

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

BACHARELADO EM GEOGRAFIA

A CIDADE DEFICIENTE

**O DIREITO À CIDADE E A ACESSIBILIDADE NO COTIDIANO DOS
CADEIRANTES**

Eduardo Virtuoso

Porto Alegre

2016

Eduardo Virtuoso

A CIDADE DEFICIENTE
O DIREITO À CIDADE E A ACESSIBILIDADE NO COTIDIANO DOS
CADEIRANTES

Trabalho apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso para a obtenção do título de Bacharel em Geografia. Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Cláudia Luísa Zeferino Pires

Porto Alegre

2016

Eduardo Virtuoso

A CIDADE DEFICIENTE
O DIREITO À CIDADE E A ACESSIBILIDADE NO COTIDIANO
DOS CADEIRANTES

Trabalho apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso para a obtenção do título de Bacharel em Geografia. Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Banca Examinadora:

Prof.ª. Dr.ª Adriana Dorfman

Prof.º Dr.º Mário Leal Lahorgue

Prof.ª. Dr.ª Cláudia Luísa Zeferino Pires (Orientador)

Porto Alegre

2016

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a meu pai e a minha mãe, Eduardo de Oliveira Virtuoso e Eliane Maria Virtuoso e a minha irmã Leticia Virtuoso pelo apoio incondicional que me deram ao longo de toda a minha vida. Ao Otávio, meu cão e amigo. Aos meu avós, tias e primos que sempre me incentivaram em relação aos estudos. E, em especial ao avô Ercy (in memorian), que sempre admirei pela garra e coragem.

Agradeço a todos os meus amigos, tanto aqueles que seguem próximos e aturaram minhas lamúrias em relação ao TCC durante todo esse semestre, quanto aqueles que os pormenores da vida nos afastaram, mas pelos quais ainda mantenho o mesmo apreço e carinho.

Agradeço aos colegas da Geografia que fizeram parte desta etapa de minha vida.

Agradeço à Professora Cláudia pela orientação e pela paciência com a minha “organização”.

Agradeço à Universidade Federal do Rio Grande do Sul em especial às bibliotecas da Geociências, da Faculdade Arquitetura, da FAMED/HCPA, da Faculdade de Direito e do IFCH por fornecer seus espaços onde boa parte desse trabalho foi escrito. Assim como a Biblioteca da UFSCPA pelo mesmo motivo.

Agradeço ao Café Cantante e seu expresso duplo.

Por fim, agradeço aos entrevistados, os verdadeiros responsáveis por este trabalho.

A cidade se encontra prostituída,
Por aqueles que a usaram em busca de saída.
Ilusora de pessoas e outros lugares,
A cidade e sua fama vai além dos mares.

No meio da esperteza internacional,
A cidade até que não está tão mal.
E a situação sempre mais ou menos,
Sempre uns com mais e outros com menos.

Chico Science

RESUMO

O trabalho objetivou discutir o direito à cidade a partir da problemática da acessibilidade, e como os problemas relacionados a ela afetam os cadeirantes no meio urbano. Também aborda o olhar do cadeirante e a sua relação com a cidade e a efetividade das políticas públicas de acessibilidade, dando enfoque ao Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre (PDAPA). A operacionalização da pesquisa foi efetuada através de uma revisão bibliográfica a respeito do tema, da realização de um percurso urbano, de entrevistas estruturadas, de entrevistas não estruturadas e de trabalhos de campo nos bairros Restinga, Centro Histórico e Moinhos de Vento. Por todo o exposto, concluiu-se que os problemas de acessibilidade, presentes no cotidiano dos cadeirantes, são decorrentes da correlação entre a morfologia deficiente e excludente da cidade e o status de invisibilidade perante o estado e sociedade civil; afetando assim, o uso e a apropriação do espaço pelos mesmos, interferindo em sua autonomia, “direito à obra” e conseqüentemente em seu “direito à cidade”.

PALAVRAS-CHAVES: Acessibilidade. Cadeirantes. Direito à Cidade. Invisibilidade. Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre.

ABSTRACT

This work aimed to discuss the right to the city through the accessibility problematic and its impacts on wheelchair users in the urban environment. It draws on the wheelchair users' perspectives on the city and on the effectiveness of public policy on accessibility, specially the Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre (PDAPA). Research operationalization consisted on a review on relevant literature, on the carrying out of an urban route, on structured and non-structured interviews and on fieldwork conducted in Restinga, Centro Histórico and Moinhos de Vento suburbs. This methodology revealed that accessibility issues, which are experienced by wheelchair users in their everyday life, come out of the relation between an exclusionary, deficient urban morphology and the invisibility status given by both state and civil society. It affects space use and appropriation by the disabled, jeopardizing their autonomy, their "right to produce" and, therefore, their "right to the city".

KEYWORDS: Accessibility, Wheelchair users, Right to the city, Invisibility, Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre

RÉSUMÉ

Ce travail vise à discuter le droit à la ville à travers de la problématique de l'accessibilité et ses impacts pour les utilisateurs de Véhicules pour Handicapé Physique dans le moyen urbain. La discussion s'est appuyé dans la perspective du handicapé sur sa relation avec la ville, et aussi dans l'effectivité de las polices publics d'accessibilité, surtout le Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre (PDAPA). L'opérationnalisation de la recherche a été conduit par une révision bibliographique sur le thème, par la réalisation d'un parcours urban, par entrevues structurées et non structurées et par travail de terrain aux quartiers Restinga, Centro Histórico et Moinhos de Vento. Cette méthode a révélé que les problèmes d'accessibilité, vécu dans les quotidiennes du utilisateur de Véhicules pour Handicapé Physique, sont une consequence de la relation entre la morphologie déficiente et excluant de la ville e le status d'invisibilité devant l'état e la société civile, et affectent l'utilisation e l'appropriation de l'espace pour les handicapés, compromettent leur autonomie, leur droit à production et donc leur droit à la ville.

MOTS CLÉS: les utilisateurs de Véhicules pour Handicapé Physique, accessibilité, droi à la ville, invisibilité, Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre.

LISTA DE SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

PPD – Pessoa Portadora de Deficiência

PDAPA – Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre

CSDPD – Convenção Sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência

SMACIS – Secretaria de Acessibilidade e Inclusão Social

UFCSPA – Universidade Federal de Ciências da Saúde de Porto Alegre

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Imagem Introdutória.....	12
Figura 2 – Barreira Física ou Arquitetônica.....	21
Figura 3 – Barreira Comunicacional.....	22
Figura 4 – Barreira Atitudinal.....	22
Figura 5 – Mapa do Bairro Centro Histórico.....	38
Figura 6 – UFCSPA nº1.....	39
Figura 7 – UFCSPA nº2.....	39
Figura 8 – Rua Pinto Bandeira nº1.....	39
Figura 9 – Casa de Cultura Mário Quintana nº1.....	40
Figura 10 – Casa de Cultura Mário Quintana nº2.....	40
Figura 11 – Rua Andradas nº1.....	41
Figura 12 –Rua Andradas nº2.....	41
Figura 13 – Mapa do Bairro Moinhos de Vento.....	42
Figura 14 – Rua 24 de Outubro nº1.....	43
Figura 15 – Rua 24 de Outubro nº2.....	43
Figura 16 – Rua 24 de Outubro nº3.....	44
Figura 17 – Rua 24 de Outubro nº4.....	44
Figura 18 – Parque Moinhos de Vento nº1.....	45
Figura 19 – Parque Moinhos de Vento nº2.....	45
Figura 20 – Rua Félix da Cunha	46
Figura 21 – Rua Padre Chagas.....	46
Figura 22 – Marques do Herval.....	47
Figura 23 – Mapa do Bairro Restinga.....	48
Figura 24 – Hospital nº1.....	49
Figura 25 – Hospital nº2.....	49
Figura 26 – Hospital nº3.....	49
Figura 27 – Centro Comercial nº1.....	50
Figura 28 – Centro Comercial nº2.....	50

Figura 29 – Centro Comercial nº3.....	50
Figura 30 – Centro Comercial nº4.....	50
Figura 31 – Rua Francisco Zan.....	51
Figura 32 –Foro da Restinga	51
Figura 33- Foro da Restinga.....	52
Figura 34 – Posto de Saúde nº1.....	52
Figura 35 – Posto de Saúde nº2.....	53
Figura 36 – Obstaculo.....	62
Figura 37- Lago.....	62

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	3
RESUMO/ ABSTRACT/ RÈSUMÉ.....	5
INTRODUÇÃO.....	12
OBJETIVOS.....	14
JUSTIFICATIVA.....	15
1.REFERENCIAL TEÓRICO METODOLÓGICO.....	16
1.1 Procedimentos Metodológicos.....	16
1.2 Cotidiano.....	17
1.3 Acessibilidade.....	19
1.4 Direito à Cidade.....	23
1.5 Dispositivos Legais.....	24
1.6 Inclusão Social.....	27
1.7 Cidade Inclusiva.....	28
1.8 Fechamento do Capítulo.....	31
2. PLANO DIRETOR DE ACESSIBILIDADE DE PORTO ALEGRE.....	32
3. A CIDADE DEFICIENTE.....	37
3.1 Trabalhos de Campo.....	37
3.1.1 Bairro Centro Histórico.....	38
3.1.2 Bairro Moinhos de Vento.....	42
3.1.3 Bairro Restinga.....	48
3.1.4 Resultados.....	53
3.2 Entrevista Estruturada.....	54
3.3 Entrevista Não Estruturada.....	57
3.4 Percurso Urbano.....	61
3.5 Reflexões Acerca da Cidade Deficiente.....	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	66
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	69

INTRODUÇÃO

Figura 1: Imagem Introdutória



Fonte: Zero Hora, 2015.

“Nas duas últimas semanas, os moradores do bairro Santa Cecília notaram uma mensagem curiosa pintada nas calçadas de três esquinas. A frase "Nessa rua não tem lugar para mim", assinada por uma Fernanda, cadeirante de 48 anos, é um desabafo pela falta de rampas de acessibilidade nos locais. Os dizeres estão no encontro das ruas João Guimarães com Dona Eugênia, São Vicente com a Felipe de Oliveira e João Guimarães com a Felipe de Oliveira.”

A reportagem, publicada no site do jornal Zero Hora do dia primeiro de dezembro de 2015, revela um pouco dos problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano das pessoas com deficiência física em Porto Alegre. Os dizeres “Nessa rua não tem lugar para mim”, marcados nas calçadas do bairro Santa Cecília, elucidam a ideia de que os problemas de acessibilidade e mobilidade influenciam o direito dos deficientes físicos enquanto sujeitos do espaço social. O direito à cidade, ao usufruto da “plena vida urbana”, (LEFEBVRE, 1969) que é negado a maior parcela dos cidadãos residentes nos grandes centros urbanos, ambientes que

se tornam cada vez mais segregadores, levando parcelas de suas populações a situações de invisibilidade.

A falta de um projeto mais abrangente no caminho de uma cidade mais inclusiva, que leve em consideração todos os fatores referentes aos direitos humanos, assegura a continuidade dessa situação. Políticas públicas referentes a pontos específicos teriam um papel importante na remediação de uma cidade “deficiente”, caso tivessem maior representatividade. Entretanto, se as diretrizes do planejamento urbano não forem em direção à ideia de uma cidade mais inclusiva para todos, respeitando a diversidade humana, a cidade permanecerá deficiente.

A reflexão acerca da ideia de uma cidade “deficiente” é centrada na questão do cotidiano enquanto elemento fundamental da produção do espaço urbano. Baseado na ideia apresentada por Ana Fani Carlos em seu livro *O Espaço Urbano*, partimos da premissa de que existem três planos (econômico, político e social) que se correlacionam indissociavelmente “(re)produzindo” o espaço urbano e, esse movimento, se manifesta através do cotidiano. (CARLOS, 2007)

Os procedimentos metodológicos se baseiam na coleta de dados através de entrevistas semiestruturadas e entrevistas não estruturadas para diagnosticar quais os maiores problemas relacionados à acessibilidade enfrentados pelos deficientes físicos em seu cotidiano, e, quais os recursos buscados pelos mesmos para o enfrentamento desses problemas. A escolha desses procedimentos deriva da ideia de Ana Fani Carlos citada acima e da ideia de “geografizar” o cotidiano apresentado por Milton Santos em *Por Uma Geografia Cidadã: Por Uma Epistemologia Da Existência*.

Os objetivos do trabalho são de maneira geral, discutir a questão do direito à cidade a partir da problemática da acessibilidade e como os problemas relacionados a ela afetam o cotidiano dos cadeirantes, analisar as políticas públicas relacionadas a acessibilidade, dando enfoque ao PDAPA e, além disso, discutir a visibilidade urbana através do olhar do cadeirante e a sua relação com a cidade.

OBJETIVOS

Objetivo Geral

Discutir o direito à cidade a partir da problemática da acessibilidade e como os problemas relacionados a ela afetam o cotidiano dos cadeirantes no meio urbano.

Objetivos Específicos

Discutir a visibilidade urbana pelo olhar do cadeirante e sua relação com a cidade.

Analisar a efetividade das políticas públicas relacionadas a acessibilidade, dando enfoque ao Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre.

JUSTIFICATIVA

A frase “Se as pessoas mudassem um pouco a visão e pensassem no deficiente como parte da sociedade, o governo daria mais valor a nós, não só fazendo leis.” (MÁRCIO, 2016), retirada de uma conversa com o cadeirante Márcio, em um sábado de inverno no Parque Farroupilha - chamado por ele de “o meu lugar” o “meu pátio” -explicita bem a condição de invisibilidade em que os cadeirantes se encontram perante o estado e a sociedade.

Porto Alegre já foi vista como um exemplo entre as capitais brasileiras no que se refere às políticas de inclusão social para portadores de deficiência, uma série destas iniciativas foram tomadas pelo poder público nos últimos anos. Dentre elas está o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre do ano de 2011. Concomitante a isso, cotidianamente os portadores de deficiência física e as pessoas com mobilidade reduzida enfrentam uma série de problemas relacionados à acessibilidade, como a falta de infraestrutura urbanística e a falta de conscientização das outras parcelas da população, fato que pôde ser percebido a partir das entrevistas e que fomenta a necessidade de uma reflexão acerca destas políticas de inclusão.

O modelo social de deficiência, segundo o qual “o fator limitador é o *meio* em que a pessoa está inserida e não a deficiência em si”, acrescenta relevância ao debate acerca do tema da deficiência dentro do âmbito Geográfico. A partir do modelo social de deficiência, e da ideia de Ana Fani Carlos de que o cotidiano é um elemento central da produção do espaço urbano, nossa proposta é inferir como as barreiras decorrentes da falta de acessibilidade, sejam elas de natureza física, social, atitudinal ou comunicacional interferem no cotidiano dos cadeirantes limitando o “direito à obra” como parte integrante do “direito à cidade”, limitando também a condição de agentes ativos na produção do espaço e levando-os ao status de invisíveis. Desta forma, considero pertinente a discussão acerca do “direito à cidade” a partir da questão da acessibilidade e do cotidiano dos cadeirantes.

1. REFERENCIAL TEÓRICO METODOLÓGICO

1.1 Procedimentos Metodológicos

A primeira parte da pesquisa consiste em uma revisão bibliográfica acerca dos conceitos de cidade, do urbano, acessibilidade em cotidiano a fim de elucidar como esses conceitos se correlacionam e contribuem na compreensão da problemática da cidade “deficiente”, não inclusiva.

