistas-passeio, nenhum dos participantes mencionou o olfato como sendo importante para a localização e deslocamento espaciais. Ainda existem poucos estudos referentes ao desenvolvimento e a utilização do olfato na ausência da visão³. Normalmente, os cegos relatam utilizar os odores do ambiente para reconhecer objetos, pessoas e lugares

(HATWELL, 2003).

Em ocasiões, talvez mais freqüentes do que pensamos, usamos o olfato para distinguir e conhecer certos elementos do espaço. Assim, encontramos ou reconhecemos um estabelecimento, como uma padaria, pelo odor que dela exala. Desta maneira, quando associamos a um elemento ambiental um determinado odor, a lembrança parece ser bastante perdurável (ROSA e OCHAÍTA, 1993: 2008).

A cegueira afeta a postura ao dificultar a constante calibração do próprio corpo em relação aos objetos do ambiente, uma vez que, na ausência de visão, essa calibração depende apenas da propriocepção. Essa postura característica dos cegos, por sua vez, diminui os aportes sanguíneos necessários às diferentes partes do corpo, o que parece afetar a acuidade da propriocepção, gerando conseqüências para a manutenção do equilíbrio. A insegurança, diretamente relacionada à falta de pré-visão e ao constante risco de colidir com obstáculos, resulta em uma caminhada lenta e marcada por passos curtos. De acordo com Hatwell (2003), quanto menor for a velocidade de locomoção, maior será a “tendência a virar”, ou seja, a tendência a manter uma trajetória curvilínea. Em função de sua marcha lenta, os cegos possuem uma maior facilidade de sair de sua trajetória, uma vez que apresentam uma maior “tendência a virar” – e isso constitui um fator que dificulta seu deslocamento.

Para entender a “tendência a virar”, é preciso considerar tanto índices externos quanto índices corporais proprioceptivos. Uma assimetria acentuada da postura, por exemplo, tende a gerar um desvio da trajetória para o lado oposto àquele para o qual se está inclinado. Um som não pertinente pode afetar a trajetória, voltando-a em direção à fonte sonora. A “tendência a virar” pode existir em qualquer pessoa, mas se torna um fator de risco para o cego, que não possui um fluxo visual contínuo que facilite a correção constante dos movimentos e da rota.

Cidade que exclui

A dinâmica da cidade, além de organizada sob um paradigma visuocêntrico, é marcada por mudanças contínuas e elementos temporários que podem constituir os mais

diversos obstáculos. O mobiliário urbano está, em grande parte, disposto de maneira caótica pela cidade. Muitos são os exemplos que podemos observar ao caminhar pelas cidades: cabines telefônicas e lixeiras sem sinalização, obras sem proteção ou cordão de isolamento, veículos estacionados irregularmente em calçadas, esgoto e bueiros abertos, ausência de sinais sonoros, toldos baixos avançados nas calçadas e outros obstáculos aéreos, pavimentação irregular, excesso de ruído, falta de faixas de segurança com sinalização para travessia de pedestre e degraus nas calçadas, dentre outros.

Com um espaço urbano mal planejado e mal organizado, os acidentes são freqüentes na vida dos cegos que se aventuram pelas ruas do Rio de Janeiro. Nossos entrevistados relataram alguns acidentes que sofreram ao se deslocarem sozinhos pela cidade. Um deles caiu em um bueiro aberto e quebrou todos os dentes. Outro sofreu um acidente em uma estação ferroviária, quando caiu entre a plataforma e o vagão de trem. Além disso, todos mencionaram as várias ruas esburacadas da cidade, enfatizando que pavimentações irregulares dificultam muito sua locomoção, tornando-a mais lenta e perigosa. Uma queixa unânime foi relativa aos automóveis estacionados em cima de calçadas. Em uma das entrevistas-passeio, foi necessário que o participante passasse com cuidado e com auxílio de um vidente por entre o muro e o carro estacionado irregularmente na calçada, que já era bastante estreita. Caso não houvesse um vidente por perto, uma pessoa com deficiência visual total teria que se arriscar pelo meio da rua ou ficar esperando até que alguém se oferecesse para ajudá-la.

