

**VITOR HUGO DOS SANTOS PLUM**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
SOCIOESPACIAL E REGIONAL

**O DESLOCAMENTO URBANO NÃO MOTORIZADO ASSISTIDO DAS PESSOAS COM  
DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA NA CIDADE DE SÃO LUÍS - MA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza  
Co-orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Hermeneilce Wasti Aires  
Pereira Cunha

São Luís

2018

Plum, Vitor Hugo dos Santos

O deslocamento urbano não motorizado assistido das pessoas com deficiência visual e motora na Cidade de São Luís – MA / Vitor Hugo dos Santos Plum. – São Luís, 2018.

237 f.: il.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional, Universidade Federal do Maranhão, 2018.

Orientador: Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza

Co-orientadora: Profa. Dra. Hermeneilce Wasti Aires Pereira Cunha

1. Deslocamento não motorizado assistido. 2. Deficiência visual e motora. 3. Acessibilidade. 4. Mobilidade. 5. Urbanismo caminhável. I. Título.

CDU 711.4(812.1)

**VITOR HUGO DOS SANTOS PLUM**

**O DESLOCAMENTO URBANO NÃO MOTORIZADO ASSISTIDO DAS PESSOAS  
COM DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA NA CIDADE DE SÃO LUÍS - MA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Aprovada em: 15 de junho de 2018

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza** (Orientador)  
Doutor em Urbanismo  
Universidade Estadual do Maranhão

---

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Grete Soares Pflueger** (Examinadora)  
Doutora em Urbanismo  
Universidade Estadual do Maranhão

---

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marluce Venâncio Wall** (Examinadora)  
Doutora em Urbanismo  
Universidade Estadual do Maranhão

À minha Família.

## AGRADECIMENTOS

Não começarei pelo chavão: “Em primeiro lugar, agradeço a Deus...”, porque sendo Ele Onipresente, o agradecimento, é implícito e obviamente Etéreo.

Quanto aos terráqueos, existe um grupo que merece todo o meu carinho, respeito e atenção: é a **MINHA FAMÍLIA**.

A esposa, Ana Soraya e os meus dois filhos, Talita e Glauco sofreram comigo os meses de desenvolvimento desta Dissertação. Quando acometido dos problemas Dissertativos, resultando em: mau humor generalizado, falta de atenção à família, egocentrismo didático, imersão nas pesquisas; ou seja, todo tipo de circunstância em que nos faz mergulhar nas profundezas de nosso umbigo, sem enxergar à vida externa.

Mesmo assim, e apesar disso tudo, o carinho, o incentivo, a crença sempre foram marcantes por parte deles. As desavenças aconteceram, sem dúvida, mas sempre no sentido de apoio, nunca de negação.

A estes heróis que me aguentaram, dedico verdadeiramente meus profundos, sinceros e amorosos agradecimentos.

Sem eles, o meu Caminho de Santiago de Compostela, saindo de Lisboa, provavelmente, acabaria no Porto.

Muitíssimo Obrigado!!!

“Nada pra nós, sem Nós.”

*Presidente de Associação de Deficientes Físicos*

## RESUMO

Esta dissertação está focada no Deslocamento Não Motorizado Assistido das Pessoas com Deficiência Visual e Motora no espaço urbano da cidade de São Luís-MA. O eixo do problema está no deslocamento, que inclui acessibilidade (pois sem ela não se consegue ter o acesso aos lugares pretendidos) e a mobilidade (pois com ela se consegue ir aos lugares pretendidos de maneira acessível para estas pessoas). Apresenta-se um apanhado geral acerca do Direito à Cidade através do cotejamento entre autores que se debruçam sobre o tema. O reconhecimento pleno dos Direitos das Pessoas com Deficiências pode alterar a visão da inclusão no processo de desenvolvimento da cidade de forma que eles conquistem o verdadeiro Direito à Cidade. Mostra-se como o Urbanismo Caminhável (UC) apareceu e foi sendo atualizado através dos tempos, com suas definições, que é a nova maneira de proporcionar ao cidadão mais humanidade e saúde, pois propõe a inversão da primazia dos veículos sobre o ser humano. O UC já está em curso em algumas cidades do mundo, onde transformou as ruas de veículos em ruas de pedestres. O UC é o ponto de partida para a criação do Índice de Caminhabilidade, que é o medidor de quão caminhável é uma calçada ou trecho de quadra, para que se possa ter critérios de prioridade para os investimentos públicos. O UC também serve de base para o Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido que é diretamente focado nas Pessoas com Deficiências Visual e Motora de forma a tornar a acessibilidade e a mobilidade mais amena a este grupo de pessoas. A historiografia começa na década de 40 até aos nossos dias, mostrando como ocorreu o desenvolvimento dos conceitos e as aplicações práticas das ações relacionadas ao Tema e suas interpretações pelos Órgãos Públicos que cuidam do assunto: os Conselhos, as Secretarias e os Ministérios, com a alternância de responsabilidades entre eles. Para auxiliar teoricamente a exposição, é tratada a Acessibilidade e a Mobilidade como pontos matriz de apoio ao entendimento da Temática. O Desenho Universal serviu também para dar mais consistência aos conceitos matrizes. Para um aprofundamento e entendimento melhor das circunstâncias que regem o deslocamento das Pessoas com Deficiência Visual e Motora, foram feitas entrevistas e aplicado um questionário. As entrevistas estenderam-se não só aos profissionais da saúde ligados as especialidades afins com as deficiências como também aos representantes do Poder Público. As entrevistas e o questionário serviram para elucidar as percepções das Pessoas com Deficiência Visual e Motora, dos Agentes Públicos e dos Atores Sociais envolvidos com o Tema. Esta Dissertação propõe entender o Deslocamento Não Motorizado Assistido sob a perspectiva das Pessoas com Deficiências Visual e Motora para a cidade de São Luis - MA,

baseada na compreensão da influência das barreiras arquitetônicas, da manutenção das ruas e da relação Organizações/Instituições que agrupam estas pessoas e o Poder Público, todos sob o manto do direito à Cidade. Conclui-se com a proposta de reflexão sobre uma frase proferida por uma Pessoa com Deficiência que marca e sintetiza o pensamento reinante da Dissertação, para que se possa pensar a respeito e agir de acordo como o apelo proferido.

Palavras-chave: Deslocamento não motorizado assistido. Deficiência visual e motora.  
Acessibilidade. Mobilidade. Urbanismo caminhável.



## ABSTRACT

This dissertation is focused on the Non - Motorized Assisted Displacement of the People with Visual and Motor Deficiency in the urban space of the city of São Luís-MA. The axis of the problem lies in the displacement, which includes accessibility (because without it one can not have access to the desired places) and mobility (because one can get to the desired places in an accessible way for these people). Presents a general overview of the Law to the City through the comparison between authors who study the subject. Full recognition of the Laws of Persons with Disabilities can change the vision of inclusion in the process of development of the city so that they achieve the true Law to the City. It shows how Walkable Urbanism (WU) appeared and has being updated through time, with its definitions, which is the new way of providing the citizen with more humanity and health, as it proposes the inversion of the primacy of vehicles over the human. The WU is already underway in some cities around the world, where it has transformed the streets of vehicles into pedestrian streets. The WU is the starting point for the creation of the Walkability Index, which is the measure of how walkable is a sidewalk or section of the block, so that one can have priority criteria for public investments. The WU also serves as the basis for Assisted Not Motorized Urban Displacement that is directly focused on People with Visual and Motor Deficiencies in order to make accessibility and mobility more enjoyable for this group of people. The historiography begins in the 1940s to the present day, showing how the development of the concepts and practical applications of the actions related to the Theme and its interpretations by the Public Organisms that took care of the subject took place: Councils, Secretariats and Ministries, with the alternation of responsibilities between them. In order to theoretically support the exhibition, Accessibility and Mobility are treated as the matrix points of support for understanding the Thematic. The Universal Design also served to give more consistency to the matrix concepts. In order to deepen and better understand the circumstances governing the movement of Persons with Visual and Motor Deficiency, interviews were conducted and a questionnaire was applied. The interviews were extended not only to health professionals linked to the specialties related to disabilities, but also to representatives of the Public Power. The interviews and the questionnaire served to elucidate the perceptions of People with Visual and Motor Deficiency, of the Public Agents and of the Social Actors involved with the Theme. This Dissertation proposes to understand Assisted Non - Motorized Displacement from the perspective of People with Visual and Motor Deficiencies for the city of São Luis – MA, based on the understanding of the influence of the architectural barriers, of the floors of

the circulating medium and of the relation Organizations / Institutions that group these people and the Public Power, all under the mantle of the Law to the City. It concludes with the proposal of reflection on a sentence pronounced by a Person with Disabilities that marks and synthesizes the ruling thinking of the Dissertation, so that one can think about it and act accordingly as the appeal made.

Keywords: Assisted not motorized urban displacement. Visual and motor disability. Accessibility. Mobility. Walkable urbanism.

## LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Calçadas no Centro Histórico de São Luís com a mesma inclinação que a rua .....	22
Foto 2 - Calçadas no bairro Planalto Vinhais II de São Luís com desníveis em relação à rua.....	23
Foto 3 - Brasília: da esquerda para a direita: Biblioteca, viaduto sobre a Rodoviária e Shopping.....	61
Foto 4 - Bairro Angelim. Sem calçamento com a marca do caminho de pedestre .....	84
Foto 5 - Bairro Angelim. Pneus substituindo a calçada .....	85
Foto 6 - Bairro Cohatrac. Escadaria na calçada .....	85
Foto 7 - Av. dos Holandeses. Sem calçamento .....	86
Foto 8 - Bairro Calhau. Degraus na calçada .....	86
Foto 9 - Bairro Ponta d'Areia. Falta de rampa.....	87
Foto 10 - Bairro Cohatrac. Rampa sem acesso acessível .....	87
Foto 11 - Colocação equivocada de piso direcional.....	88
Foto 12 - Rampa na calçada em frente ao poste.....	88
Foto 13 - Proposta de pisos diferenciados no mesmo nível para ruas de pedestres .....	152

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da cidade de São Luís na Ilha do Maranhão .....	24
Figura 2 - Campo social de visão.....	44
Figura 3 - Woonerf, Kaptensgatan, Holanda .....	51
Figura 4 - Woonerf Bell Street, Seattle, EUA.....	51
Figura 5 - Print Screen do site WalkScore – 1ª página .....	55
Figura 6 - PrintScreen do site WalkScore - página de pesquisa por apartamentos em Nova York.....	55
Figura 7 - PrintScreen do site WalkScore – continuação da página de pesquisa por apartamentos em Nova York .....	56
Figura 8 - PrintScreen do site WalkScore – continuação da página de pesquisa por apartamentos em Nova York.....	56
Figura 9 - Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasil – durante a semana.....	62
Figura 10 - Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasil – domingo .....	63
Figura 11 - Ocupação das ruas pelos pedestres - Broadway, em Manhattan .....	64
Figura 12 - Ocupação das ruas pelos pedestres - avenida ao longo do rio Sena, em Paris .....	65
Figura 13 - Ocupação das ruas pelos pedestres - em Brighton, Inglaterra .....	65
Figura 14 - Exemplo de mobiliário urbano: Parklet, em Jundiaí – SP – Brasil .....	68
Figura 15 - Condições relevantes para a Caminhabilidade .....	70
Figura 16 - Exemplo de faixas na calçada (Novo manual da WRI Brasil) .....	78
Figura 17 - Programa Calçada Certa, em Florianópolis .....	79
Figura 18 - Programa Calçada Certa, em Florianópolis .....	79

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Comparativo entre dois métodos de como mensurar a “caminhabilidade” (indicador).....	54
Quadro 2 - Principais Conclusões .....	59
Quadro 3 - Categorias e seus Indicadores da Ferramenta ITDP .....	71
Quadro 4 - Modelo Cognitivo de Pergunta-Resposta .....	124

## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AIPPD	Ano Internacional das Pessoas Portadoras de Deficiência
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
AVC	Acidente Vascular Cerebral
CBDV	Confederação Brasileira de Desportos de Deficientes Visuais
CDPD	Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência
CEMAR	Companhia Energética do Maranhão
CIF	Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde
COHAB	Cooperativas Habitacionais
CONADE	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
CORDE	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
CVI	Centro de Vida Independente
DIRUR	Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais
ESCEMA	Escola de Cegos do Maranhão
GW	Washington Group on Disability Statistics
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBSA	Federação Internacional de Esportes para Cegos
IC	Índice de Caminhabilidade
IMV	Instituto de Mobilidade Verde
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IRPH	Instituto Rio Patrimônio da Humanidade
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NAU	Núcleo de Acessibilidade da Uema
NBR	Norma Brasileira Regulamentadora
NI	Não Informado
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PDVM	Pessoas com Deficiência Visual e Motora
PUC-PR	Pontifícia Universidade Católica do Paraná
RMD	Relatório Mundial sobre a Deficiência
SEDAP	Secretaria de Administração Pública da Presidência da República

SEDH	Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República
SEMOSP	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos
SEMURH	Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação
SEMURHB	Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo
SEPLAN	Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da República
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
UEMA	Universidade Estadual do Maranhão
WHO	<i>World Health Organization</i>

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>20</b>
<b>1.1</b>	<b>O problema.....</b>	<b>20</b>
1.1.1	A amena fiscalização de São Luís .....	20
1.1.2	O Universo das pessoas pesquisadas .....	25
1.1.2.1	<i>Dados estatísticos sobre as PDVM.....</i>	<i>26</i>
<b>1.2</b>	<b>Justificativa.....</b>	<b>34</b>
<b>1.3</b>	<b>Questões norteadoras para a investigação do problema .....</b>	<b>35</b>
1.3.1	Questão principal .....	35
1.3.2	Objetivos.....	35
1.3.2.1	<i>Objetivo Geral.....</i>	<i>35</i>
1.3.2.2	<i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>36</i>
<b>1.4</b>	<b>Estrutura do trabalho.....</b>	<b>36</b>
<b>1.5</b>	<b>Perspectiva teórico-metodológica.....</b>	<b>38</b>
<b>2</b>	<b>O URBANISMO CAMINHÁVEL E O DESLOCAMENTO URBANO NÃO MOTORIZADO ASSISTIDO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA .....</b>	<b>39</b>
<b>2.1</b>	<b>O direito ao espaço urbano .....</b>	<b>39</b>
<b>2.2</b>	<b>A interação pessoal e a dependência das PDVM.....</b>	<b>45</b>
<b>2.3</b>	<b>Urbanismo caminhável.....</b>	<b>48</b>
<b>2.4</b>	<b>Primeiro passeio pelas décadas.....</b>	<b>49</b>
<b>2.5</b>	<b>Índice de caminhabilidade.....</b>	<b>66</b>
2.5.1	Categorias .....	69
<b>2.6</b>	<b>O deslocamento urbano não motorizado assistido das PDVM .....</b>	<b>73</b>
2.6.1	Percepções do cidadão sobre a caminhabilidade .....	75
2.6.2	Onde o deslocar substitui o caminhar .....	77
2.6.3	Entendendo o deslocamento .....	80
<b>3</b>	<b>AS DIFICULDADES DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS.....</b>	<b>90</b>
<b>3.1</b>	<b>Segundo passeio pelas décadas.....</b>	<b>90</b>
<b>3.2</b>	<b>Acessibilidade.....</b>	<b>101</b>
<b>3.3</b>	<b>Mobilidade.....</b>	<b>104</b>
3.3.1	Mobilidade urbana.....	108
<b>3.4</b>	<b>Desenho universal .....</b>	<b>113</b>



<b>4</b>	<b>AS PERCEPÇÕES DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA, DOS AGENTES PÚBLICOS E DOS ATORES SOCIAIS .....</b>	<b>119</b>
<b>4.1</b>	<b>Pessoas com deficiência visual .....</b>	<b>120</b>
4.1.1	Entrevista .....	120
4.1.2	Questionário.....	122
4.1.3	Apresentação dos resultados e análise do questionário.....	126
<b>4.2</b>	<b>Pessoas com deficiência física .....</b>	<b>128</b>
<b>4.3</b>	<b>Médicos cirurgiões .....</b>	<b>130</b>
4.3.1	Cirurgião Medular .....	131
4.3.2	Cirurgião neurologista .....	133
<b>4.4</b>	<b>Agentes públicos.....</b>	<b>135</b>
4.4.1	Urbanista da Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação - SEMURH da Prefeitura de São Luís .....	135
4.4.2	Promotor Público da 14ª Promotoria da Defesa das Pessoas com Deficiências .....	138
4.4.3	Secretário Adjunto da Secretaria de Obras e Serviços Públicos - SEMOSP da Prefeitura de São Luís .....	139
<b>4.5</b>	<b>Análise geral sobre as características encontradas nas entrevistas e no questionário .....</b>	<b>140</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>144</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>155</b>
	<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>164</b>
	<b>APÊNDICE A - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AO ENTREVISTADO COM DEFICIÊNCIA MOTORA</b>	<b>170</b>
	<b>APÊNDICE B - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM O CADEIRANTE PRESIDENTE DE UMA ASSOCIAÇÃO DE CLASSE, NA CALÇADA DA RUA GRANDE, NA CIDADE DE SÃO LUIS, EM 24.05.2017 .....</b>	<b>172</b>
	<b>APÊNDICE C - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AOS ENTREVISTADOS MÉDICOS .....</b>	<b>176</b>
	<b>APÊNDICE D - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM UM MÉDICO CIRURGIÃO MEDULAR, EM UMA CLÍNICA NA CIDADE DE SÃO LUIS, EM 30.05.2017, ÀS 16H50 .....</b>	<b>179</b>

<b>APÊNDICE E - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM UM MÉDICO CIRURGIÃO NEUROLOGISTA, EM UM HOSPITAL NA CIDADE DE SÃO LUIS, EM 26.06.2017, ÀS 16H .....</b>	<b>184</b>
<b>APÊNDICE F - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AO ENTREVISTADO COM DEFICIÊNCIA VISUAL .....</b>	<b>188</b>
<b>APÊNDICE G - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM UM PROFESSOR DA ESCEMA - ESCOLA DE CEGOS DO MARANHÃO, NA SEDE DA INSTITUIÇÃO, TRAVESSA BEQUIMÃO, NA CIDADE DE SÃO LUIS, EM 21.06.2017, ÀS 14H38 .....</b>	<b>191</b>
<b>APÊNDICE H - TRANSCRIÇÃO DO QUESTIONÁRIO, COM ANÁLISE, REALIZADO COM PROFESSORES E ALUNOS DA ESCEMA - ESCOLA DE CEGOS DO MARANHÃO.....</b>	<b>200</b>
<b>APÊNDICE I - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AOS ENTREVISTADOS DO PODER PÚBLICO .....</b>	<b>206</b>
<b>APÊNDICE J - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM LOURENÇO COSTA LINDOSO FILHO – TÉCNICO EM FISCALIZAÇÃO URBANÍSTICA DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TERRAS E URBANISMO – SEMURH, EM UMA SALA DA SEMURH, NA RUA PORTUGAL, Nº 251, EM 26.01.18, ÀS 10H40 .....</b>	<b>209</b>
<b>APÊNDICE K - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM DR. RAIMUNDO BENEDITO BARROS PINTO – PROMOTOR DE JUSTIÇA DA 14ª PROMOTORIA ESPECIALIZADA DA DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA, NA SALA DA PROMOTORIA, SITUADA À RUA DOS PINHEIROS, Nº 15 - RENASCENÇA, EM 30.01.18, ÀS 08H30.....</b>	<b>215</b>
<b>APÊNDICE L - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM O ENGENHEIRO ADRIANO GONÇALVES DOS REIS LOBO – SECRETÁRIO ADJUNTO DA SEMOSP DA PREFEITURA DE SÃO LUIS - MA, EM 30/01/2018, NA RUA PRIMEIRO DE DEZEMBRO, QD. 43 – LOTEAMENTO BOB KENNEDY – PAÇO DO LUMIAR – MA, ÀS 17H40 .....</b>	<b>221</b>
<b>ANEXO A - RESPOSTA NEGATIVA DO HOSPITAL REDE SARAH</b>	

<b>PARA A ENTREVISTA COM SEUS PROFISSIONAIS .....</b>	<b>229</b>
<b>ANEXO B - ATA DE AUDIÊNCIA PRELIMINAR – FOLHA 1/2 .....</b>	<b>230</b>
<b>ANEXO C - TRANSCRIÇÃO EM BRAILLE DO QUESTIONÁRIO</b>	
<b>APLICADO NA ESCEMA.....</b>	<b>232</b>

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 O problema

### 1.1.1 A amena fiscalização de São Luís

A simples observação empírica de se passear pelas calçadas de São Luís - MA (independentemente dos bairros), no ano de 2018, já é suficiente como argumentação, para se concluir que as calçadas de São Luís precisam que sua manutenção seja levada mais a sério pelo poder público do que é hoje o cenário reinante. Obviamente que em outras capitais do Brasil também existem calçadas que necessitem de manutenção.



Não se tem notícia de que em algum momento no período da fundação da cidade de São Luís<sup>1</sup> tenha-se tido a preocupação com a acessibilidade de seus moradores, no sentido da Norma Brasileira Regulamentadora (NBR) 9050. E nem poderia, pois na época de sua fundação, esta problemática não era levada em consideração. A administração, o comércio, o militarismo e a religiosidade não levavam em conta os percalços que poderiam causar qualquer tipo de deficiência e a preocupação com o acesso universal só veio a se instalar séculos mais tarde. A falta desta consciência, não era privilégio do Brasil colônia. Em todo o Velho Mundo, através das décadas, também não havia a preocupação com a acessibilidade. A Europa, com as escadarias de suas Igrejas e Castelos são exemplos disto.