Por segundo, a fim de labutar a ideia de como os problemas de acessibilidade afetam o cotidiano dos cadeirantes no meio urbano, utilizamos de entrevistas estruturadas, entrevistas não estruturadas ou informais, estudos de campo, acompanhamento de um percurso urbano diário casa/trabalho de um dos entrevistados e análise do PDAPA.

As perguntas das entrevistas estruturadas visam a obtenção de informações mais específicas relacionadas aos problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano dos entrevistados. Segue abaixo o modelo das entrevistas:

- 1- Nome:
- 2- Onde mora:
- 3- Profissão:
- 4- Há quanto tempo trabalha/estuda?
- 5- Utiliza algum meio de transporte?
- 6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano:
- 7- Tem conhecimento do PDAPA?

As entrevistas não estruturadas ou informais foram aplicadas em decorrência da necessidade da obtenção de informações gerais acerca da acessibilidade e das barreiras que impossibilitam o acesso.

Esses dois métodos de entrevista foram retirados do artigo *Técnicas de Pesquisa: Observação, Questionário e Entrevista* de Anna Buy (2014). Segundo a autora a entrevista estruturada caracteriza-se pela utilização de um roteiro e a entrevista não estruturada ou informal caracteriza-se pela liberdade total do entrevistado.

Os estudos de campo foram aplicados em pontos de grande circulação de pessoas nos bairros: Centro Histórico, Moinhos de Vento e Restinga. A análise dos pontos será feita através de fotografias e serão levadas em consideração as **barreiras físicas** de acessibilidade. O foco dos campos será na análise da efetividade das normativas do PDAPA nos três diferentes bairros

respeitando a regionalização do PDAPA (detalhada no Capítulo 4) que divide o município em dois grandes grupos, “áreas centrais” e “demais áreas”. Foram analisados bairros dos dois grupos sendo que no último foram escolhidos o Moinhos de Vento, um bairro com habitantes de alto nível de renda em uma área próxima ao Centro e o bairro Restinga localizado em uma área periférica da cidade e caracterizado por uma população de baixa/média renda.

A análise dos dispositivos legais referentes a acessibilidade nas esferas federal e municipal contribui para perceber de que maneira o estado através das políticas públicas compreende e age sobre a questão da acessibilidade. Os percursos serviram de auxílio para a percepção do “olhar” do cadeirante para com a cidade de Porto Alegre e compreender, à partir do “ponto de visada” dos cadeirantes, o cotidiano da cidade (GOMES, 2013).

1.2. Cotidiano

Trabalharemos o conceito de cotidiano a partir dos autores Milton Santos e Ana Fani Carlos. A autora propõem que o espaço urbano é “(re)produzido” a partir do cotidiano (2007). A ideia de “(re)produção” deriva do fato de que o espaço urbano ao mesmo tempo produz novas formas e reproduz as já existentes através do tempo, de maneira que o “urbano” está em constante transformação.

Segundo Ana Fani

(...) a análise do fenômeno urbano, ao sublinhar o que se passa fora do âmbito do trabalho, acentua a esfera da vida cotidiana, de modo que a reprodução do espaço urbano articulado e determinado pelo processo de reprodução das relações sociais se apresenta de modo mais amplo do que relações de produção stricto sensu (a da produção de mercadorias), envolvendo momentos dependentes e articulados para além da esfera produtiva. (Pag. 23, 2007)

A ênfase na produção do espaço urbano a partir da “esfera da vida cotidiana” permite uma visão mais abrangente em relação as ideias que relevam apenas os atores hegemônicos como os únicos agentes da produção do espaço urbano. A partir do fenômeno da mundialização se intensificam as relações em nível “global-local” a força homogeneizadora desse fenômeno transforma a morfologia das cidades e o espaço urbano. Entretanto, no plano do lugar enquanto espaço vivido, é o cotidiano que concretiza o global.

Segundo Milton Santos, a ideia de “geografização” do cotidiano, conceito que segundo ele é frequentemente incorporado da sociologia, é importante para discutir outras questões de pesquisa na Geografia. No Boletim Gaúcho de Geografia, 1996 com o título de *Por Uma*

Geografia Cidadã: por uma epistemologia da existência o autor sugere que “há possibilidade de se trabalhar três dimensões do homem: a dimensão da corporeidade, dimensão da individualidade e a dimensão da socialidade”. (1996, p.2)

A primeira, a corporeidade, que seria a dimensão mais “objetiva”, refere-se às características físicas, à mobilidade, à riqueza, à localidade e à educação. A segunda, mais subjetiva, trataria do plano da consciência: consciência de si enquanto ser, consciência dos outros e consciência do universo. E a terceira dimensão trataria da transindividualidade das relações que “são uma parte das condições de produção da socialidade, isto é, do fenômeno de estar junto. Esse fenômeno de estar junto inclui o espaço e é incluído pelo espaço”. (SANTOS, 1996, p.2)

Existe uma relação entre as três dimensões, que segundo o autor está diretamente ligada a cidadania.

Neste país, por exemplo, a cidadania dos negros é afetada pela corporeidade. O fato de ser visto como negro já é suficiente para infernizar o portador desse corpo. Por conseguinte, a diferenciação entre “cidadanias”, dentro de uma mesma sociedade, é relacionada com a corporeidade. (1996, p.3)

Isto posto, consideramos que a cidadania dos cadeirantes também é afetada pela corporeidade, a falta de autonomia derivada das barreiras de acessibilidade encontradas no cotidiano desses cidadãos interfere na cidadania dos mesmos.

Para este projeto, centralizaremos a discussão de como o cotidiano dos cadeirantes é afetado pela dimensão da corporeidade, fazendo uma análise através de uma ótica espacial. Analisaremos como as dificuldades de acessibilidade afetam o cotidiano dos cadeirantes, e como elas se acirram devido a outros fatores da corporeidade, como as condições de renda e a localidade.

Segundo Santos:

“O espaço considerado primeiro como tendo duas dimensões, depois como tendo três, depois conforme Einstein, como tendo quatro dimensões, tem também uma quinta dimensão que é o cotidiano. O espaço tem esta quinta dimensão. Mas sobretudo o cotidiano tem como dimensão essencial no mundo de hoje a dimensão espacial. A dimensão espacial é talvez a dimensão central do cotidiano do mundo de hoje”. (1996, p.3)

É na dimensão espacial que se dão as relações sociais e a cidadania. A partir disso ele propõe que para trabalhar o cotidiano como quinta dimensão do espaço, deve-se pensar na questão do espaço do cidadão a partir do conceito de espaço banal. Isso vai de encontro com a

questão das horizontalidades do cotidiano, que são percebidas através da indissociabilidade dos três planos. O cotidiano é, sobretudo nas cidades, delimitado pelo espaço contínuo e não por um espaço de pontos e fluxos. (SANTOS, 1996.)

1.3 Acessibilidade

O conceito de acessibilidade será trabalhado a partir de duas perspectivas, a legal, retirada do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, e a perspectiva apresentada por Bissigo, Bruscato e Vasconcellos no artigo *Acessibilidade Arquitetônica e o Desenho Universal* (2015) que trata o conceito de acessibilidade a partir dos direitos humanos e da inclusão social.

Segundo o IBGE, existem cerca de 24 milhões de brasileiros considerados com deficiência. Mais de 10% da população nacional. Por que quase não vemos essas pessoas nas ruas das grandes cidades? O fato das nossas metrópoles não serem inclusivas para essas pessoas contribui muito para isso. Devemos levar em consideração a diversidade humana dentro da estrutura urbana, uma cidade que não respeita isso exclui e segrega no momento em que tanto a sociedade civil e o estado não caminham em busca de uma sociedade igualitária.

Dentro da ideia de uma cidade mais inclusiva a questão da *acessibilidade*, um dos focos deste trabalho, é irrefutavelmente um dos pontos chave na construção desse objetivo. A arquiteta e urbanista Silvana Cambiaghi afirma que:

[...] a acessibilidade aos ambientes construídos e área urbana surge como atributo imprescindível a uma sociedade que se quer inclusiva, isto é, que planeja que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades. (2007)

Contudo, devemos trabalhar a questão da acessibilidade no seu sentido mais amplo, levando em consideração não só as barreiras físicas, como também as atitudinais e sociais, na busca de uma maior efetividade na inclusão social de todas as pessoas independente de suas diferenças.

Conforme Bissigo, Bruscato e Vasconcelos:

(...) o entendimento de acessibilidade deve ser ampliado, e não se restringir apenas as barreiras arquitetônicas. A acessibilidade total deve contemplar todos os direitos humanos e não apenas o direito de ir e vir, devendo proporcionar a todos os cidadãos, com ou sem deficiência, acesso livre de qualquer obstáculo a bens, serviços, ambientes e **relacionamentos humanos**. (Apud BAHIA, 2015. Pág 118).

Levando em consideração o fato de que a cidade não é acessível aos cadeirantes de modo geral, o cotidiano, serve como ponto de partida para a reflexão proposta nesse trabalho.

Pois, é a partir do cotidiano que se manifestam as relações dos cadeirantes com o espaço social, com a cidade e com o urbano.

A análise do cotidiano dos cadeirantes permite a reflexão de como a questão da acessibilidade se insere dentro dessa reprodução do espaço urbano em constante mutação, permite analisar como o desafio proposto pelo estado através de políticas públicas para tornar a cidade mais acessível, é possível nos aproximando da análise do “vivido através do uso do espaço pelo corpo, revelando-se enquanto processo de apropriação” (CARLOS,2007).

No meio urbano, é através do cotidiano que os “cidadãos” ou cidadãos (levando em consideração a complexidade das relações de cidadania e o fato de que nem todos podem ser considerados cidadãos), vivenciam a cidade. O cotidiano é chave para a compreensão da vida do cadeirante no meio urbano, a partir dele podemos analisar a dualidade desse modo de vida, o cidadão oscilando entre “a necessidade e a liberdade” (SANTOS, 1996), as necessidades de trabalho, saúde, alimentação, lazer e vida social e a ideia de liberdade (até que ponto isso é possível no modo de vida urbano?), de podermos escolher o rumo de nossas vidas. Tanto as necessidades, quanto as liberdades estão limitadas pelo acesso à cidade, acesso que devido à complexidade do urbano em constante reprodução se torna um desafio cada vez maior.

O espaço urbano interpretado como condição, meio e produto da ação e da vida humana traz uma ideia mais abrangente em relação à cidade, não só vista a partir dos atores “hegemônicos” (SANTOS, 1999), revelando atores antes invisíveis dentro dessa lógica marcada pela complexidade das relações global-local.

Conforme a autora:

Podemos adiantar que a análise deve captar o processo em movimento e, no mundo moderno, esta orientação sinaliza a articulação indissociável de três planos: **o econômico** (a cidade produzida como condição de realização da produção do capital - convém não esquecer que a reprodução das frações de capital se realizam através da produção do espaço), **o político** (a cidade produzida como espaço de dominação pelo Estado na medida em que este domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado); e **o social** (a cidade produzida como prática sócio-espacial, isto é, elemento central da reprodução da vida humana). Esses três planos revelam dimensões, como aquelas de local e global; tendo como pano de fundo o processo de mundialização da sociedade, enquanto constituição da sociedade urbana / espaço mundial. (CARLOS, 2007. Pág 21.)

A correlação desses três planos é o motor da cidade e da vida urbana, e é a partir do plano social que notamos os invisíveis, os segregados e os marginalizados.

(...) vida cotidiana implode através do conflito entre a imposição de novos modelos culturais e comportamentais, invadidos agora pelo mundo mercadoria, estabelecida no plano do mundial, e as especificidades da vida no lugar apoiada em antigas relações de sociabilidade.” (CARLOS,2007. Pág 26.)

Tendo em vista que o cotidiano é um componente produtor da metrópole, os problemas apresentados pela urbanização devem ser entendidos a partir da ideia de “reprodução geral da sociedade” abrangendo assim os três planos, o político, o econômico e o social. Essa reprodução se manifesta através do cotidiano dos habitantes da cidade.(CARLOS,2007)

A ideia de uma cidade acessível (não confundir com incluyente.), remete à ideia de uma cidade sem barreiras, que permita o acesso a bens, serviços e relacionamentos humanos. Na página seguinte temos um esquema de classificação com ilustrações das barreiras referentes à acessibilidade retirado do site *Acessibilidade na prática* onde os tipos de barreiras(Física,Comunicacional,Social e Atitudinal) são explicados com mais detalhes.

Figura 2 – Barreira Física ou Arquitetônica



Fonte: Acessibilidade Na Prática.

A Figura 2, é um exemplo de “barreira física ou arquitetônica”, que consiste em obstáculos derivados da morfologia do local. A figura, mostra uma escada que impossibilita a acessibilidade física ou arquitetônica. Outros exemplos disso são as calçadas em mal estado de conservação e os degraus nas entradas das edificações (Fonte: Acessibilidade na Prática).

Figura 3 – Barreira Comunicacional



Fonte: Acessibilidade na Prática

A Figura 3 mostra uma “Barreira Comunicacional”, gerada pela falta de informações e sinalização deficiente dos lugares. Um corredor de um shopping com uma placa apresentando apenas informações visuais, impossibilitando o acesso a informação por deficientes visuais. Vale salientar que devido a foto de o nosso estudo ter sido realizado com cadeirantes, essa barreira foi menos levada em consideração em nossa análise. (Fonte: Acessibilidade na Prática).

A Barreira social é derivada dos processos de inclusão/exclusão social de grupos ou categorias de pessoas, especialmente no que se refere às chamadas “minorias”, como grupos étnicos, homossexuais, pessoas com deficiência e outros. (Fonte: Acessibilidade na Prática).

Figura 4: Barreira Atitudinal



Fonte: Acessibilidade na Prática

Por fim, a barreira atitudinal, derivada da falta conscientização em relação as necessidades dos PPD’s, A figura 4, mostra um automóvel estacionado indevidamente em cima de um piso tátil. Outros exemplos de barreiras atitudinais são o uso indevido de vagas reservadas as pessoas com deficiência e o desrespeito à dignidade dos PPD`s. (Fonte: Acessibilidade na Prática).

1.4 O Direito à Cidade

O conceito de “direito à cidade” servirá como embasamento da construção de uma análise “crítica” em relação a maneira como é vista a problemática da acessibilidade no município de Porto Alegre, elevando o debate à problemática da cidade, do urbano e da inclusão social. Nas reflexões acerca do conceito nos basearemos na obra *O Direito à Cidade* de Henry Lefebvre e em *O espaço Urbano* de Ana Fani Carlos.

Para Lefebvre:

No seio da sociedade (...) Certos direitos abrem caminho (...) Esses direitos mal reconhecidos tornam-se costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados. Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, a instrução, a educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o **direito à cidade** (não à cidade arcaica mas à **vida urbana**, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos da vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno desses locais etc.). (LEFEBVRE, 1969)

Ana complementa a ideia de Lefebvre:

Para Lefebvre o direito à cidade manifesta-se como a forma superior dos direitos, enquanto direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e à habitação. O direito à obra (atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto da propriedade) que se imbricam dentro do direito à cidade, revelam plenamente o uso. Nesse sentido, segundo o autor, acabar-se-ia com a separação cotidianidade/lazer, vida cotidiana/festa e, justapondo-se na cidade os espaços do trabalho produtivo, da obra e do lazer. A cidade seria, nesta direção, a obra perpétua dos seus habitantes, contrária à ideia de receptáculo passivo da produção e das políticas de planejamento. (CARLOS, 1964)

A problemática do direito à cidade remete à acessibilidade e a acessibilidade remete à problemática da cidade. O acesso à cidade e o “pleno usufruto do meio urbano” caminham juntos a partir do momento em que se busca um novo “modo de pensar a cidade”, uma cidade mais inclusiva e menos “deficiente”. As barreiras que impedem o acesso à cidade são transpostas a partir dessa nova lógica na busca de uma sociedade mais igualitária e menos segregadora.

