



Sociedade & Natureza

ISSN: 0103-1570

sociedadnatureza@ufu.br

Universidade Federal de Uberlândia

Brasil

Fernandes Cosenza, Izabela; Crosara de Resende, Ana Paula
A CIDADE E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: BARREIRAS E CAMINHOS
Sociedade & Natureza, vol. 18, núm. 35, diciembre, 2006, pp. 23-34
Universidade Federal de Uberlândia
Uberlândia, Minas Gerais, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=321327189002>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

A CIDADE E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: BARREIRAS E CAMINHOS

The city and people with disability: obstacles and possibilities

Izabela Fernandes Cosenza

Especialista em Gestão de Movimentos Sociais e Políticas Públicas pela Uniminas
icosenza@yahoo.com

Ana Paula Crosara de Resende

Advogada, Especialista em Direito Administrativo e em Direito Empresarial, Mestre em Geografia pela
Universidade Federal de Uberlândia
anapcresende@terra.com.br

Artigo recebido em 03/07/2006 e aceito para publicação em 03/10/2006

RESUMO: *Este artigo trata da relação entre a cidade e as pessoas com deficiência, no qual se procurou, por meio de pesquisa bibliográfica, analisar a (re)organização espacial da cidade e sua adequação ou inadequação para o uso das pessoas com deficiências. Partiu-se da premissa que a acessibilidade é primordial para que as pessoas com deficiência exerçam sua cidadania e participem efetivamente do viver coletivo no espaço da cidade. Quatro aspectos foram focalizados: a influência de paradigmas históricos na organização do espaço da cidade; a percepção da cidade contemporânea em termos de gestão e planejamento; a forma como o espaço se apresenta para as pessoas com deficiência; e o Desenho Universal como proposta que visa a uma (re)organização inclusiva do espaço da cidade.*

Palavras-chave: acessibilidade; organização espacial; cidade contemporânea; pessoas com deficiência; Desenho Universal.

ABSTRACT: *This article is about the relation between the city and the people with disability, in which the purpose is to analyze, through bibliographical research, the city's spatial (re) organization and how adequate it is for people with disability. It is based on the premise that accessibility is fundamental so that people with disability can enjoy their rights as citizens and also have an effective participation as inhabitants of the city's environment. Four aspects had been focused: the influence of historical paradigms on the city's spatial organization; the perception of the contemporary city in terms of management and planning; how the spatial environment shows itself to the people with disability; and the Universal Design understood as an alternative towards an inclusive (re) organization of the city's spatial area.*

Keywords: accessibility; spatial organization; contemporary city; people with disability; Universal Design.

1- INTRODUÇÃO

“Cidade” é uma palavra de uso tão comum em nosso cotidiano que ainda há a concepção de cidade apenas como algo estrutural: uma localização geográfica, uma área delimitada que recebe um nome específico. Para o Dicionário Houaiss, o termo cidade é definido como “*área geograficamente circunscrita, com concentração populacional não-agrícola, na qual são desenvolvidas atividades culturais, industriais, financeiras, etc.*” (HOUAISS; VILLAR; FRANCO, 2004). Apesar de correta, a definição acima é limitada, tendo em vista as influências que a cidade exerce sobre a vida social de seus habitantes, tanto por sua estrutura física quanto por suas práticas sociais.

Carlos (1994) apresenta a evolução do pensamento geográfico sobre a maneira de conceituar a cidade. A autora afirma que até início dos anos 1970 a cidade era entendida como um organismo funcional, não havendo preocupação em estudá-la a partir das contradições sociais que nela existem. Prossegue afirmando que a superação deste conceito se dá no fim da década de 1970, quando a cidade passa a ser concebida levando-se também em consideração seus aspectos históricos, tendo como fundamento a constatação de que ela é produto histórico e social da divisão do trabalho. Tal mudança abriu espaço para que, a partir da década de 1980, houvesse a inserção de temas relacionados ao modo de vida urbano e seus antagonismos, dentre eles os processos de socialização e segregação social, assim como a constante luta de diferentes grupos pelo direito à cidade.

Souza (2003) aponta para a dificuldade de estabelecer uma única definição para o termo devido à sua complexidade e à existência de especificidades que variam de acordo com o tipo de cidade e com o contexto histórico em questão. O autor, então, propõe um conceito “aproximado” do que é a cidade em linhas gerais, dentro do qual a considera como um lugar onde as pessoas, tendo como fundamento diferentes interesses e valores, formam grupos de afinidade através da sua organização e influencia

mútua. Afirma, também, que a definição territorial desses grupos pode ser fraca ou intensa, dependendo do desejo de manutenção das identidades territoriais, dos recursos almejados ali existentes e do espaço. Portanto, viver na cidade implica viver de maneira coletiva e, conseqüentemente, na necessidade de organizar a vida pública e de existir uma autoridade político-administrativa, um poder urbano, com a função de promover tal organização.

Para Rolnik (1989), a primeira forma de poder urbano na história da cidade consistiu em um poder centralizado nas mãos da realeza estabelecendo, desde então, o binômio “diferenciação social/ centralização do poder”. Binômio que impera até hoje, visto que o quadro político-administrativo da cidade é composto principalmente por grupos elitistas. Ainda segundo a autora, a existência desse binômio não implica que os demais grupos encontrem-se alijados da participação política. Portanto, viver na cidade já pressupõe alguma participação na vida pública, mesmo que seja através da omissão ou submissão.