O Centro Histórico de São Luís apresenta declividade acentuada, tendo como consequência, as ruas e calçadas acompanharem a topografia do terreno. Quanto à edificação, esta não acompanha à calçada, a não ser no ponto de acesso (entrada principal e estábulo). O que é natural em termos de implantação em terrenos com aclive ou declive.

<sup>1</sup> De acordo com Andrés (2012, p. 38), em 1612, Daniel de La Touche, Seigneur de La Ravardière, e seu companheiro e sócio François de Razily, tenentes-generais de Luís XIII de França, a serviço de Maria de Médicis, com o propósito de implantar a “França Equinocial” aportaram na mesma ilha e contando com a ajuda dos seus primitivos habitantes, os índios Tupinambás, fundaram, em 08 de setembro, o Forte e a Vila de São Luís, em homenagem ao Rei Santo Luís IX.

Entretanto, já em 1615, os portugueses, sob o comando de Jerônimo de Albuquerque, expulsaram os franceses e assim não houve tempo para que os mesmos construíssem edificações duradouras.

Ainda de acordo com Andrés: “Grande parte das riquezas oriundas das extensões pastoris dos sertões escoava-se pelo porto, este reunia, portanto, as vantagens de ser capital, sede administrativa e entreposto comercial, produzindo-se aí as maiores e mais expressivas manifestações de urbanidade. Uma elite de comerciantes por aqui se estabeleceu em função destas rendosas atividades de comércio de exportação [...]”.

Como a construção das calçadas e das edificações consideravam em primeiro lugar a situação comercial, militar e residencial dos seus moradores, era natural (para a época), que o conceito de edificação menosprezasse o conceito de acesso acessível<sup>2</sup>. Mesmo porque ainda não existia tal entendimento. Até os animais tinham seu lugar reservado na hora da confecção dos acessos às edificações. Estábulos para as carroças eram projetadas nas edificações no mesmo nível da rua. Mas, para as pessoas com deficiência, que tinham (e tem) dificuldades em adentrar as edificações, a dificuldade era (é) imensa para se atingir o cômodo primeiro da casa: este era (é) em degraus.

O que acontecia (acontece) no Centro Histórico de São Luís (foto 1) em termos de integração entre faixa de rolamentos de veículos (rua) e lugar de caminhada de pedestres (calçada), ambos seguindo o relevo do ambiente era (é) adequado ao livre caminhar, pois as calçadas eram (são) constantes em suas inclinações, quase sem barreiras<sup>3</sup>. Embora as calçadas não fossem construídas levando em consideração a pessoa com deficiência<sup>4</sup> ou pessoa com mobilidade reduzida<sup>5</sup> (muito estreitas e com inclinações demasiadas), pelo menos, amenizava em termos de caminhada (quando possível), devido à sua não interrupção pelas barreiras arquitetônicas.

---

<sup>2</sup> **Acessível:** Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, NBR 9050).

<sup>3</sup> **Barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental:** Qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, NBR 9050).

<sup>4</sup> **Deficiência:** Redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, NBR 9050).

<sup>5</sup> **Pessoa com mobilidade reduzida:** Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, NBR 9050).

Foto 1 - Calçadas no Centro Histórico de São Luís com a mesma inclinação que a rua



Fonte: Brazuka (2015)

O critério de integrar em termos de declividade, a faixa de rolamento dos veículos com a calçada dos pedestres, ao longo dos tempos foi-se perdendo, e hoje, em São Luís (nos bairros fora do Centro Histórico), a calçada não acompanha mais a declividade da rua, e sim o nivelamento do acesso principal das edificações, ocasionando escadarias em pleno passeio (foto 2), dificultando o deslocamento da pessoa com deficiência; de qualquer tipo de deficiência.

Foto 2 - Calçadas no bairro Planalto Vinhais II de São Luís com desníveis em relação à rua

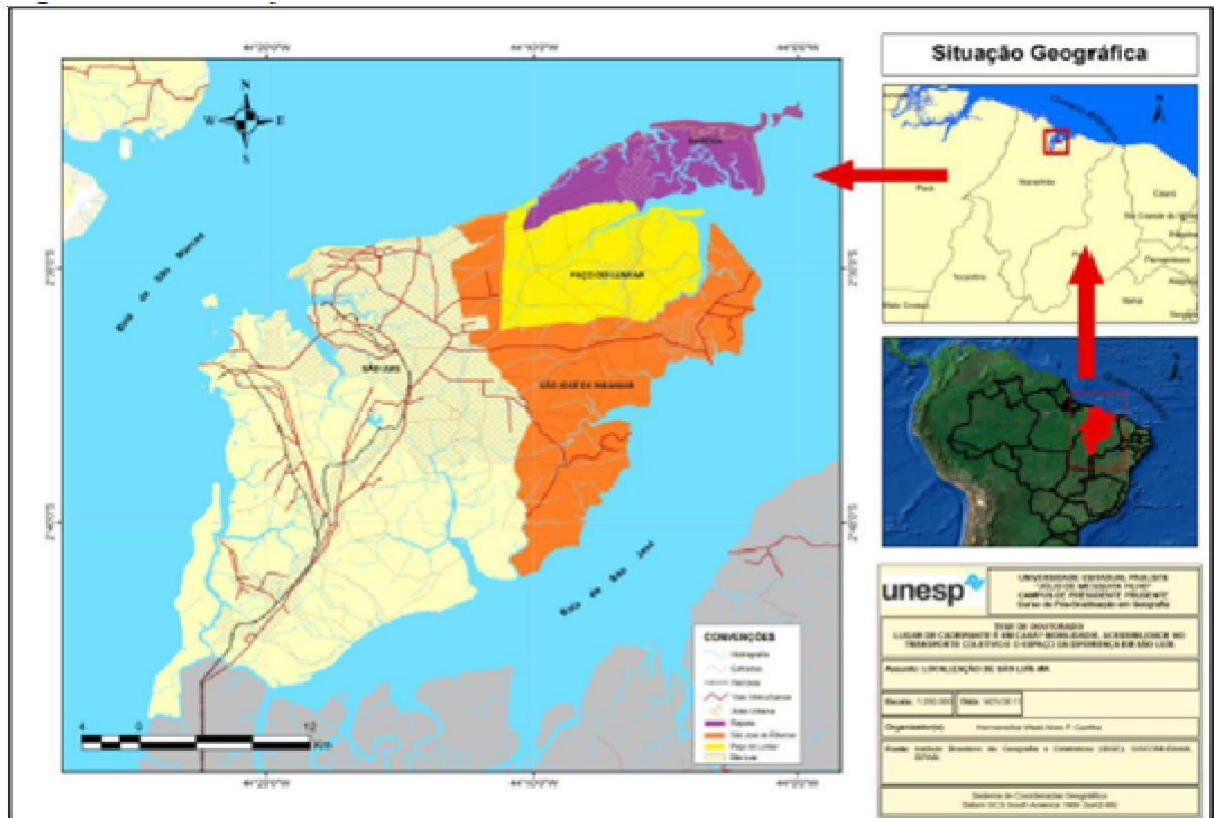


Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2016

Durante a maior parte do tempo, no desenvolvimento da cidade de São Luís, não se levou em consideração a acessibilidade e a mobilidade (nos termos na Norma NBR 9050), com vistas à pessoa com deficiência. Estas categorias não foram levadas em conta no seu Planejamento Urbano desde a fundação da cidade até pouco antes de 2018.

A cidade de São Luís é o começo, em termos de povoamento da Ilha do Maranhão. Nela se desenvolveu o primeiro grupamento humano dentro da ilha e tudo começou no que é hoje conhecido como Centro Histórico - Patrimônio da Humanidade. Mais tarde, com o desenvolvimento nas décadas seguintes foram sendo criadas ampliações: o Caminho Grande (hoje Rua Grande), as terras de Ana Jansen (hoje região do Vinhais). Desse modo, a cidade foi se ampliando, se espraiando pela Ilha do Maranhão e cresceu tanto que acabou dividida em municípios. No ano de 2017 existem quatro municípios dentro da Ilha (figura1).

Figura 1 - Localização da cidade de São Luís na Ilha do Maranhão



Fonte: Cunha (2012 apud RIBEIRO, 2016)

O município de São Luís que é a origem, o município de São José de Ribamar, que foi dividido originando o município de Paço do Lumiar. E, finalmente a Raposa.

Nesse contexto, pode-se afirmar que a ampliação do crescimento das cidades através dos anos, das décadas, foi solidificando também a cultura da construção de calçadas desordenadas. Um problema grave dos poderes públicos municipais existentes na ilha é que estes se descuidaram naquilo que era de suas competências, ou seja, no planejamento físico das cidades.

As atuais infrações são frutos, ao longo do tempo, das fracas fiscalizações municipais, em decorrência das várias gestões, pois em termos de legislação, a cidade de São Luís sempre teve uma preocupação com o ordenamento jurídico do espaço físico, a saber:

- a) São promulgados os Códigos de Posturas em 1832, 1842, 1866 e 1893 – que regularam a expansão do modelo urbanístico em malha ortogonal e com dimensões e larguras pré-estabelecidas, pelo menos, até o período republicano. [...] Tendo herdado um bom número de edificações adaptadas ao uso do funcionalismo público municipal, a administração municipal desloca o foco das



intervenções para os espaços públicos urbanos e seu melhoramento, “lançando-se a uma obra de remodelação e reforma urbanística da velha cidade” (Diário Oficial, de 01 de março de 1935) (SÃO LUÍS, 2008, p. 25). O que dá origem a um novo Código de Postura em 1936;

- b) Foi publicado em 1958, o Plano de Expansão Urbana, elaborado pelo Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita, este Plano criou um desenho urbano na área compreendida entre o rio Anil e o mar, definindo cinco zonas que eram destinadas aos usos social, administrativo, comercial e residencial e forneceu subsídios para o Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, que foi instituído pela lei nº 1332, de 27 de dezembro de 1962;
- c) Selbach (2010) esclarece que em 1968, a Prefeitura promulga mais um Código de Postura.
- d) Em 1975 é lançado o primeiro Plano Diretor, em cujos objetivos específicos destacam-se: o fornecimento das diretrizes para o uso da terra e o zoneamento (o controle de usos dentro das diferentes zonas e a sua intensidade); a definição dos parâmetros de proteção do meio ambiente, em seus aspectos ecológicos e estéticos; o estabelecimento das bases de um plano de transportes; e a valorização do patrimônio histórico;
- e) Em 11.05.1976, através da Lei-Delegada nº 033, a cidade teve implantado o seu Código de Obras de Construção;
- f) Em 19.12.1979, foi promulgada a Lei Federal nº 6.766 que tratava sobre o parcelamento do solo urbano no Brasil;
- g) Em 29.12.1992 com a Lei nº 3.252, São Luís teve o seu segundo Plano Diretor;
- h) Em 2006 foi atualizado o Plano Diretor de 1992.
- i) Em 28.12.2017 é promulgada a Lei de Mobilidade Urbana de São Luís.

O fato de as calçadas não acompanharem mais a faixa de rolamento como aconteceu no início da fundação da cidade de São Luís, refletiu essa atitude nos outros municípios da Ilha, ocasionando uma reação em cadeia.

### 1.1.2 O Universo das pessoas pesquisadas

Entre os cidadãos de São Luís existe um grupo social específico que traz características que podem ser enquadradas como Movimentos Sociais, pois de acordo com Gohn (1997, p. 242):

Movimento social é uma noção presente em diferentes espaços sociais: do erudito, acadêmico, passando pela arena política e dos políticos, até o meio popular. Na teoria e/ou na prática, todos têm uma representação do que seja um movimento social. Esta representação sempre envolve um coletivo de pessoas demandando algum bem material ou simbólico.

As demandas próprias deste grupo social específico (que serão mostradas durante a dissertação) caracterizam as **Pessoas com Deficiências**. E dentro deste grupo, formando um subgrupo, estão as **Pessoas com Deficiência Visual e Motora** (PDVM).

Ou seja, Gohn (1997) ainda explica que o grupo deve estar constituído enquanto um coletivo social, precisa ter uma identidade em comum, atributos que qualificam os componentes de um grupo e que dão a eles objetivos comuns para a ação. E que há uma realidade em comum, anterior à aglutinação de seus interesses. Nesse sentido, as PDVM se encaixam nesta explicação.

Assim, a fim de que se possa analisar e procurar entender as relações destes Movimentos Sociais é necessário entendê-los em seus direitos fundamentais, dentre eles, o Direito à Cidade. Para tanto, foi feita uma investigação sobre as prerrogativas destes Direitos, na tentativa de situar não só os Direitos específicos das PDVM, como também procurar caracterizar esse Direito, em relação ao restante da sociedade.

Desse modo, para que as análises fossem materializadas, em face da multiplicidade de tarefas e funções das PDVM na cidade, foi destacada uma de suas necessidades, que é o Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido que, doravante, será identificado por **Deslocamento Assistido**, feito através de acessórios que caracterizem um auxílio externo à pessoa, podendo consistir de: próteses, órteses, cadeiras de roda, muletas, andador, bengala, etc.; sempre com a utilização da própria força física, equiparando-se ao livre caminhar da pessoa sem deficiência visual ou motora e sem a ajuda dos acessórios citados.

Considerando os argumentos relatados até aqui, resta perguntar: A prioridade para atender as necessidades das PDVM, com relação ao seu espaço urbano existe? O atendimento parcial (ou total), na velocidade necessária as carências das Pessoas com Deficiências é suficiente para atendê-las?

#### *1.1.2.1 Dados estatísticos sobre as PDVM*

A Organização Mundial de Saúde (2011) publicou o seu *Relatório Mundial sobre a Deficiência* (RMD). O qual é adotado pela Organização das Nações Unidas (ONU), sendo considerado de autenticidade e qualidade acima de quaisquer outros.

Uma das maiores dificuldades em produzir um relatório Mundial é a disparidade de entendimentos do que seja “Deficiência” entre os diversos países. Por possuir uma metodologia toda própria, a fim de poder equalizar as informações, não serão expostos aqui os métodos de aferição das estatísticas, visto não ser necessário para este trabalho; expondo-se somente seu resultado final para fins de compreensão da problemática mundial. A tabela 1 demonstra o resumo do quadro de deficiências pesquisadas. Esta tabela será a referência.

Tabela 1 - Diferentes limiares (40 e 50) e as correspondentes taxas de prevalência de deficiência dos níveis funcionais em múltiplas áreas em 59 países, separados por nível de país, gênero, faixa etária, local de residência, e riqueza

Sub-grupo Populacional	Limiar de 40			Limiar de 50		
	Países de renda mais alta (erro padrão)	Países de renda mais baixa (erro padrão)	Todos os países (erro padrão)	Países de renda mais alta (erro padrão)	Países de renda mais baixa (erro padrão)	Todos os países (erro padrão)
<b>Sexo</b>						
Masculino	9.1 (0.32)	13.8 (0.22)	12.0 (0.18)	1.0 (0.09)	1.7 (0.07)	1.4 (0.06)
Feminino	14.4 (0.32)	22.1 (0.24)	19.2 (0.19)	1.8 (0.10)	3.3 (0.10)	2.7 (0.07)
<b>Faixa etária</b>						
18–49	6.4 (0.27)	10.4 (0.20)	8.9 (0.16)	0.5 (0.06)	0.8 (0.04)	0.7 (0.03)
50–59	15.9 (0.63)	23.4 (0.48)	20.6 (0.38)	1.7 (0.23)	2.7 (0.19)	2.4 (0.14)
60 ou mais	29.5 (0.66)	43.4 (0.47)	38.1 (0.38)	4.4 (0.25)	9.1 (0.27)	7.4 (0.19)
<b>Local de residência</b>						
Urbano	11.3 (0.29)	16.5 (0.25)	14.6 (0.19)	1.2 (0.08)	2.2 (0.09)	2.0 (0.07)
Rural	12.3 (0.34)	18.6 (0.24)	16.4 (0.19)	1.7 (0.13)	2.6 (0.08)	2.3 (0.07)
<b>Quintil de riqueza</b>						
Q1(pobre)	17.6 (0.58)	22.4 (0.36)	20.7 (0.31)	2.4 (0.22)	3.6 (0.13)	3.2 (0.11)
Q2	13.2 (0.46)	19.7 (0.31)	17.4 (0.25)	1.8 (0.19)	2.5 (0.11)	2.3 (0.10)
Q3	11.6 (0.44)	18.3 (0.30)	15.9 (0.25)	1.1 (0.14)	2.1 (0.11)	1.8 (0.09)
Q4	8.8 (0.36)	16.2 (0.27)	13.6 (0.22)	0.8 (0.08)	2.3 (0.11)	1.7 (0.08)
Q5(mais rico)	6.5 (0.35)	13.3 (0.25)	11.0 (0.20)	0.5 (0.07)	1.6 (0.09)	1.2 (0.07)
<b>Total</b>	11.8 (0.24)	18.0 (0.19)	15.6 (0.15)	2.0 (0.13)	2.3 (0.09)	2.2 (0.07)

Fonte: World Health Organization (2012, p. 299)

### **Determinação do limiar para a prevalência da deficiência**

Uma vez que a faixa de pontuação derivada do modelo IRT era contínua, para dividir a população entre os grupos ‘apto’ e ‘inapto’ era necessária a definição de um valor limite.

A média das pontuações dos entrevistados que relataram extrema dificuldade ou total incapacidade em qualquer uma das oito áreas de atividade foi calculada para todos os países. As pessoas que relataram extrema dificuldade funcional nestas áreas são consideradas inaptas na maioria das estratégias de coleta de dados para estimar a prevalência da deficiência. Também foram computadas as pontuações médias de entrevistados que relataram terem sido diagnosticados com doença crônica, como artrite, angina, asma, diabetes, e depressão.

Os entrevistados diagnosticados com estas doenças que estavam ou não em tratamento. Os entrevistados na Pesquisa Mundial de Saúde que relataram estar em tratamento no momento da pesquisa apresentaram uma maior pontuação do que aqueles que não estavam em tratamento. Dado o fato de que tais doenças crônicas estão intimamente associadas à deficiência, justifica-se seu uso como indicador das condições de estabelecimento de um eloquente limiar de deficiência significativa. A pontuação média para todos esses grupos – os que relataram extrema dificuldade e os que relataram doenças crônicas – ficou em torno de 40, numa faixa que ia de 0 (sem nenhuma dificuldade funcional) a 100 (total dificuldade).

Portanto, o limiar de 40 foi escolhido como um ponto limite entre ‘deficiente’ e ‘não deficiente’ para todos os entrevistados da pesquisa. Deve-se observar que a classe de deficiência moderada da Carga Global de Doenças, usada para gerar as estimativas de deficiência dos dados da Carga Global de Doenças relatada no Capítulo 2, inclui doenças como artrite e angina, que também são utilizadas na análise dos dados da Pesquisa Mundial de Saúde para determinar este limiar. (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2012, p. 298-299).

Portanto, o que é “Deficiência” para o RMD da OMS é o que orienta a sua classificação, a saber:

A deficiência é complexa, dinâmica, multidimensional, e questionada.

[...] O Preâmbulo da [Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência] (CDPD) reconhece que a deficiência é ‘um conceito em evolução’, mas realça também que “a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e barreiras comportamentais e ambientais que impedem sua participação plena e eficaz na sociedade de forma igualitária.

[...]

As pessoas com deficiência são diferentes e heterogêneas.

[...]

A deficiência é uma questão de direitos humanos porque:

- As pessoas com deficiência enfrentam desigualdades, por exemplo, quando elas tem negado o acesso igualitário a serviços de saúde, emprego, educação, ou participação política devido à sua deficiência.
- As pessoas com deficiência estão sujeitas a violações da sua dignidade, por exemplo, quando são sujeitas à violência, abuso, preconceito, ou desrespeito devido à sua deficiência.
- Algumas pessoas com deficiência perdem sua autonomia, por exemplo, quando estão sujeitas a esterilização involuntária, ou quando são confinadas em instituições contra sua vontade, ou quando são vistas como legalmente incompetentes devido à sua deficiência.

O artigo 3 da CDPD delineia os seguintes princípios gerais:

1. respeito à dignidade inerente, e autonomia individual incluindo a liberdade de fazer suas próprias escolhas, e pela independência das pessoas;

2. não-discriminação;
3. participação e inclusão plena e eficaz na sociedade;
4. respeito pelas diferenças e aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade;
5. igualdade de oportunidades;
6. acessibilidade;
7. igualdade entre homens e mulheres;
8. respeito pelas capacidades em evolução de crianças com deficiência e respeito pelo direito das crianças com deficiência de preservar suas identidades. (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2012, p. 4-10).

Os resultados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010a) apontaram 45.606.048 milhões de pessoas que declararam ter pelo menos uma das deficiências investigadas, correspondendo a 23,9% da população brasileira. Dessas pessoas, 38.473.702 se encontravam em áreas urbanas e 7.132.347 em áreas rurais, sendo que a região Nordeste concentrava os municípios com os maiores percentuais da população com pelo menos uma das deficiências investigadas.

Em relação à proporção de pessoas com pelo menos uma das deficiências investigadas segundo os grupos de idade, constatou-se que 7,5% das crianças de 0 a 14 anos de idade apresentaram pelo menos um tipo de deficiência. A prevalência<sup>6</sup> de pelo menos uma das deficiências investigadas foi maior (24,9%) na população de 15 a 64 anos de idade e atingiu mais da metade da população de 65 anos ou mais de idade (67,7%). Esse aumento proporcional da prevalência de deficiência em relação à idade advém das limitações do próprio fenômeno do envelhecimento, onde há uma perda gradual da acuidade visual e auditiva e da capacidade motora do indivíduo (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010a).

A pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) abrangeu a existência de tipos de deficiência permanente: visual, auditiva e motora, de acordo com o seu grau de severidade, e, também, mental ou intelectual. Mas, para efeito da pesquisa deste trabalho foram escolhidas as deficiências visual e motora, pois são as que sofrem influência mais direta do **deslocamento assistido**. IBGE dividiu as deficiências em:

#### **Deficiência visual**

Foi pesquisado se a pessoa tinha dificuldade permanente de enxergar (avaliada com o uso de óculos ou lentes de contato, no caso da pessoa utilizá-los), de acordo com a seguinte classificação:

---

<sup>6</sup> O IBGE entende por prevalência a proporção de pessoas em uma população que apresentam uma determinada doença ou agravo à saúde, como a existência de deficiências. Aplica-se o termo prevalência a estudos transversais, onde o fenômeno é avaliado em um único momento no tempo, como os Censos Demográficos.

- **Não consegue de modo algum** - para a pessoa que declarou ser permanentemente incapaz de enxergar;
- **Grande dificuldade** - para a pessoa que declarou ter grande dificuldade permanente de enxergar, ainda que usando óculos ou lentes de contato;
- **Alguma dificuldade** - para a pessoa que declarou ter alguma dificuldade permanente de enxergar, ainda que usando óculos ou lentes de contato; ou
- **Nenhuma dificuldade** - para a pessoa que declarou não ter qualquer dificuldade permanente de enxergar, ainda que precisando usar óculos ou lentes de contato.

#### **Deficiência motora**

Foi pesquisado se a pessoa tinha dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas (avaliada com o uso de prótese, bengala ou aparelho auxiliar, no caso da pessoa utilizá-lo), de acordo com a seguinte classificação:

- **Não consegue de modo algum** - para a pessoa que declarou ser permanentemente incapaz, por deficiência motora, de caminhar e/ou subir escadas sem a ajuda de outra pessoa;
- **Grande dificuldade** - para a pessoa que declarou ter grande dificuldade permanente de caminhar e/ou subir escadas sem a ajuda de outra pessoa, ainda que usando prótese, bengala ou aparelho auxiliar;
- **Alguma dificuldade** - para a pessoa que declarou ter alguma dificuldade permanente de caminhar e/ou subir escadas sem a ajuda de outra pessoa, ainda que usando prótese, bengala ou aparelho auxiliar; ou
- **Nenhuma dificuldade** - para a pessoa que declarou não ter qualquer dificuldade permanente de caminhar e/ou subir escadas sem a ajuda de outra pessoa, ainda que precisando usar prótese, bengala ou aparelho auxiliar. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010a, p. 27-28).

Nesse sentido, o autor optou por montar o seu próprio quadro com a inserção dos dados retirados das tabelas encontradas no site do IBGE<sup>7</sup>.

Nas tabelas 2 a 5 são mostradas as PDVM no Brasil, no Maranhão e em São Luís.

---

<sup>7</sup> Somente ao pesquisar e tentar entender as tabelas disponibilizadas pelo IBGE é que é possível se dar conta do verdadeiro significado da expressão "*interface amiga*": a tão propalada expressão dita pelos analistas técnicos, ou seja, é intuitiva e que pode ser utilizada por qualquer pessoa que não tenha familiaridade com um banco de dados, que não seja expert em software, não havendo a necessidade de "estudar" a fundo o Programa para poder utilizá-lo. Uma **interface amiga** é aquela que se pode utilizar o software de imediato, sem aparatos de pesquisa intensa em como utilizá-lo.

Pois bem, o site do IBGE tem tudo, menos uma "**interface amiga**". A procura de dados e seu acesso, feito através de páginas e mais páginas até encontrarmos a tabela ideal condizente com o tema é uma jornada extremamente cansativa. E depois de encontrada, a tabela também não é nada "**amigável**", pois os dados estão dispostos em intermináveis linhas, sem separação, podendo levar, às vezes, a troca de informações, pois a visualização pode tornar-se confusa devido a não separação das linhas, sem distinção entre elas (poderiam criar cores amenas entre linhas: uma linha com cor, outra não), assim como a sua quantidade.

## a) Brasil

Tabela 2 - População residente, por tipo de deficiência, segundo a situação do domicílio e os grupos de idade – Brasil - 2010

Situação do domicílio e grupos de idade		População residente						
		Total (1) (2)	Pelo menos uma das deficiências investigadas (1)	Visual			Auditiva	
Não consegue de modo algum				Não consegue de modo algum				
			Grande dificuldade	Alguma dificuldade				
<b>Total</b>	<b>190.755.799</b>	<b>45.606.048</b>	<b>506377</b>	<b>6.056.533</b>	<b>29.211.482</b>	344.206	1.798.967	7.574.145
<b>Urbana</b>	<b>160.934.649</b>	<b>38.473.702</b>	<b>438.481</b>	<b>5.033.221</b>	<b>24.701.413</b>	289.561	1.489.770	6.316.136
			<b>30.173.115</b>					
Homens	77.715.676	16.319.071	203.393	1.953.726	10.123.627	143.191	765.296	3.097.739
Mulheres	83.218.972	22.154.631	23.5088	3.079.495	14.577.786	146.370	724.475	3.218.397
<b>Rural</b>	<b>29.821.150</b>	<b>7.132.347</b>	<b>67.896</b>	<b>1.023.312</b>	<b>4.510.069</b>	54.645	309.196	1.258.009
Homens	15.691.314	3.486.296	34.144	483.672	2.121.123	29.215	180.993	692.178
Mulheres	14.129.837	3.646.050	33.751	539.641	2.388.945	25.431	128.431	565.831

Situação do domicílio e grupos de idade		População residente				
		Motora			Nenhuma dessas deficiências (3)	
		Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade	Mental Intelectual	
<b>Total</b>		<b>734.421</b>	<b>3.698.929</b>	<b>8.832.249</b>	2.611.536	145.084.976
<b>Urbana</b>		<b>637.456</b>	<b>3.132.118</b>	<b>7.353.384</b>	2.165.748	122.407.941
		<b>11.122.958</b>				
Homens		294.691	1.113.147	2.598.972	1.156.152	61.362.969
Mulheres		342.765	2.018.971	4.754.412	1.009.596	61.044.972
<b>Rural</b>		<b>96.965</b>	<b>566.812</b>	<b>1.478.865</b>	445.788	22.677.034
Homens		47.836	259.030	665.942	253.446	12.195.278
Mulheres		49.129	307.781	812.923	192.342	10.481.756

(1) As pessoas incluídas em mais de um tipo de deficiência foram contadas apenas uma vez

(2) Inclusive as pessoas sem declaração destas deficiências.

(3) Inclusive a população sem qualquer tipo de deficiência.

Fonte: Adaptada pelo autor da tabela 1.3.3 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010a, p. 118)

**b) Estado do Maranhão**

Tabela 3 - População residente, por tipo de deficiência, segundo a situação do domicílio, o sexo e os grupos de idade – MARANHÃO - 2010

População residente								
Situação do domicílio e grupos de idade	Total (1) (2)	Tipo de deficiência						
		Pelo menos uma das deficiências investigadas (1)	Visual			Auditiva		
			Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade	Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade
<b>Total</b>	<b>6 574 789</b>	<b>1 641 771</b>	<b>13 998</b>	<b>267 853</b>	<b>1 054 540</b>	10 007	64 082	275 529
<b>Urbana</b>	<b>4 149 092</b>	<b>1 068 379</b>	<b>8 580</b>	<b>171 706</b>	<b>693 053</b>	5 912	39 941	176 545
				<b>873.339</b>				
Homens	1 996 764	454 908	3 903	69 146	282 076	3 009	20 337	82 078
Mulheres	2 152 328	613 470	4 678	102 561	410 976	2 902	19 603	94 466
<b>Rural</b>	<b>2 425 697</b>	<b>573 392</b>	<b>5 418</b>	<b>96 147</b>	<b>361 488</b>	4 095	24 142	98 984
Homens	1 264 751	276 441	2 690	44 759	166 623	2 004	13 649	51 333
Mulheres	1 160 946	296 951	2 728	51 388	194 865	2 091	10 493	47 651

População residente					
Situação do domicílio e grupos de idade	Tipo de deficiência				
	Motora			Mental Intelectual	Nenhuma dessas deficiências (3)
	Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade		
<b>Total</b>	<b>21 476</b>	<b>125 039</b>	<b>313 755</b>	96 685	4 932 527
<b>Urbana</b>	<b>14 772</b>	<b>80 804</b>	<b>192 661</b>	59 177	3 080 373
			<b>288.237</b>		
Homens	7 093	31 982	72 907	32 719	1 541 611
Mulheres	7 679	48 822	119 755	26 458	1 538 762
<b>Rural</b>	<b>6 704</b>	<b>44 236</b>	<b>121 094</b>	37 508	1 852 154
Homens	3 571	21 288	56 914	21 056	988 213
Mulheres	3 133	22 947	64 179	16 451	863 941

(1) As pessoas incluídas em mais de um tipo de deficiência foram contadas apenas uma vez

(2) Inclusive as pessoas sem declaração destas deficiências.

(3) Inclusive a população sem qualquer tipo de deficiência.

Fonte: Adaptada pelo autor da tabela 3.8.3.3 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010c)



## c) Município de São Luís

Tabela 4 - População residente, por tipo de deficiência – São Luís - 2010

População residente								
Situação do domicílio e grupos de idade	Total	Tipo de deficiência						
		Pelo menos uma das deficiências investigadas	Visual			Auditiva		
			Não consegue e de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade	Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade
<b>Total</b>	<b>1.014.837</b>	<b>NI</b>	<b>2.312</b>	<b>32.719</b>	<b>176.106</b>	1.359	7.389	40.043
<b>Urbana</b>	<b>958.522</b>	<b>NI</b>	<b>2.137</b>	<b>30.950</b>	<b>167.475</b>	1255	7.007	37.725
			<b>200.562</b>					
Homens	447.007	NI	914	11.586	66.010	623	3.394	16.860
Mulheres	511.515	NI	1.223	19.364	101.465	632	3.613	21.045
<b>Rural</b>	<b>56.315</b>	<b>NI</b>	<b>175</b>	<b>1.769</b>	<b>8.631</b>	104	382	2.318
Homens	27.988	NI	73	678	3.531	81	191	1.075
Mulheres	28.327	NI	102	1.091	5.100	23	191	1.243

População residente							
Situação do domicílio e grupos de idade	Tipo de deficiência					Mental Intelectual	Nenhuma dessas deficiências
	Não consegue de modo algum	Grande dificuldade	Alguma dificuldade	Motora			
<b>Total</b>	<b>3407</b>	<b>15.670</b>	<b>39.813</b>			11.687	761.062
<b>Urbana</b>	<b>3.293</b>	<b>14.849</b>	<b>37.411</b>			10.805	717893
			<b>55.553</b>				
Homens	1.483	4.665	12.348			.5627	349.350
Mulheres	1.810	10.184	25.063			5.178	368.543
<b>Rural</b>	<b>114</b>	<b>821</b>	<b>2.402</b>			882	43.169
Homens	102	326	1.118			325	22.358
Mulheres	12	495	1.284			557	20.811

Não Informado (NI)

Fonte: Adaptada pelo autor do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010a)

Na tabela 4, na coluna “Pelo menos uma das deficiências investigadas”, a sigla **NI** corresponde a **N**ão **I**nformado. Logo, a informação do quantitativo da população não está acessível para a cidade de São Luís, uma vez que não é o foco desta investigação, que são as pessoas efetivamente com deficiências visual e motora.

Convém ressaltar que a *tabela 2111300 do Censo Demográfico 2010: Resultados da Amostra - Pessoas com Deficiência*, referente ao Município de São Luís possui 252 (duzentas e cinquenta e duas) linhas com informações que vão desde a: *Linha nº 4 - População residente com deficiência visual - não consegue de modo algum* até a *Linha nº 255 - Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, Sem declaração de deficiência, sem rendimento*. Nesta tabela foram selecionadas somente as informações relevantes para efeito de comparação desta pesquisa (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010b).

Desse modo, a **POPULAÇÃO URBANA DE PESSOAS DEFICIENTES VISUAIS E MOTORAS**, segue o seguinte resultado apresentado no resumo do Tabela 5 levando em consideração que no Município de São Luís o resultado considerado como verdadeiro se dá em função das linhas escolhidas na citada *tabela 2111300 do Censo Demográfico 2010: Resultados da Amostra - Pessoas com Deficiência*:

Tabela 5 - Percentual da população urbana de deficientes

	<b>População Total</b>	<b>População Urbana (PU)</b>	<b>População Urbana de Deficientes Visuais (V)</b>	<b>População Urbana de Deficientes Motores (M)</b>	<b>Total da População Urbana de Deficientes (V+M)</b>	<b>Percentual População Urbana de Deficientes (V+M)/PU</b>
<b>Brasil</b>	<b>190.755.799</b>	<b>160.934.649</b>	<b>30.173.115</b>	<b>11.122.958</b>	<b>41.296.073</b>	<b>25,66 %</b>
<b>Estado do Maranhão</b>	<b>6 574 789</b>	<b>4.149.092</b>	<b>873.339</b>	<b>288.237</b>	<b>1.161.576</b>	<b>27,99 %</b>
<b>Município de São Luís</b>	<b>1.014.837</b>	<b>958.522</b>	<b>200.562</b>	<b>55.553</b>	<b>256.115</b>	<b>26,71 %</b>

Fonte: Adaptado pelo autor a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010b)

## 1.2 Justificativa

O desejo de produzir conhecimento, pois o que foi assimilado na pesquisa, virá a ser transmitido aos alunos para que a consciência no trato da pessoa com deficiência seja intensificada, pois os alunos de hoje poderão influir na comunidade/região onde vivem, além de contribuir para uma melhor sensibilização do segmento Pessoa com Deficiência. E o fato

de ser arquiteto, também professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), por fazer parte do Núcleo de Acessibilidade da Uema (NAU), despertou em mim uma curiosidade profissional. Soma-se a essa justificativa, a constatação das barreiras arquitetônicas e suas correções na cidade de São Luís. A utilização errônea dos reparos em algumas destas barreiras, mesmo que sendo supostamente utilizada a norma NBR 9050, faz com que estes procedimentos não resolvam o problema do *acesso acessível* (segundo a mesma norma) aos PDVM.

Em outra vertente, analisar e entender melhor os conceitos de **Acessibilidade**, **Mobilidade** (e por extensão o da **Mobilidade Urbana**) e do **Desenho Universal** fez com que a visão do ensino da arquitetura e do urbanismo alcançasse um novo patamar de esclarecimentos, visto que as consolidações dos conceitos passaram a ter uma nova perspectiva a ser transmitida aos alunos.

### 1.3 Questões norteadoras para a investigação do problema

Para a construção deste trabalho foi elencada a Questão Principal e os Objetivos que deram o norte para a investigação a ser executada.

#### 1.3.1 Questão principal

Compreender como as PDVM percebem o *Deslocamento Urbano*, considerando que o eixo do problema estará no **Deslocamento Assistido**, que inclui a acessibilidade (pois sem ela não se consegue ter o acesso aos lugares pretendidos) e a mobilidade (pois com ela se consegue ir aos lugares pretendidos de maneira acessível para estas pessoas).

#### 1.3.2 Objetivos

##### 1.3.2.1 Objetivo Geral

Estabelece r uma comparação crítica entre as ações do poder público e as necessidades e percepções das **Pessoas com Deficiência Visual e Motora** a partir do **Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido** em São Luís - MA.

### 1.3.2.2 *Objetivos Específicos*

- a) Investigar como o conceito de Urbanismo Caminhável interfere no direito à cidade e sua aplicação para o Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido das Pessoas com Deficiência Visual e Motora;
- b) Construir um panorama histórico conceitual das Pessoas com Deficiências e suas relações com a Acessibilidade, a Mobilidade e o Desenho Universal;
- c) Compreender as percepções das Pessoas com Deficiência Visual e Motora, dos Agentes Públicos e dos Atores Sociais sobre o Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido e as consequências destas percepções para a cidade de São Luís.

## 1.4 Estrutura do trabalho

Considerando as indagações formuladas não só pela Questão Central, como também atender as demandas dos diversos Objetivos, esta dissertação foi dividida da seguinte forma:

### **Introdução**

As premissas do desenvolvimento do tema tiveram seu início após a constatação sobre a *fraca fiscalização de São Luís com relação às suas calçadas*. O desdobramento do entendimento desta constatação inicial levou-me a um aprofundamento do universo das pessoas mais fortemente afetadas nos seus deslocamentos, via uma base sólida de conhecimentos estatísticos através de pesquisa bibliográfica cuja fonte foi o IBGE. Estes fatos, associados a uma posição profissional, foram ponto de partida da questão norteadora e aos objetivos desta dissertação.

A tônica que perpassa por toda a investigação diz respeito ao processo de compreensão de como as PDVM percebem o *Deslocamento Urbano*, considerando que o eixo do problema estará no **Deslocamento Assistido**.

Assim, processamos uma pesquisa acerca do Direito à Cidade através do cotejamento entre autores que se debruçam sobre o tema.

A “cidade como direito” em vez de “o direito à cidade” para evidenciar a importância do Espaço foi um dos assuntos a serem discutidos.

Esse espaço coletivo depende da forma de como é pensado o urbanismo, como surgiu o conceito de Urbanismo Caminhável; sua nascente mercadológica e seu

desenvolvimento até os dias de hoje, pois faz parte do Urbanismo Caminhável o conceito de **Caminhabilidade**, que é a sua face prática. Assim, com base no Urbanismo Caminhável, com foco na *Caminhabilidade*, passamos a analisar o **Deslocamento Assistido das PDVM**, na visão da *Deslocabilidade*.

### **As Dificuldades das Pessoas com Deficiências**

Apoiados pela cronologia, começando pela década de 40, expomos como os conceitos relacionados às Pessoas com Deficiências passaram do estigma de serem tratadas como “não producentes” até a inclusão social, com a participação nas decisões políticas, incluindo visita ao acervo de leis que regem a matéria.

Nesse desfile do tempo, os conceitos se alteraram com o passar dos anos, trazendo para nossos dias, termos como: “acessibilidade”, “mobilidade” e “desenho universal” que aparecem e se adaptam através dos tempos até a versão mais atualizada, em 2018.

### **As Percepções das PDVM, dos Agentes Públicos e dos Atores Sociais**

Nesse sentido, para melhor estudar e procurar adentrar no mundo das **PDVM** foram feitas entrevistas com pessoas com estas Deficiências, mas também com profissionais da saúde ligados a elas. Além das entrevistas, foi aplicado um questionário.

Agentes do poder público foram entrevistados e relatados suas explicações com relação às ações direcionadas a resolver as solicitações das **PDVM** no âmbito das autoridades que atuam na cidade de São Luís. Todas as entrevistas tiveram a intenção de perceber melhor o mundo das pessoas que lidam neste universo: suas angústias, seus anseios, suas críticas, suas sugestões e suas ações.

### **Conclusões**

A escolha de focar no grupo das **PDVM** marcou o desenvolvimento deste trabalho.

Cristóvão Colombo e Oswaldo Aranha são exemplos que seguiram caminhos diversos, mas que no final encontraram algo que, em princípio, se não sabiam que existiam, pelo menos na forma original pensada, encontraram algo que ia ao encontro dos desejos da descoberta, pois havia a intenção, mas não tinham um roteiro.

O começo meio nebuloso, o caminhar na tentativa de iluminar o trajeto, o vislumbrar a luz no final do túnel e finalmente encontrar (in)conscientemente(?) a “América” de Cristóvão Colombo ou a “Nova Expressão Artística” de Oswaldo Aranha é que levou ao resultado da travessia no mar dos questionamentos apontando para o **Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido das Pessoas com Deficiência Visual e Motora**.

Por último, a finalização do trabalho encerra com um resumo das principais lições aprendidas e apreendidas com a dissertação e a indicação de caminhos futuros que poderão ser trilhados por outros pesquisadores.

#### **Pós-textos**

- a) As referências demonstram a bibliografia pesquisada que serviu de base para esta dissertação.
- b) No glossário, aparecem os conceitos/significados/definições/interpretações dadas às palavras e/ou expressões contidas nesta dissertação. As palavras e/ou expressões contidas no glossário dizem respeito à interpretação dada estritamente ao sentido dentro do contexto em que foi utilizada.
- c) Os apêndices são uma coleta valiosa de testemunhos que irrigaram as convicções e marcaram as incertezas e ajudaram, em muito, na formulação do arcabouço empírico-teórico, assim como auxiliaram no esclarecimento de questões de dúvida interpretação.
- d) Há depoimentos humanos e técnicos imperdíveis, realisticamente comoventes e dignos de apreciação. Não lê-los é perder a visão das **PDVM**, dos agentes públicos e dos atores sociais que podem contribuir com uma percepção a mais no trato do tema.
- e) Os anexos trazem os documentos comprobatórios de afirmações contidas na dissertação.

### **1.5 Perspectiva teórico-metodológica**

Foram analisados e lidos diversos autores que trabalham diretamente com o tema abordado, assim como foram lidos outros autores mesmo que o tema não tenha sido o ponto principal de suas narrativas, mesmo assim contribuíram para uma visão abrangente sobre assuntos que perpassam pela temática, auxiliando no entendimento e no desenvolvimento do trabalho. Como destaque, são citados três principais autores que fizeram parte do universo pesquisado em função de seus olhares: Lefebvre (2001) – *O direito à cidade*; Gehl (2013), originariamente 2010, – *Cidade para pessoas*; Speck (2016), originariamente 2012, – *Cidade caminhável*.

## 2 O URBANISMO CAMINHÁVEL E O DESLOCAMENTO URBANO NÃO MOTORIZADO ASSISTIDO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA

### 2.1 O direito ao espaço urbano

O território espacial desta dissertação é a cidade. E, ao focarmos na PDVM, fica claro que seus espaços deslocáveis sofrem restrições interferindo no “Direito à Cidade” dessas pessoas.