O direito à cidade apresentado por Lefebvre, vai além da ideia de circulação e usufruto do espaço levando para uma ideia de produção do espaço. Lefebvre faz uma crítica em relação ao urbanismo e o modo de se pensar e planejar a cidade. A Morfologia da cidade em expansão, conduzida pela organização industrial a nível local e a mundialização a nível global catalisa uma série de contradições, a segregação e a centralidade, o uso e a troca, o habitar e o habitat,

obra e produto, e o desenvolvimento e o crescimento. Sendo assim, considerando os problemas derivados da expansão urbana, o acesso a cidade torna-se cada vez mais dificultoso e conseqüentemente o “direito à obra” e o “direito à cidade” cada vez mais distantes.

1.5 Dispositivos Legais

Levando em consideração a quantidade de dispositivos legais referentes ao tema e a proposta deste trabalho, faremos alguns breves apontamentos sobre três dispositivos legais relacionados ao problema da acessibilidade dos deficientes físicos. A Constituição Federal de 1988, A Convenção dos Direitos da Pessoa com Deficiência e o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, este último analisado de maneira mais aprofundada no Capítulo III. O primeiro, Constituição, é tido com a norma superior, base de toda a legislação referente ao cidadão brasileiro. O Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre trata das especificidades do tema da acessibilidade dos deficientes físicos, referindo-se principalmente às normas técnicas que tratam da questão da acessibilidade física, na esfera municipal. E a Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência trata dos Direitos Humanos e Liberdades fundamentais dos PPD`s.

A existência de dispositivos legais referentes aos direitos humanos, a dignidade humana e a igualdade social possuem um papel de extrema relevância para a transformação de uma sociedade visivelmente desigual onde uma parcela da população não tem acesso aos instrumentos básicos de uma vida digna para uma sociedade mais justa e igualitária. Claramente os problemas de acessibilidade e mobilidade enfrentados pelos cadeirantes e pelas demais pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, tornam-se empecilhos para o exercício da cidadania e ao pleno usufruto do meio urbano.

No Brasil, a questão dos direitos humanos se torna central a partir da constituição de 1988, conhecida como “constituição cidadã”, “ela rompeu com os resquícios de um antecedente ‘status’ autoritário, agregando a essa conquista política valores sociais relevantes, indicativos da aceitação de uma pauta mínima universal de direitos relativos a pessoa” (MEIRELLES, 1996. Pág 43).

Com o fim da Ditadura militar, com abertura política em 1985, e com a criação da constituição de 1988, o problema da acessibilidade e o problema da mobilidade entram em pauta na esfera política. A abertura política permitiu que na constituição de 1988 os municípios

se tornassem entes federativos, possibilitando a elaboração e instauração de uma série de leis municipais relacionadas a acessibilidade, dentre elas os Plano Diretores de Acessibilidade.

Segundo o jurista Hely Lopes Meirelles:

De início, a Constituição da República de 1988, corrigindo a falha das anteriores, integrou o Município na Federação como entidade de terceiro grau (arts. 1. e 18), o que já reivindicávamos desde a 1 edição desta obra, por não se justificar a sua exclusão, já que sempre fora peça essencial da organização político-administrativa brasileira. (1997)

Para Meirelles (1997), além da competência privativa do Município para algumas matérias, a nova Constituição propiciou competência comum com a União, os Estados e o Distrito Federal para outras demandas. Dentro de sua competência privativa está a de “legislar sobre assuntos de interesse local” em substituição à tradicional expressão “peculiar interesse” consagrada em todas as Constituições Republicanas anteriores, o que melhor definiu as atribuições privativas da Municipalidade.

E, relacionando a Lei Federal com o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, “... a Constituição vigente ampliou a sua competência impositiva (art. 156) e aumentou a sua participação nos interesses partilhados (arts. 158 e 159...)”.

O artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal em vigor dispõe que: “É livre a locomoção em território nacional em tempos de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou sair com seus bens”, logo, teoricamente, todo o cidadão tem o direito à acessibilidade garantido por lei. Entretanto o fato de o direito de ir e vir ser garantido por lei, não garante a população que a população cadeirante de Porto Alegre integral de acessibilidade. Esses direitos nem sempre são convertidos em práticas sociais.

Mas os benefícios garantidos pelas Leis não são sinônimo de conscientização. Vemos ainda que muitos cidadãos que têm o direito a um atendimento diferenciado não frequentam as ruas, os bares, os estádios, as galerias, as feiras livres, as escolas, os shows, os estádios, etc., por compreenderem que são diferentes. E o que fazemos para mudar essa história? Não muito. Sabemos da necessidade e da importância de nossa mudança de comportamento e de discurso. Sabemos que entre nós existem pessoas diferentes. Mas não aceitamos. Consideramos esses cidadãos como “não-familiar” a nós. Moscovici (2003, p. 53) menciona que o [...] não-familiar atrai e intriga as pessoas e comunidades enquanto, ao mesmo tempo, as alarma, as obrigam a tornar explícitas os pressupostos implícitos que são básicos ao consenso. Essa ‘exatidão relativa` incomoda e ameaça, como no caso de um robô, que se comporta exatamente como uma criatura viva, embora não possua vida em si mesmo, repentinamente se torna um mostro Frankenstein, algo que ao mesmo tempo fascina e aterroriza. (VALIM; TIOZO. 2005)

A Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, foi assinada em Nova York no ano de 2007 e incorporada à legislação brasileira em 2008, através do Decreto Legislativo nº 186, com equivalência de emenda constitucional, nos termos

previstos no Artigo 5º, § 3º da Constituição brasileira. Em face disto, a partir de então, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que alterem a referida Convenção e seu Protocolo Facultativo. O protocolo facultativo ou acordo para cumprir a Convenção, foi assinado junto com a Convenção em Nova York, em que vários países (“Estado Parte”) reconhecem a competência do Comitê sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (“Comitê”) para receber e considerar comunicações submetidas por pessoas ou grupos de pessoas, ou em nome deles, sujeitos à sua jurisdição, alegando serem vítimas de violação das disposições da Convenção pelo referido Estado Parte.

O objetivo desta Convenção é promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente. Define:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas. (Convenção da sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, pág. 26)

E discriminação por motivo de deficiência como:

Qualquer diferenciação, exclusão ou restrição baseada em deficiência, com o propósito ou efeito de impedir ou impossibilitar o reconhecimento, o desfrute ou o exercício, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais nos âmbitos político, econômico, social, cultural, civil ou qualquer outro. Abrange todas as formas de discriminação, inclusive a recusa de adaptação razoável. (Convenção da sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, pág. 27)

E adaptação razoável como:

(...) as modificações e os ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional ou indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que as pessoas com deficiência possam gozar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais. (Convenção da sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, pág. 27)

Assim, pelo princípio de que todas as pessoas são iguais perante a lei, a fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, o Estado tomará as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, no que se refere aos

cadeirantes, incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade e serão aplicadas, entre outros, em edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho.

1.6 Inclusão Social

No Brasil, o debate em torno da questão da inclusão e da exclusão social se intensifica na década de 80 como uma resposta ao aumento da desigualdade social nas grandes cidades, lugar onde os excluídos estão “sujeitos as múltiplas dificuldades resultantes do processo de desqualificação social”. Os excluídos na cidades seria a parcela da população “a margem do progresso econômico” (GUERRA, 2012).

Essa exclusão segundo Guerra:

(...)resulta de processos pertencentes à desinserção social (ruptura de laços de solidariedade e risco de marginalização), à desintegração do sistema de atividade econômica ou de emprego (perda de competências socioprofissionais, perda de emprego, rendimento insuficiente) e à desinserção das relações sociais e familiares (fragilização das relações interpessoais e dos sentimentos de pertença sócio-comunitários) (GUERRA, 2012. APUD COSTA, 1998; XIBERRAS, 1996; HILLS ET ALL.2002)

Nesse sentido, o excluído carece de todo aporte material e imaterial necessário para o exercício pleno da participação na sociedade enquanto cidadão, inserido além da margem da sociedade tornando-se assim invisível para qualquer política de assistência e também de previdência.

Maura Lopes de Souza, ao citar Castel em seu artigo denominado *Políticas de Inclusão e Governamentalidade*, contribui para elucidação da ideia de excluído social, segundo ela:

(...)os excluídos são aqueles que escapam a qualquer estatística do Estado, que escapam de atendimentos previdenciários e/ou de assistência, que são despejados de seus territórios para serem colocados em lugar algum, que aguardam em asilos o desfecho de suas vidas, que vivem em espaços onde a sua presença não implica mudança nem do espaço, nem das relações que nele se estabelecem; enfim, excluídos são todos aqueles que, pelo seu caráter de invisibilidade, não perturbam, não mobilizam, não alteram a rotina do mundo. (SOUZA, apud CASTEL, 2007. PÁG 6.)

Em uma sociedade onde o modo de vida está cada vez mais imbricado com o mercado e com o consumo, a ideia de inclusão e de pertencimento dentro dessa sociedade está diretamente ligada ao poder de compra e ao “status dentro das relações de consumo” (LOPES, 2009) de modo que as políticas públicas de inclusão social têm em suas diretrizes, além da questão da dignidade e dos direitos humanos, a inserção dentro dessa sociedade de consumo.

1.7 Cidade Inclusiva

Neste subcapítulo faremos algumas reflexões acerca da cidade, do urbano, a fim de construir a ideia de uma cidade inclusiva e abrir caminho para o ensaio acerca de como a questão da acessibilidade se insere neste tema.

A cidade que se renova, transforma sua morfologia impulsionada pelo fenômeno da globalização, pelo processo de urbanização e pela atuação dos poderes hegemônicos fortemente ligados a lógica neoliberal. Quanto a isso, Milton Santos em *O Papel Ativo da Geografia Um Manifesto* (2001), afirma que:

Para os atores hegemônicos o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território. Por outro lado, as situações resultantes nos possibilitam, a cada momento, que se faz mister considerar o comportamento de todos os homens, instituições, capitais e firmas. Os distintos atores não possuem o mesmo poder de comando levando a uma multiplicidade de ações, fruto ao convívio de atores hegemônicos com os hegemonzados. Dessa combinação temos o arranjo singular dos lugares. (SANTOS, 2001 Pág. 12.)

Esses poderes hegemônicos transformam a morfologia das cidades e do que chamamos de modo de vida urbano, catalisando a desigualdade social, a segregação e a competição no cotidiano urbano. Tendo em vista que estes atores hegemônicos transformam a cidade ditando o seu ritmo e os hegemonzados “não possuem o mesmo poder de comando” (SANTOS, 2001), ganha a força a ideia de que não existe a cidadania da mesma forma para todos. Pois, os atores hegemonzados não têm os seus direitos assegurados da mesma maneira que os hegemônicos. Algumas contradições nessa morfologia das cidades aparecem com mais força, surgidas desse impulso ou catalisadas por ele.

A cidade, “projeção da sociedade urbana, política e territorialmente demarcada, marcada e estabelecida” (RODRIGUES, 2007.), tem sua morfologia mutada pela mão do mercado, catalisando processos de segregação já existentes ou criando novos.

O modo de vida urbano, assim como a morfologia das cidades, está cada vez mais engendrado a esse “jogo econômico” citado por Lopes. A hipervalorização do valor de troca em detrimento do valor de uso é a essência dessa “ideologia de consumo” que gere o cotidiano dos cidadãos. A cidade moderna, enquanto representação material da “ideologia de consumo”

e, o modo de vida urbano enquanto representação imaterial, ditam o cotidiano dos cidadãos (digo cidadãos e não cidadãos devido ao fato de que nem todos são cidadãos dentro do microcosmo das cidades). A impossibilidade de algumas parcelas da população exercerem a sua autonomia decorre do fato de que a produção do espaço urbano se da maneira “harmônica”, mas não “harmoniosa” (SANTOS, 1996), de modo que determinados agentes se impõem dentro da lógica da produção do espaço gerando verticalidades no espaço urbano.

Entretanto, a ideia de que a cidade e o urbano são meros retratos da “reprodução do capital e da dominação do estado” é muito simplista, pois a complexidade do cotidiano urbano envolve uma série de fatores que não podem ser interpretados apenas como o resultado dessa “ideologia de consumo”. Ana Fani Carlos em *O Espaço Urbano*, propõe a ideia de se compreender a produção da cidade a partir de três planos, o econômico, o político e o social. Os dois primeiros planos estariam se referindo aos poderes hegemônicos (a cidade produzida como condição de realização do capital e o estado assegurando essa realização) e o terceiro se refere à cidade produzida a partir da prática “sócio-espacial” (CARLOS, 2007.)

Segundo o raciocínio de Ana Fani Carlos a produção do espaço urbano se refere não só a reprodução do capital, mas a também a reprodução do homem, do modo de vida e das relações sociais. Abrindo assim o caminho para uma reflexão que envolveria uma visão mais totalizadora do fenômeno urbano remetendo essa questão ao que a autora chama de “esfera da vida cotidiana”. A esfera da vida cotidiana permite analisar a “(re)produção” do espaço urbano de maneira mais ampla, além da esfera produtiva, compreendendo assim as relações de “trabalho, lazer, vida privada e entre os planos do indivíduo e do coletivo” (2007).

Na medida em que a sociedade tende à urbanização, as relações sociais se transformam. Essa transformação é catalisada pelo movimento da “modernização” que transforma a cidade, sua morfologia e o valor material e imaterial (simbólico) dos lugares e, transforma o modo de vida urbano gerando novos signos de status e poder.

Historicamente a população denominada “portadora de deficiência”, dentro das sociedades ditas urbanas, sempre tendeu ao status de segregada, marginalizada quando não excluída. Com a emergência do debate a respeito dos direitos das pessoas com deficiência, derivado da discussão dos direitos humanos, e o com crescente processo de urbanização, a luta pelos direitos da pessoa com deficiência dentro da lógica de produção do espaço urbano com a cidades se insere dentro das lutas por habitação, educação, saúde, transporte, etc. Por conseguinte essas lutas se inserem na luta pela cidade, pelo “direito à cidade”, uma cidade de todos e para todos. Tendo em vista que a estrutura da cidade não está adaptada para a

diversidade de seus residentes, devido ao fato do corpo ser diferente, o “cidadino” enfrenta problemas de mobilidade que afetam o seu cotidiano e a sua cidadania.

Dentro da dimensão da corporeidade, os cadeirantes com menor poder econômico, geralmente residentes dos bairros mais periféricos, são ainda mais afetados, pois esses bairros geralmente possuem uma infraestrutura urbana mais defasada, com mais problemas de acessibilidade como podemos observar na entrevista com um vereador e cadeirante de Porto Alegre:

Existe uma população que mora em vilas de difícil acesso, então para chegar até a parada de ônibus tem buraco, então esse vácuo existe, em algumas capitais existe o transporte de porta a porta. Não consegui implementar aqui por causa de questões de gastos do executivo, mas estamos em negociação. Hoje realmente existe uma parcela da população que não tem acesso ao transporte. Um cara que morar perto de uma via de grande circulação tem mais facilidade (Trecho retirado de entrevista não-estruturada, 2016.)

Os residentes dessas áreas são ainda mais dependentes do transporte público. Isso tudo afeta também a “socialidade” desses cidadãos (SANTOS,1996).