Assim, a cidade abriga e opõe os interesses de todos os grupos que a formam, posto que sempre haverá embate para viabilizar a conquista real de espaço e de direitos, dada a dinâmica do processo de sua (re)produção.

Por ser a cidade o local de convivência de todas as pessoas, ela é ambígua, e, ao mesmo tempo em que é um local que agrega, ela segrega os seus habitantes por diversas formas, tendo em vista que seu espaço é único, no entanto, é dividido entre todos. Essa divisão não ocorre de forma harmônica e nem de modo a que todos tenham o direito de desfrutá-lo. Sabe-se que, desde a formação das cidades, os diversos habitantes agrupam-se de acordo com seus interesses e ocupam uma determinada área urbana, excluindo os que não são seus pares dessa parcela do território.

Corrêa (1999) aponta para o caráter dinâmico da produção e reprodução da cidade como um espaço que evidencia as contradições e

complexidades da convivência humana. A cidade se encontra em constante processo de (re) organização espacial, resultante da existência de interesses e valores diferentes de seus habitantes. Processo que, segundo Resende (2004), se torna excludente na medida em que privilegia interesses de grupos específicos e que geralmente estão ligados ao poder dominante e em muitos casos ao poder político, negando o completo exercício do direito à cidade a grupos ditos minoritários, entre eles, o das pessoas com deficiência. O termo deficiência deve ser entendido como *“uma restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social”* (BRASIL, 2001).

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 1988 – CF/88 –, garante a igualdade dos cidadãos perante a lei, apresentando como objetivo fundamental, no artigo 3º, a promoção do bem de todos sem qualquer tipo de discriminação ou preconceito. Quanto à questão da acessibilidade na legislação brasileira, a própria CF/88 determina especificamente nos artigos 227, § 2º e 224, em conjunto com as Leis Federais nº. 7.853/1989 e nº. 10.089/2000, que qualquer estabelecimento de uso público é obrigado a proporcionar acesso a todas as pessoas. Acessibilidade deve ser entendida, neste contexto, como uma maneira de transformar o ambiente e as atividades para diminuir os efeitos de uma deficiência e, conseqüentemente, aprimorar a qualidade de vida das pessoas (GUIMARÃES, 2002). Apesar do respaldo da lei, as pessoas com deficiência têm seus direitos infringidos diariamente, não apenas, mas muito devido à existência de barreiras arquitetônicas que dificultam ou impedem o acesso ao espaço da cidade (RESENDE, 2004).

Se a cidade é composta por uma população heterogênea que habita o mesmo espaço comum, ela deveria ser estruturada no sentido de atender as necessidades de todos aqueles que dela fazem parte. Como a organização da cidade falha nesse aspecto, são necessárias ações oriundas da sociedade civil e

dos governos municipais que orientem a reversão do quadro atual. Nesse sentido, a implementação de políticas públicas é um instrumento importante na busca por uma cidade plena de acessibilidade, segundo Resende, Ribeiro Filho e Soares (2005). Todas as políticas públicas devem ser elaboradas a partir de fundamentação teórica e com participação popular, possibilitando uma perspectiva mais ampla e objetiva sobre a questão, nos termos do Estatuto da Cidade – Lei nº. 10.257/2001 (BRASIL, 2001).

A partir dessa premissa, o presente trabalho tem como objetivo abordar alguns aspectos que orientam a organização e gestão espacial da cidade. Analisando as influências de paradigmas teóricos e a maneira na qual a cidade contemporânea é concebida, busca-se evidenciar tanto as razões da existência de uma estrutura arquitetônica inadequada ao uso de todos como uma possibilidade de mudança, concebendo a questão da acessibilidade e do desenho universal como aspectos primordiais para a garantia da cidadania das pessoas com deficiência.

2- A INFLUÊNCIA DE PARADIGMAS HISTÓRICOS NA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE

O período inicial do que pode ser chamado de pós-industrial é caracterizado pelo afastamento do homem das áreas rurais e pelo surgimento das grandes cidades, fazendo com que o urbano se tornasse o modo de vida preponderante do mundo contemporâneo (WIRTH, 1976). A partir do momento em que a importância da cidade no entendimento do todo social se torna evidente, diversas áreas do saber passam a explorar o tema como objeto de investigação. Se a cidade pode ser entendida, ao mesmo tempo, como condicionante e reflexo da realidade (CORRÊA, 1999), as concepções de mundo, de cada momento histórico e suas conseqüentes mudanças de paradigmas, influenciam na estruturação e organização das cidades.

Harvey (1992) trabalha as concepções modernistas e pós-modernistas sobre a cidade do

final do século XIX. O conceito de modernismo/modernidade tem como base a convicção na racionalidade, na cientificidade; e tal concepção atinge não só o urbanismo, mas também outras áreas do conhecimento como a literatura e a filosofia. O modernismo traz consigo a idéia de planejamento das cidades no sentido de controlar a estruturação do espaço físico em escala macro; o que resulta também em tentativa de controle da realidade e do cotidiano das pessoas. Essa idéia de “plano” é incorporada, principalmente, por E. Howard e Le Corbusier como parte do imaginário sobre o que seria viver na cidade e propõem uma “cidade-jardim”, de pequeno porte, arborizada e que considere, além dos aspectos econômicos, o lazer e o bem viver de seus habitantes.