Existe uma cidade ideal projetada no imaginário onde todas as suas funções funcionam plenamente a contento e onde as reivindicações são prontamente atendidas. Essa cidade, onde tudo deveria ser perfeito não condiz com a realidade, pois a cidade real traz agruras nas propostas e nas soluções do seu planejamento, seja ele, físico, orçamentário, financeiro, político, etc., assim como afeta a vida diária dos seus cidadãos, em particular os PDVM.



Desse modo, para que se entenda a relação entre a realidade produzida e o direito almejado é preciso primeiramente saber que um “direito” não nasce espontaneamente. Para seu ressurgimento deve existir um consenso entre os participantes de um grupo e deve necessariamente, hoje, ser escrito, para que se restrinja ao máximo sua interpretação. O reconhecimento e o atendimento ao direito passam pela aceitação tácita dos componentes do grupo. A intuição/percepção de que o direito é inerente ao ser humano é porque ele já foi institucionalizado a tal ponto, que já não o percebemos como algo externo.

Assim, para entendermos melhor a noção do “Direito”, o ideal é que primeiro se absorva a noção do que seja o “*Habitus*”, de Bourdieu (1989), pois este processo é a internalização das percepções externas assimiladas, sem que se perceba que as estamos utilizando, pois estão tão arraigadas no cotidiano nosso e da sociedade em geral, que não as identificamos; simplesmente, as usamos, sem reflexão:

O habitus é uma segunda natureza;  
São os gestos, os pensamentos, as maneiras de ser que adquirimos e incorporamos ao ponto de esquecermos sua existência;  
São as rotinas mentais, projetos inconscientes que nos permitem agir sem pensar. A sabedoria do habitus não designa simplesmente uma rotina e um condicionamento;  
É também uma força que leva a ação;  
Uma das maiores funções da noção de habitus é descartar dois erros complementares: de um lado o mecanismo que considera a ação como efeito mecânico dos constrangimentos externos; do outro o finalismo que, principalmente

relacionado à teoria da ação racional, considera que o agente age de maneira livre e consciente. (informação verbal)<sup>8</sup>.

Após o entendimento e a absorção do conceito de “*Habitus*”, fica bastante perceptível que ele pode ser “identificado” não só nos Artigos da Declaração Universal dos Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas (1948, não paginado):

[...]

Artigo 1.

Todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade.

Artigo 2.

1. Todo ser humano tem capacidade para gozar os direitos e as liberdades estabelecidos nesta Declaração, sem distinção de qualquer espécie, seja de raça, cor, sexo, idioma, religião, opinião política ou de outra natureza, origem nacional ou social, riqueza, nascimento, ou qualquer outra condição.

[...]

Como também nos Artigos da Constituição Federal do Brasil:

[...]

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

[...]. (BRASIL, 1988, não paginado).

Seguindo o caminho dos Direitos do Cidadão em contraponto aos Deveres do Estado para com este mesmo cidadão, Pires (2013, p. 18) explica que: “O Estado deve ser responsabilizando pelas políticas públicas que materializam esses direitos, por meio de estratégias redistributivas da riqueza e de superação de impedimentos que levam à desigualdade e impossibilitam que a liberdade seja concretizada [...]”.

A relação entre Direitos e Liberdade é fundamental para a vida em Sociedade. Sociedade esta, regrada por um poder público que tem a obrigação de fornecer aos seus cidadãos uma vida sem qualquer tipo de discriminação, seja ela religiosa, social, cor, gênero, raça, e principalmente, no caso desta pesquisa, o direito ao deslocamento, ou seja, o direito de ir e vir das PDVM, espontaneamente, de acordo com a sua vontade.

Portanto, os direitos sociais devem ser entendidos como uma responsabilidade pública apoiada na satisfação das necessidades das pessoas, sem as quais não há igualdade, liberdade, vida digna, autorrespeito ou pleno exercício de suas capacidades (PISÓN, 2003 apud PIRES, 2013).

O direito à cidade é incontestável e as Leis são um meio de ratificar esse *Direito*, embora Lefebvre (2001, p. 15) vaticine que: “Nenhuma lei é inteiramente geral e absoluta”.

<sup>8</sup> Informação fornecida pela Profa. Dra. Elizabeth Coelho, em aula com Datashow, na Universidade Federal do Maranhão, em São Luís, em 2016.



A Carta Mundial pelo Direito à Cidade já foi divulgada pelo Fórum Social das Américas em julho de 2004 – Quito; pelo Fórum Mundial Urbano em setembro de 2004 – Barcelona e pelo V Fórum Social Mundial em janeiro 2005 – Porto Alegre. Esta última, publicada em 12/06/2006, foi o documento produzido a partir do Fórum Social Mundial Policêntrico de 2006 e que é a atualização das anteriores e com a intenção de que ser tornar Lei pelas Nações. Entre as recomendações inseridas no documento, destacam-se:

#### ARTIGO I. DIREITO À CIDADE

1. Todas as pessoas devem ter o direito a uma cidade sem discriminação de gênero, idade, raça, condições de saúde, renda, nacionalidade, etnia, condição migratória, orientação política, religiosa ou sexual, assim como preservar a memória e a identidade cultural em conformidade com os princípios e normas estabelecidos nessa Carta.

2. O Direito à Cidade é definido como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado. O Direito à Cidade é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, concebidos integralmente, e inclui, portanto, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais que já estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos. Este supõe a inclusão do direito ao trabalho em condições equitativas e satisfatórias; de fundar e afiliar-se a sindicatos; de acesso à seguridade social e à saúde pública; de alimentação, vestuário e moradia adequados; de acesso à água potável, à energia elétrica, o transporte e outros serviços sociais; a uma educação pública de qualidade; o direito à cultura e à informação; à participação política e ao acesso à justiça; o reconhecimento do direito de organização, reunião e manifestação; à segurança pública e à convivência pacífica. Inclui também o respeito às minorias e à pluralidade étnica, racial, sexual e cultural, e o respeito aos migrantes. O território das cidades e seu entorno rural também é espaço e lugar de exercício e cumprimento de direitos coletivos como forma de assegurar a distribuição e o desfrute equitativo, universal, justo, democrático e sustentável dos recursos, riquezas, serviços, bens e oportunidades que brindam as cidades. Por isso o Direito à Cidade inclui também o direito ao desenvolvimento, a um meio ambiente sadio, ao desfrute e preservação dos recursos naturais, à participação no planejamento e gestão urbanos e à herança histórica e cultural.

[...]

#### ARTIGO II. PRINCÍPIOS E FUNDAMENTOS ESTRATÉGICOS DO DIREITO À CIDADE

[...]

#### 4. PROTEÇÃO ESPECIAL DE GRUPOS E PESSOAS EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE:

4.1. Os grupos e pessoas em situação de vulnerabilidade têm direito a medidas especiais de proteção e integração, de distribuição de recursos, de acesso aos serviços essenciais e de não-discriminação. Para os efeitos dessa Carta se consideram vulneráveis as pessoas e grupos em situação de pobreza, em risco ambiental (ameaçados por desastres naturais), vítimas de violência, com incapacidades, migrantes forçados, refugiados e todo grupo que, segundo a realidade de cada cidade, esteja em situação de desvantagem em relação aos demais habitantes. Nestes grupos, por sua vez, serão objeto prioritário de atenção os idosos, as mulheres, em especial as chefes de família, e as crianças. (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO, 2006, p. 2-5).

Percebemos que:

Os grupos e pessoas em situação de vulnerabilidade têm direito a medidas especiais de proteção e integração, de distribuição de recursos, de acesso aos serviços essenciais e de não-discriminação. [...] com incapacidades, [...] e todo grupo que, segundo a realidade de cada cidade, esteja em situação de desvantagem em relação aos demais habitantes. (OSÓRIO, 2006, p. 204).

Nestes grupos são facilmente identificáveis as PDVM.

O direito à cidade se traduz no respeito que se tem pelos seus cidadãos. Na relação entre Estado e Cidadão, a união de grupos fortalece seus pleitos de forma que sejam atendidos não só da melhor maneira disponível, como também, e isto é inegável, da “melhor pressão possível” a ser exercida pelos grupos organizados quando reivindicam algum direito ao Poder Público.

Lefebvre (2001) é afirmativo: *A cidade não é apenas uma linguagem, mas uma prática*, e essa prática é conseguida através da experiência nos embates à procura de soluções. É essa prática que será destacada neste trabalho por ser a aplicação das Leis, das inter-relações, das técnicas de execução, das consciências, da solidariedade e da **EFETIVAÇÃO DAS AÇÕES**. Toda ação em prol da sociedade, em geral, mas mais especificamente a favor das PDVM.

O cidadão que não apresenta qualquer tipo de deficiência, já faz um esforço para alcançar esse direito, utilizando-se de formas legais para resgatá-los; isto é, uma realidade e uma prática. Imaginemos o caso da Pessoa com Deficiência, cujas limitações (não desprezemos a discriminação) são um entrave a mais.

Desse modo, o resgate desses direitos é, no mais das vezes, penoso, angustiante e humilhante. Não que não seja assim para todos que se aventuram na conquista de seus direitos, mas com certeza é potencializado nas pessoas com deficiências.

Pires (2013, p. 7) explica que:

As experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida – seja na infância, na velhice ou na doença. Esse grupo de pessoas, por exemplo, depende das relações de cuidado – seja de outras pessoas ou do Estado – para realizar as atividades diárias, zelar por si próprias ou acessar os equipamentos públicos.

Neste estudo, os direitos, em geral, e em particular, os em relação à cidade, podem ser identificados nas transcrições das entrevistas, que fornecem depoimentos extremamente realistas sobre a situação das PDVM.

Utilizamos aqui, a transposição espacial-auditiva (virtual) da entrevista para produzir uma realidade. É a “prática” de Lefebvre (2001). Dá vida e dinamicidade aos relatos e pode auxiliar a entender o porquê de algumas assertivas existentes nos textos da dissertação.

Rodrigues (2007, não paginado) prefere a expressão “cidade com direito”, onde o espaço tem a primazia:

Utilizamos a ‘cidade como direito’ em vez de ‘o direito à cidade’ para evidenciar a importância do Espaço. A cidade como direito, da mesma forma que outros temas, tem vários significados e conteúdos, o que demonstra a complexidade do processo de urbanização, da produção do espaço, da reprodução ampliada do capital, das desigualdades sociais, econômicas e sócioespaciais.

[...]

A cidade como direito tem como base a vida real, o espaço concreto e o tempo presente. Ao contrário, no ideário da cidade ideal, o espaço e o tempo são abstrações. Reflete o pensamento de planejadores do Estado capitalista e do capital. Os problemas são considerados desvios do modelo, solucionáveis com novo tipo de planejamento e uso de novas tecnologias. Os avanços da tecnologia articulam formas e conteúdos da e na cidade, mas não ‘produzem’ a cidade ideal, embora provoquem transformações na cidade real.

Esse espaço pode ser administrado de várias formas e com vários enfoques. E, também, abrir caminhos para a igualdade de condições sociais e de convívio, se for pensado com a filosofia do *desenho universal*, que abrange a maioria, sempre que possível.

E abranger a maioria é uma forma de democracia, uma forma de emancipação, de liberdade, dando oportunidade a todos de se expressarem e de se comunicarem. Desse modo, Lefebvre (1991) diz que o espaço é o meio privilegiado para explorar estratégias alternativas emancipatórias.

Com relação à democracia e à cidade, Guimarães e Gonçalves (2010) expõem que:

‘O direito à cidade’ propugna a gestão democrática da cidade, entendida como a forma de planejar, produzir, operar e governar as cidades submetidas ao controle social e à participação da sociedade civil, e a função social da cidade e da propriedade, como prevalência do interesse comum sobre o direito individual de propriedade. É a ideia de uso socialmente justo do espaço urbano para que os cidadãos se apropriem do território, democratizando seus espaços de poder, de produção e de cultura dentro de parâmetros de justiça social e da criação de condições ambientalmente sustentáveis.

[...]

Na verdade implica em cada cidadão ter o direito de responder e opinar pelo espaço público e privado, pois a cidade deveria ser um direito de todos, afinal, ‘a cidade é um espaço coletivo, culturalmente rico e diversificado que pertence a todos os seus habitantes’ (Carta Mundial do Direito à Cidade, Parte I Disposições Gerais, Artigo I. Direito à Cidade).

E esse espaço coletivo depende da forma de como é pensado o urbanismo. Como são idealizados vários fatores, em especial, os deslocamentos não motorizados assistidos. A convivência coletiva é forjada na escolha do processo de urbanização, da produção do espaço de cada cidade.

Nessa produção do espaço, o contato real e pessoal traz um acréscimo de interação que a internet não consegue suprir, posto que é um relacionamento virtual, mas que somente o “tête-a-tête” pode proporcionar.

Gehl (2010, não paginado) descreve em seu livro *Cidade para Pessoas* o que acontece com o volume de informações recebido por um pedestre quando ele caminha:

Quando andamos na nossa velocidade normal de 4 a 5 Km/h, temos tempo para ver o que ocorre à nossa frente e onde colocamos nossos pés. Se encontrarmos outras pessoas, podemos vê-las a distância de 100 m. Leva entre 60 e 70 segundos até nos encontrarmos face a face. Dentro desse tempo, nosso volume de informação percebida vai aumentando, há tempo para avaliar e responder a situação.

Edward T. Hall, por exemplo, descreveu, em *The Hidden Dimension*, quatro diferentes distâncias de comunicação que podem ser definidas, principalmente, através de mudanças nos níveis da voz.

A distância íntima - 0 a 45 cm - é a distância na qual se podem partilhar fortes emoções. Essa é a distância do amor, da ternura e do consolo, assim como a distância para comunicar raiva e ira. Nessa distância, os sentidos que mais se aproximam dos sentimentos, tato e olfato, entram em ação. Podemos abraçar, acariciar e tocar. O contato é próximo, caloroso, intenso e emocionalmente carregado.

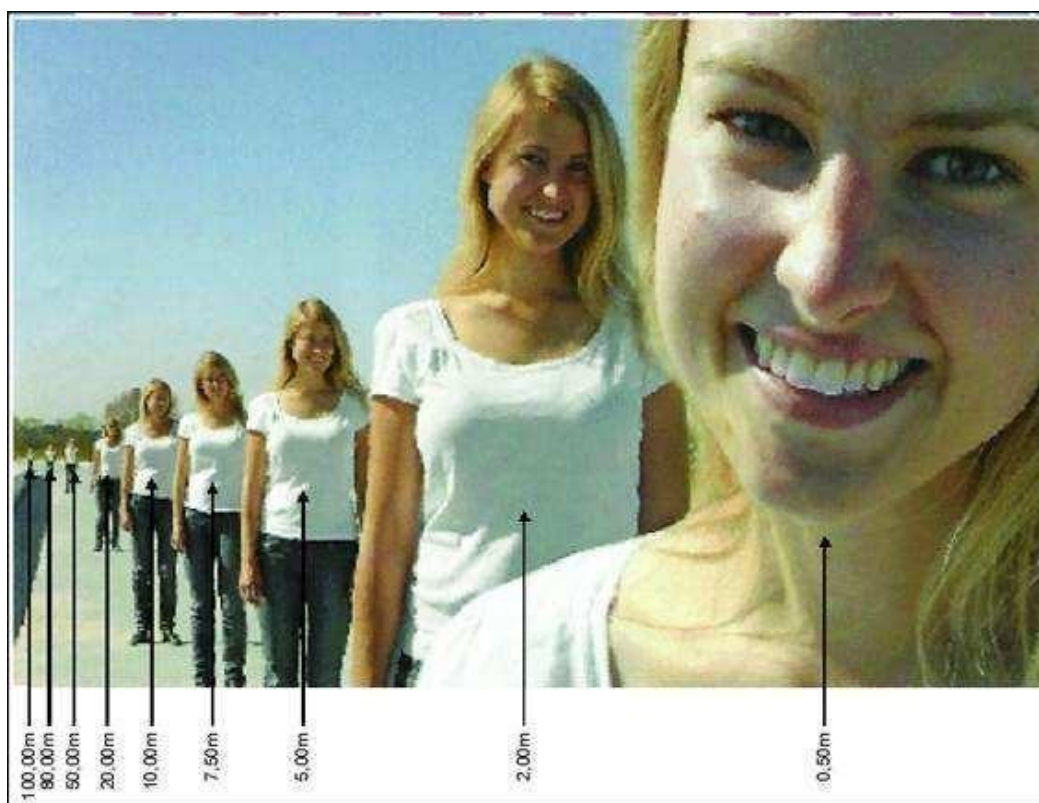
Distância pessoal - 45 cm a 1,20m - é a distância de contato entre amigos próximos e familiares. É aqui que ocorrem conversas sobre assuntos importantes. Podemos ilustrar a distância pessoal por uma família reunida em torno de uma mesa, às refeições.

Distância social - 1,20 a 3,70 m - descreve as distâncias nas quais se pode partilhar conversas sobre trabalho, lembranças de viagens e outros tipos de informações comuns. Uma sala de estar em torno de uma mesinha central é uma boa expressão física desse tipo de conversa.

A distância pública - mais de 3,70 m - descreve a distância do contato mais formal e da comunicação unilateral. Essa é a distância entre professores e alunos, pastores e congregação, e a distância que escolhemos para ver ou ouvir um artista de rua, mas queremos mostrar que não somos parte do evento.

Para visualização do que foi exemplificado, Gehl (2013) apresenta a figura 2.

Figura 2 - Campo social de visão



Fonte: Gehl (2013)

Segundo Gehl (2013, p. 71), a atividade no campo social da visão está condicionada não só à quantidade de pessoas presentes no mesmo espaço como também ao tempo de permanência de cada usuário. O nível de atividade é simplesmente um produto do número e do tempo. Muitas pessoas movimentando-se rapidamente pelo espaço pode significar bem menos vida na cidade do que um grupo de pessoas que passam algum tempo ali. Gehl (2013, p. 65) ensina que a vida na cidade é um processo de autoalimentação, de autorreforço. Ainda de acordo com o autor: “Algo acontece porque algo acontece, porque ...”.

Fazendo um paralelo interessante, o sistema mental de raciocínio e de palavras de Gehl (2013) é algo semelhante ao mesmo sistema mental da expressão de Bourdieu (1998, p. 372): “O sociólogo não pode ignorar que é próprio do seu ponto de vista ser um ponto de vista sobre um ponto de vista”.

## **2.2 A interação pessoal e a dependência das PDVM**

Para que uma caminhada seja confortável, inclusive quanto às distâncias e ao ritmo aceitáveis, é preciso que haja espaço para andar sem muitas interrupções ou obstáculos. Muitas vezes essas qualidades estão presentes em áreas exclusivas para pedestres, mas são raras nas calçadas de muitas cidades. Pelo contrário, é impressionante observar quantos obstáculos e dificuldades foram incorporadas à paisagem do pedestre no decorrer dos anos (GEHL, 2013).

Numa outra ponta, Pires (2013, p. 7) explica que:

As experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida – seja na infância, na velhice ou na doença. Esse grupo de pessoas, por exemplo, depende das relações de cuidado – seja de outras pessoas ou do Estado – para realizar as atividades diárias, zelar por si próprias ou acessar os equipamentos públicos.

É nessas “relações de cuidado” citada anteriormente por Pires (2013) que encontram eco em alguns órgãos do poder público. Por exemplo: o Ministério Público, através da Promotoria de Justiça da 14ª Promotoria Especializada da Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência que age no sentido de criar condições para que as vozes das pessoas com deficiências sejam ouvidas e seus pleitos sejam atendidos.

Na prática, a ideologia da participação permite obter pelo menor preço a aquiescência das pessoas interessadas o direito à cidade só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada, renovada (LEFEBVRE, 2001).

E esta participação, este direito à vida urbana transformada e renovada, às vezes, é conquistada através do fruto de parcerias. Por exemplo: Ministério Público através da 14ª Promotoria com a Secretaria Municipal de Terras e Urbanismo (SEMURH) e as entidades de classe das PDVM. Com relação aos degraus existentes em várias calçadas de São Luís o arquiteto da Secretaria explica que: “existe uma ação em conjunto com o Ministério Público e a Blitz Urbana, para que essas calçadas voltem a ser uma calçada pra livre... acesso de ir e vir. Ou seja, esses degraus que hoje existem; rampas, que eles fazem pra acesso de automóveis [...]” (APÊNDICE J).

Esta ação que foi dada entrada em 2010 teve seu desfecho em 2015, através de audiência preliminar que culminou com o acordo judicial entre as partes, para que num prazo de 10 (dez) anos, todas as ruas da cidade tornem-se acessíveis, conforme a norma NBR 9050.

Embora os representantes do poder público afirmem que tais circunstâncias estão sendo contornadas, na verdade, a velocidade das ações que culminam com o ajuste necessário é bastante lenta face às necessidades de **Deslocamento Assistido das PDVM**.

Com relação aos espaços públicos com participação da sociedade civil, Dagnino (2002 apud RAMIRES, 2017, p. 69) contribui com seu depoimento:

[...] esses espaços têm servido de canais de expressão e defesa de reivindicações de direitos dos excluídos da cidadania no Brasil e, nessa medida, contribuído para o reconhecimento deles por parte da sociedade como um todo, mesmo quando esse reconhecimento não se traduz imediatamente em medidas concretas. A participação da sociedade civil na publicização de um enorme número de demandas de direitos tem alterado a face da sociedade brasileira ao longo das duas últimas décadas. O fato, inquestionável, de que essas demandas encontrem escasso abrigo nas políticas públicas do Estado não deve obscurecer o avanço que a sua publicização e legitimação no âmbito societal significam.