Considerando-se que a cidade é, com a sua materialidade, condição da atividade social manifestada através do cotidiano, uma cidade “deficiente”, não acessível em seu sentido mais amplo, limita o acesso tanto ao modo de vida urbano ligado à “ideologia de consumo” (LEFEBVRE,1969), quanto às relações sócio-espaciais que persistem e podem ser percebidas através do cotidiano. O estudo do cotidiano permite, assim, trazer à luz o papel dos invisíveis dentro dessa lógica de “reprodução geral da sociedade” (CARLOS, 2007).

Isso tudo nos traz a ideia de que o conceito de pessoa com deficiência está equivocado, pois, o fato é que a deficiência está na morfologia das cidades. Pensar em uma cidade “deficiente”, não inclusiva, enquanto lugar de práticas socio-espaciais considerando a dialética entre a cidade e o urbano, impreterivelmente somos levados a ideia de uma sociedade não inclusiva. Uma cidade que não enxerga o diferente, normatizada por um estado que não visa a inclusão ou pelo menos não é efetivo nesse ponto. Além disso, através da mídia, somos bombardeados por ideais que valorizam uma padronização do corpo e segregação das diversidades. O narcisismo do homem urbano contemporâneo na busca de um ideal esquisofrenico, exclui o diferente e alucina a sociedade.

1.8 Fechamento do Capítulo

Por fim, um ponto a ser considerado dentro dessa questão de acessibilidade, os grandes centros urbanos apresentam graves problemas de acessibilidade e, mais especificamente de mobilidade urbana. As periferias (entende-se por periferia as áreas onde o poder público se mostra menos presente) das grandes metrópoles carecem ainda mais de infraestrutura urbanística do que as áreas centrais.

Remetendo a problemática do Direito à Cidade apresentado por Lefebvre e por Ana Fani Carlos, e relacionando com a ideia de uma cidade mais inclusiva, somos levados ao ponto central da questão da cidade e do urbano, que é o fato de que a cidade é um “objeto em constituição”. O que nos incita a questionar o “modo de pensar a cidade” (CARLOS, 2007)

Segundo Carlos, a cidade seria o lugar do possível, onde a vida se projeta além do poder hegemônico do estado e do modo de produção capitalista. Para ela, a indissociabilidade dos planos econômico, político e social nos levaria a alusão de que existe uma articulação entre o “plano da lógica”, do poder hegemônico, e o plano da dialética, das lutas pela e na cidade.

Dentro destas lutas estaria a do acesso à cidade à toda população. Permitindo que todos os cidadãos, dentre eles os cadeirantes, possam exercer a sua autonomia. Sendo assim, a ideia de uma cidade inclusiva passaria pela reformulação de todo o modo de pensar a cidade, valorizando a busca por uma cidadania plena a todos os seus residentes.

2. PLANO DIRETOR DE ACESSIBILIDADE DE PORTO ALEGRE

Este capítulo tratará do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre (PDAPA) e de suas diretrizes. Um olhar mais acurado sobre o PDAPA decorre do fato desse dispositivo legal representar as diretrizes do município de Porto Alegre para com a problemática da acessibilidade, especialmente a acessibilidade arquitetônica. A análise das normas do PDAPA servirá de alicerce para a análise das políticas públicas de acessibilidade do governo municipal no capítulo seguinte. Abaixo foram transcritos os trechos do PDAPA necessários para essa análise (Fonte: PDAPA, 2011).

O Plano Diretor de Acessibilidade, Lei Complementar 678, foi republicado em 22 de agosto de 2011 e na ocasião era Secretário Especial de Acessibilidade e Inclusão Social Paulo Brum. Composto por 51 artigos, sendo que o artigo 3º enquadra as diversas deficiências, como se vê a seguir:

Art. 3º Considera-se, para os efeitos desta Lei Complementar:

I – pessoa com deficiência a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física, em caso de alteração completa ou parcial de 1 (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;

b) deficiência auditiva, em caso de perda bilateral, parcial ou total, de 41dB (quarenta e um decibéis) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz (quinhentos hertz), 1.000Hz (mil hertz), 2.000Hz (dois mil hertz) e 3.000Hz (três mil hertz);

c) deficiência visual, em caso de:

1. cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 (zero vírgula zero cinco) no melhor olho, com a melhor correção óptica;

2. baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 (zero vírgula três) e 0,05 (zero vírgula zero cinco) no melhor olho, com a melhor correção óptica;

3. somatória da medida do campo visual em ambos os olhos igual ou menor que 60º (sessenta graus); ou

4. ocorrência simultânea de quaisquer das condições descritas no item desta alínea;

d) deficiência mental, em caso de funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos 18 (dezoito) anos e limitações associadas a 2 (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;

e) deficiência múltipla, em caso de associação de 2 (duas) ou mais deficiências;

II – pessoa com mobilidade reduzida a que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de se movimentar, temporária ou permanentemente, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora e da percepção.

Parágrafo único. O disposto no inc. II do caput deste artigo aplica-se, ainda, às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, aos obesos, às gestantes, às lactantes e às pessoas com criança de colo. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

O artigo 5º trata do tratamento diferenciado que deve ser dado aos deficientes, dentre outros:

- I – disponibilidade de área especial para embarque e desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- II – existência de sinalização ambiental;
- III – divulgação, em lugar de fácil identificação, do direito de atendimento prioritário às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

A Seção III trata da Acessibilidade, conceituando-a no artigo 7º:

I – “acessibilidade” a condição para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, dos mobiliários e dos equipamentos urbanos, do acesso às edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, dos sistemas e dos meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

O artigo 11 determina a competência da implementação da acessibilidade urbanística.

Art. 11. Em qualquer intervenção em vias, praças, logradouros, parques, verdes complementares, próprios municipais e demais espaços de uso público, o Executivo Municipal e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços garantirão o livre trânsito e a circulação de forma segura das pessoas em geral, especialmente das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, durante e após a sua execução, em conformidade com as normas técnicas da ABNT e as demais referências normativas vinculadas ao tema acessibilidade, na legislação específica e nesta Lei Complementar, observado o disposto no § 1º do art. 11 do Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, alterado pelo Decreto Federal nº 5.645, de 28 de dezembro de 2005.

Parágrafo único. Excepcionalmente, em face das características do logradouro, poderão a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), a Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM), a Secretaria do Planejamento Municipal (SPM) e a Secretaria Municipal da Cultura (SMC) aprovar a construção de rampa em calçada, bem como a construção de degraus, em caso de a inclinação longitudinal ser superior a 5% (cinco por cento), em conformidade com a NBR 9050. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

O artigo 12 prevê a obrigatoriedade de adequação e adaptação, tanto nos prédios de uso público como nos de uso coletivo as normas técnicas da ABNT, vinculadas ao tema de acessibilidade, caso contrário não será emitida a carta de habite-se ou concessão ou renovação de alvará de funcionamento, como se vê a seguir:

Art. 12. A construção, a reforma, a reconstrução, a transladação ou a ampliação nos espaços externos de uso comum das edificações de uso público ou coletivo, ou a mudança de destinação para esses tipos de usos, deverão ser executadas de modo que sejam adequadas ou adaptadas à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com as normas técnicas da ABNT e as demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Parágrafo único. Para a emissão de carta de habite-se, para concessão ou renovação de alvará de funcionamento ou outro licenciamento, em caso de haverem sido emitidos anteriormente à data de publicação desta Lei Complementar, deve ser observado e confirmado o cumprimento das regras de acessibilidade previstas nesta Lei Complementar. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

Cabe a SMAM monitorar e revisar o sistema de arborização e rearborização respeitando o planejamento da área e a acessibilidade (artigo 16).

O Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre aplica-se, também, aos condomínios, conforme dispõe o artigo 18.

Art. 18. A construção de edificações de uso privado multifamiliar e unifamiliar em condomínio habitacional e a construção, a ampliação ou a reforma de edificações de uso coletivo devem atender aos preceitos da acessibilidade na interligação de todas as partes abertas de uso comum, conforme os padrões das normas técnicas da ABNT e as demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

O acesso ao interior das edificações de uso público deve ser garantido **pela entrada principal**, livre de barreiras que impeçam ou dificultem a acessibilidade (art. 19).

Prevê ainda o parágrafo único deste artigo que

No caso das edificações de uso público já existentes, pelo menos 1 (um) dos acessos ao seu interior deverá ser adaptado, conforme disposto no caput deste artigo, para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

O acesso se dará através de rampas ou equipamento de deslocamento vertical, conforme prevê o artigo a seguir:

Art. 20. Na construção, na ampliação ou na reforma das edificações de uso público ou de uso coletivo, os desníveis das áreas de circulação externas serão transpostos por meio de rampa ou equipamento de deslocamento vertical, em caso de não ser possível outro acesso mais cômodo para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme estabelecido nas normas técnicas da ABNT e nas demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

O artigo 21 trata dos estacionamentos de uso público ou de uso coletivo, determinando que no mínimo devam ser “reservados 2% (dois por cento) do total de vagas para veículos que transportem pessoa com deficiência, sendo assegurada, no mínimo, 1 (uma) vaga, em locais próximos à entrada ou ao dispositivo de deslocamento vertical das edificações, de fácil acesso à circulação de pessoas, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas da ABNT e nas demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.”

O parágrafo único do artigo 24 determina que:

Caberá à Seacis analisar periodicamente os projetos elaborados para toda a extensão da área do Município de Porto Alegre, bem como acompanhar sua implantação, visando a garantir uma sistemática de ordenação da rota acessível exclusiva para circulação de pessoas em calçadas, largos, praças, parques, verdes complementares, orlas e outros atrativos turísticos, junto a ciclovias e vias, atendendo a legislações específicas da ABNT sobre acessibilidade e às regras gerais previstas nesta Lei Complementar. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

A responsabilidade pela fiscalização será a SEACIS, conforme dispõe o artigo 38 a seguir:

Art. 38. A Seacis fica responsável pela fiscalização do cumprimento ao que dispõe esta Lei Complementar, reportando-se aos demais órgãos municipais para as providências cabíveis. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

As penalidades pelo descumprimento do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, estão previstas no artigo 39:

Art. 39. O não cumprimento do disposto nesta Lei Complementar acarretará notificação escrita, por meio da qual se dará conhecimento à parte responsável, para que, no prazo de 30 (trinta) dias, tome as providências ou as medidas especificadas, sob pena da aplicação das seguintes penalidades:

I – multa de 500 (quinhentas) UFMs (Unidades Financeiras Municipais), na primeira infração;

II – multa de 1.000 (mil) UFMs, na segunda infração;

III – multa em dobro do valor da multa prevista, progressivamente, a partir da terceira infração, inclusive, para edificações de uso privado; e

IV – suspensão de permissão, concessão ou licença de funcionamento, a partir da terceira infração, inclusive.

Art. 40. Serão aplicadas sanções administrativas e cíveis cabíveis, previstas em lei, em caso de não observância às normas desta Lei Complementar. (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

Através do PDAPA foi criada a Comissão Técnica de Acessibilidade (CTAc), coordenada pela Seacis e composta por 1 (um) representante titular e 1 (um) suplente dos seguintes órgãos: Seacis, SMAM, Secretaria Municipal de Turismo (SMTUR), Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC), SMT e EPTC, SPM, SMOV, Secretaria Municipal de Saúde (SMS), Secretaria Municipal de Educação (Smed), Demhab, Epahc, Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE), Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), Fundação de Assistência Social e Cidadania (FASC) e Departamento Municipal de Limpeza Urbana (DMLU) – artigo 41.

A nível municipal, o PDAPA é o instrumento legal mais significativo no que diz respeito à questão da acessibilidade. As suas normativas apresentam definem as responsabilidades quanto à acessibilidade arquitetônica e também as definições de aplicação estipuladas pela ABNT. Em 2011, ano de sua promulgação, o PDAPA foi bastante exaltado por ser o primeiro Plano Diretor de Acessibilidade de um município brasileiro.

Não obstante, passados alguns anos de sua promulgação, a sua representatividade merece ser questionada. De que maneira o surgimento do PDAPA de fato contribuiu para a questão da acessibilidade no município de Porto Alegre? Considerando as poucas obras pontuais, muitas vezes em desacordo com as normas da ABNT, o PDAPA pouco contribuiu e a questão da acessibilidade segue engatinhando em Porto Alegre.

3. A CIDADE DEFICIENTE

3.1 Trabalhos de Campo

A escolha dos bairros percorridos para os trabalhos de campo efetuados foi baseada na regionalização do PDAPA:

“I – área Central: com limites definidos pelos logradouros Primeira Perimetral, Av. Mauá, Av. Presidente João Goulart, Av. Loureiro da Silva, Rua Eng. Luiz Englert, Av. Paulo Gama e Rua da Conceição e dividida em 4 (quatro) quadrantes definidos pelos eixos da Av. Borges de Medeiros e Rua Duque de Caxias, sendo o Quadrante Q1 – Noroeste –, o Quadrante Q2 – Nordeste –, o Quadrante Q3 – Sudoeste – e o Quadrante Q4 – Sudeste.”

“II – demais áreas do Município de Porto Alegre: sendo o Setor Q5 – com limites definidos entre a Primeira e Segunda Perimetrais, o Setor Q6 – com limites definidos entre a Segunda e Terceira Perimetrais –, o Setor Q7 – com limites definidos pela Terceira Perimetral e Rua Anita Garibaldi –, o Setor Q8 – com limites definidos a partir da Terceira Perimetral, Rua Anita Garibaldi e Av. Bento Gonçalves –, o Setor Q9 – definido a partir da Terceira Perimetral, Av. Bento Gonçalves e limites do Município de Porto Alegre –, o Setor Q10 – definido pelo Bairro Restinga –, o Setor Q11 – definido pelos Bairros Belém Novo e Lami – e o Setor Q12 – definido pela Ilha da Pintada. Parágrafo único. As novas configurações e as intervenções propostas para os espaços urbanos não contemplados no zoneamento referido neste artigo serão regidas por esta Lei Complementar” (Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, 2011).

Nas páginas seguintes temos os mapas dos três bairros acompanhados pelas fotos coletadas em campo nos bairros Centro Histórico, Moinhos de Vento e Restinga respectivamente. Os mapas foram produzidos com a função de localizar a área dos pontos de coleta dentro dos limites territoriais dos bairros.