Le Corbusier (*apud* HARVEY, 1992), convicto de que a urbanização e o desenvolvimento do Capitalismo seriam inevitáveis, apresenta a concepção da cidade “dispersa”, energética e dinâmica, baseada na verticalização e com setores pré-estabelecidos. A verticalização da cidade, para ele, possibilita um aproveitamento melhor do espaço, enquanto a construção de largas avenidas facilitaria o fluxo de veículos. Já a idéia de zoneamento urbano, trata da divisão da cidade em agrupamentos de atividades distintas, por exemplo: zona residencial, comercial e industrial. Harvey (1992) critica esse modelo de cidade afirmando que ela acaba por servir ao capital e não às pessoas; visto que sua estrutura física gera uma necessidade de automóveis para a locomoção e impede uma convivência social mais intensa entre seus habitantes. Sua crítica se estende ao modernismo em geral que, para o autor, foi positivo apenas na reconstrução das cidades no contexto pós-guerra e o contrapõe ao pós-modernismo: um conjunto de idéias, um paradigma que se dissemina nos anos 1970.

Para o autor, o pós-modernismo/pós-modernidade apresenta um novo imaginário que se opõe às idéias modernistas, dominando as artes, as Ciências Sociais e influenciando também no que diz respeito à questão urbana. Esse paradigma traz um sentimento de desconfiança em relação à

racionalidade e propõe investimentos em “projetos” avesso aos “planos”. Tais projetos eram ancorados na fragmentação do espaço no sentido de buscar sintonia não apenas com as demandas do mercado, mas também com as especificidades dos diferentes grupos e classes sociais. O urbanismo pós-moderno propõe ações mais pontuais e se preocupa com os equipamentos que compõem e favorecem o bom aproveitamento do espaço por seus usuários e com a preservação das tradições históricas ali presentes. Alguns parques de Curitiba, por exemplo, explicitam em seu mobiliário e em seu traçado arquitetônico as tendências pós-modernas.

Segundo Arantes (2000), os pós-modernos promoveram uma ruptura falsa, onde as idéias de oposição ao modernismo serviram como fachada para esconder o vínculo com as concepções formais modernistas. A autora também trata da chamada “terceira geração” urbanística, termo designado por Venuti (1987 *apud* ARANTES, 2000) para referir-se à uma nova fase, posterior ao pós-modernismo. Trata-se de uma visão global da cidade que permitiria uma melhor adaptação ao capitalismo flexível vigente e tinha como estratégia focalizar as áreas da cidade que eram pouco habitadas ou se encontravam em estado de degradação em busca de um adensamento urbano.

Venuti (1987 *apud* ARANTES, 2000) acreditou que tal estratégia iria contrariar os interesses da especulação imobiliária, mas, na verdade, ela foi ao encontro deles já que as áreas remodeladas se tornaram um atrativo para o mercado imobiliário. Para Arantes (2000), é a partir daí que a cidade é compreendida como um empreendimento e que deve ser organizada como uma empresa. A autora cita como exemplo o caso da revitalização do SoHo, uma antiga região de armazéns velhos, muitos deles abandonados, habitada por trabalhadores pobres na cidade de Nova York. A revitalização transformou o lugar em um reduto de artistas, galerias e restaurantes inovadores e os preços dos aluguéis aumentaram tanto que seus antigos moradores se viram obrigados a migrar para outros bairros. Arantes (2000) questiona a existência

dessa “terceira geração”, pois afirma que não houve ruptura na forma de conceber a cidade, havendo um “pensamento único das cidades”, formado pela combinação do interesse econômico, da cultura e da gestão da cidade como empresa em busca de financiamentos e investimentos a partir da criação da imagem de cidade atraente.

A organização do espaço nas cidades brasileiras, de maneira geral, é marcada por heranças do modelo de cidade modernista apresentado. Um tipo de cidade racional, estanque e que, por ser pensada em macro escala, subjuga as questões específicas de grupos minoritários; como a questão da acessibilidade, entendida como primordial para que as pessoas com deficiência utilizem o espaço da cidade. Nesse sentido, se faz necessário que planos de ação pontual e principalmente voltados para todos, com a visão inclusiva, sejam elaborados e efetivados, promovendo maior participação social, cultural e política, bem como a concretização real do direito de ir e vir das pessoas com deficiência.

3- A CIDADE CONTEMPORÂNEA: PLANEJAMENTO E GESTÃO PARA ALGUNS

Partindo da idéia de cidade enquanto um espaço urbano complexo e heterogêneo, a análise da mesma deve ter como ponto de origem o entendimento do seu processo de organização e reorganização. A base deste processo está na percepção do que é a cidade para os diferentes grupos que a habitam e, principalmente, dos grupos dominantes que estão diretamente ligados ao planejamento e gestão do espaço urbano.