A afirmação de Dagnino (1994) tem coerência no macro, mas imperfeições no micro, pois as práticas diárias das Organizações ligadas às **PDVM** em São Luís com relação à resolução de problemas pendentes são tão angustiantes quanto o deslocamento pelas calçadas, pois não conseguem resolver, se não todos os problemas, pelo menos os mais urgentes nas esferas de Poder. O que vem a contrastar com a afirmação do Técnico em Fiscalização Urbanística da SEMURH, o arquiteto e urbanista Lourenço Costa, em entrevista (APÊNDICE J):

[...] eu presenciei ações da Blitz Urbana no Calhau. Em áreas nobres mesmo. Eu vi o fiscal batendo na porta e dando a notificação pra que a pessoa adaptasse e depois eu vi a pessoa adaptando; tendo os custos dela, lógico; porque ela vai ter custo, porque ela fez o empachamento<sup>9</sup>; ela vai ter que desobstruir.

<sup>9</sup> Empachamento: palavra tomada emprestada do vocabulário médico pela Blitz Urbana (Setor de Fiscalização) da Prefeitura de São Luís que significa o ato de obstruir a calçada com degraus, rampas para acesso de automóveis, banca para venda de produtos, mesas, etc., de forma a impedir o livre direito de ir e vir dos pedestres.

E essa resolução de problemas pendentes que “nunca” termina é também relatada por Dagnino (1994) com relação às Políticas Públicas de uma maneira geral em todo o Brasil: a avaliação do caráter paliativo e compensatório dessas políticas aparenta se referir ao fato de que elas não abrange a eliminação radical da desigualdade, se dirigem apenas a minorar e compensar – minimamente e de forma localizada – os seus efeitos.

Na verdade, a análise semiológica deve distinguir dimensões e níveis múltiplos. Existe a *fala* da cidade: aquilo que acontece na rua, nas praças, nos vazios, aquilo que aí se diz. Existe a *língua* da cidade: as particularidades próprias a uma tal cidade e que são expressas nas conversas, nos gestos, nas roupas, nas palavras e nos empregos das palavras pelos habitantes (LEFEBVRE, 2001).

A mudança da sociedade é fundamental para criar novos parâmetros de atenção às PDVM. O reconhecimento pleno de seus direitos pode alterar a visão da inclusão no processo de desenvolvimento da cidade.

Lefebvre (2001, p. 139) expõe que:

Esses direitos mal reconhecidos tornam-se pouco a pouco costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados

[...]

Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade [...].

Se os poderes públicos não interagem entre eles, a contento, em suas ações, a cidade sofre. E as demandas dos grupos de Movimentos Sociais, mesmo que cobrando “sob pressão” o poder público (de forma que sejam atendidas satisfatoriamente), seja em que nível for: municipal, estadual ou federal, não serão concretizadas.

É necessário, portanto, uma mudança de consciência do Governo, da Sociedade, enfim, de um todo. Pois, somente assim, eles poderão sentir, perceber, e aí sim, assimilar o que Lefebvre (2001) caracterizou como “a forma superior dos direitos”. Ou seja, o direito à cidade.

O urbanismo, já faz alguns anos, transborda das técnicas e aplicações parciais (regulamentação e administração do espaço construído) para se tomar prática social que diz respeito e que interessa ao conjunto da sociedade (LEFEBVRE, 2001).

Desse modo, inserido nesse conjunto da sociedade destacam-se as PDVM, um movimento social organizado e atuante. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações imediatas, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações etc.) (LEFEBVRE, 2001).

Assim, para que se possam absorver as modificações que o urbanismo tem acrescentado ao viver citadino, em função de que é o reflexo dos anseios, das necessidades de uma sociedade em crescente mutação, é imperioso a observação de novas formas de relação social, não só entre os cidadãos, como também, nas maneiras de relacionamento das pessoas com o meio ambiente. Meio ambiente este, também em constante mudança.

Portanto, é na direção de novo humanismo que devemos tender e pelo qual devemos nos esforçar, isto na direção de uma nova práxis e de um outro homem, o homem da sociedade urbana que só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada... (LEFEBVRE, 2001).

É a interação pessoal dos cidadãos e a dependência física e social que ainda afeta as PDVM que faz com que se deva investir em novas maneiras de relacionamento no trato com as pessoas, ou seja, uma nova forma de “ver e usufruir” a cidade. E essa transformação se dará através de uma nova forma de viver a cidade, de perceber mais intimamente seus contornos, seus cheiros, suas belezas, suas artes, suas emoções, seus amores e suas descobertas diárias. O que pode propiciar essa gama de sensações, que não são novas, mas que podem ser mais intensificadas, mais vividas. Essas “novas descobertas” podem ser vislumbradas através do Urbanismo Caminhável.

### 2.3 Urbanismo caminhável

O termo **urbanismo** segundo o *Dicionário Aurélio*: [De Urbano + -ismo.] S.m. O estudo sistematizado e interdisciplinar da cidade e da questão urbana, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano. E **caminhável**, pelo Priberam Dicionário (2017): Adj.2g. Em que se pode caminhar (FERREIRA, 1986).

Portanto, seguindo o raciocínio de construção do significado do termo baseado em suas origens, **URBANISMO CAMINHÁVEL** é o estudo sistematizado da questão urbana, com ênfase no caminhar, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano.

Em termos mais prático e menos teórico, é o urbanismo que valoriza a curta distância entre moradia, trabalho, educação, saúde e lazer, conectados com múltiplos sistemas de transportes coletivos e não motorizados. Nesse novo modelo, o desenvolvimento urbano se volta para o desenvolvimento social, porque os melhores locais para morar são aqueles onde a população depende menos de transporte individual ou público. Quanto mais caminhável a



cidade, mais desenvolvida será, com maior geração de riqueza e economia de recursos (JUNDIAÍ, 2015).

Ou seja, um novo conceito de desenvolvimento urbano que vem sendo cada vez mais discutido em todo o mundo o “*Walkable Urbanism*” é um tipo de urbanismo que valoriza a curta distância.

## 2.4 Primeiro passeio pelas décadas

### a) Década de 60

Jacobs (2011, p. 29) já tinha se debruçado sobre a influência das ruas na percepção que se tem das cidades, em seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades* (Americanas – a palavra só entra no original. Na versão em português foi retirado “Americanas”):

As ruas das cidades servem para vários fins além de comportar os veículos; e as calçadas - a parte das ruas que cabe aos pedestres - servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto à circulação para o funcionamento adequado das cidades.

A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros pontos limítrofes a ela ou a calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem de outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito. As ruas e suas calçadas, principalmente em locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecem monótonas, a cidade parecerá monótona.

Desde então, as ruas (calçadas + faixas de rolamento de veículos) tiveram um tratamento especial no sentido, não de executá-las de acordo com regras pré-estabelecidas de urbanismo (quando existiam), mas de entendê-las melhor de forma a propiciar mais integração não só entre as pessoas, mas também sua relação com os veículos e o ambiente construído.

### b) Década de 70

Embora outros autores pudessem estar realizando estudos sobre o assunto, deve-se destacar Willian H. Whyte, que em 1980 publicou o livro “*The Social Life of Urban Spaces*”, com suas experiências que começaram em 1970, quando formou um grupo de pesquisa chamado “Projeto de Vida nas Ruas”, cuja intenção foi analisar os espaços da cidade. A concentração da pesquisa de Whyte (1980, p. 12, tradução nossa) foi às praças e o foco era o desequilíbrio entre as várias densidades demográficas dos espaços urbanos, principalmente no centro de cidade:

À medida que nossos estudos nos aproximavam do centro de Nova York, o desequilíbrio no uso do espaço era ainda mais evidente. A maior parte do

aglomerado poderia ser atribuída a uma série de pontos de estrangulamento - estações de metrô, em particular. No total, esses espaços são apenas uma fração do centro da cidade, mas o número de pessoas que o utilizam é tão alto, a experiência é tão abismal, que colabora com nossa percepção da cidade, de toda proporção do espaço envolvido. O fato de que pode haver muito espaço vazio em algum outro lugar que mitiga o desconforto. E há um forte efeito de transferência.

Isso também afeta os pesquisadores. Vemos o que esperamos ver, e ficamos tão condicionados a ver espaços lotados no centro da cidade que muitas vezes é difícil ver os vazios. Mas quando olhávamos, lá estavam.

### c) Década de 80

Appleyard (1980, não paginado) reproduz um artigo, intitulado “*Ruas Habitáveis: bairros protegidos?*”, onde dá atenção ao ambiente reinante nas ruas e o que é desejável nelas.

Eis o que dizia a sinopse:

As ruas tornaram-se ambientes perigosos e inabitáveis, mas a maioria das pessoas vive neles. As ruas precisam ser redefinidas como santuários; como lugares habitáveis; como comunidades; como território de residência; como lugares para jogar, com vegetação e história local. Os bairros devem ser protegidos, embora não sejam exclusivos. A unidade do bairro, a área ambiental e o Woonerf<sup>10</sup> [figuras 3 e 4] são examinados como modelos para o bairro protegido. Os critérios para um bairro protegido dependem de velocidades aceitáveis, volumes, níveis de ruído, redução de acidentes e direitos de passagem para pedestres.

<sup>10</sup> Woonerf é um termo de origem holandesa e significa algo como rua de convívio.

A ideia é de uma rua compartilhada entre pedestres, bicicletas, crianças brincando e até mesmo carros.

E como uma rua sem divisão de espaços pode ser segura?

Através da mudança de piso, elevação do leito da via para o mesmo nível da calçada e com a retirada de sinalizações viárias, inclusive das que limitam velocidade – sim, é isso mesmo. A ideia é que o motorista se veja obrigado inconscientemente a diminuir a velocidade e a prestar atenção a tudo e todos a sua volta, os motoristas voltam a se portar como pessoas tendo contato visual e preocupados em respeitar o espaço do outro.

Para entender de onde vem esse conceito é preciso voltar um pouco no tempo.

Em tese as ruas antigas já funcionavam como as Woonerfs, lugares de encontro e extensão das salas de estar de suas residências, mas com o passar do tempo foram ficando cada vez menos amigáveis, diz-se que inclusive um dos motivos de sucesso da tipologia das Townhouses de Nova York era o fato de sua configuração elevada em relação a rua permitir um mínimo afastamento da rua, corriqueiramente inundada por fezes de cavalo.

Talvez, a partir daí a rua tenha se tornando um lugar definitivamente não muito agradável. Os paralelepípedos que hoje achamos lindos tornavam a tarefa de limpar as ruas para não dizer impossível, inglória. O número de acidentes por atropelamentos fez com que as calçadas se popularizassem como solução para um deslocamento por um espaço mais limpo e seguro. Isto, aliado à popularização do asfalto fez os carros, então carruagens motorizadas, se sentirem cada vez mais a vontade para desenvolver maiores velocidades.

Se antes as ruas eram das pessoas e depois dos cavalos, agora por décadas residiriam no controle dos carros.

Neste contexto surge o Woonerf através de uma iniciativa popular em Delft, Holanda, no fim dos anos 60 como uma reação ao impacto do carro e do trânsito na cidade. As pessoas literalmente ocuparam, ou retomaram a rua por assim dizer. As autoridades ao avaliarem o ocorrido perceberam os resultados positivos.

Joost Váhl engenheiro de trânsito, responsável aparentemente por implantar os primeiros quebra-molas da Europa, já vinha estudando alternativas para redução da velocidade dos carros e juntamente com Hans Monderman encamparam a ideia e em 1976 o governo Holandês sancionou o modelo como um novo padrão de rua a ser seguido. Inicialmente as propostas contavam com mobiliários urbanos, caminhos estreitos e sinuosos para os carros, de forma a criar ambiências urbanas mais amigáveis aos pedestres e menos convidativas aos veículos. A experiência provou que a redução de acidentes caía dramaticamente, em torno de 40%, e inclusive o fluxo de carros se reduzia. Com o aperfeiçoamento da técnica os desenhos de novas Woonerfs foram sendo simplificados para redução de custo e para implantação numa maior quantidade de áreas. Hoje a Holanda conta com mais de 6.000 Woonerfs.

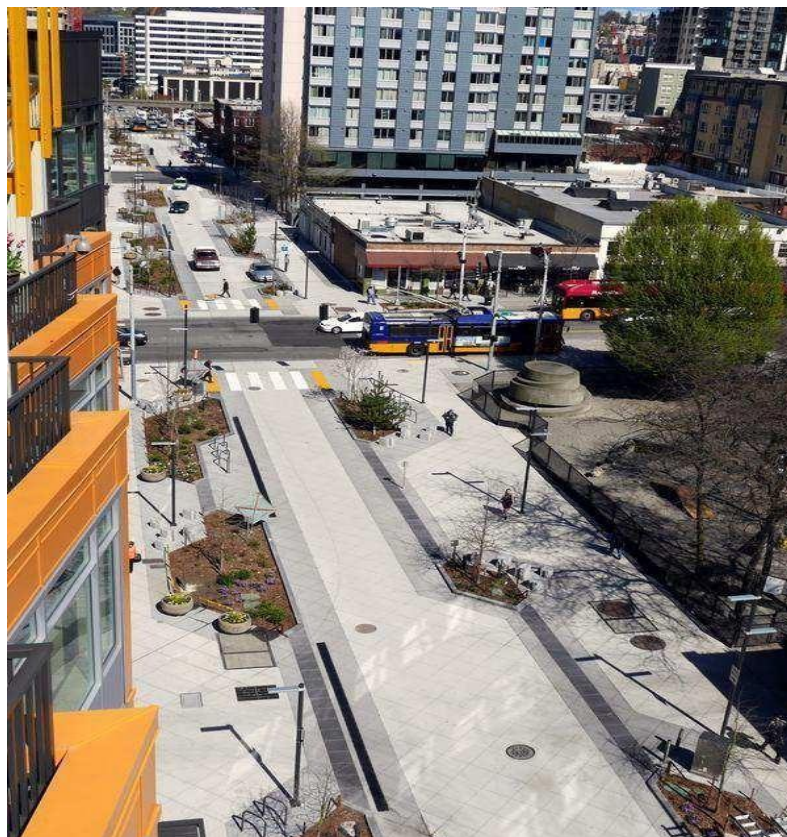
A ideia se espalhou pelo mundo e essas ruas podem ser encontradas sendo chamadas simplesmente de zonas residenciais ou espaços compartilhados (MEIAUM, 2015).

Figura 3 - Woonerf, Kaptensgatan, Holanda



Fonte: Meiaum (2015)

Figura 4 - Woonerf Bell Street, Seattle, EUA



Fonte: Meiaum (2015)

#### d) Década de 90

O estudo da apropriação dos espaços urbanos continuou e na 14ª Conferência Internacional de Pedestres, Boulder, Colorado - EUA, Bradshaw (1993, não paginado) apresentou um Sistema de Classificação para a Caminhabilidade. Ele reconhece a utilização do termo “Caminhabilidade” na literatura, mas dá à expressão uma nova dimensão: a da mensuração:

‘Caminhabilidade’ é uma qualidade de lugar, que está sendo corroída por dia em todo o mundo. Embora o termo tenha aparecido na literatura por algum tempo, o autor, ativista de direitos do pedestre e praticante de consulta pública, não conhece nenhuma tentativa de medição. Este documento tenta fazer isso, bem como dar três objetivos práticos para usar o ‘Índice de Caminhabilidade’. Um desses usos é proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a se tornarem ‘heróis locais’, ao restabelecer seus vínculos com suas ruas e bairros e comprometer recursos pessoais para reconstruir sua infraestrutura física e social local, tão necessária para a vida humana e a ecologia dos ‘recursos naturais’.

E continua a exposição de motivos que o fez criar os seus “Índices”:

Eu acredito que eu moro em um dos bairros mais caminháveis da América do Norte. Infelizmente, a habitação também está entre os preços mais elevados da cidade. No ano passado, os proprietários de imóveis e empresários enfrentaram altos aumentos nos impostos sobre a propriedade, baseados em valores de mercado. Muitos dos meus vizinhos desafiaram os impostos de propriedade baseados no valor de mercado com o argumento de que o valor de mercado de um imóvel não reflete necessariamente a capacidade de pagar impostos. Outros argumentaram de forma diferente: a pessoa média em nossa vizinhança é mais propensa a caminhar e, portanto, tem menos necessidade de infraestrutura de nível municipal a pagar pelos impostos sobre a propriedade. (BRADSHAW, 1993, não paginado).

Portanto, Bradshaw (1993, não paginado) consegue fazer a ligação entre caminhada e impostos, idealizando, através da observação e da coleta de subsídios junto aos moradores, uma relação de causa e efeito, onde ao se caminhar mais dever-se-ia pagar menos impostos.

Isso me fez pensar. Sempre gostei da ideia de ser capaz de medir essa qualidade chamada Caminhabilidade. Mas agora pode haver um uso muito importante para isso. E se uma coleção de tais medidas - na forma de um sistema ou índice de classificação - poderia ser usada no cálculo de impostos sobre imóveis e, para novos edifícios, a taxa inicial para ser desenvolvido? Isso pode parecer injusto, uma vez que se aproxima de ser um exemplo de usuário-pagamento, mas seria aplicado não ao indivíduo ou a congêneres, mas à unidade básica de caminhabilidade, ao quarteirão e ao bairro.

O índice também pode ser útil para compradores de casas que possam usar o índice para resolver questões como: as ruas são seguras? O serviço de trânsito é bom? Precisaremos de um carro, de dois carros ou mesmo de nenhum carro?

Finalmente, há o uso dos indicadores do índice como uma agenda para ação coletiva. Como o índice se aplicaria a um bairro inteiro, a ação seria naturalmente coletiva. Um bairro poderia melhorar sua classificação através da sua própria mudança: sua forma física e entretenimentos, sua gama de negócios, seus serviços locais e programas coletivos. Nisso reside à referência ao ‘herói local’, a pessoa que gosta da escala local, tem carinho por seu ambiente particular e compromete tempo e recursos para fazer algo para melhorar, trabalhando com e através de outros para melhorar as condições para um senso de comunidade: econômico, social e comércio cultural.

Portanto, o começo do uso da medição da Caminhabilidade teve, em princípio, a intenção de medir a capacidade que as ruas têm de atrair as pessoas; e, se essas ruas atraíssem pessoas, essas pessoas poderiam criar um ambiente saudável de convivência, onde provavelmente acabariam atraindo investimentos para o lugar, tendo como resultado econômico principal, a valorização imobiliária do local; e, logicamente, as consequências sociais, culturais, ambientais, etc. Embora com um discurso aparentemente sócio-humanista, sua intenção real era comercial.

Bradshaw (1993, não paginado) ainda pergunta: o que é caminhabilidade? Sua resposta aponta para as quatro características consideradas básicas por ele:

1. Um meio ambiente físico "confortável para os pés", amplas calçadas niveladas, pequenas interseções, ruas estreitas, muitos containers de lixo, boa iluminação e ausência de obstruções.
2. Uma gama completa de destinos úteis e ativos a uma curta distância: lojas, serviços, emprego, escritórios profissionais, recreação, bibliotecas, etc.
3. Um ambiente natural que ameniza os extremos do tempo - vento, chuva, luz solar - enquanto fornece o frescor da ausência de uso excessivo pelo homem. Não tenha ruído excessivo, poluição do ar, ou sujeira, manchas e fuligem do tráfego motorizado.
4. Uma cultura local social e diversificada. Isso aumenta o contato entre as pessoas e as condições para o comércio social e econômico.

#### **e) Década de 2000**

Além dessa proposta de medir a caminhabilidade através de um índice gerado a partir de alguns indicadores locais, outras experiências neste sentido foram realizadas em outros países, inclusive no Brasil, mais especificamente no Paraná, por um grupo de pesquisadores da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), que no ano de 2003 realizaram uma avaliação em quatro cidades do Estado (Curitiba, Londrina, Maringá e Foz do Iguaçu)<sup>11</sup>, com o um método desenvolvido a partir da mesma proposta de Bradshaw, porém considerando outros indicadores, segundo Ghidini (2011) - Vice-Presidente Técnico-Científico da Sociedade Peatonal<sup>12</sup> (quadro 1).

---

<sup>11</sup> Trabalho apresentado pelo professor Evandro Cardoso dos Santos (PUC-PR) e coordenador do trabalho, no Seminário sobre Calçadas promovido pela Associação Brasileira de Ciência Política (ABCP), em 28.10.2003 – Curitiba-PR.

<sup>12</sup> Sociedade Peatonal é uma sociedade civil de direito privado, sem fins lucrativos, de âmbito nacional e internacional, fundada em 2001 para a defesa, preservação e conservação do meio ambiente e promoção do desenvolvimento sustentável do meio-urbano, em especial ao que diz respeito à mobilidade urbana alternativa e sustentável, promoção, defesa e suporte técnico aos aspectos relacionados à segurança, conforto e fluidez dos pedestres, no meio urbano, levando em consideração o deslocamento a pé como prioritário e necessário entre outras finalidades.

Quadro 1 - Comparativo entre dois métodos de como mensurar a “caminhabilidade” (indicador)

<b>Chris Bradshaw -1993 - Ottawa, Canadá</b>	<b>Evandro Cardoso dos Santos - 2003- Curitiba, Brasil (Adaptação ao modelo)</b>
1. Densidade de pessoas nas calçadas.	1. Largura da calçada.
2. Estacionamento de veículos permitido.	2. Condições do piso.
3. Disponibilidade e quantidade de bancos (mobiliário urbano) por habitantes do bairro.	3. Obstáculos (postes, árvores, etc.).
4. Como são as oportunidades para relações sociais (conhecer, conversar, etc).	4. Nivelamento do piso (rampas, degraus etc.).
5. Idade que se pode deixar as crianças caminharem sozinhas pela rua.	5. Proteção das intempéries (marqueses, copas de árvores para proteção de sol e chuva).
6. Como as mulheres vêm a segurança no bairro?	6. Mobiliário urbano (presença de bancos, lixeiras, telefone público, entre outros).
7. A sensibilidade do serviço de trânsito local.	7. Iluminação.
8. A quantidade de locais importantes do bairro que os vizinhos possam enumerar.	8. Uso lindeiro (agradável, neutro ou incompatível).
9. Estacionamentos. Estão próximos ou distantes? E que capacidade tem?	9. Travessia (faixas de segurança, sinalização e semaforização).
10. As calçadas. Como são e como estão?	10. Seguridade (densidade de pedestres e policiamento).