3.1.1 Bairro Centro Histórico

Figura 5- Mapa do Centro Histórico

Principais Pontos de Coleta de Dados no Centro - Porto Alegre

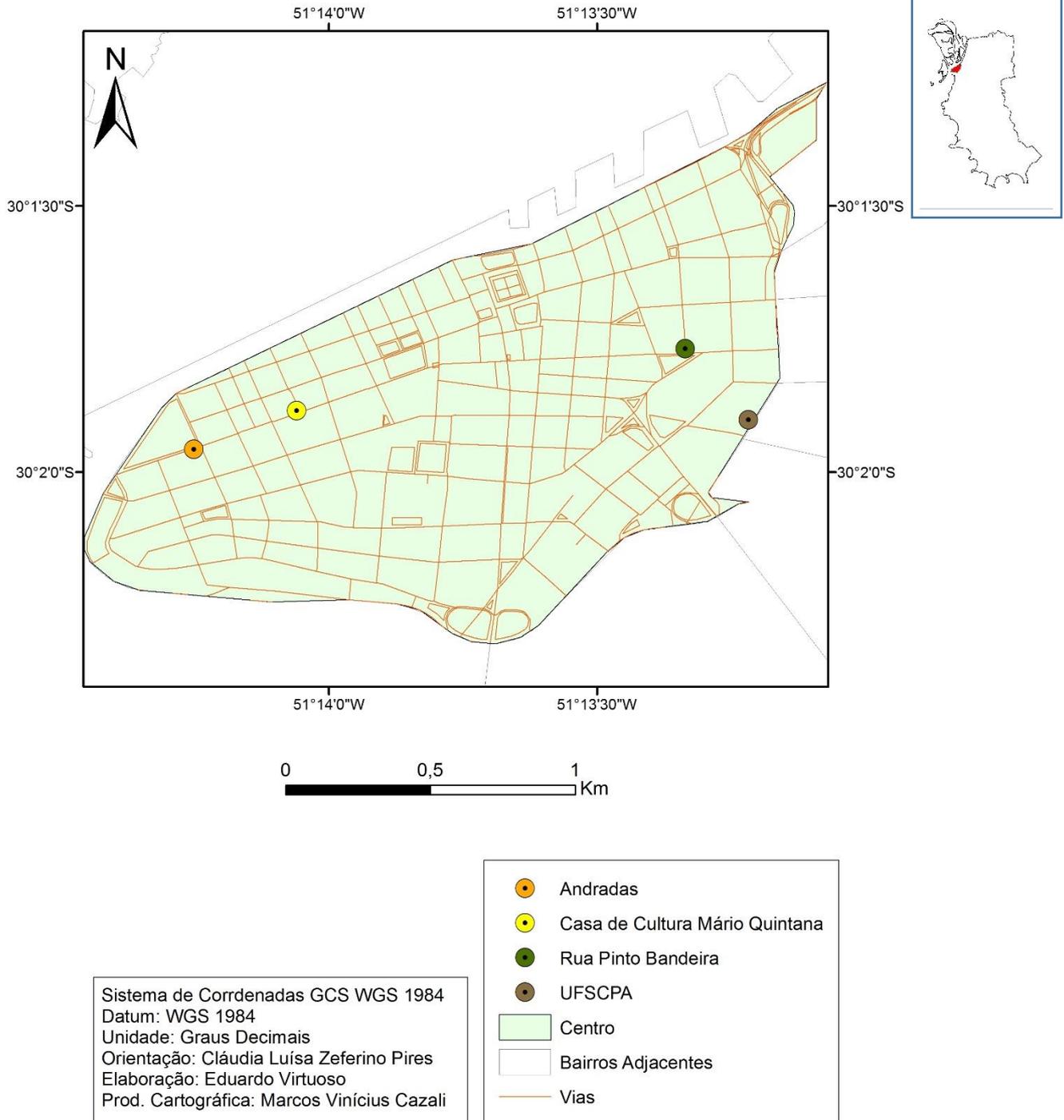
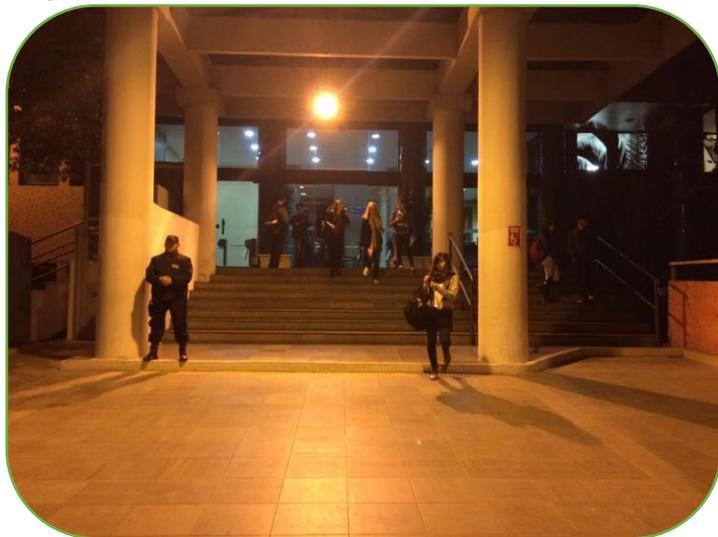


Figura 6- UFCSPA n°1



Autora: Lutiely Parenza

Figura 7- UFCSPA n°2



Autor: Eduardo Virtuoso

A UFCSPA apresentou problemas de acessibilidade na entrada principal em desacordo com as normativas do PDAPA, pois de acordo com as normativas do plano, a entrada principal obrigatoriamente tem de ser acessível.

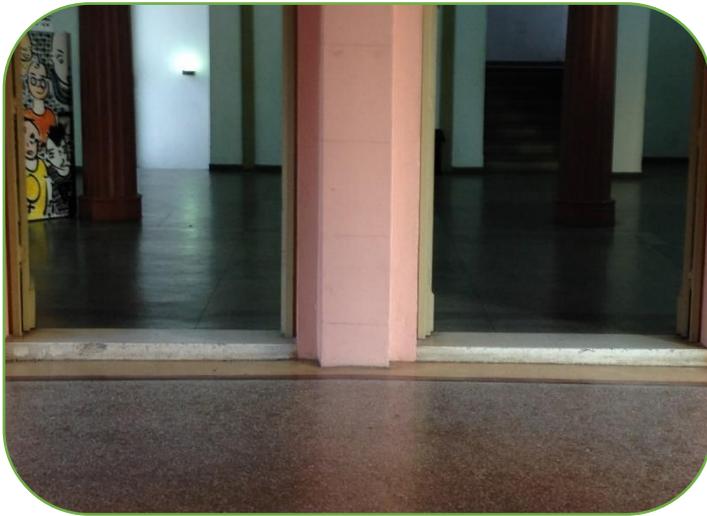
Figura 8- Pinto Bandeira n°1



Autor: Eduardo Virtuoso

O calçamento da rua Pinto Bandeira mostrou-se com acessibilidade precária em função do excesso de “buracos”, que dificulta o trânsito de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Figura 9- Casa de Cultura Mario Quintana nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 10 – Casa de Cultura Mario Quintana nº2



Autor: Eduardo Virtuoso

A Casa de Cultura Mario Quintana mostrou-se acessível. Com a exceção da varanda do 2º andar (foto x) e da varanda central no 3º andar, que possuem degraus que dificultam o trânsito dos cadeirantes.

Figura 11- Andradas nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 12 – Andradas nº2



Autor: Eduardo Virtuoso

O trecho da Rua Andradas fotografado mostrou um calçamento precário. Inclusive, com uma “rampa” de acesso ineficiente com relação à acessibilidade.

3.1.2 Bairro Moinhos de Vento

Figura 13: Mapa do Moinhos de Vento

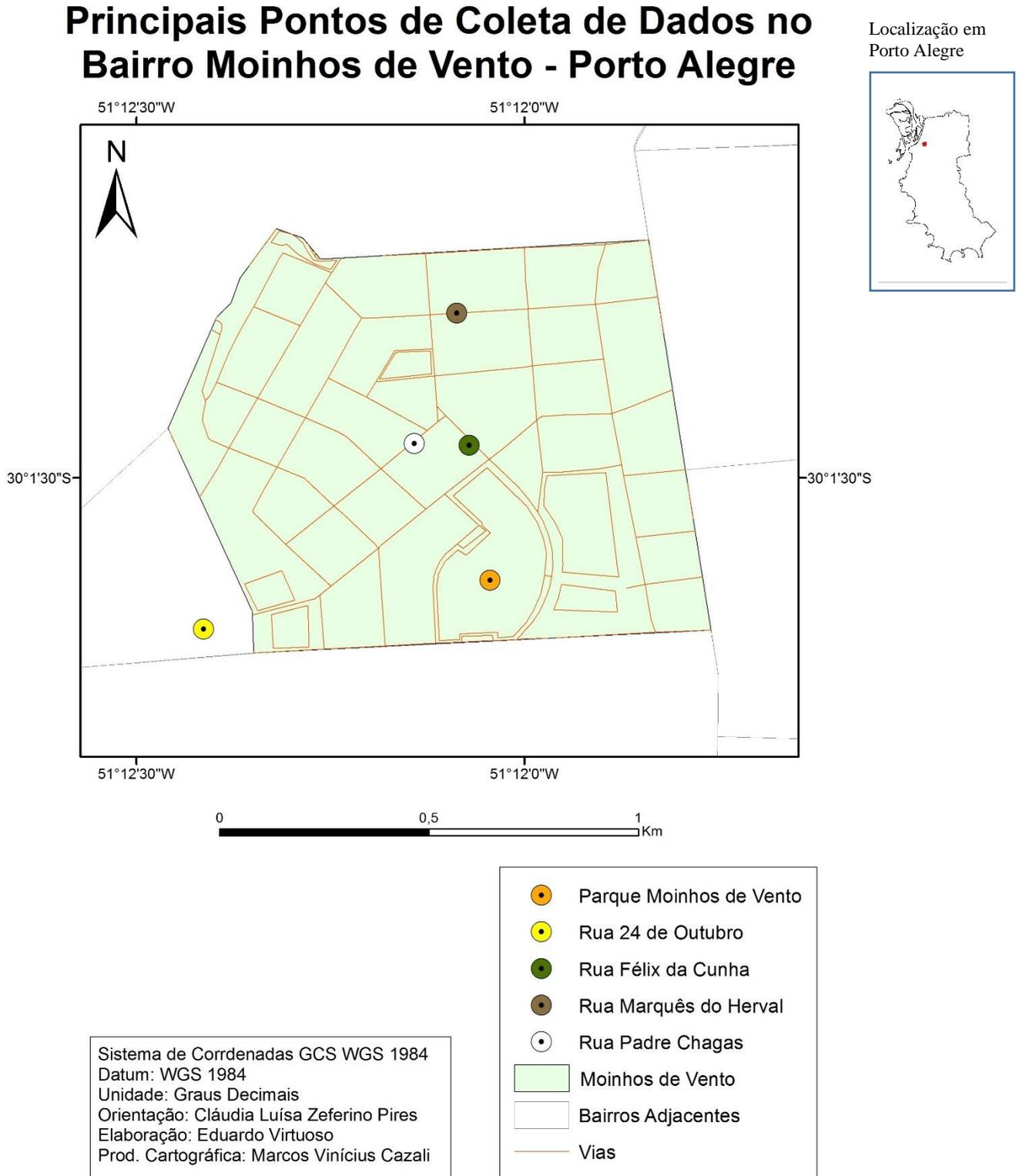
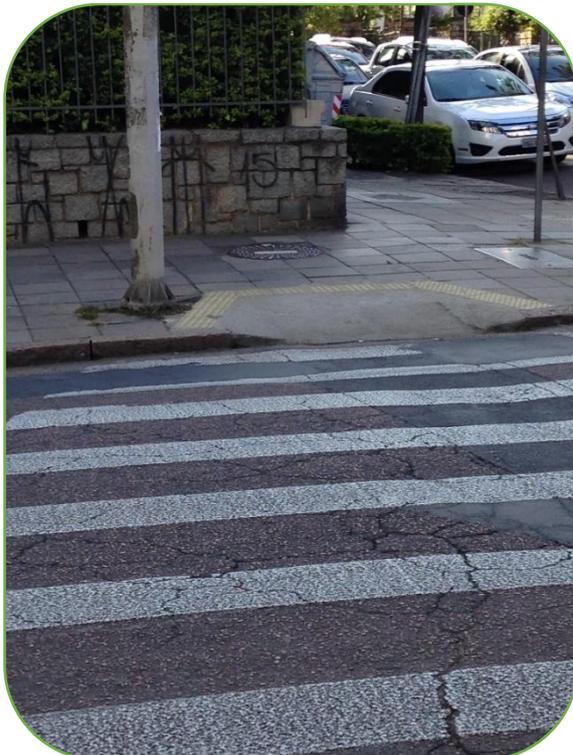


Figura 14 – 24 de outubro nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 15 – 24 de Outubro nº2



Autor: Eduardo Virtuoso

As fotos acima retratam as boas condições das calçadas da Rua 24 de Outubro.

Figura 16- 24 de Outubro nº3



Autor: Eduardo Virtuoso

Este foi o único ponto em que a calçada apresentou condições inadequadas.

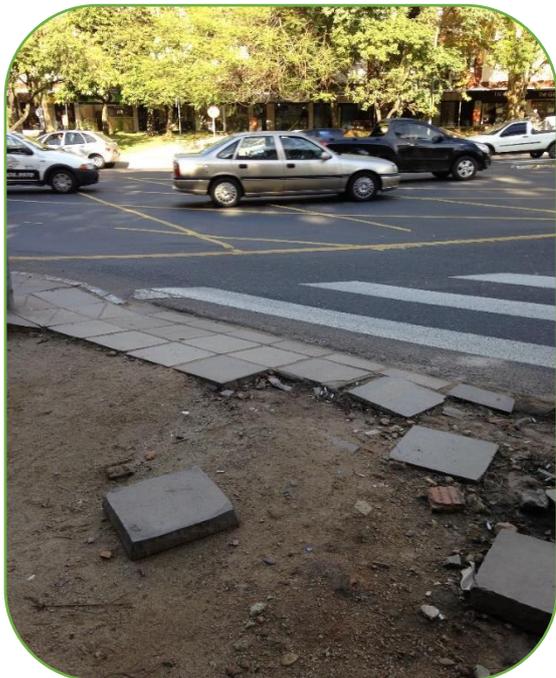
Figura 17 – 24 de Outubro nº4



Autor: Eduardo Virtuoso

No que se refere a entrada das edificações, muitas edificações se mostraram inacessíveis. A exemplo da foto acima.

Figura 18 – Parque Moinhos de Vento nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

A foto acima mostra uma calçada em más condições na esquina entre as avenidas Goethe e Mostardeiro.

Figura 19- Parque Moinhos de Vento nº2



Autor: Eduardo Virtuoso

A foto na página anterior mostra uma esquina sem rampa de acesso.

Figura 20- Felix da Cunha



Autor: Eduardo Virtuoso

A foto acima mostra mais uma vez uma edificação sem acessibilidade na entrada principal.

Figura 21- Padre Chagas



Autor: Eduardo Virtuoso

A Imagem 21 foi fotografada na esquina das ruas Padre Chagas e Hilário Ribeiro e retrata as boas condições da calçada. Contudo a rampa de acesso carece de um estudo técnico a fim de checar se a declividade está de acordo com as normas da ABNT.

Figura 22- Padre Chagas



Autor: Eduardo Virtuoso

A foto acima, retrata mais uma vez um prédio sem acessibilidade na entrada principal.