Vainer (2000), afirma que três analogias construtivas estruturam a nova questão urbana da cidade contemporânea: “(...) a cidade é uma mercadoria, a cidade é uma empresa, a cidade é uma pátria.” (p. 77) e que é preciso analisar tanto o significado quanto as consequências de cada uma dessas analogias para a compreensão do processo de construção da idéia de cidade.

Esse autor destaca que o fato do marketing urbano se impor como esfera determinante na maneira como as cidades são planejadas e geridas, comprova que a cidade como mercadoria é uma das idéias mais assimiladas e propagadas pelos neoplanejadores urbanos, o que justifica a existência de muitas prefeituras mais similares a um estabelecimento comercial do que a lugar político. Para Vainer (2000), a cidade não é concebida como uma mercadoria qualquer, mas sim como um produto de luxo destinado a grupos elitistas que possuem poder para organizar a cidade da forma que seja mais viável e rentável para eles. Como consequência, os grupos que não possuem os meios para adquirir este “produto” são alijados ou limitados nos seus direitos efetivos de cidadãos e cidadãos. Essa segregação ocorre, segundo Sánchez (2001) devido à existência, no contexto da cidade-mercadoria, da depuração das diferentes identidades e formas de vida social que coexistem na cidade em uma única identidade simplificada, que pretende sintetizar a multiplicidade de seus habitantes.

A analogia cidade-empresa traz consigo a idéia de competitividade em um contexto no qual parcerias do poder público com o mercado privado orientam o planejamento e execução das políticas públicas tendo como orientação as metas definidas na cidade-empresa, priorizando, em muitos casos, interesses particulares das elites, deixando de atender com eficácia as necessidades reais dos demais grupos que nela habitam. Essas práticas têm contribuído para a despolitização da cidade, que passa a ser “*um lugar de inscrição territorial de formas de gestão e não mais suporte de identidade política.*” (VAINER, 2000, p. 90). Mas como pode legitimar-se esse projeto se tantos grupos são lesados e marginalizados? O autor defende que a legitimação é conferida por meio do consenso, que é possível a partir da percepção, da consciência de que se vive em estado permanente de crise. É muito comum, quando pessoas reclamam de seus salários ou dos altos preços, ouvir frases que soam tanto como lamento como consolo afirmando que a crise atinge a todos, muitas vezes seguida de exemplos que expressam situações ainda piores do que aquela que tinha sido a base da reclamação. Essa

percepção, que está presente tanto nos dias de hoje como há dez, quinze, vinte anos atrás, parece estar acima da condição de crise em si e dos diferentes contextos históricos, criando uma passividade, já que a crise é representada como algo quase natural e que sempre poderia ser pior.

Ao mesmo tempo, existe o sentimento de “patriotismo de cidade”, que deriva da consciência de crise e traz a idéia de que todos devem agir em prol da cidade, deixando de lado suas indignações e direcionando suas ações para fora do conflito no sentido de garantir a paz social. Segundo o autor acima, a cidade-mercadoria-empresa-pátria desconfigura a percepção da cidade como local de convivência e embate, mas não impossibilita o surgimento de propostas alternativas através de elementos cotidianos do viver e conviver na cidade.

Para que essa convivência seja possível e produtiva, é primordial a existência de espaços coletivos disponíveis para todos. Campos (2004) aborda a transformação do espaço coletivo nas cidades contemporâneas geridas sob o prisma neoliberal. O autor parte do pressuposto de que espaços, antes considerados públicos, são apropriados e adaptados por instituições ou grupos que restringem o acesso da população em geral; a exemplo do cercamento de ruas e praças para a realização de eventos em que a participação só é permitida mediante pagamento de ingresso. Outro aspecto restritivo apontado pelo autor é o descaso das autoridades municipais no que diz respeito ao cuidado do espaço público da cidade. A falta de investimentos em limpeza e manutenção adequadas promove a degradação ambiental de praças, ruas e calçadas que se tornam impróprias para o usufruto pleno dos cidadãos. Para Maricato (2000) “o resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, leis para alguns.” (p. 125).

Assim, pode-se dizer que a organização da cidade contemporânea, sendo orientada por interesses específicos de um grupo gestor dominante, é marcada pelo privilégio de certos grupos em detrimento de outros; dentre eles, as pessoas com

deficiência. Este grupo vivencia em seu cotidiano também as dificuldades que lhes são impostas pelo traçado arquitetônico da cidade, restringindo ou impedindo seu acesso e participação plena. Ignorar a importância da acessibilidade na organização espacial da cidade real, seja nos espaços públicos ou privados, é ignorar o direito de participar da vida política, social e cultural de 14,5% da população (IBGE, 2000), dado que indica o número de brasileiros e brasileiras que possuem algum tipo de deficiência.

Por outro lado, é preciso reconhecer as conquistas já alcançadas no que diz respeito à acessibilidade na cidade, tanto na criação de leis ou adaptações feitas na legislação brasileira como em algumas modificações concretas, a exemplo do transporte coletivo adequado para quem utiliza cadeira de rodas em sua locomoção e a existência de rampas nas calçadas. É necessário que tais conquistas alcancem proporções cada vez maiores e que um pensamento inclusivo oriente a organização do espaço para que a cidade contemporânea seja concebida e usufruída como espaço de todos e não como um aglomerado vazio de sentido coletivo real.