Fonte: Ghidini (2011, p. 26)

A demanda crescente por lugares favoráveis aos pedestres reflete-se no grande sucesso do *Walk Score* (Índice de Caminhabilidade), um site que calcula esta característica dos bairros. Tudo começou em 2007, com Matt Lerner, Mike Mathieu e Jesse Kocher.

Um dos sócios, Matt Lerner relata que:

Eu tinha ouvido uma história na *National Public Radio* (NPR) –, sobre a quilometragem dos alimentos na Inglaterra, ou seja, etiquetar os alimentos com a distância percorrida para chegar até você e pensei, por que não medir a quilometragem das casas: saber quantos quilômetros você precisa percorrer de sua casa até as atividades cotidianas? (SPECK, 2016, p. 48).

O sistema de classificação dos imóveis de pontuação que ia do menos caminhável para o mais caminhável e os endereços foram divididos em categorias:

- a) Abaixo de 49 pontos → dependência do carro;
- b) De 50 a 69 pontos → um pouco caminhável;
- c) 70 a 89 pontos → bastante caminhável;
- d)  $\leq 90$  pontos → extremamente caminhável.

O Índice de Caminhabilidade passou a servir de referência para as companhias imobiliárias dos Estados Unidos para informar as características e pontuar um local, fazendo com que o preço do aluguel ou venda refletisse, além da demanda do mercado, a situação do imóvel em relação à sua capacidade de caminhabilidade (figura 5 a 8).

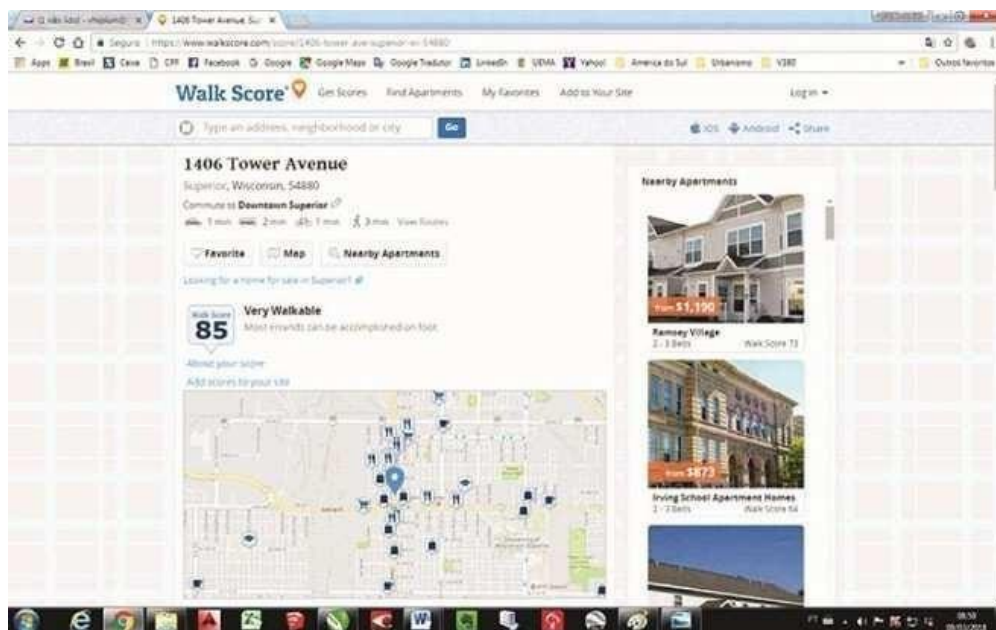
O Índice de Caminhabilidade transformou-se na ferramenta para medir o Urbanismo Caminhável, embora este termo ainda não fosse utilizado como hoje.

Figura 5 - Print Screen do site WalkScore – 1ª página



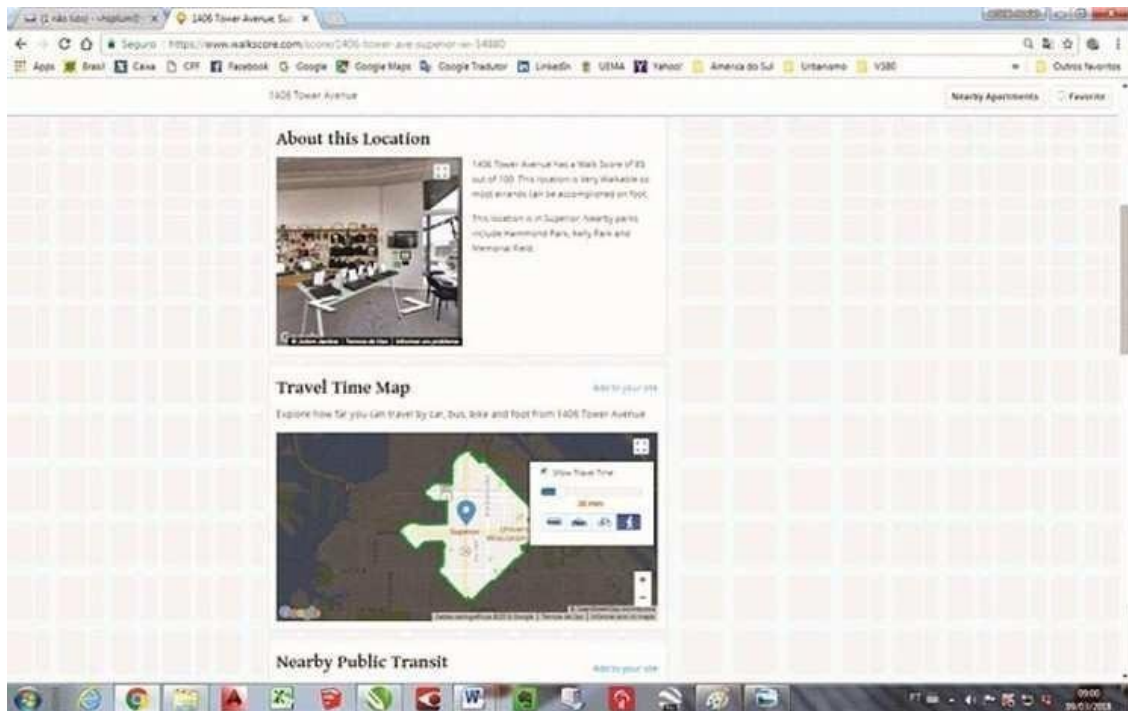
Fonte: Walkscore (2017)

Figura 6 - PrintScreen do site WalkScore  
página de pesquisa por apartamentos em Nova York



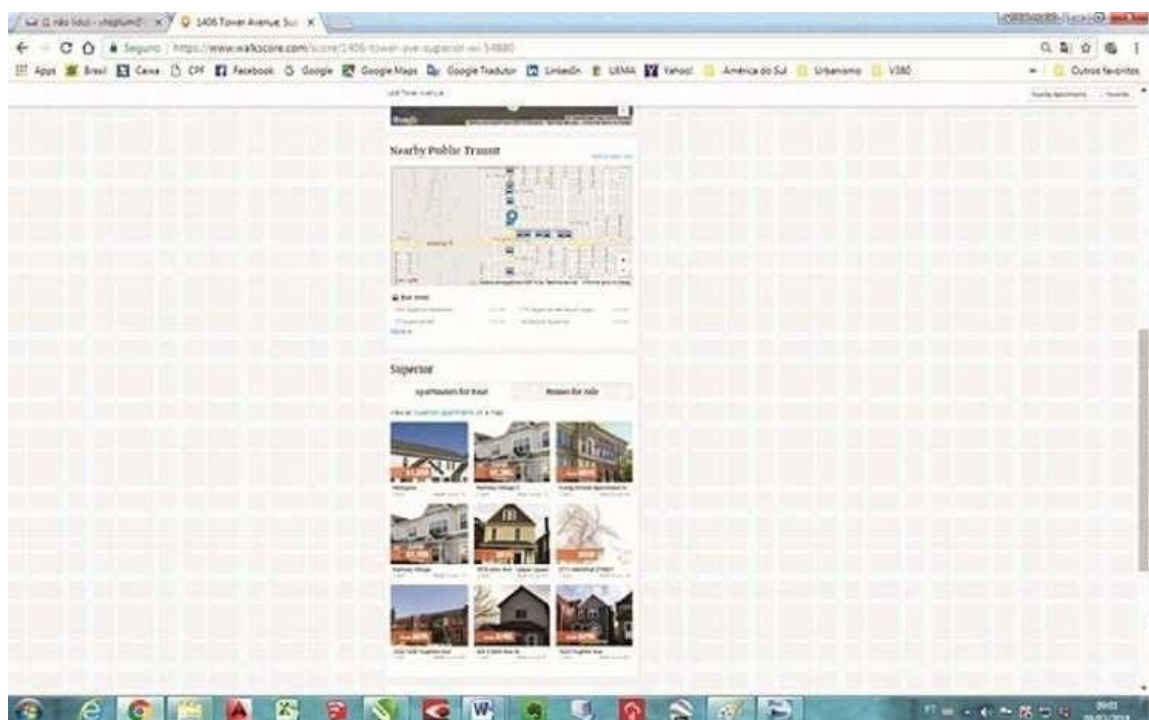
Fonte: Walkscore (2017)

Figura 7 - PrintScreen do site WalkScore  
 continuação da página de pesquisa por apartamentos em Nova York



Fonte: Walkscore (2017)

Figura 8 - PrintScreen do site WalkScore  
 continuação da página de pesquisa por apartamentos em Nova York



Fonte: Walkscore (2017)



## f) Década de 2010

O privilégio para os carros já tinha sido observado por Gehl (2013, p. 120), quando analisou diversas cidades e concluiu que: “Há mais no caminhar do que simplesmente andar”.

Em 2012, Jeff Speck lança o livro “*Cidade Caminhável*”, onde não só cita Jane Jacobs em algumas de suas observações acerca dos carros na cidade. Além das suas próprias observações, também se espelha em Gehl (2013, p. 21) para acrescentar as bases da sua Teoria Geral da Caminhabilidade: “A Teoria Geral da Caminhabilidade explica como, para ser adequada, uma caminhada precisa atender a quatro condições principais: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Cada uma delas é essencial, mas não é suficiente quando isolada.”

Perguntas como: que tipo de cidade irá impulsionar nosso desenvolvimento econômico? Que tipo de cidade manterá nossos cidadãos não só protegidos, mas também saudáveis? Que tipo de cidade será sustentável para as próximas gerações?

Estes três aspectos – prosperidade, saúde e sustentabilidade – são, não por mera coincidência, os três principais argumentos para tornar nossas cidades mais caminháveis (SPECK, 2016).

Desse modo, para caracterizar melhor a caminhabilidade, Speck (2016) apresenta com detalhes as quatro categorias: proveitosa, segura, confortável e interessante, já descritas anteriormente na sua Teoria da Caminhabilidade. Estas categorias fazem parte dos “Dez Passos da Caminhabilidade”, que “foram criados para nos levar de onde estamos para onde precisamos ir”.

**- Caminhada Proveitosa:** significa que a maior parte dos aspectos da vida cotidiana está por perto e são organizados de tal modo que uma caminhada atenda às necessidades do morador.

### **Passo 1: Pôr o Automóvel em Seu Lugar**

O automóvel é o servo que se tornou senhor. Há sessenta anos, ele tem sido o fator dominante na formação de nossas cidades. Relegar o carro ao seu papel correto é essencial para recuperar as cidades para os pedestres...

### **Passo 2: Mesclar os Usos**

Para que as pessoas optem por caminhar, a caminhada deve ter um propósito. Em termos de planejamento, o propósito é atingido pelo uso misto...

### **Passo 3: Adequar o Estacionamento**

Como afirma Andres Duany, ‘estacionamento é destino’. É a força, não tão oculta, que determina a vida ou morte de muitos centros de cidades. As exigências de estacionamento e os preços determinam a destinação de mais área urbana em todo o país do que qualquer outro fator...

### **Passo 4: Deixar o Sistema de Transporte Fluir**

Com raras exceções, cada viagem em transporte público começa e termina com uma caminhada. Como resultado, enquanto a caminhabilidade se beneficia de um bom transporte, o bom transporte depende absolutamente da caminhabilidade.

- **Caminhada Segura:** significa que a rua foi projetada para dar aos pedestres uma chance contra acidentes com automóveis: os pedestres não têm apenas que estar seguros; precisam se sentir seguros, condição ainda mais difícil de atender.

**Passo 5: Proteger o Pedestre**

Talvez seja o mais direto dos dez passos, mas também tem a maioria de elementos variáveis, como tamanho do quarteirão, largura da faixa, movimentos de conversão, sentido do fluxo, sinalizações, geometria das vias e vários outros fatores que, juntos, determinam a velocidade do carro e a probabilidade de um pedestre ser atropelado.

**Passo 6: Acolher as Bicicletas**

Cidades caminháveis também são cidades boas para se pedalar, porque as bicicletas florescem em ambientes que estimulam os pedestres e porque a bicicleta torna o carro menos necessário.

- **Caminhada Confortável:** significa que edifícios e paisagem conformam as ruas como ‘salas de estar ao ar livre’, em contraste com os imensos espaços abertos que, geralmente, não conseguem atrair pedestres.

**Passo 7: Criar Bons Espaços**

Já que a medida-chave de definição espacial de um lugar é a proporção entre altura e largura, espaços amplos somente dão a sensação de fechamento se forem flanqueados por prédios de altura considerável.

**Passo 8: Plantar Árvores**

Assim como o transporte de massa, a maioria das cidades sabe que árvores são boas, mas poucas estão dispostas a pagar o preço justo por elas. Esse passo busca expressar o pleno valor das árvores e justificar os maiores investimentos que merecem em quase toda cidade.

- **Caminhada Interessante:** significa que as calçadas são ladeadas por edifícios singulares agradáveis e com fartura de sinais de humanidade.

**Passo 9: Criar Faces de Ruas Agradáveis e Singulares**

A legislação urbana concentrada no uso, volume e exigências de estacionamento, somente agora começa a se preocupar em criar fachadas ativas que induzam o cidadão a caminhar.

**Passo 10: Eleger Suas Prioridades**

Qual o lugar onde gastar a menor quantidade de dinheiro fará a maior diferença? A resposta, tão óbvia quanto ignorada, é: nas ruas que já são emolduradas por edifícios que têm potencial de atrair e garantir vitalidade nas ruas. (SPECK, 2016, p. 20-21 e 103-109).

Speck (2016), no que ele chama de subúrbios dirigíveis (onde o padrão da classe média americana é a casa sem muro frontal e pequena calçada), demonstra que eles são extremamente onerosos, pois os moradores têm que sair de sua casa no subúrbio e dirigir até o centro da cidade para as suas atividades profissionais.

Os subúrbios americanos, segundo Speck (2016), não são propícios a caminhadas, ao passo que o centro da cidade o é, pela proximidade do que se necessita, ou seja: entretenimento, convívio social, comércio, atividade profissional, onde tudo, ou quase tudo, pode ser feito à pé, ao passo que no subúrbio se precisaria de carro para algumas dessas atividades. E dependendo do bairro, para todas as atividades. Por isso ele o identifica com sendo “subúrbio dirigível”.

Lefebvre (2001, p. 83) também concorda com a prioridade do centro da cidade em relação ao subúrbio:

A extensão da cidade produz o subúrbio, e depois o subúrbio engole o núcleo urbano. Quando não são desconhecidos, os problemas se invertem. Não seria mais coerente, mais racional e mais agradável ir trabalhar no subúrbio e morar na cidade do que ir trabalhar na cidade e morar num subúrbio pouco habitável?

Christopher Leinberger, já foi o dono da Robert Charles Lesser & Co, a maior empresa de consultoria imobiliária nos Estados Unidos e que a fim de estudar o desempenho do mercado imobiliário, o empresário divide o ambiente construído nos Estados Unidos em duas categorias: urbanismo caminhável e suburbanismo dirigível, naqueles bairros residenciais afastados (SPECK, 2016).

Atualmente, Christopher Leinberger é o Presidente da The George Washington University School of Business, e na publicação “*Foot Traffic Ahead - Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metropolis*”, patrocinada pela Instituição. Na edição de 2014, explica em seu Sumário a tendência das cidades:

Este relatório indica que as metrópoles encontradas que têm um urbanismo caminhável, são modelos para os padrões de desenvolvimento futuros de muitas - e possivelmente a maioria - das 30 maiores metrópoles dos EUA.

Essas tendências sugerem demanda futura de dezenas de milhões de metros quadrados do desenvolvimento caminhável urbano e centenas de novas áreas caminháveis.

Essa demanda proporcionaria uma base econômica para a economia dos EUA, semelhante à construção de subúrbios dirigíveis no meio do século XX. (LEINBERGER; LYNCH, 2014, p. 4, tradução nossa).

O Sumário traz também As Principais Conclusões, onde o conceito de Urbanismo Caminhável está presente, dividido em quatro tipos (quadro 2):

Quadro 2 - Principais Conclusões

<p>O <b>Existem 558 Áreas Caminháveis</b>, ou lugares urbanos significativos para a região, nas 30 maiores áreas metropolitanas dos Estados Unidos.</p> <p>O <b>As 30 metrópoles são classificadas</b> de acordo com seu urbanismo caminhável atual e categorizados em quatro níveis:</p> <p><b>NÍVEL 1: Alto Urbanismo Caminhável</b> Metrópoles que saúdam o fim da expansão, pois seu desenvolvimento atual se concentra na criação e expansão de áreas caminháveis, em vez de áreas suburbanas dirigíveis.</p> <p><b>NÍVEL 2: Moderado Urbanismo Caminhável</b> Metrópoles que estão desenvolvendo tanto os lugares suburbanos dirigíveis e os caminháveis urbanos, mas estão mais inclinados a um futuro urbano caminhável.</p> <p><b>NÍVEL 3: Tentativa de Urbanismo Caminhável</b> Metrópoles que estão tendendo para o desenvolvimento de áreas caminháveis em seus centros de cidades - juntamente com alguns exemplos nos subúrbios - apesar de serem dominados por padrões suburbanos dirigíveis.</p> <p><b>NÍVEL 4: Baixo Urbanismo Caminhável</b> Metrópoles que continuam a construir o padrão suburbano dirigível. Todos os focos do urbanismo caminhável tendem a estar localizados nas revitalizações dos centros das cidades.</p>
---

Fonte: Leinberger e Lynch (2014)

### **g) No Brasil**

Em meados do século XX, com a eleição de Juscelino Kubitschek, que prometeu o desenvolvimento brasileiro em extensa proativa atividade fabril: o conhecido Plano de Metas “50 em 5”, onde ele propunha 50 anos de progresso em 5 anos de realizações, teve como consequência a “Era do Automobilismo”.

A ideia era desenvolvimento nacional baseado num rápido e sólido crescimento econômico. E, para tanto, o Plano de Metas apoiou-se na distribuição de recursos em 5 setores considerados essenciais: energia (43%); transporte (29%); indústria de base (21%); educação (4%); agricultura e pecuária (3%) (HISTÓRIA RESUMOS, 2016). Nota-se que no Brasil, a educação nunca foi uma prioridade. A agricultura e a pecuária também não sofreram grandes incentivos, mesmo o Brasil tendo uma extensa área agrícola.

Dos setores elencados a alavancar o desenvolvimento nacional, a indústria de base, apesar do investimento em siderúrgicas e hidrelétricas, foi a que se transformou num dos pilares desse plano com a consolidação da indústria automobilística, através da redução planejada e gradativa da importação de veículos. Tal atitude desencadeou uma filosofia do automóvel que tomou conta da nação e o investimento em estradas e ruas foi a consequência de tal atitude. O desenvolvimento do transporte acabou sendo o resultado da ênfase dada à indústria automotiva.

Percebe-se que a indústria (no caso, preferencialmente a automotiva e como consequência, a de autopeças) e o transporte, estavam intimamente ligados. Com tecnologia e recursos financeiros externos, através de incentivos às multinacionais do setor (isenção de impostos por dez anos e remessa de lucro para o exterior), o avanço do setor foi o fruto de tal política econômica. Embora não tenha sido totalmente alcançado, o Plano de Metas galgou relativo sucesso e o Brasil conseguiu um notável crescimento industrial e urbano, mas tendo como efeito o modelo de cultura do automóvel.

De acordo com Gehl (2013) e foto 3:

**“Mais ruas = mais tráfego → Menos ruas = menos tráfego”**

Foto 3 - Brasília: da esquerda para a direita: Biblioteca, viaduto sobre a Rodoviária e Shopping



Fonte: Joana França, em 2017

Nos esforços para lidar com a maré crescente de automóveis, todo espaço disponível da cidade era simplesmente preenchido com veículos em movimento e estacionados. Cada cidade tinha exatamente tanto o tráfego quanto seu espaço permitia. Em todos os casos, as tentativas de construir novas vias e áreas de estacionamento para aliviar a pressão do tráfego geraram mais trânsito e congestionamento, levando ao raciocínio exposto anteriormente por Gehl (2013) relacionando ruas e tráfego.