3.1.3 Bairro Restinga

Figura 23- Mapa do Bairro Restinga

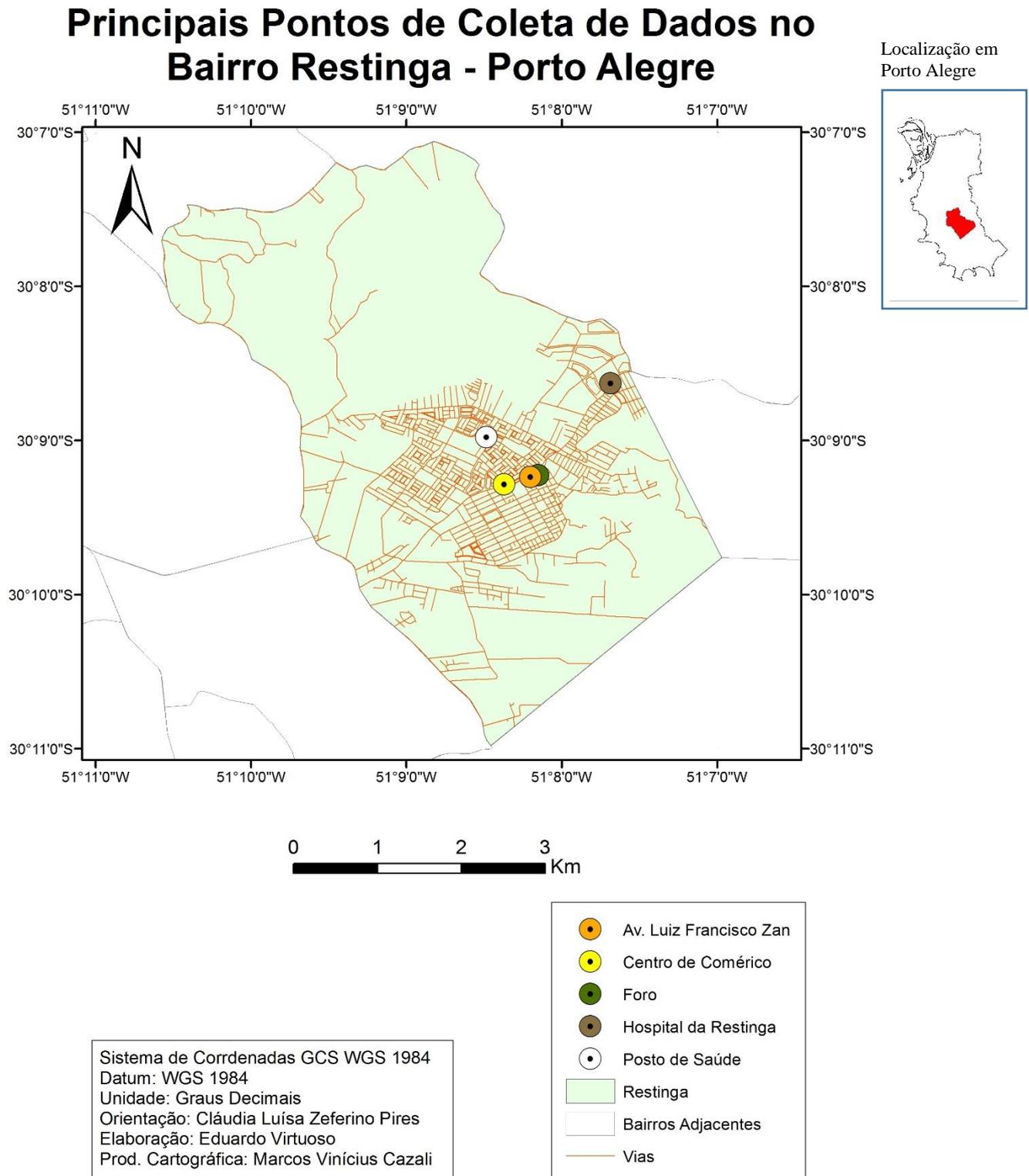
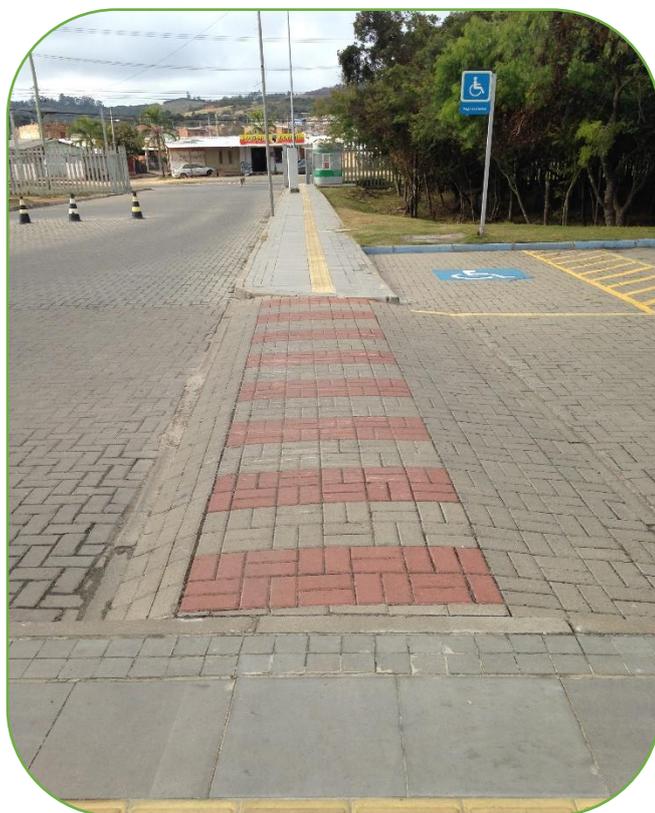


Figura 24- Hospital nº1



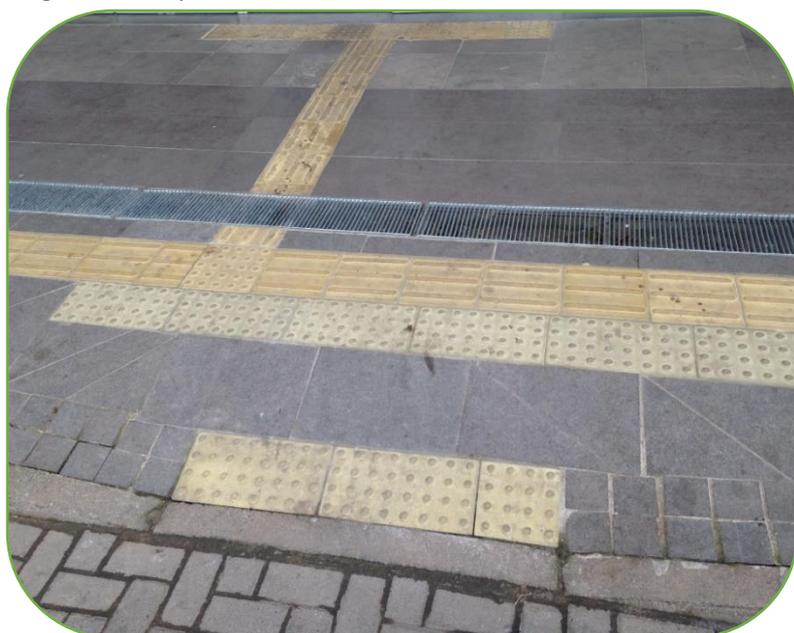
Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 25- Hospital nº2



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 26- Hospital nº3



Autor: Eduardo Virtuoso

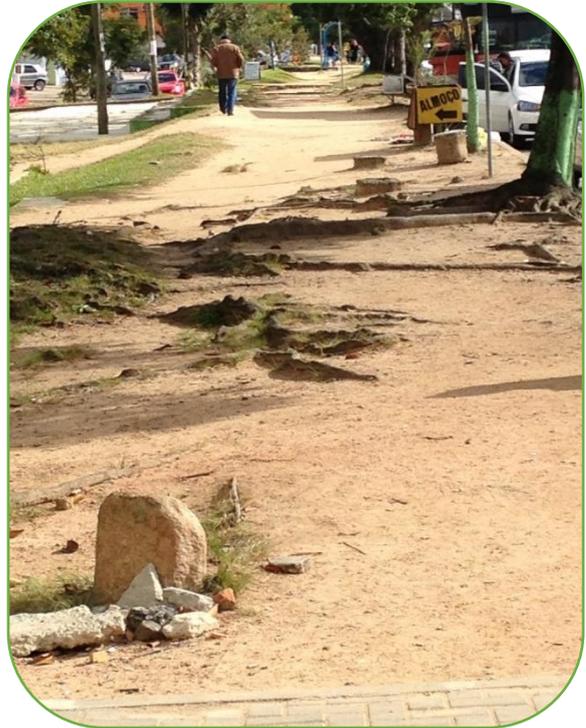
As três fotos acima, retratam as boas condições de acessibilidade do Hospital da Restinga. Considerando a discrepância entre a qualidade dos acessos (acessibilidade física) do Hospital em relação ao restante do bairro. Considero o Hospital uma ilha de acessibilidade, conceito que explicarei nos resultados.

Figura 27- Centro Comercial nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 28- Centro Comercial nº2



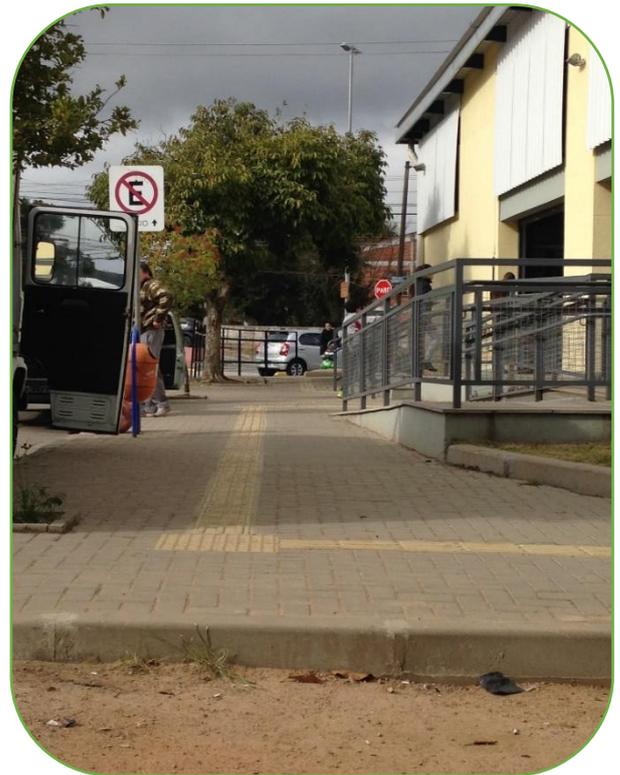
Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 29- Centro Comercial nº3



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 30- Centro Comercial nº4



Autor: Eduardo Virtuoso

As quatro fotos da página anterior, também remetem a ideia das ilhas de acessibilidade. Pois, o centro comercial está envolto de ruas com acessibilidade precária, como podemos ver nas figuras 28,29 e 30.

Figura 31- Luiz Francisco Zan



Autor: Eduardo Virtuoso

A foto acima mostra a condição precária da calçada da Av. Luiz Francisco Zan.

Figura 32- Foro da Restinga nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 33- Foro da Restinga nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

O Fórum da Restinga apresenta rampa de acesso na entrada principal (figura 32) seguindo as normativas do PDAPA. Contudo, não existe elevador na parte interna do edifício, o que, considerando a altura do mesmo, compromete a acessibilidade do Fórum. Vale considerar que as normativas do PDAPA se referem somente à parte externa dos edifícios. Sendo assim, a falta de elevador não entraria nas competências do PDAPA.

Figura 34- Posto de Saúde nº1



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 35- Posto de Saúde nº2



Autor: Eduardo Virtuoso

O acesso ao posto apresentou-se apropriado (figura 34). Contudo o calçamento da rua Dr. Carlos Niederauer Hofmeister (figura 35), em frente ao posto, apresentou problemas no calçamento.

3.1.4 Resultados

A partir dos trabalhos de campo foi possível observar uma discrepância em relação aos acessos do Bairro Moinhos de Vento, Centro Histórico e Restinga. O Moinhos de Vento apresentou menores problemas de acessibilidade física, todas as ruas possuem rampas de acesso com piso tátil (a análise da inclinação requer um estudo técnico adequado), quase todas as calçadas apresentavam boas condições com poucos obstáculos. O Centro Histórico apresentou problemas referentes às calçadas e rampas de acesso. Já o bairro Restinga apresenta muitos problemas em relação ao calçamento e poucas rampas de acesso.

Todos os três bairros apresentaram problemas de acessibilidade física na entrada das edificações privadas o que reforça o argumento de um entrevistado a respeito do problema:

Isso sempre foi uma barreira, por exemplo: é uma definição de valor, na frente da minha casa tem uma calçada que é minha responsabilidade, mas tem uma lei que define que a prefeitura é responsável por todas as calçadas do município. Tudo isso demanda de custo, gasto, de onde virá essa verba para que a prefeitura seja responsável pelas calçadas? Essa é a única solução para que tenhamos uma calçada acessível para os deficientes, com piso tátil, rampas de acesso.... Mas para conseguir tirar tudo isso do papel demanda. (Trecho retirado de entrevista não-estruturada)

A falta de infraestrutura referente à acessibilidade física em todo os territórios dos bairros gera “ilhas de acessibilidade”. Existem pontos isolados acessíveis, mas os entornos desses pontos apresentam problemas. O Centro Comercial na Restinga é um bom exemplo disso, pois existem vários problemas nas ruas do entorno. (Figuras 28,29 e 30). De maneira geral as novas edificações estão de acordo com o PDAPA (o Hospital da Restinga por exemplo).

Por fim, o acesso ao interior das edificações de uso público deve ser garantido **pela entrada principal**, livre de barreiras que impeçam ou dificultem a acessibilidade (art. 19). Um dos entrevistados, que é responsável pelo PDAPA, observou um detalhe que passara despercebido na lei federal nº 10.048, segundo ele:

A lei Federal determinava que tinha que ter uma entrada com acessibilidade, o que eles faziam, eles burlavam muito fazendo pela garagem e muitas pessoas não tinham o direito de entrar pela frente. Mas com o nosso plano diretor nós definimos que tem que ser pelo principal acesso do prédio. Então não adianta tu fazer pela garagem, porque a entrada do prédio tem obrigatoriamente que ter acessibilidade. Então isso foi um ganho bem significativo. (Trecho retirado de entrevista não-estruturada, 2016.)

As Figuras 6 e 7 são um bom exemplo para ilustrar a reflexão acima. Pois mostra uma entrada principal sem acesso.

3.2 Entrevistas Estruturadas

A seguir serão traspostas na íntegra as sete Entrevistas Estruturadas realizadas com diferentes indivíduos que compõe uma mostra heterogênea de idade e gênero. Constatou-se extrema dificuldade em encontrar os cadeirantes para as entrevistas, que compusessem uma amostra mais heterogênea dos estratos sociais. Os nomes dos entrevistados foram substituídos pela nomenclatura EE seguida do número da entrevista a fim de não expor a identidade dos sujeitos.

Seguem abaixo as entrevistas:

Nº1

- 1- Nome: EE1
- 2- Onde mora: Mora na Avenida Ijuí , Bairro Petrópolis
- 3- Profissão: Médica

- 4- Há quanto tempo trabalha: Não respondeu.
- 5- Utiliza algum meio de transporte? Além de ser cadeirante, possui um problema de visão. Então utiliza os serviços de um motorista particular.
- 6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? Problemas na entrada do edifício e no acesso ao hospital. A estrutura do Hospital de Clínicas apresenta problemas. Segundo ela: “os banheiros são feitos para a pessoa ficar deficiente”. No seu edifício contratou uma arquiteta especializada em acessibilidade para construir uma rampa. Ela alegou que houve protesto por parte dos vizinhos. Também relatou problemas nos cinemas que frequenta cotidianamente: “Eu sou cinéfila, e uma das grandes dificuldades sempre foi ir ao cinema.” Foi a Nova York e fez elogios à acessibilidade da cidade. Recomendou uma visita ao Ibero Camargo onde tem um “banheiro universal”
- 7- Tem conhecimento do PDAPA? Sim, mas disse que os problemas de acessibilidade persistem.