4- UM NOVO OLHAR SOBRE A CIDADE

As categorias tempo e espaço estão interligadas na natureza e na sociedade e são as principais dimensões materiais da vida humana. Ao contrário do que supõem as teorias sociais clássicas de que o tempo domina o espaço, Castells (2000) propõe uma reflexão sobre o significado social dessas duas categorias e concebe o espaço como organizador do tempo no contexto atual das sociedades em redes. Para o autor, tempo e espaço estão sendo constantemente transformados pelos avanços tecnológicos da informação e pela transformação histórica dos processos e das formas sociais. Sem se deixar levar por determinismos tecnológicos, o autor atribui ao espaço não apenas sua importância física, mas, também, no que diz respeito ao fluxo de informações e as interações sociais propiciadas por este “espaço de fluxos”. Símbolos, informações, cultura passam a transitar em um espaço virtual, diminuindo as distâncias e

permitindo uma interação maior para aqueles que usufruam dos avanços tecnológicos.

Esse espaço virtual e as inovações tecnológicas trouxeram novas possibilidades para as pessoas com deficiência. Programas de computador especializados para pessoas com deficiência visual, a exemplo do Dosvox, programa criado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) que realiza síntese de voz do conteúdo da tela, cadeiras de rodas motorizadas, próteses mais adequadas e acessibilidade aos sítios da Internet são alguns exemplos de facilitadores. Entretanto, as inadequações das estruturas das cidades e dos espaços virtuais representam um desrespeito à diversidade humana e ignoram as necessidades das pessoas com deficiência. E nada melhor que uma experiência prática para vivenciar a influência das barreiras arquitetônicas no cotidiano dessas pessoas.

Uma vivência foi realizada no dia 19 de março de 2005, tendo como ponto de partida a Praça Tubal Vilela, localizada no centro de Uberlândia – MG. Cada uma das alunas da pós-graduação em Gestão em Movimentos Sociais e Políticas Públicas da UNIMINAS simulava uma deficiência, formando-se grupos de quatro pessoas que deveriam deslocar-se em conjunto para cumprir algumas tarefas com o intuito de experimentar as barreiras da cidade no dia-a-dia de pessoas com deficiência.

Após cumprir tarefas específicas, como lanchar, pesquisar preços no comércio local, utilizar caixas eletrônicos bancários, ir ao correio, visitar igrejas, dentre outras, houve o encontro na praça de alimentação do Terminal Central para debater sobre a vivência. Importante frisar que o percurso, de aproximadamente seiscentos metros, só pôde ser concluído em quase duas horas de “caminhada”. Interessante tanto por “sentir na pele” as dificuldades enfrentadas diariamente pelas pessoas com deficiência, como por conseguir enxergar a cidade por outro ângulo, como se fosse com outros olhos.

A percepção de tempo e espaço toma um novo significado e, o mais importante, o espaço físico

se apresenta claramente como um obstáculo a cada passo. Calçadas irregulares e com pedras soltas, número limitado de rampas (muitas delas seguidas por buracos ou valas de esgoto), ambulantes e placas obstruindo a passagem e a dificuldade de acesso aos estabelecimentos comerciais foram barreiras vivenciadas logo no primeiro quarteirão. Além das dificuldades arquitetônicas, que atrapalhavam a locomoção, também foram observados o despreparo, a indiferença e a dificuldade geral em enxergar a pessoa com deficiência como cidadã, consumidora e cidadina.

Segundo Resende e Neri (2005) as barreiras arquitetônicas e os preconceitos sociais manifestos em práticas sociais discriminativas e na ausência de políticas igualitárias podem agravar ainda mais as condições das pessoas que têm alguma deficiência. A inadequação do espaço físico tolhe o direito de ir e vir e de participação social, e reforça o entendimento arbitrário da deficiência como um problema. O problema não está no fato da pessoa ter uma deficiência, e sim no fato de suas necessidades serem ignoradas na organização da cidade.

Por que essas necessidades são ignoradas se, segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), existem mais de 600 milhões de pessoas com deficiência no mundo? Uma possível resposta para essa questão pode ser encontrada na idéia do “ciclo da invisibilidade”, conceito apresentado por Bieler (2005) com base na afirmação de que a pobreza se configura como causa e consequência da deficiência.

Segundo dados do Setor de Deficiência do Banco Mundial (BIELER, 2005), uma em cada cinco pessoas pobres apresenta algum tipo de deficiência, o que evidencia o quanto as comunidades pobres são acometidas pelos efeitos sociais e econômicos da deficiência. Vivendo em um contexto precário de recursos, as pessoas com deficiência são privadas de uma grande parte dos meios de sociabilidade, mantendo-se, assim, invisíveis aos olhos da sociedade. Por serem invisíveis, não são tidas como

prioridade no planejamento de políticas públicas e na dinâmica de organização da cidade, ocasionando a falta de serviços destinados a esse grupo e a falta de inclusão do mesmo. Conseqüentemente, a condição de discriminação se perpetua, contribuindo para que as pessoas com deficiência sejam mantidas na invisibilidade e reinicia-se o ciclo.