Tal modelo tem sido questionado já há algumas décadas, notadamente por autores como Jane Jacobs<sup>13</sup>, em 1961 e Jan Gehl em 1971 e 2010 (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO, 2016). Estes trabalhos pioneiros apresentam críticas pertinentes às políticas urbanas implementadas a partir dos anos 1950 e 1960,

<sup>13</sup> Em seu livro *“Life and Death of Great American Cities”* (1961), Jane Jacobs foi uma das primeiras autoras a argumentar que a presença de pessoas na rua contribui para aumentar a percepção de segurança por parte dos pedestres. **Esta análise sobre Jacobs é feita por Jan Gehl.** Esta correlação foi também documentada por autores tais como Oscar Newman através do seu trabalho no campo de *Defensible Space* (1972) e Donald Appleyard (1982) através do seu trabalho sobre ruas habitáveis (1982). Esta correlação é também documentada em trabalhos mais recentes tais como o *Manual for Streets* publicado pelo Department of Transport UK (2007). No Brasil, pesquisadores como Renato Saboya e Mariana Vivan têm se dedicado a estudar as relações entre o espaço construído e a segurança pública, como no artigo *“Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: relações entre espaço construído e segurança, com foco na visibilidade”*, apresentado no II Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (ANPARQ), em 2012 (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO, 2016).

centradas na expansão de infraestrutura destinada a veículos motorizados. Em contrapartida, estes autores valorizaram no seu trabalho o pedestre e a vida urbana.

Jacobs (2011, p. 234) esclarece que não é contra o tráfego de veículos (carros e caminhões), conquanto que eles sejam reduzidos em quantidade:

O problema é que está por trás da consideração pelos pedestres, e também por trás de todas as dificuldades do trânsito urbano, é como reduzir o número de veículos nas ruas e fazer com que os restantes trabalhem mais e com mais eficiência. A dependência excessiva dos automóveis particulares e a concentração urbana de uso são incompatíveis. Um ou outro tem de ceder. Na prática, é isso o que acontece. Dependendo de qual das pressões tenha mais sucesso, ocorre um destes dois processos: erosão das cidades pelos automóveis ou redução dos automóveis pelas cidades.

Para auxiliar no entendimento da matéria, Burnett et al. (2011, p. 5) explica que:

A supremacia do automóvel tem ocupado de maneira dramática o espaço público, sobretudo na lógica atual de urbanização difusa e fragmentada marcada pelo retorno a produção de tecidos urbanos monofuncionais espraiando ainda mais a cidade e multiplicando a necessidade de deslocamentos.

Este aumento no número de deslocamentos intensifica-se quando nos defrontamos com a necessidade de pegar o carro para fazermos percursos curtos de 3 ou 4 Km, para comprar o pão, ir à farmácia, locar um filme, levar uma criança na escola e etc. porém, 'a dependência do automóvel não encontra sua origem nas cidades, nem no campo, mas no desenvolvimento de um sistema automobilista que não respeita limites' (Dupuy apud Paquot, 2006, p. 81).

As figuras 9 e 10 mostram a saturação das vias pelos carros e as mesmas vias usadas por pedestres.

Figura 9 - Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasil – durante a semana



Fonte: Banco de imagens da Ejesa (2017).

Figura 10 - Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasil – domingo



Fonte: Aterro do Flamengo (2017)

#### **h) No Mundo**

No sentido de privilegiar as pessoas em detrimento dos veículos, Copenhague, Nova York, Madrid, Paris, Cidade do México e Buenos Aires são exemplos de cidades que vêm demonstrando liderança internacional e efetivamente criando melhores condições de vida para seus habitantes.

Alguns dos projetos implementados envolveram a transformação de distritos inteiros, como é o caso de Madrid, que a partir de 2015 limitou o acesso de carros ao centro da cidade, dando prioridade ao pedestre<sup>14</sup>. Eventos que priorizam a circulação de pedestres tais como o Ecomobility World Festival, que propõe a pedestrianização<sup>15</sup> de distritos urbanos

---

<sup>14</sup> Pedestres são pessoas que se deslocam a pé, incluindo crianças, adultos e idosos, com diferentes capacidades de percepção e agilidade. Os pedestres podem apresentar limitações físicas como deficiências motoras e de visão; podem ainda ter limitações de locomoção permanentes ou temporárias, como o transporte de carrinhos de bebês, carrinhos de compras, cadeira de rodas e crianças de colo (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO, 2016).

<sup>15</sup> Durante os séculos XVIII e XIX, o pedestrianismo era um desporto popular tal como o hipismo ainda o é. Um dos mais famosos pedestres da época era o capitão Robert Barclay Allardice, conhecido como “O Pedestre Ilustre”, de Stonehaven. Seu feito mais impressionante foi andar uma milha por hora, durante 1 000 horas, o qual ele realizou entre 1 de junho e 12 de julho de 1809. Seu feito cativou a imaginação do público e cerca de 10 000 pessoas vieram vê-lo durante a realização do evento. Durante o restante do século XIX, tentativas de repetir este particular desafio atlético foram feitas por muitos pedestres, incluindo a renomada Ada Anderson, que levou a ideia ainda mais adiante e andou 1/4 de milha a cada quarto de hora durante as 1 000 horas (WIKIPÉDIA, 2017).

inteiros por um mês, também têm sido realizados com o propósito de transformar as percepções de residentes sobre suas cidades (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO, 2016).

Em vários lugares no mundo, muitas ruas e praças foram transformadas de ilhas de tráfego a praças para pessoas. A conclusão é inequívoca: se as pessoas, e não os carros, são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumentam na mesma proporção.

Estudos de cidades do mundo todo elucidam a importância da vida e da atividade como uma atração urbana. As pessoas reúnem-se onde as coisas acontecem e espontaneamente buscam outras pessoas, e como consequência, o corolário de Gehl (2013):

**“Maior atração da cidade → AS PESSOAS”**

As figuras 11 a 13 são a explicação visual do pensamento de Gehl (2003):

Figura 11 - Ocupação das ruas pelos pedestres - Broadway, em Manhattan



Nota: Uma nova ciclovia e o alargamento das calçadas na Broadway, em Manhattan (implantados em 2008).  
Fonte: Gehl (2013)



Figura 12 - Ocupação das ruas pelos pedestres - avenida ao longo do rio Sena, em Paris



Nota: A cada verão, a avenida ao longo do rio Sena, em Paris, é fechada e convertida na “Plage Paris”, rapidamente invadida por milhares de habitantes que esperam durante todo o inverno por esse convite.  
Fonte: Gehl (2013)

Figura 13 - Ocupação das ruas pelos pedestres - em Brighton, Inglaterra



Nota: Em Brighton, Inglaterra, após a transformação da New Road em rua com prioridade para pedestres, o movimento deles aumentou 62% enquanto o número de atividades com permanência aumentou 600%.  
Fonte: Gehl (2013)

Outro corolário de Gehl (2013):

**“dimensão necessária de um novo planejamento  
A DIMENSÃO HUMANA”**

## 2.5 Índice de caminhabilidade

Para caracterizar a caminhabilidade foi necessário criar sistemáticas, não só relacionado ao raciocínio a respeito do assunto, como também foram criados mecanismos de avaliação para saber se o local pretendido era ou não suficientemente “caminhável”, de acordo com parâmetros preestabelecidos, a fim de se enquadrar nos critérios pretendidos.

Dessa maneira, foi necessário criar um método de avaliação com novos pontos de vista, método este que consiste na combinação de três análises de caminhabilidade de uma determinada via ou trajeto ou de um bairro ou distrito:

- a) Percepção do cidadão sobre a caminhabilidade;
- b) Avaliação técnica sobre o grau de caminhabilidade;
- c) *Walkscore* (avaliação sobre o quão caminhável é um trajeto a partir da proximidade dos equipamentos esportivos, culturais, sociais, educacionais, comércio, serviços e oferta de transporte público). Estas avaliações geram pontuações e culminam no que chamamos de Índice de Caminhabilidade (IC), que determina quão caminhável são as vias, bairros e cidades (INSTITUTO MOBILIDADE VERDE, 2010).

Portanto, caminhabilidade é o estudo do porquê as pessoas caminham ou deixam de caminhar num determinado local. Existem diversas questões relacionadas com o incentivo à mobilidade a pé como, por exemplo, as condições da infraestrutura física. Há outras questões ligadas a outros fatores como familiaridade, percepção de segurança, afetividade entre outras questões mais subjetivas. Muitas vezes, a avaliação da caminhabilidade é empobrecida pela capacidade que temos em apenas observar as questões mais objetivas, técnicas etc.

Para ilustrar melhor, o Instituto Mobilidade Verde (2016, não paginado) explica sobre a deficiência visual:

Os deficientes visuais percebem a cidade de outra forma, que valoriza outros sentidos e formas de perceber a cidade. A cidade é complexa para quem consegue enxergar, mas os deficientes visuais conseguiram desenvolver outros sentidos que

ajudam na sua compreensão da cidade, mais rica em percepções. O ruído, o vento, o cheiro, áreas abertas, são as bases de como eles constroem a sua realidade na cidade.

O projeto Urbanismo Caminhável (no Brasil) foi desenvolvido no centro da cidade de Jundiaí, interior paulista, através da Prefeitura dessa cidade. O foco principal era tornar o centro de Jundiaí mais caminhável e sensibilizar as pessoas para o tema da caminhabilidade e do espaço público.

Como consequência, Jundiaí foi a primeira cidade brasileira a apostar numa ferramenta de auditoria de caminhabilidade para avaliar o quão caminhável são as ruas do centro da cidade, a partir de um estudo aprofundado com técnicos, especialistas e participação da sociedade. O resultado foi um relatório com indicadores-chave onde foi possível identificar as prioridades para investimentos em intervenções e projetos urbanos para mudar a lógica de mobilidade urbana (ZOOM URBANISMO, ARQUITETURA E DESIGN, 2015).

O Urbanismo Caminhável difunde uma nova maneira de planejar as cidades (as já existentes), como também indicar novos caminhos a serem percorridos no planejamento de novos aglomerados humanos, baseado em conceitos pioneiros que buscam tornar a vida urbana mais humana e sustentável.

O Instituto de Mobilidade Verde (IMV), a arquiteta Thaísa Fróes e a Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design uniram-se, e é a Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design (2015) que explica as metodologias aplicadas na cidade de Jundiaí:

**Walkability**

É um conceito criado para avaliar a qualidade do espaço urbano através do ponto de vista do pedestre, levando em consideração pontos como a conectividade dos espaços e o conforto. É um indicador complexo que envolve aspectos de medição de acessibilidade pedonal com aspectos do ambiente construído.

**Placemaking**

Placemaking, como o nome sugere, é a criação de ‘lugares’. Trata-se de uma abordagem para o planejamento, concepção e gestão de espaços públicos, onde, busca-se a transformação de um espaço qualquer em um “lugar” reconhecido e apropriado pela comunidade.

Os conceitos por trás do placemaking começaram na década de 1960, quando escritores como Jane Jacobs e William H. Whyte ofereciam ideias inovadoras sobre o projeto de cidades para atender as pessoas. Esse trabalho centrou-se na importância dos bairros mais vivos e espaços públicos mais convidativos, enfatizando os elementos essenciais para a criação de vida social.

**Prototyping**

Trata-se da prototipagem de mobiliários experimentais, equipamentos e objetos para as áreas de intervenção dos projetos piloto. A execução destes elementos ocorre em oficinas gratuitas com a população local.

As metodologias expostas levaram ao desenvolvimento dos Parket, que foram implantados em Jundiaí-SP (figura 14).

Figura 14 - Exemplo de mobiliário urbano: Parklet, em Jundiaí – SP – Brasil



Fonte: Portal Jornal Jundiaí (2015)

O Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (2016, p. 6), contribuiu com a sua visão do seja Caminhabilidade:

O conceito de caminhabilidade foca nas condições do espaço urbano vistas sob a ótica do pedestre. Em linhas gerais, pode ser definido como na medida em que as características do ambiente urbano favorecem a sua utilização para deslocamentos a pé (ITDP, 2016 apud VARGAS, 2015). O primeiro trabalho reconhecido na comunidade científica que apresenta e mede a caminhabilidade foi elaborado por Bradshaw em 1993. O autor criou 10 categorias para mensurar a caminhabilidade das ruas do bairro onde ele morava em Ottawa, no Canadá (ITDP, 2016 apud Bradshaw, 1993).

A caminhabilidade compreende aspectos tais como as condições e dimensões das calçadas e cruzamentos, a atratividade e densidade da vizinhança, a percepção de segurança pública, as condições de segurança viária e quaisquer outras características do ambiente urbano que tenham influência na motivação para as pessoas andarem com mais frequência e utilizarem o espaço urbano. A caminhabilidade tem foco não só em elementos físicos, mas também em atributos do uso do solo, da política ou da gestão urbana que contribuem para valorizar os espaços públicos, a saúde física e mental dos cidadãos e as relações sociais e econômicas na escala da rua e do bairro.

O Índice de Caminhabilidade apresentado neste trabalho foi o desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) em parceria com o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), órgão da Prefeitura do Rio de Janeiro, com a colaboração da Publica Arquitetos. Seu desenvolvimento ocorreu no marco do programa

Centro para Todos, coordenado pelo IRPH, que permitiu avaliar as condições do espaço urbano e monitorar o impacto de ações de qualificação do espaço público, indicando em que medida favorece ou não os deslocamentos a pé. A sua construção teve como propósito promover um novo olhar sobre o meio urbano sob a ótica do pedestre.

O índice é composto por 21 indicadores agrupados em seis diferentes categorias e cada uma delas incorpora uma dimensão da experiência do caminhar. As categorias definidas são consideradas lentes necessárias para a avaliação da caminhabilidade, e são utilizadas como parâmetros centrais de referência para a avaliação, definindo a distribuição da pontuação (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO, 2016).

### 2.5.1 Categorias

Para aumentar a viabilidade de aplicação da Ferramenta ITDP, foi necessário limitar o número de indicadores contemplados em cada categoria. Isso não impede, no entanto, que outras medidas sejam incluídas em análises futuras de acordo com sua relevância e disponibilidade de dados no local de aplicação da ferramenta. Algumas possibilidades de medidas complementares e limitações da ferramenta podem ser adaptadas para futuras aplicações e limitações (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO, 2016).

A exposição das *Categorias* (figura 15) e seus respectivos *Índices* (quadro 3) têm a intenção de situar o leitor nas condições em foram efetuados o planejamento, o levantamento e o diagnóstico em um determinado setor de ruas no Rio de Janeiro (mais precisamente, na Praça Tiradentes) e como esses Índices podem servir de parâmetros para serem utilizados em outros locais, sempre fazendo a ressalva da adaptação que os mesmos devem sofrer para se adequarem à região a ser estudada.

Figura 15 - Condições relevantes para a Caminhabilidade



Fonte: Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (2016)

Quadro 3 - Categorias e seus Indicadores da Ferramenta ITDP

<b>CALÇADA</b>	<b>Tipologia da rua</b>
	<b>Material do piso</b>
	<b>Condição do piso</b>
<b>MOBILIDADE</b>	<b>Dimensão das quadras</b>
	<b>Distância a pé ao transporte de alta e média capacidade</b>
	<b>Rede Cicloviária</b>
<b>ATRAÇÃO</b>	<b>Fachadas fisicamente permeáveis</b>
	<b>Fachadas visualmente permeáveis</b>
	<b>Usos mistos</b>
	<b>Uso público diurno e noturno</b>
<b>SEGURANÇA PÚBLICA</b>	<b>Iluminação</b>
	<b>Fluxo de pedestres diurno e noturno</b>
	<b>Incidência de crimes</b>
<b>SEGURANÇA VIÁRIA</b>	<b>Travessias</b>
	<b>Velocidade máxima permitida de veículos motorizados</b>
	<b>Atropelamentos</b>
<b>AMBIENTE</b>	<b>Sombra e abrigo</b>
	<b>Qualidade do ar</b>
	<b>Poluição sonora</b>
	<b>Coleta de lixo e limpeza</b>

Fonte: Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (2016).

Nota: As cores das categorias são as mesmas utilizadas no Índice de Caminhabilidade.

#### a) Calçada

Calçada incorpora a dimensão de caminhabilidade relativa à infraestrutura e às condições físicas do passeio e da superfície onde o pedestre caminha. Esta categoria inclui quatro indicadores: tipologia da rua; material do piso; condição do piso; largura.

#### b) Mobilidade

Mobilidade está relacionada à disponibilidade e acessibilidade a formas de transporte sustentável, nominalmente transporte de média e alta capacidade e infraestrutura cicloviária. Mede também a permeabilidade da malha urbana através do indicador Dimensão das Quadras.

Esta categoria inclui três indicadores: dimensão das quadras; distância do transporte de média e alta capacidade; rede cicloviária.

#### c) Atração

Esta categoria inclui quatro indicadores relacionados a características de uso do solo que influenciam a atratividade do deslocamento para o pedestre, tais como: fachadas

fisicamente permeáveis; fachadas visualmente permeáveis; usos mistos; uso público diurno e noturno. Tais indicadores avaliam atributos das edificações e outras condições que podem ter um impacto decisivo na intensidade do uso das rotas de pedestres e na sua distribuição ao longo do dia ou semana.

#### **d) Segurança Pública**

A Segurança Pública, ou Seguridade, é composta por três indicadores relativos ao tema: iluminação; fluxo de pedestres diurno e noturno; incidência de crimes, por ser um tema recorrente nas discussões sobre utilização da rua e outros espaços públicos, especialmente em países com profundas desigualdades sociais como o Brasil. Pesquisadores têm explorado a influência do desenho urbano e das edificações no número de ocorrências e na sensação de segurança transmitida aos pedestres desde a década de 1960.

#### **e) Segurança Viária**

Esta categoria agrupa três indicadores: travessias; velocidade máxima permitida de veículos motorizados; atropelamentos, que são referentes à segurança de pedestres em relação ao tráfego de veículos motorizados, assim como itens relacionados à acessibilidade universal. Esses indicadores têm grande importância na avaliação de condições de caminhabilidade, pois estão relacionados a riscos de colisões e fatalidades.

#### **f) Ambiente**

Esta categoria agrupa quatro indicadores relacionados a aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade de um espaço urbano, tais como: sombra e abrigo; qualidade do ar; poluição sonora; coleta de lixo e limpeza. São indicadores que estão relacionados a aspectos de conforto e a condições ambientais.

Ao se tomar conhecimento da historicidade das Pessoas com Deficiências aliado ao entendimento do que seja acessibilidade, mobilidade e designer universal (explicado no Capítulo 3), sendo auxiliado pelas expectativas das PDVM com relação ao deslocamento, somos automaticamente conduzidos ao *Urbanismo Caminhável*.

E, para que possamos captar, entender, analisar e expor considerações do Urbanismo Caminhável em relação a este grupo específico de pessoas é necessário aplicar os Conceitos do Urbanismo Caminhável a uma especificidade que é o “**Urbanismo Caminhável aplicado às PDVM**”, ou seja, o “**Deslocamento Urbano Não Motorizado Assistido das Pessoas com Deficiência Visual e Motora**”, para diferenciá-lo do Urbanismo Caminhável original, visto até aqui.



Nesse sentido, vamos focar no deslocamento urbano não motorizado assistido do grupo mencionado de forma a fazer a relação entre barreiras arquitetônicas, pisos e os anseios das PDVM em relação à execução dos serviços públicos necessários, de maneira que atendam às suas expectativas.

## **2.6 O deslocamento urbano não motorizado assistido das PDVM**

A Ciência é metódica, rígida e, a “grosso modo” segue algumas etapas, tais como: observação, hipótese, experimentação, interpretação e, finalmente, a conclusão provisória. Já o Ser Humano é flexível e “geralmente” possui: raciocínio, lógica, sabedoria, racionalidade, criatividade, fala, escreve e é sociável.

A Ciência sempre agiu a favor do Ser Humano. Portanto, Ciência sem Humanidade não tem sentido. Por isso, o começo é *aparentemente* como uma história humana, mas na verdade, é a mola propulsora do despertar científico. Devido à historicidade e a bagagem de vida que cada um carrega é que faz com que as tomadas de decisões, opções e opiniões sejam pessoais, podendo tornar-se ações efetivas baseadas em seu passado cultural. A história real a seguir é um exemplo que indica um possível porquê do interesse por esta dissertação.

Um menino, aos quatro anos de idade foi passear com a família num sítio na periferia da cidade e lá encontrou uma bicicleta de adulto, alta. Não tinha condições de comprar, nem de andar de bicicleta, pois a rua onde morava, com automóveis e tráfego era por demais confusa para ele, mas a possibilidade de realizar seu sonho o encantou. Embora se equilibrasse com dificuldade, saiu andando mesmo assim, tal a felicidade em andar de bicicleta. Aquilo que ele sonhava há muito tempo estava se materializando.

Devido à altura da bicicleta, seus pés quase não alcançavam os pedais, o equilíbrio era precário. Não demorou muito tempo e ele perdeu o equilíbrio e escorregou do selim. As bicicletas masculinas de antigamente possuíam um travessão horizontal e as femininas um arco, para melhor acesso e não comprometer as moças, caso usassem saias. Portanto, ao escorregar do selim na bicicleta masculina a virilha do menino encaixou justamente neste travessão. O baque foi forte, tanto que ele perdeu o equilíbrio e caiu.

O que aparentemente não tinha tido maiores consequências na hora, porém com o passar dos anos sua mãe percebeu que ele começou a mancar e depois de algum tempo esse mancar foi-se acentuando. Aos cinco anos, foi levado ao médico onde foi constatado que

aquela queda provavelmente desencadeou o processo – associado a outros fatores – que desgastou a cartilagem articular (união do fêmur com a bacia).

Como consequência, resultou que a artrose<sup>16</sup> já estava deixando uma diferença significativa entre o tamanho das pernas, daí o ato de mancar devido à corrosão da cabeça do fêmur.

O tratamento demorou um ano. Deitado, engessado desde abaixo do pescoço (abaixo das axilas), descendo pela perna direita até o tornozelo; na perna esquerda, o gesso ia até a altura acima do joelho, com uma travessa unindo as pernas para mantê-las abertas em ângulo e orifícios na frente e atrás para as necessidades fisiológicas.