Três situações difíceis: Desviar de um orelhão, atravessar uma rua, pegar um ônibus

Nas entrevistas-passeio pudemos observar as dificuldades enfrentadas nas três situações propostas. Desviar de um orelhão é uma tarefa que os três entrevistados mencionaram como sendo difícil. Isso decorre do fato de apenas a base do orelhão, que é menor do que sua parte superior, ser perceptível à varredura da bengala. Uma das pessoas entrevistadas relatou uma situação em que colidiu com o orelhão: “Uma vez não só trombei com um orelhão, como entrei dentro dele! E olha que eu nem queria telefonar. Podia ter um altinho em volta que nos avisasse, de alguma forma, que ali tem um orelhão”. Outros

entrevistados também comentaram situações similares. Na frente do Instituto Benjamin Constant há esse tipo de marcação no orelhão. Contudo, na mesma rua, logo adiante, e mesmo do outro lado da rua, já não se encontra tal sinalização.

Atravessar uma rua foi citado como a maior das dificuldades para o deslocamento autônomo. Uma das entrevistadas disse que, mesmo em frente ao Instituto Benjamin Constant, onde há sinalização sonora, ela não considera seguro atravessar sozinha. Outra comentou que os professores de Orientação e Mobilidade não aconselham que um cego atravesse sozinho uma rua em que não haja sinais sonoros. Disse ainda que um reabilitando do Instituto Benjamin Constant foi atropelado dessa forma, porque estava com pressa e não quis esperar a ajuda de um vidente.

Além disso, há que se destacar que, mesmo quando há sinalização sonora, às vezes não é levado em conta que o cego tem uma marcha caracteristicamente mais lenta. Os sinais, em geral, não só demoram a abrir para os pedestres, como fecham rapidamente, o que acarreta um tempo muito curto de travessia. Por esse motivo, ou a pessoa cega tenta andar mais depressa, arriscando-se a cair, ou espera a ajuda de um vidente.

Pegar um ônibus também depende da visão. Sem poder ver, não há como saber qual ônibus está se aproximando. Os entrevistados explicaram como lidam com essa dificuldade. Quando querem pegar determinando ônibus, pedem ajuda a alguém que esteja no ponto. Caso não haja ninguém, percebendo através da audição que um ônibus se aproxima, fazem sinal e perguntam ao motorista se aquele é o ônibus pelo qual esperam. Para saltar, pedem ao trocador ou ao motorista que avisem quando chegar o ponto em que precisam descer. No ponto de ônibus localizado em frente ao Instituto Benjamin Constant há marcações em alto relevo na calçada que indicam sua presença aos deficientes visuais. Entretanto, na maior parte dos pontos de ônibus localizados pela cidade não há essa marcação, o que dificulta significativamente sua localização.

Atenção às Particularidades Cognitivas para Assegurar a Igualdade de Direitos

Como foi ressaltado ao longo do texto, a principal dificuldade dos cegos diz respeito à mobilidade espacial. No entanto, embora a tarefa de circular pelo espaço seja dificultada

por características cognitivas decorrentes da deficiência visual, um caminhar mais seguro e autônomo é possível desde que certas condições sejam contempladas – algumas das quais já estão previstas em lei. A partir das observações e entrevistas-passeio realizadas, ficou evidente que o mobiliário urbano disponível nos arredores do Benjamin Constant, que é o local que se esperaria ser um dos mais adequados às necessidades da pessoa com deficiência visual, é bastante precário. O que se verifica é que, mesmo nessa região, a grande maioria dos cegos anda acompanhada por videntes.

Para garantir o acesso amplo e de qualidade às vias públicas é necessário que as leis de acessibilidade sejam aplicadas devidamente. Mas isso ainda não é suficiente. É preciso que o deficiente visual possa participar de forma ativa do processo de elaboração de tais leis. Afinal, ninguém melhor do que o cego para saber das principais dificuldades no seu deslocamento acarretadas pela cegueira. Além disso, estudos cognitivos deveriam orientar a formulação de normas para sinalização do mobiliário urbano, de obras e meios de transporte. Por exemplo, a marcha dos deficientes visuais caracterizada pela ausência de pré-visão (em certa medida compensada pelo uso da bengala), a tendência a virar e a marcha lenta deveriam ser levadas em consideração ao se pensar um semáforo acessível. Esse deveria ter um sinal sonoro, uma indicação no pavimento (para auxiliar o cego a manter uma rota retilínea) e um tempo mais longo para a travessia da rua.