Nº2

- 1- Nome: EE2
- 2- Onde mora: Mora em Viamão, não especificou o bairro, mas disse que o trajeto leva em torno de duas horas.
- 3- Profissão: Vendedor Ambulante
- 4- Há quanto tempo trabalha: Mais de vinte anos.
- 5- Utiliza algum meio de transporte? Utiliza transporte público (ônibus).
- 6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? Disse que existem uma série de problemas de acessibilidade física no Centro Histórico, principalmente na Avenida Júlio de Castilhos. Reclamou dos ônibus da linha Viamão e da má vontade de alguns funcionários das linhas de ônibus. Mas disse que melhorou “de uns seis anos para cá”.
- 7- Tem conhecimento do PDAPA? Disse que conhecia o Plano Diretor, mas não deu muita relevância

Nº3

- 1- Nome: EE3
- 2- Onde mora: Bairro Santa Tereza
- 3- Profissão: Autônomo
- 4- Há quanto tempo trabalha: 3 semanas no local.
- 5- Utiliza algum meio de transporte? Utiliza as linhas de ônibus Cruzeiro, Pereira Passos e Santa Tereza para ir trabalhar.
- 6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? Disse que a acessibilidade “não existe” e que eu “já saberia a resposta”. Reclamou da demora na espera por ônibus acessíveis, da vontade dos cobradores e dos motoristas. Também reclamou da nova frota de ônibus que segundo ele “alguns vem com os elevadores estragados”.

Disse que as dificuldades de acessibilidade atrapalham o seu cotidiano. Disse que leva muito tempo para chegar no “Centro”.

- 7- Tem conhecimento do PDAPA? Já ouviu falar do PDAPA e da Secretária de Acessibilidade e Inclusão Social, mas segundo ele não servem para nada.

Nº4

1- Nome: EE4

2- Profissão: Autônoma

3- Onde mora: Bairro Centro

4- Há quanto tempo trabalha: Um ano.

5- Utiliza algum meio de transporte? Quase não utiliza porque mora e trabalha no Centro Histórico.

6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? Muitos problemas de acessibilidade, muitas linhas de ônibus não são adaptadas para atender os cadeirantes.

A entrevistada relatou que existem muitos buracos no centro, e que, um cadeirante sofreu uma queda devido a esses buracos algumas semanas antes da entrevista.

7- Tem conhecimento do PDAPA? A entrevistada tem conhecimento do PDAPA e da SMACIS. Relatou que as demandas reclamadas na Secretaria de Acessibilidade não são cumpridas ou demoram muito para serem.

Nº5

1- Nome: EE5

2- Onde mora: Bairro Cristal

3- Profissão: Ambulante

4- Há quanto tempo trabalha: Não foi possível realizar a pergunta.

5- Utiliza algum meio de transporte? Pega um ônibus até um segundo ponto onde pega o Juca Batista que é a linha que possui, segundo ele, mais ônibus adaptados para o seu trajeto.

6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? O entrevistado relatou muitos problemas de acessibilidade no centro, muitos buracos e poucas rampas de acesso para cadeirantes.

Reclamou da existência de poucos ônibus adaptados, má vontade, e despreparo dos motoristas e cobradores das linhas de ônibus.

Disse que no seu bairro a situação é pior ainda, ele teria solicitado uma rampa para a sua rua na Secretaria de Acessibilidade que só foi colocada seis meses depois.

O entrevistado também disse que a situação do centro melhorou com as obras da Copa do Mundo de 2014.

7- Tem conhecimento do PDAPA? Conhece somente a SMACIS.

Nº6

1- Nome: EE6

2- Onde Mora: Gravataí

3- Profissão: Autônomo

4- Há quanto tempo trabalha: “Há anos”

5- Utiliza algum meio de transporte? De ônibus ou de carro.

6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? O entrevistado reclamou da existência de poucos ônibus adaptados “um a cada cinquenta”. Disse que recentemente foram comprados ônibus novos adaptados.

7- Tem conhecimento do PDAPA? Desconhece o PDAPA, mas tem conhecimento da SMACIS.

Nº7

1- Nome: EE7

2- Onde mora: Viamão

3- Profissão: Autônomo

4- Há quanto tempo trabalha: Há cerca de 6 meses.

5- Utiliza que meio de transporte? Ônibus da linha Viamão.

6- Quais os maiores problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano? Poucos ônibus adaptados, e o calçamento do Centro Histórico.

7- Tem conhecimento do PDAPA? Não quis responder.

Devido ao fato de as respostas das entrevistas estruturadas terem sido mais sucintas e terem como característica a análise dos pontos específicos das perguntas, serão tecidos apenas alguns breves comentários sobre os resultados obtidos.

A análise das entrevistas reforçou a ideia da existência de barreiras físicas e de barreiras atitudinais. Em relação as primeiras, as maiores reclamações decorrem da falta de infraestrutura nos logradouros. Quanto à segunda, foi delatado em três das entrevistas, problemas em relação a atitude dos funcionários das linhas de ônibus e uso do equipamento de acesso aos veículos (elevador e rampa de acesso). A maioria tem conhecimento do PDAPA e da SMACIS (Secretaria de Acessibilidade e Inclusão Social).

Dentre esses resultados, alguns pontos destacam-se. Primeiramente a aparente falta de representatividade do PDAPA e da SMACIS, poucos comentários foram tecidos a respeito dos mesmos e, dentre esses comentários, chama a atenção a resposta do entrevistado nº3 “não servem para nada” e também a entrevistada nº4 que reclamou que as demandas demoram muito ou não são cumpridas pela SMACIS.

3.3 Entrevistas Não Estruturadas

As entrevistas livres apresentaram resultados mais acurados em relação a correlação cotidiano-acessibilidade. Foi relatada a existência de barreiras sociais, físicas e atitudinais por parte dos cadeirantes entrevistados remetendo a perspectiva da problemática da acessibilidade que contempla os direitos humanos (BAHIA, 2006).

Quadro de Sinais Utilizados

Sinais	Descrição
[Utilizado para sinalizar as falas simultâneas
...	Utilizado para sinalizar uma Interrupção
[...]	Recorte de Trecho

De elaboração própria, utilizado para as entrevistas não estruturadas.

Abaixo seguem alguns trechos das três entrevistas livres, que expõem a existência das barreiras listadas acima. A escolha de selecionar apenas alguns trechos é devido a extensão das entrevistas. As nomenclaturas “ENE” acompanhadas do número da entrevista foram utilizadas para não identificar os entrevistados.

Entrevistada Número 1 (ENE1): Moradora de Eldorado do Sul, trabalha como psicóloga no Centro Histórico:

Teve uma situação comigo no cinema do Bourbon, e eles só tinham um lugar para cadeirante que era na frente, e como eu fui vítima de uma bala perdida e eu tenho uma placa no pescoço que não me permite levantar a cabeça[...] decidimos passar para a poltrona e pedimos ajuda para um funcionário. Mas o funcionário disse que não podia dar esse tipo de ajuda. Daí fomos proibidos porque o funcionário alegou que aquele lugar era feito para pessoas “normais”.

O trecho acima retrata o cinema enquanto um lugar da cidade, vivido no cotidiano da entrevistada. Todavia, a existência de barreiras afeta a relação com o lugar e o cotidiano dessas pessoas. Nesse caso, barreiras físicas são derivadas de um conceito errôneo de desenho acessível, possivelmente não relevando a ideia do desenho universal pois, limitar o portador de deficiência física a uma área específica, reforça a segregação e o preconceito. Este caso é similar ao caso relatado na Entrevista Estruturada nº1 “Eu sou cinéfila e uma das minhas dificuldades sempre foi ir ao cinema. ” (Trecho retirado da Entrevista Estruturada Nº1)

A última frase, do primeiro trecho, revela um claro desconhecimento por parte do “funcionário” em relação ao entendimento da deficiência a partir do modelo social, segundo o qual o fator limitador está no meio em que a pessoa está inserida.

No decorrer da entrevista ENE1 tentei questionar sobre quais barreiras eram mais presentes no cotidiano:

Entrevistador: Que tipo de barreira tu achas que é pior, a física ou a falta de conscientização...

Entrevistada: A invisibilidade por parte do estado, a gente não existe. Falando de políticas públicas a gente tem a secretaria de acessibilidade que é uma fachada, se tão

devendo cargo para alguém eles tacam lá, eles não têm recurso... como envolve deficiência está tudo sucateado. [...] não tem representatividade, tem um secretário que nunca tinha trabalhado com deficiência. Eles fizeram uma ação ano passado ou retrasado que todo o centro teria que ser acessível, então eles fizeram uma rampa sem critério, e a calçada é responsabilidade dos proprietários, mas sem nenhum tipo de orientação. [...] agora é um pouco menos difícil, mas não está adequado.

Paulo Cesar da Costa Gomes em seu livro denominado *o Lugar do Olhar*, sugere que a visibilidade decorre da “morfologia do sítio”, da existência de alguém ou de um grupo que perceba essa visibilidade, uma espécie de público sensível a esse estímulo. Depende, também, da produção de uma “narrativa” dentro da qual o alvo a ser percebido, seja ele uma pessoa, um grupo de pessoas ou um fenômeno, encontra sentido e merece destaque. Existe uma relação intrínseca entre o desenho urbano e a sociabilidade dos cidadãos. A ideia de regimes de visibilidade, apresentada por Costa Gomes, sugere que a morfologia urbana indica o que deve ou não ser mostrado “como deve ser mostrado, como olhar, e sobretudo de onde olhar” (2013).

Um desenho urbano não inclusivo às pessoas com deficiência impõe um “regime de visibilidade” que segrega essas pessoas, interferindo na sua vida social e no seu cotidiano. A morfologia espacial das cidades interfere diretamente na autonomia dos deficientes físicos, pois o “regime de visibilidade” decorrente do desenho urbano não permite o usufruto do espaço urbano de maneira igualitária a todos os seus cidadãos.

No decorrer da conversa a entrevistada levantou a questão do conceito de deficiência apresentado pela CSDPD:

[Entrevistada: É a interação da pessoa com o espaço...

[Entrevistador: Tu sai da corporeidade e tu leva pra relação da pessoa com o espaço...

[Entrevistada: É um conceito dos direitos humanos, o que mais incomoda é a gente não ter o exercício da nossa autonomia. Enquanto a gente não tiver a garantia de que possamos exercer a nossa autonomia para romper esses preconceitos e esse “capacitismo” não vai andar. É que nem homem querer defender feminismo entendeu? Então o que mais me incomoda é a gente não ter o mínimo de estrutura e a gente não tem estrutura porque a gente não é visto como indivíduo. Tem várias políticas afirmativas que são mal vistas, mas ao mesmo tempo te param na rua para dar parabéns porque tu pegou um ônibus ou se formou na faculdade.

Então se tem um reconhecimento do quanto isso é difícil, mas ao mesmo tempo qualquer coisa que vise a nossa inclusão é vista com maus olhos.

O trecho ilustra a ideia de que o “regime de visibilidade” vigente no município de Porto Alegre marginaliza os cadeirantes privando-os da sua autonomia, ao ponto de serem vistos como incapazes e inferiores devido as suas características corporais. A ideia de que as barreiras encontradas por essa parcela da população são decorrentes da questão espacial e não da corporeidade isoladamente é pouco difundida, gerando um regime de visibilidade que propaga o preconceito e a marginalização.

Entrevistada Número 2 (ENE2): É servidora pública federal no Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. Mora na Rua Santa Terezinha, no bairro Farroupilha.

Quando questionada sobre a problemática da acessibilidade, a entrevista iniciou reclamando do transporte público:

Entrevistada: Os ônibus (T5), são adaptados com acessibilidade do elevador ou com a rampa. Mas, estraga um ônibus e em vez deles colocarem um outro substituindo o normal que tem acessibilidade, eles colocam um que não é acessível. Então às vezes a gente tem que ficar de 50 minutos até uma hora esperando um ônibus acessível, isso dependendo do trânsito também.

A frequência de relatos relatando problemas relacionados à acessibilidade do transporte público destaca-se em relação às outras questões. Considerando que mobilidade urbana e o transporte público são um problema nas grandes metrópoles, o acesso das PPD's a esse transporte torna-se ainda mais dificultoso. Tornando-se um empecilho para a apropriação do espaço urbano.

Quando questionada se tinha conhecimento do PDAPA, a entrevista deu os seguintes relatos:

Entrevistada: [...] Da cidade em prédios públicos e agora também em moradias, mas eu vou te dizer o seguinte: é uma lei que a maioria não cumpre. Eu entrei no cinema do Praia de Belas em 99 e eles foram adaptar esse cinema deixando acessível para nós cadeirantes, depois eu acho que de uns 10 anos. Isso reivindicando e pressionando. Ou seja, já tinha a lei, mas eles não cumpriam, só depois de, eu acho, pressionarem com multas e coisas. Mas, eu acho que não é bem, como vou te dizer [...] No meu prédio, é o seguinte: Eu moro no térreo, mas as duas portas do edifício eu já pedi para trocarem, as portas da entrada, porque é muito pesado e eu não tenho força pra abrir, e se eu empurrar com a cadeira vai estragar tudo né. Eu não tenho a força para empurrar e a gente não tem o controle automático. São duas portas eu empurro com a cadeira, é difícil sabe, eu tinha que com a mão mesmo empurrar, mas eu já fui nas reuniões e não adianta. [...]

O trecho acima elucidado a ideia que a simples existência das normativas legais referentes a acessibilidade não garantem o acesso à cidade, a fiscalização do cumprimento dessas normativas torna-se fundamental para a sua efetivação. A posição de invisibilidade dos PPD's em geral torna-se um empecilho para a reivindicação de seus direitos.

Entrevista número 3 (ENE3): É vereador da Câmara de Vereadores de Porto Alegre, foi responsável por cerca de 40 leis referentes aos direitos da pessoa com deficiência (dentre elas o PDAPA), foi Secretário Municipal de Acessibilidade e Inclusão Social (SMACIS).

Questionei o entrevistado quanto à questão das barreiras referentes a acessibilidade. As questões das barreiras arquitetônicas foram bastante levantadas ao longo da conversa, assim como a questão da aplicação das normativas do PDAPA:

Entrevistado: Acho que falar de dificuldades e de barreiras, a principal é a barreira arquitetônica sim, ela que nos impede. Nós temos uma lei única (PDAPA), mas muita coisa tem que ser feitas e tiradas do papel, as calçadas e as rampas ainda são uma dificuldade porque a manutenção é do proprietário e muitos não fazem. Então foi alterada essa lei, a questão da penalidade é incentivo. Mas ainda temos muitas questões, se tu circular no centro histórico tu vai ver, mas no demais está tudo certo, os prédios são acessíveis, todo o prédio que for reformado obrigatoriamente tem que fazer acessibilidade. Então, o panorama está posto. A realidade é essa.

Como podemos observar, assim como na entrevista anterior, o problema da aplicação dos dispositivos legais referentes à acessibilidade foi levantado. O problema do acesso em prédios privados observado nos trabalhos de campo foi mais uma vez colocado. Contudo, o entrevistado apresentou uma visão mais positiva com relação as melhorias na acessibilidade arquitetônica do município.

Ao referir-se aos bairros periféricos o entrevistado remete a ideia de que as políticas públicas, de forma geral, não contemplam todas as parcelas da população igualmente, como se existisse um “vácuo” (ENE3, 2016) na efetivação das políticas públicas. No caso das políticas de acessibilidade, é perceptível a discrepância na infraestrutura urbana entre os bairros periféricos e as áreas mais centralizadas. Não existe uma equidade em relação a acessibilidade no município de Porto Alegre, as áreas centrais apresentam uma estrutura significativamente superior aos bairros mais afastados.

3.4 O Percurso Urbano

O percurso mostrou-se efetivo em relação ao objetivo proposto. O trajeto entre a casa e o trabalho da entrevistada ENE2 foi realizado via transporte público, ônibus da linha T5. A cadeirante moradora do bairro Farroupilha, utiliza desse transporte cotidianamente para chegar ao seu local de trabalho na Central de Mandados do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região.