Para que as necessidades das pessoas com deficiência não mais sejam desconsideradas, é necessário que o tema seja entendido e encarado como prioridade que é, e que propostas de mudanças sejam debatidas e implementadas de maneira eficaz, quebrando o ciclo e garantindo dignidade e cidadania a estas pessoas, como determinado pela CF/88. Essa busca pela cidadania é um dos objetivos de luta de várias entidades e movimentos sociais, a exemplo da Associação dos Paraplégicos de Uberlândia (APARU), organizada desde 1979.

Resende (2004) relata que a APARU foi e é responsável por várias ações em prol da acessibilidade e cita exemplos de sua atuação na cidade de Uberlândia. Na década de 1980, reivindicações relacionadas ao transporte coletivo culminaram na determinação pela Lei Orgânica de Uberlândia, de que 15% da frota deveria ser adaptada para o uso das pessoas com deficiência. Em 1995, houve a realização de um ato público em que um passeio foi quebrado e uma rampa foi construída em frente a um Shopping, com o intuito de chamar a atenção do poder público e dos habitantes para a importância da questão da acessibilidade no espaço da cidade. Já em 1998, o projeto educativo “Uberlândia Sem Barreiras” foi significativo, pois, ao trazer maior visibilidade para a questão, os empresários da cidade passaram a perceber que a importância da acessibilidade vai além da obrigação legal e abre novas possibilidades de lucro, assim como representa uma atitude “politicamente correta”.

Além dos exemplos citados acima, a APARU continua a apresentar reivindicações e soluções, prestar assessorias e participar do desenvolvimento de projetos, como o “Projeto

Acessibilidade e Cidadania Cidade Para Todos” do ano de 2001 (RESENDE, 2004). Nem todas as determinações legais foram devidamente cumpridas, o que comprova a necessidade de um comprometimento mais ativo por parte do poder público, responsável pelas concessões, permissões e delegações de serviços essenciais, bem como pela concessão de alvarás de funcionamento, habite-se, dentre outras previstas na legislação brasileira.

O exercício da cidadania das pessoas com deficiência depende em muitas situações da organização espacial da cidade, que precisa ser planejada e administrada a partir de um olhar, de uma percepção que busque e promova a inclusão, sendo indispensável a participação dos governos municipais para que tal mudança ocorra e se efetive concretamente.

5- O DESENHO UNIVERSAL: CAMINHO PARA A CIDADANIA SEM BARREIRAS.

A questão da acessibilidade não tem sido adequadamente considerada e implementada no que tange a (re)organização da cidade e um desenho urbano para todos ainda não está implementado. Mas de nada adianta limitar a reflexão ao que está errado e fazer críticas incessantes e exaustivas aos agentes envolvidos no processo. Além de agir com o intuito de trazer os problemas à tona, a crítica apenas terá um fundamento produtivo se abrir novas possibilidades para o que efetivamente pode ser feito.

A permanência da situação de marginalidade de grupos tradicionalmente excluídos advém de uma sucessão de modelos de desenvolvimento adotados pela sociedade contemporânea que têm se mostrado insuficientes e ineficazes na gestão da comunidade global (BIELER, 2005). Destarte, se faz mister um tipo de modelo de desenvolvimento que busque atender as demandas das necessidades humanas de maneira mais geral, sem focalizar apenas alguns grupos e setores específicos.

Nesse sentido, a proposta do Desenvolvimento Inclusivo visa a participação de todos no

alcançe e usufruto dos benefícios oriundos do desenvolvimento através de ações que potencializem a ampliação dos direitos humanos e a igualdade de oportunidades para todos os seres humanos nas dimensões social, política, econômica e cultural (BIELER, 2005). Um dos pontos integrantes deste modelo é a implementação, em escala mundial, do Desenho Universal (BIELER, 2005).

Antes de falar sobre o Desenho Universal propriamente dito, é importante abordar as definições de Projeto Barreira-livre (*Barrier-free Design*), Tecnologia Assistida (*Assistive Technology*) e Desenho Universal, termos que apresentam distinções sutis, mas importantes. Segundo Mace (1998), Tecnologia Assistida diz respeito a objetos direcionados às necessidades individuais, que ajudam a compensar uma função que é limitada pela deficiência, por exemplo, óculos de grau e cadeiras de rodas. O Projeto Barreira-livre é um conceito que apresenta um caráter mais coletivo, pois é um movimento que tem como foco predominante a questão da acessibilidade, buscando o estabelecimento de regulamentos que promovam a remoção das barreiras arquitetônicas em prol das pessoas com deficiência. Já a proposta do Desenho Universal é mais abrangente ainda, pois focaliza o usuário de maneira mais geral, não especificamente as pessoas com deficiência, mas todos os grupos considerados discriminados no que diz respeito à utilização do espaço físico (MACE, 1998).

Mace (1998) acredita que todas as pessoas, de alguma forma, são pessoas com deficiência, e exemplifica essa premissa citando as deficiências adquiridas com o envelhecimento, como de audição e de locomoção, que fazem parte da vida da grande maioria dos seres humanos, que não são acometidos por morte precoce e envelhecem. Contrapondo essa idéia, Resende e Neri (2005) afirmam que, ao contrário do que ditam os preconceitos, velhice não é sinônimo de incapacidade funcional e de dependência. Estudos epidemiológicos realizados em vários países apontaram que apenas 4% dos idosos com 65 anos ou mais apresentam incapacidade grave e alto grau de dependência (GATZ, 1995 apud

RESENDE, 2001). No Brasil, os dados do Censo Demográfico de 1991 mostraram que, embora entre os idosos haja uma maior proporção de pessoas com deficiência do que entre o restante da população, essa proporção não ultrapassa 4% (CAMARANO e GHOURI, 1999).