Por fim, é importante destacar que na busca por uma cidade acessível, igualdade e particularidades cognitivas não se opõem. A igualdade de oportunidades é uma conquista que depende do reconhecimento de que cegos e videntes são diferentes, pois somente assim podem ser criadas as condições que atendam as particularidades das pessoas cegas.

Veronica Torres Gurgel é aluna da Universidade Federal do Rio de Janeiro, membro do Núcleo de Pesquisa Cognição & Coletivos. Atualmente realiza estágio no Projeto Práticas Artísticas e Construção da Cidadania com Pessoas Deficientes Visuais, apoiado pela FAPERJ. E-mail: vgurgel@gmail.com

Jéssica da Silva David é graduanda em Psicologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro [UFRJ] e Bolsista de Iniciação Científica PIBIC | CNPQ | UFRJ. É membro do Núcleo de Cognição e Coletivos [NUCC], do programa de pós-graduação do Instituto de Psicologia da UFRJ. Participa de projetos de pesquisa nas áreas de cognição, produção de subjetividade, arte e deficiência visual.

Ximene Martins Antunes é graduanda de Psicologia da UFRJ
E-mail: enemix26@hotmail.com

Referências Bibliográficas:

- ASSOCIAÇÃO Brasileira de Normas Técnicas. *Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamento Urbanos. NBR 9050.* Rio de Janeiro: ABNT, 1994.
- BELARMINO, J. *Aspectos comunicativos da percepção tátil: a escrita em relevo como mecanismo semiótico da cultura.* Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo: 2004.
- HATWELL, Y. *Psychologie cognitive de La cécité précoce.* Paris: Dunod, 2003.
- KASTRUP, V. A invenção na ponta dos dedos: a reversão da atenção em pessoas com deficiência visual. *Psicologia em Revista.*: 2007.
- LENAY, C., GAPENNE, O., STEWART, J., The Constitution of Spatiality in Relation to the Lived Body : a Study based on Prosthetic Perception, *Symposium at the 3rd International Conference on Cognitive Science*, Beijing, China: 2001.
- MARTINS, B. D. G. S., Políticas sociais na deficiência: Exclusões perpetuadas. 2005 <http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/228/228.pdf> (consultado em dezembro de 2008)
- MURPHY, C., CAIN, W. Odor identification: The blind are better. *Physiology and Behavior*, 37, 1985: 177-180.
- RIESER, J., ASHMEAD, C., TAYLOR, C., YOUNGQUIST, G. Visual perception and the guidance of locomotion without vision to previously seen targets, *Perception*, 19, 1990: 675-689.
- ROSA, A. e OCHAÍTA, E. *Psicologia de la ceguera.* Madrid: Alianza Editorial, 1993.
- ROSENBLUTH, R., GROSSMAN, E., KAITZ, M. Performance of early blind and sighted children on olfactory tasks. *Perception*, 29, 2000: 101-110.
- SACKS, Oliver. *O homem que confundiu sua mulher com um chapéu.* São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- SMITH, R., DOTY, R., BULINGAME, G. Smell and taste functions in the visually impaired. *Perception and Psychophysics*, 54, 1993: 649-655.

¹ A partir de meados da década de 1970, em lugar "deficientes" ou "cegos", passou-se a utilizar "pessoas com deficiência visual", enfatizando a idéia de que o sujeito não se resume a sua deficiência. Mais recentemente, esses mesmos termos, "deficientes" e "cegos", foram reapropriados politicamente por grupos ativistas de modo a destacá-los como um grupo social com necessidades específicas a serem reivindicadas. Nesse sentido, é extensa a discussão quanto à terminologia adequada: cegos, deficientes visuais, portadores de deficiência visual, portadores de necessidades especiais. No presente artigo, utilizaremos um vocabulário diversificado, como o faz a maioria dos deficientes visuais com os quais convivemos.

² A tabela de Snellen, também conhecida como optótipo de Snellen ou escala optométrica de Snellen, é um diagrama utilizado para avaliar a acuidade visual de uma pessoa. Consiste em um conjunto de letras de diferentes tamanhos dispostas de forma randômica.

³ Cf. Murphy e Cain, 1985; Smith, Doty e Bulingame, 1993; Rosenbluth, Grossman e Kaitz, 2000