Devido ao fato da cadeirante ser moradora de um bairro central de Porto Alegre, aparentemente tem menos dificuldades com relação ao transporte público do que os entrevistados moradores dos bairros mais afastados. A oferta de ônibus adaptados é maior, a distância percorrida até o trabalho é menor e as ruas são mais acessíveis no que diz respeito à acessibilidade física/arquitetônica.

Foi possível observar alguns detalhes em relação à acessibilidade dos ônibus e das vias (figura 36). No ônibus, em determinado momento do trajeto, ela protestou com relação aos elevadores dos ônibus, que segundo ela, possuem um manejo complexo, e comumente

estragam. Objetou que não gostava desses elevadores e que preferia as rampas de acesso. Uma pequena conversa se iniciou entre ela, o motorista e eu, o segundo (o motorista) contribuiu para a conversa dizendo que as rampas “eram muito melhores e mais baratas”.

Ao chegarmos no final da linha acompanhei Helena até a porta de sua sala e no caminho ela apontou um trecho que considerava um obstáculo perigoso (Figura 36), e um lago artificial que sugeri que eu fotografasse (Figura 37) porque era um lugar “que ela gostava muito de passar todos os dias”.

Figura 36- Obstáculo



Autor: Eduardo Virtuoso

Figura 37- Lago



Autor: Eduardo Virtuoso

A Figura 37 acentua a ideia de que o lugar, enquanto espaço vivido é produzido através da efemeridade recorrente do cotidiano, produzido através do movimento, da mobilidade. Mobilidade essa, que necessita do acesso para poder ocorrer.

Ao final do nosso percurso adentramos no TRT4° e fomos até a sua sala de trabalho. No caminho, Helena me mostrou alguns problemas relacionados à falta de acessibilidade do local. A proposta de mudança de “olhar” com relação à cidade, obteve resultados satisfatórios. A ideia de mudar o “ponto de visada” permitiu a obtenção de informações que jamais poderiam ser levantadas sem esse percurso. Considerando o “regime de visibilidade” do desenho urbano de Porto Alegre, os resultados do percurso ganham ainda mais relevância, pois, trazem à luz a visão dessa parcela da população.

3.5 Reflexões acerca da Cidade Deficiente

A existência das barreiras levantadas nos resultados dos trabalhos de campo, das entrevistas e do percurso, aclara a ideia de acessibilidade apresentada por Bahia (2006), de que a problemática da acessibilidade vai além das barreiras físicas. Apesar dos problemas de

infraestrutura urbana se encontrarem no topo da lista de discussões, as barreiras sociais, atitudinais e comunicacionais também pautam entre os fatores levantados pelos deficientes físicos, dentre eles os cadeirantes, como obstáculos na inclusão dessa parcela da população na sociedade.

A trajetória histórica do tratamento do estado e da própria sociedade civil em relação aos PPD's é marcada pela segregação e o desrespeito à dignidade humana. Ao longo dessa trajetória perversa os portadores de deficiência foram submetidos, por parte do estado, a regimes de segregação até a exclusão da sociedade. Nada obstante a isso, o estado, a partir da Convenção Sobre o Direito das Pessoas com Deficiência, apresenta um progresso em relação à visão para com essa parcela da população.

Segundo a CSDPD “Estamos conscientes, por exemplo, de que hoje não é o limite individual que determina a deficiência, mas sim as barreiras existentes nos espaços, no meio físico, no transporte, na informação, na comunicação e nos serviços” (CSDPD, 2008.). Seguindo essa lógica a ideia de deficiência encontra-se nos espaços que não são inclusivos, no caso do nosso estudo, a cidade. Direcionado por esse fundamento o debate em relação à acessibilidade transpassa a ideia de que o epicentro da problemática está no corpo. Pois o ponto central de uma possível transformação está no espaço.

Seguindo com a CSDPD:

Outro grande avanço foi a alteração do modelo médico para o modelo social, o qual esclarece que o fator limitador é o meio em que a pessoa está inserida e não a deficiência em si, remetendo-nos à Classificação Internacional de Funcionalidades (CIF). Tal abordagem deixa claro que as deficiências não indicam, necessariamente, a presença de uma doença ou que o indivíduo deva ser considerado doente. (2008)

O trecho revela uma mudança por parte do estado em relação ao respeito da diversidade humana, pelos direitos humanos e pela cidadania.

Paralelamente a essa nova perspectiva do estado em relação às pessoas com deficiência, a cidade enquanto produção sócio-espacial segue norteadas por uma “ideologia de consumo” (LEFEBVRE, 1969) que valoriza a acumulação e limita a prática-social a abstrações manifestadas através de signos de status propagados pela mídia e pela normatização do estado. A padronização do corpo e o desprezo à diversidade humana são cultuados dentro de uma lógica que prega uma imagem de um padrão de vida visto como um simulacro da vida ideal, o ilusório caminho da “felicidade” e do “sucesso”. Vida ideal ou vida irreal? Nesse contexto o deficiente é visto como incapaz, indigno da cidade devido a sua “corporeidade” (SANTOS, 1996.).

Assim revela-se um paradoxo em torno da cidade “deficiente”, pois ao mesmo tempo em que surgem novas políticas públicas na direção da inclusão social e da igualdade de direitos, os PPD`s têm “o direito à obra (atividade participante)” negado pela deficiência da cidade que não é igualitariamente acessível à toda a população, pois as políticas públicas relacionadas à acessibilidade se mostram menos presentes nas periferias da cidade, sobretudo quanto à acessibilidade arquitetônica ou física (exemplo da Restinga). Tudo isso nos encaminha à crítica apresentada por Ana Fani Carlos onde ela afirma a necessidade de transformação do “modo de pensar a cidade” através da valorização do uso e com a reflexão acerca do “direito à cidade” como ponto central das discussões dirigidas a uma transformação social efetiva (2007).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para encerrar, algumas considerações merecem ser observadas para o fechamento da reflexão pretendida até o presente momento. Considero que o produto dessa pesquisa impossibilita uma conclusão. Pelo contrário, abre caminhos para a discussão dentro do âmbito da Geografia. O conceito de deficiência ainda está em constituição. No entanto, sendo interpretado a partir do modelo social, da relação do indivíduo com o espaço, é um campo a ser explorado dentro da Geografia.

Os resultados dos trabalhos empíricos, em especial as entrevistas e o percurso, permitiram um novo ponto de vista, não necessariamente mais próximo do cadeirante, mas que tenta visibilizá-lo. Os trabalhos de campo nos bairros Restinga, Moinhos de Vento e Centro Histórico revelaram uma discrepância em relação a infraestrutura urbana entre o primeiro e o segundo bairro. O Moinhos de Vento apresentou uma boa acessibilidade física, calçamento em bom estado, rampas de acesso em quase todas as esquinas e piso tátil. A Restinga, contrariamente, apresentou problemas em todos esses aspectos. Contraditoriamente, considerando que a população do bairro Restinga é em sua maioria de baixa renda, pressupõe-se que o PPD morador do bairro depende mais da infraestrutura referente à acessibilidade. Pois geralmente utiliza cotidianamente as vias de circulação e o transporte público e não tem condições de adquirir um carro adaptado ou contratar um motorista (Exemplo da Entrevista Estruturada N°1).

Tendo em conta os processos de gentrificação recorrentes nas grandes metrópoles e os desalojamentos decorrentes disso, a exemplo da Vila Chocolateiro em Porto Alegre e da revitalização do Centro Histórico, temos um acirramento da segregação no espaço urbano das cidades, em especial nas grandes metrópoles. Com relação aos cadeirantes de baixa renda, esse acirramento se torna ainda maior. Em razão de que a “capacidade de mobilidade” e a “localidade” como componentes da “dimensão da corporeidade” dos cadeirantes, torna-se ainda mais dificultoso o uso do espaço urbano quando os mesmos residem em áreas mais afastadas, carentes de infraestrutura urbana e longe dos grandes centros de produção (SANTOS, 1996.).

Quanto ao percurso urbano realizado com a cadeirante Helena, a ideia de trazer à tona o “olhar” da cadeirante, perante os problemas de acessibilidade enfrentados no cotidiano desses indivíduos, propiciou resultados interessantes. A falta de acessos é decorrente da morfologia de uma cidade que não olha para o PPD, e que é resultante de um “regime de visibilidade” que não contempla o PPD, que muitas vezes passa despercebido pelos olhos da sociedade civil. Os

problemas enfrentados cotidianamente, que as vezes se iniciam a partir do momento em que os mesmos saem de casa, o atravessar de uma rua ou o constrangimento de serem impedidos de adentrarem pela porta principal do seu local de trabalho, são banalizados pela sociedade e pelo estado que os “invisibiliza” (COSTA, 2013).

As entrevistas se mostraram efetivas em relação a obtenção de informações acerca das barreiras enfrentadas no cotidiano dos cadeirantes entrevistados. Os relatos reforçaram a ideia de que o conceito de acessibilidade vai além da questão do direito de ir e vir, e da acessibilidade física, contemplando os direitos humanos, a fim de proporcionar autonomia a todos os “cidadãos”.

O direito à autonomia interpretado aqui como parte integrante do “direito à obra” (LEFEBVRE, 1968) é negado a essa parcela da população que cotidianamente se depara com barreiras que inviabilizam ou dificultam o “uso pleno” da cidade. Considerando que essas barreiras não se limitam a questão arquitetônica, é possível inserir a problemática da acessibilidade na questão do “direito à cidade”.

A questão do acesso à cidade não deve ser trabalhada como uma pontualidade, não pode ser compreendida meramente como uma questão de planejamento urbano. A privação do “direito à obra”, do direito ao uso pleno do espaço social não é um problema exclusivo dos PPD`s. Contudo, o caráter de segregação em que essa parcela da população se encontra no município de Porto Alegre é notável. A busca por uma cidadania plena, por uma “cidadania possível”, deve ser o eixo central da discussão acerca da relação dos PPD`s para com a cidade.

O surgimento de dispositivos legais referentes à acessibilidade nas últimas décadas não retirou o status de “invisibilidade” dos PPD`s no município de Porto Alegre. Embora algumas melhorias significativas tenham sido relatadas pelos entrevistados durante a pesquisa, a falta de fiscalização na aplicação desses dispositivos corrobora para o manutenção dessa situação, em especial nas periferias, esquecidas pelo poder público.

A despeito do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre (PDAPA) conclui-se, primeiramente, que existe a necessidade de análises mais elaboradas a respeito da sua representatividade, pois, considerando que o PDAPA é um importante instrumento legal no que se refere à implantação da acessibilidade por parte do município, a implementação de normativas devem ser fiscalizadas com todo o aparato técnico necessário para isso.

Não obstante, os resultados da análise proposta por esse trabalho merece algumas considerações: Foi percebida a existência de ilhas de acessibilidade nos trabalhos de campo, lugares acessíveis envoltos por áreas de acessibilidade precária. Essas ilhas são maiores no

Centro Histórico e no Bairro Moinhos de Vento, nesse último, englobando boa parte do território do bairro e, no caso do bairro Restinga, se resume a pontos isolados, reforçando a ideia de que as políticas públicas estão menos presentes nos bairros periféricos.

Por fim, considerando que a configuração do espaço urbano sustenta o regime de segregação em que se encontram os cadeirantes e os demais PPD`s, revela-se a necessidade de se pensar um “novo modo de pensar a cidade” para e com essa parcela da população, que tenha como ideia central “o direito à obra” e o “direito à cidade” propiciando autonomia a essas pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZAMBUJA, Karolinne. **Acessibilidade Urbana do portador de necessidade especiais e a sociedade**, 2010

Disponível em: <http://www.forumdaconstrucao.com.br/conteudo.php?a=23&Cod=803>

BALBIM, Renato. **Mobilidade: Uma abordagem Sistêmica**, 2001. Disponível em: http://www.ambiente.sp.gov.br/cea/files/2011/12/Renato_Balbim.pdf

BÍSSIGO; BRUSCATO; VASCONCELLOS; Maria, Underléa, Fernanda. **Acessibilidade Arquitetônica e o Desenho Universal**. 2015

BRUSCATO; BÍSSIGO; Underléa; Maria. **Acessibilidade Arquitetônica: Edificações de Uso Coletivo e Público Acessíveis e Normas Técnicas**. 2015

BUY, Anna. **Técnicas de Pesquisa: Observação, Questionário e Entrevista**, 2014.

CARLOS, Ana. **O Espaço Urbano - Novos Escritos Sobre a Cidade**, São Paulo: FFLCH, 2007.

Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, 4ª edição, 2012. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/convencao Pessoa scomdeficiencia.pdf>

ESCOTT; MORAES; Clarice; Márcia. **Princípio da Dignidade da Pessoa Humana e Princípio da Igualdade: Direitos Humanos Fundamentais**. 2015

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**, 5ª edição. São Paulo: Centauro, 2001

LOPES, Maura. **Políticas de Inclusão e Governamentalidade**. 2009. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/educacaoerealidade/article/view/8297>

MORO; Lourdes, SILVA; Eliane. **Acessibilidade, Pessoa com Deficiência e a Legislação Brasileira**. 2015

FRANÇA, Maria. **O Lugar da Deficiência: Representações e Representatividades da Deficiência**. 2015

FIORAVANTI, Livia. **Reflexões Sobre O “Direito À Cidade” Em Henri Lefebvre: Obstáculos e Superações**, 2013.

Disponível em: <http://www.revista.ufpe.br/revistamseu/index.php/revista/article/view/38>

GOMES, Paulo. **O Lugar do Olhar**, Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 2013.

JUNIOR, Montandon. **Os Planos Diretores Municipais Pós Estatuto da Cidade**: 2011

MARCONI, Lakatos, EVA, Marina. **Metodologia do Trabalho Científico**, 7ª edição. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2009.

MEIRELLES, Hely. **Direito Municipal Brasileiro**, 9ª edição. São Paulo: MALHEIROS EDITORES LTDA, 1997.

MACIEL, Maria. **Portadores de Deficiência** – a questão da inclusão social, 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392000000200008&script=sci_arttext

NORMANN, Atenante. **Acessibilidade: Os Desafios Ergonomicos à Aplicação das Normas de Proteção do Trabalho de Pessoas Portadoras de Deficiencia- PPD`s**, 2004. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/6134>

Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre de 22 de agosto de 2011. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000031885.DOCN.&l=20&u=/netahtml/sirel/simples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>

PEREIRA, Sílvia. **Percursos Urbanos: Mobilidade Espacial, Acessibilidade e o Direito à Cidade**, 2008. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/297.htm>

Revista Pandora Brasil. “Acessibilidade” o direito de ir e vir, 2011. Disponível em: http://revistapandorabrasil.com/revista_pandora/edicao26.htm

VALIM; TIOZZO, Arnaldo, Rosangela;. **Acessibilidade: Do Direito a Função Social**, Disponível em:

http://revistapandorabrasil.com/revista_pandora/acessibilidade/rosangela_Arnaldo.pdf

SANTOS, Milton. **Por Uma Geografia Cidadã: por uma epistemologia da existência.** Boletim Gaúcho de Geografia n.21,p.7-14, 1996.

SANTOS, Milton. **O Papel Ativo da Geografia: Um Manifesto.** Florianópolis: XII Encontro Nacional de Geógrafos, Julho de 2000.

SANTOS, Bruna. **Direito de Ir e Vir - liberdade de locomoção**, 2014. Disponível em: <http://brunaluisa.jusbrasil.com.br/artigos/112114831/direito-de-ir-e-vir-liberdade-de-locomocao>

<http://www.acessibilidadenapratica.com.br/>