Essa perspectiva apresentada por Mace (1998), apesar da tentativa explícita de “valorizar” as pessoas com deficiência, corre o risco de servir para o propósito contrário. Tal afirmação nega as especificidades do grupo em questão, seu contexto histórico de discriminação e isolamento, assim como nega a relevância da luta por leis e ações que garantam o acesso às diversas esferas que fazem parte do todo social.

Esse todo social engloba, segundo a Carta do Rio “Desenho Universal para um Desenvolvimento Inclusivo e Sustentável” do dia 12 de dezembro de 2004, tornar viável a participação social e a acessibilidade ao maior número de pessoas possíveis, no sentido de promover a inclusão expressiva de grupos que são colocados à margem do desenvolvimento da sociedade. Fazem parte desse grupo:

As pessoas pobres, as pessoas marginalizadas, por sua condição cultural, racial, étnica, pessoas com diferentes tipos de deficiência, pessoas muito obesas e mulheres grávidas, pessoas muito altas, muitos baixas, inclusive crianças, e outras, que por diferentes razões são também excluídas da participação social. (CARTA DO RIO, 2004)

Portanto, o desenho universal trata da geração de ambientes, tecnologias, programas e serviços que dispensem adaptações, podendo assim, ser utilizados por todas as pessoas; sendo que os “produtos” gerados sejam de utilização equiparável, flexível, simples, tolerante ao erro, que informe de maneira eficaz suas formas de uso, que possuam tamanhos e espaços que viabilizem o uso e exijam pouco esforço físico.

Weisman (1999) ressalta a importância do Desenho Universal enquanto ferramenta essencial para promover os princípios da democracia participativa e a inteireza humana e ambiental. A autora afirma que os Movimentos Feminista, Ambientalista e de Direitos Civis, considerados como três dos mais poderosos protestos sociais do século XX, estão interligados de maneira que podem ser considerados “universalmente desenhados”. Isto quer dizer que, a partir do século XIX, os relacionamentos entre as pessoas, as cidades, a arquitetura e a natureza têm se configurado como esferas destacadas, de acordo com um mundo social de segregação, conferindo diferentes *status* para diferentes grupos.

A segregação estabelecida entre homens e mulheres, a humanidade e a natureza, brancos e negros, ricos e pobres, homossexuais e heterossexuais, pessoas com e sem deficiência, entre outros, institui uma realidade de desigualdades, preconceitos e injustiças. A ação dos movimentos citados acima, e de tantos outros, vai de encontro a esse contexto de desigualdades buscando a eliminação de práticas discriminatórias e a inclusão dos grupos marginalizados. Cada um desses movimentos dedica-se, cada qual à sua maneira, à sustentabilidade da vida; e é esse também o propósito do Desenho Universal, que tem como um de seus princípios a inexistência de separação entre pessoas/ambiente, saúde humana/saúde ambiental/justiça social (WEISMAN, 1999), como por apoiar e defender os ideais de igualdade social; já que propõe a criação de produtos e ambientes que assegurem o mesmo nível de acessibilidade para o maior número de usuários possível.

O Desenho Universal pode ser considerado um instrumento importante e essencial para promover um desenvolvimento mais inclusivo, atendendo às reivindicações não somente das pessoas com deficiência, mas de todos aqueles que vivem em condição de exclusão. Podendo contribuir, assim, para reduzir a pobreza e garantir condições mais equitativas em todos os aspectos que compõem a vida social através da derrubada de barreiras que

impedem o reconhecimento de caminhos que levam à cidadania plena.

6- CONCLUSÃO

A organização e estruturação da cidade devem ser compreendidas como um processo histórico e cultural que sofre influências e influi no modo de viver e pensar de seus habitantes. Essa (re) organização possui caráter dinâmico, sendo passível de mudança a partir da alteração dos aspectos que a configuram; aspectos que devem ser devidamente analisados para que políticas públicas sejam efetivas no sentido de alcançar as mudanças almejadas. Mais do que um espaço físico, a cidade configura um espaço de convivência, cidadania, conflitos, revoluções e conquistas que deve estar ao alcance de todos os cidadãos. Caso contrário, ela se torna um poderoso instrumento de exclusão, promovendo o agravamento das desigualdades sociais, que fere o artigo 3º da CF/88.

A concepção de mundo individualista que impera na contemporaneidade ignora e desrespeita a diversidade humana e inviabiliza o princípio da igualdade. Quaresma (2002) fala sobre esse choque e chama a atenção para a importância do estudo das situações de desigualdades e dos mecanismos jurídicos no Brasil a fim de alcançar uma inclusão para todos. A autora concebe as normas promulgadas na Constituição de 1988, no que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência, como uma vitória da luta pela dignidade humana e pela justiça social.

Essas conquistas legais aconteceram em decorrência de muita luta por parte dos Movimentos Sociais e atores envolvidos na causa (QUARESMA, 2002). Trata-se de uma conquista importante no processo de construção da cidadania das pessoas com deficiência, que viabiliza possibilidades legais de reivindicações e exigências. Para que essas leis se efetivem e passem a ser cumpridas é necessário que a sociedade como um todo (indivíduos, administradores públicos e privados, ONGs, Movimentos sociais, mídia, entre outros) se

conscientize da necessidade de inclusão não só das pessoas com deficiência, mas de todos que são privados de exercer sua cidadania em função de diferentes razões.

Neste sentido, a proposta do Desenho Universal é promissora. Sua implementação depende de esforços conjuntos, pesquisas, debates e aplicações e pode significar uma mudança radical tanto no que tange ao direito à cidade e à participação social, quanto na estrutura do sistema que rege a atual sociedade. Estar-se-à, então, derrubando as barreiras e abrindo caminhos para uma existência mais digna, equitativa e livre de preconceitos, respeitando a beleza da convivência com a diferença, que faz a riqueza da diversidade humana.

7 – BIBLIOGRAFIA

ARANTES, O. *Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas*. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; Maricato, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p.11-74.

BIELER, R. B. **Desarrollo inclusivo**: un aponte universal desde la discapacidad [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <icosenza@yahoo.com> em set. 2005.

BRASIL.Secretaria de Estado dos Direitos Humanos.**Convênios**: orientações básicas.Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/dpdh.htm>>. Acesso em nov.2005.

CAMARANO, A.A., GHAOURI, S. K. E. *Idosos brasileiros: que dependência é essa?* In: CAMARANO, AA (org.) **Muito além dos 60**: os novos brasileiros. Rio de Janeiro, RJ: IPEA, 1999.

CAMPOS, A. C. A cidade, espaço de convivência. **Biblio 3W, Revista Bibliografica de Geografia y Ciências Sociales**, Barcelona, v.9, n.546. nov. 2004. Disponível em: < <http://www.ub.es/geocrit/b3w-546.htm> >. Acesso em: 25 out. 2005.

CARLOS, A. F. A. *Repensar a Geografia Urbana:O Balanço de um Simpósio*. In: CARLOS, A. F. A. (org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**.São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo,1994. p. 9-15.

CARTA DO RIO. **Desenho universal para um desenvolvimento inclusivo e sustentável** [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <icosenza@yahoo.com> em março 2005.

CASTELLS, M. *Espaços de fluxos*. In: **A sociedade em rede**. 8.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. p. 467-518.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4.ed. São Paulo: Ática, 1999.

GUIMARÃES, M. .P. **Acessibilidade**: diretriz para a inclusão. Disponível em: <<http://www.saci.org.br/index.php?modulo=materia¶metro=2248>>. Acesso em: 25 out.2005.

HARVEY, D. *O pós-modernismo na cidade: arquitetura e projeto urbano*. In: **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.. São Paulo: Loyola , 1994 . 349p.

HOUAISS, A.; VILLAR, M. de S. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. p. 714.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico**. Disponível em:< <http://ibge.gov.br> >.Acesso em: set.2005.

MACE, R. L. A perspective on universal design. **Ud News Line**, v.1, n.4 .1998. Disponível em: <<http://www.adaptiveenvironments.org/index.php?option=Resource&artcleid=156>>. Acesso em: 15 set. 2005.

MARICATO, E. *As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias:planejamento urbano no Brasil*. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; Maricato, E. **A**

cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.

QUARESMA, R. *Comentários à legislação constitucional aplicável às pessoas portadoras de deficiência*. **Revista Diálogo Jurídico**, Rio de Janeiro: Forense, n. 14, 2002. 20p.

RESENDE, A. P. C. **Todos na Cidade:** o direito e a acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia. Uberlândia: Edufu, 2004. 177p.

RESENDE, A. P. C., RIBEIRO FILHO, V., SOARES, B. R. Política urbana e acessibilidade para pessoas com deficiência física. SIMPÓSIO nacional de geografia urbana, IX, 2005. Manaus. **Anais...** Manaus: EDUA, 2005.

RESENDE, M. C. **Atitudes em relação ao idoso, à velhice pessoal e ao portador de deficiência física em adultos portadores de deficiência física**. 2001. Dissertação (Mestrado em Gerontologia) - Faculdade de Educação, UNICAMP, Campinas, 2001.

RESENDE, M. C.; NERI, A. L. *Atitudes de adultos com deficiência física frente ao idoso, à velhice pessoal e a pessoas com deficiência física*.

Estudos de Psicologia, Campinas, v. 22, n. 2, p. 123-132, 2005.

ROLNIK, R. **O que é a cidade**. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1989. 86p.

SÀNCHEZ, F. *A reinvenção das cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação política*. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n. 16, jun. 2001. p.31-49.

SOUZA, M. L. **O abc do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 192p.

VAINER, C. *A nova questão urbana: produtividade e competitividade*. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único:** desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

WEISMAN, L. K. **Creating justice, sustainig life:** the role of universal design in the 21st century. Disponível em: <<http://www.adaptiveenvironments.org>> . Acesso em: out. 2005.

WIRTH, L. *O urbanismo como modo de vida*. In: VELHO, O. G. (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. 133p.