O deslocamento, para que ele pudesse locomover-se era um carrinho de madeira sob medida. Pessoas pegavam-no e colocavam-no carrinho. Para descer do 2º andar, onde morava, para o térreo era uma operação de guerra. O passeio por calçadas “estranhas”, com buracos e pisos irregulares era uma aventura. O despreparo da cidade em acolher alguém que não está preparado para as suas entranhas era gritante. Assim era o trafegar, aos solavancos, com sobes e descem constantes. Transcorrido o tempo necessário para aquele tipo de tratamento, o gesso foi retirado e substituído por um sistema ortopédico que consistia em um cinto de couro com presilha e uma pulseira de couro amarrada na batata da perna. Do cinto saía uma correia que se ligava à pulseira da perna, deixando uma das pernas sempre flexionada a 90°. A este conjunto foi adicionado um par de muletas. Novamente, o deslocamento era delicado; mais imprevistos, mais sobes e descas; mas como a inventividade do ser humano é extensa, ainda mais numa criança... dava até para jogar bola. O que não diminui em nada os transtornos pelo qual passou. Essa fase durou mais um ano. O tratamento foi completado com sucesso e o hoje é uma pessoa normal em termos de atividade física. Mas, a lembrança, mesma tênue, ficou.

---

<sup>16</sup> Artrose (Desgaste do Quadril) - De acordo com a Sociedade Brasileira do Quadril (2014), o quadril é a articulação (junta) que liga o osso da coxa (fêmur) ao osso da bacia (pélvis), permitindo os movimentos dos membros inferiores.

No quadril normal a cabeça do fêmur e a pélvis são cobertos por uma cartilagem macia que permite o fácil deslizamento da cabeça do fêmur dentro da cavidade (acetábulo). Uma articulação, normal deve possibilitar os movimentos do quadril em várias direções, ser estável e indolor.

Existe uma série de condições que causam doenças na articulação do quadril. Em quase todos os casos a cartilagem articular está afetada e muitas vezes ausente (quadro conhecido como “desgaste do quadril”). Nesta situação o osso do fêmur começa a raspar no osso da bacia, em vez de estar separado pela cartilagem articular... A medida que a doença se agrava, os movimentos do quadril podem tornar-se mais limitados, e surgem dificuldades para andar e exercer algumas atividades do dia a dia.

A mais comum das doenças que causam dor no quadril é a Artrose que é o resultado do desgaste da cartilagem articular do quadril. A Artrose pode ser causada por traumatismos antigos, por alterações congênicas (isto é, de nascimento) da forma do quadril, por algumas doenças da infância e da adolescência que tenham afetado o quadril, ou pelo desgaste puro da cartilagem sem razão aparente.

Muitos e muitos anos mais tarde, sua tia também sofreu um desgaste da mesma cartilagem, coincidentemente no mesmo local, mas por outros motivos e teve que colocar uma prótese metálica. Quando viva, já não conseguia andar direito, utilizando-se, em princípio, de um andador; depois de uma cadeira de rodas. Era uma pessoa idosa, na faixa dos seus 85 anos; já não enxergava. Já não andava mais na rua, pois era extremamente difícil sair de casa devido aos acessos, passeios e calçadas desniveladas e irregulares, tornando o direito de ir e vir uma tarefa extremamente difícil e dolorosa. Portanto, a expressão popular “dos oito aos oitenta” é verdadeiramente doída para quem teve ou tem o infortúnio de depender de deslocamento pelas cidades que não são acessíveis, nem amenas, nem solidárias para com a pessoa com deficiência.

A aparência do relato que em princípio pode ser longo e dramático serve para mostrar como uma deficiência pode afetar a vida das pessoas, seja ela definitiva ou temporária, tenha acontecido na mais tênue infância de sua vida ou no seu encaminhamento para o final. As histórias demonstram a falta de assistência pública, a falta do preparo com que as nossas cidades têm para com as **pessoas com deficiência**; como os equipamentos urbanos estão aquém do esperado; o que significa que a atenção que precisamos ter para com eles deva ser redobrada.

### 2.6.1 Percepções do cidadão sobre a caminhabilidade

Em dezembro de 2011, Jan Gehl deu uma entrevista para a revista **aU**. Em um trecho, ele descreve as consequências de um projeto urbanístico, quando o foco deixa de ser as pessoas e passa a ser os edifícios:

**aU:** Há algum conceito arquitetônico que aprendeu na universidade e que mudou para você nesses quase 50 anos trabalhando com a escala humana?

**JG:** Brasília é um bom exemplo. Estava na universidade e era a época da descoberta do planejamento urbano modernista. E o mais famoso exemplo era Brasília. Em Cidade para Pessoas, aliás, chamei essa forma de projetar de síndrome de Brasília: quando os urbanistas planejam e organizam edifícios na cidade como se fossem vistos pela janela do avião, em vez de edifícios vistos da rua. Em vez de planejar a cidade de baixo, planejam de cima. Primeiro os edifícios, depois os espaços livres e depois, finalmente, preocupam-se um pouco com as pessoas. Nos tempos antigos, sempre se pensou nessa ordem: pessoas, espaços e edifícios. Até que se inverteu a ordem: edifício, espaços e pessoas. (ANTUNES, 2011, não paginado).

E essa inversão citada por Gehl, interfere diretamente no caminhar das pessoas que não tem nenhum tipo de problema em andar, com também no deslocar assistido das **PDVM**, pois os espaços destinados aos encontros ficam prejudicados em função da primazia dos edifícios (ANTUNES, 2011). O fato de que os edifícios abriguem legiões de pessoas, não os tornam mais convidativos aos relacionamentos pessoais mais intensos, posto que são

construídos “quase” lado a lado, sem espaço para arejamento físico e mental. São Paulo, em muitas áreas, é um bom exemplo da claustrofobia construtiva.

Para que uma caminhada seja confortável, inclusive quanto às distâncias e ao ritmo aceitáveis, é preciso que haja espaço para andar sem muitas interrupções ou obstáculos. Muitas vezes essas qualidades estão presentes em áreas exclusivas para pedestres, mas são raras nas calçadas de muitas cidades. Pelo contrário, é impressionante observar quantos obstáculos e dificuldades foram incorporadas à paisagem do pedestre no decorrer dos anos (GEHL, 2013, p. 123).

Aqui deve ser acrescentada a informação de que os obstáculos citados por Gehl (2013), tanto podem atrapalhar (se forem desconhecidos), como podem ajudar (se forem memorizados), segundo o depoimento do professor da Escola de Cegos do Maranhão (ESCEMA):

Vou dizer. Isso é uma questão muito relativa. Às vezes os obstáculos eles às vezes ajudam, eles atrapalham, mas eles também ajudam. Às vezes a pessoa acostuma com os obstáculos. Por exemplo: eu vou daqui pro Makro. Aí eu tenho aqui a beira da Avenida, que as calçadas não prestam, e eu tenho uma outra estrada por dentro, que tem condições de eu andar pela pista. Então, o que eu vou fazer? Eu vou andar pela calçada? Não. Eu vou pelo local aonde eu vou me sentir mais seguro pra mim andar e chegar no mesmo local, tá entendendo? Sendo que a distância é a mesma. Mas, no caso. Vamos dizer o seguinte eu vou, por exemplo, o Terminal. Então se eu tenho uma ida aqui por fora que é bem mais perto, e mas aí tem um calçamento cheio de obstáculos, ruas eu vou passar e carro pode me bater, e tal e tal. Aí eu tenho um outro que vai aqui por trás que as ruas não são boas e tal, pelo ou menos até uma certa parte do período é mais seguro. Então o que que eu vou procurar? Eu vou procurar o lugar mais seguro por onde eu possa andar; não interessa a distância dele. Interessa que seja um local mais seguro.

Percebemos que, de uma maneira geral, se para os pedestres que não têm problemas de locomoção as calçadas não são nem um pouco acessíveis, o que dizer com relação às PDVM? As com mobilidade reduzida, aos idosos, as dificuldades ao se empurrar carrinhos de bebê? O problema alcança dimensões às vezes, literalmente, intransponíveis.

Se o Índice de Caminhabilidade de um determinado lugar não alcança pontuação alta, indicando que neste local uma pessoa sem problemas físicos teria dificuldades para caminhar confortavelmente (levando em consideração todos os Índices propostos). O que se poderia deduzir do grupo citado acima?

Em 09.06.2017, foi veiculada no Jornal Bom Dia Brasil da Rede Globo, uma matéria jornalística simultânea (à época) ao desenvolvimento desta dissertação que demonstrava como um grande número das calçadas no Brasil sofre do mesmo mal de falta de conservação, projetos inadequados e da falta de fiscalização das Prefeituras<sup>17</sup> (G1, 2017). Portanto, assunto tão em voga no ano citado, impossível.

<sup>17</sup> As calçadas da cidade são de responsabilidade das prefeituras municipais. Existem disputas judiciais, em alguns municípios, entre o poder público e a iniciativa privada sobre quem tem a responsabilidade de sua manutenção. Porém, em princípio, é consenso geral de que na calçada, o uso é público; mas a manutenção é privada, podendo a Prefeitura intervir para fazer cumprir tal obrigação, obrigando o dono do imóvel adjacente à calçada a fazer a manutenção; ou a própria prefeitura fazer a manutenção e em alguns casos cobrar os custos do dono do imóvel.

### 2.6.2 Onde o deslocar substitui o caminhar

A troca do sentido de “Caminhável” por “Deslocável” passa a ser mais acertada com a proposta desta dissertação, com o intuito de procurar alcançar o **Deslocamento Assistido** das **PDVM**. Logo, a **Caminhabilidade**, e conseqüentemente o Urbanismo Caminhável são conceitos que tem como base o “**caminhar**”.

Fazendo o paralelo, a **Deslocabilidade**, e conseqüentemente o **Deslocamento Assistido** das **PDVM** são noções que têm como base o “**deslocamento**”. Mas, atenção, o **deslocamento assistido** aqui tratado representa o deslocamento das **PDVM**, não necessariamente somente a pé e é caracterizado: sem a ajuda de outras pessoas, mas sempre usando o próprio esforço físico através das ruas, ou seja, preferencialmente pelas calçadas, com ou sem rampas (às vezes, pela falta da calçada, utilizando o leito de rolamento para veículos) podendo até, utilizar-se de artefatos auxiliares como acessórios que ajude no movimento, tais como: próteses, órteses, cadeiras de rodas, muletas, andador, bengala, etc. Este deslocamento equipara-se ao livre caminhar da pessoa sem deficiência visual ou motora e sem a ajuda dos acessórios citados.

Portanto, aqui, a **Deslocabilidade** é dependente da manutenção do bem público que tem o Governo (nas suas várias esferas) como o guardião das Leis/Normas e orientador das condutas da Sociedade.

As pesquisas desenvolvidas e que serviram de base a este trabalho levaram em consideração as **PDVM**, sobre o modo como se deslocam rotineiramente, com suas diversas (de toda ordem) dificuldades em seus deslocamentos não motorizados assistidos.

Para se ter uma ideia da deslocabilidade considerada “ideal”, de acordo com critérios técnicos, é exposto como exemplo, uma calçada que foi confeccionada levando em consideração não só quem não necessita de auxílio no deslocamento, como também para as **PDVM**.

No exemplo, o mesmo parâmetro visto por diferentes olhos:

- a) O Grupo de Acessibilidade do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia (2007) propõe em seu Guia Prático para a Construção de Calçadas que Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem incorporar faixa livre com largura mínima de 1,20m e Faixa de serviço >0,75m;
- b) Rocha (2017, não paginado) explica que:

A calçada é composta por uma faixa livre (figura 16), onde transitam os pedestres, uma faixa de serviço, onde está alocado o mobiliário urbano – como bancos e lixeiras – e uma faixa de transição, onde se dá o acesso às edificações. Ter

conhecimento desses componentes facilita o dimensionamento adequado das calçadas.

Figura 16 - Exemplo de faixas na calçada (Novo manual da WRI Brasil)



Fonte: Rocha (2017)

- c) Baratto (2018, não paginado), explica o que a Prefeitura de Florianópolis - SC está fazendo para contribuir para que o aumento da caminhabilidade na cidade seja mais ameno. Como consequência isto afeta a deslocabilidade das PDVM, proporcionando mais segurança e conforto:

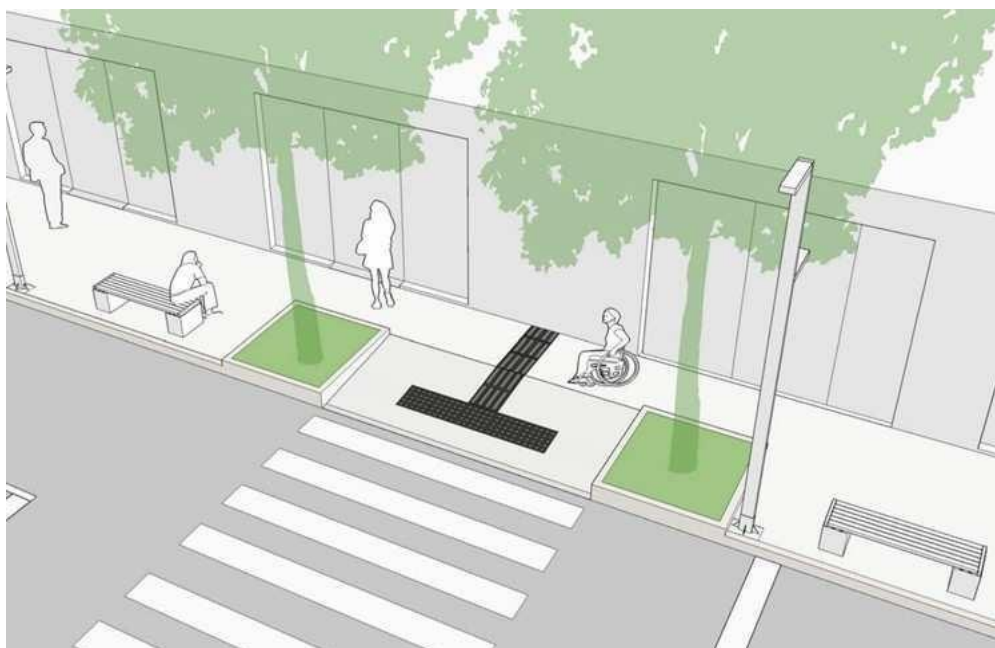
Sabendo que calçadas bem projetadas e qualificadas estimulam os deslocamentos a pé na cidade, a Prefeitura de Florianópolis lançou o programa Calçada Certa [figuras 17 e 18], que tem como objetivo garantir que as diretrizes legais para o desenho das calçadas sejam seguidas e orientar os cidadãos no projeto e execução dos passeios públicos.

Figura 17 - Programa Calçada Certa, em Florianópolis



Fonte: Baratto (2018)

Figura 18 - Programa Calçada Certa, em Florianópolis



Fonte: Baratto (2018)

É interessante observar que Baratto (2018, não paginado) ratifica a Teoria Geral da Caminhabilidade de Speck (2016), podendo ser facilmente identificável as suas características:

Indo além da acessibilidade universal, que é requisito mínimo para uma calçada qualificada, o programa afirma que levar mais pedestres para as ruas, isto é, aumentar o número de deslocamentos diários a pé, é ‘resultado de uma combinação de diversos fatores como o conforto térmico de sombreamento e ventilação, a atratividade das fachadas, a existência de mobiliário para sentar, descansar e conviver, a paisagem visualmente agradável, a velocidade dos automóveis, a sensação de segurança, a qualidade do ar, a proximidade entre moradia, trabalho e pontos de interesse e a integração com outros modos de transporte.’

### 2.6.3 Entendendo o deslocamento

Analisar o desempenho dos vários projetos de urbanismo para a capital do Estado do Maranhão em relação às calçadas - pois é preferencialmente nelas onde se dá o **Deslocamento Assistido** - nos leva a eleger como parâmetro ideal uma “*CALÇADA PADRÃO*” que contenha elementos técnicos e sociais, além de atender ao desenho universal. Estas características são preponderantes no **Deslocamento Assistido** das **PDVM** e ratificam o que Gehl (2013) chamou de “Maior atração da cidade = as pessoas”.

A comparação não tem o vislumbre de propor um projeto de calçada, pois não é este o objetivo deste trabalho, mas usar de um ponto de partida para a compreensão e entendimento do **Deslocamento Assistido** para este grupo em questão, em São Luís.

O exemplo elencado será o somatório do modelo adotado pelo Grupo de Acessibilidade do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (2007), ratificado por Rocha (2017) e acrescido, quando possível, do Programa Calçada Certa da Prefeitura de Florianópolis – SC. Este conjunto, doravante, será chamado de “**Modelo Ideal de Calçada**”.

Percebe-se que o deslocamento pelas calçadas de São Luís está aquém deste modelo ideal. Neste ponto, destacamos que em momento algum se nega a utilização das calçadas no planejamento na cidade de São Luís. Elas sempre foram projetadas e executadas. O que se analisa aqui não é a inclusão ou não das calçadas, e sim as suas características, que para efeito desta análise, existiu um distanciamento, entre o projetado/executado no planejamento urbano da cidade e o “**Modelo Ideal de Calçada**” proposto. Esse distanciamento é histórico, destaca-se resumidamente:

- a) No centro histórico, como já citado no início desta dissertação: a construção das calçadas e das edificações levavam em consideração em primeiro lugar à situação comercial, militar e residencial dos seus moradores, era natural (para



a época), que o conceito de edificação menosprezasse o conceito de acesso acessível;

- b) Com a expansão da cidade, via Avenida Getúlio Vargas, embora construída com “duas superfícies de rolamento de sete metros cada uma, separadas por uma série de abrigos centrais de quatro metros de largura, gramados e ajardinados, medindo os passeios três metros de cada lado” (RAMOS, 1940 apud SÃO LUÍS, 2008, p. 32). Hoje, não contempla o “**Modelo Ideal de Calçada**”, pois não leva em consideração, nem a faixa de serviço, nem a faixa de transição. Talvez, em alguns poucos lugares, na cidade da época, este “**Modelo Ideal de Calçada**” tenha sido executado, mas não se pode generalizar a exceção. A regra foi a não observação do modelo;
- c) Num outro momento de expansão da cidade (1950 a 1970), a ampliação do sistema viário urbano ocorre com o prolongamento da projeção do corredor Centro-Anil, ligando os bairros mais afastados – Liberdade, Monte Castelo, Fátima, João Paulo, Caratatiua, Jordoá e Sacavém, situados na periferia – à área central (SÃO LUÍS, 2008). Em nenhuma situação desta ampliação o “**Modelo Ideal de Calçada**” é aplicado;

É a época do começo da identificação do problema das Pessoas com Deficiências e a tomada de consciência em como resolvê-lo, havia uma concepção restrita da acessibilidade, pois a coloca, em princípio, somente no patamar da ultrapassagem das barreiras físicas, sem o contexto social futuro da inclusão.

- d) Nos anos de 1967-1969 aparecem os primeiros conjuntos habitacionais, implantados pelo Sistema de Financiamento das Cooperativas Habitacionais (COHAB) e proliferam na região aquém do Rio Anil, fora do Centro Histórico, reduzindo o planejamento dos novos bairros a desenhos de glebas e arruamentos meio padronizados, de forma a comportar a implantação dos novos conjuntos residenciais. Em nenhum deles se tem notícia de que o “**Modelo Ideal de Calçada**” tenha sido utilizado. Nesta época, este modelo já era utilizado em outras cidades no Brasil. Como exemplo, já existia na cidade do Rio de Janeiro;
- e) Outro vetor de crescimento foi determinado pela implementação do sistema viário urbano em fins da década de 60. Especificamente, no período de 1967 a 1970, possibilitando o crescimento a sudoeste e ao norte, com a construção respectivamente da Barragem do Bacanga (1970), fazendo a ligação entre a

área central de São Luís e o Porto do Itaqui e construção da segunda ponte sobre o Anil, Ponte Governador José Sarney (1971) (SÃO LUÍS, 2008). Com a construção desta ponte, o centro liga-se à orla marítima. Esta intervenção foi complementada pela construção da Av. Maestro João Nunes, que ligou os bairros do São Francisco e Ponta d'Areia. Novamente, não é levada em consideração o “**Modelo Ideal de Calçada**”, e sim, somente um meio de separar a faixa de rolamento dos carros dos limites dos lotes; e isto, quando esta calçada é construída, porque em vários locais, elas existem somente nos projetos e planos urbanísticos iniciais, não se concretizando na realidade, como é o caso de vários exemplos na área do Itaqui-Bacanga.

Nesta década iniciou-se um movimento internacional de *Vida Independente*, no qual a palavra independente significava não-dependente da autoridade institucional e familiar. Centro de Vida Independente impulsionou o exercício da independência (tomada de decisões) e da autonomia (funcionalidade) de pessoas com deficiência.

- f) Na década de 90 começou o boom imobiliário que assolou a cidade com a construção, primeiro de condomínios horizontais e depois os verticais. Mas em nenhum momento, mesmo como o lançamento do Plano Diretor de 1992 e sua Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo Urbano, a situação das calçadas se alterou, pois o “**Modelo Ideal de Calçada**” nunca foi incrementado por via legalista. A atenção para com as pessoas, em especial as **PDVMs** foram relegadas à segundo plano.

Nessa época, houve o surgimento do conceito de desenho universal (ambiente, meios de transporte e utensílios devem ser projetados para todos), paradigma da inclusão e da visão de diversidade humana, ampliando o conceito de acessibilidade para abranger dimensões arquitetônicas, comunicacionais, atitudinais etc.

Uma destas dimensões é a política. Dagnino (1994, p. 13) expõe que:

A questão da participação da sociedade civil é um elemento fundamental de diferenciação entre os vários projetos políticos em disputa. Apesar das diferenças é possível afirmar, no entanto, que a grande novidade que os anos 90 trazem consigo é uma aposta generalizada na possibilidade de uma atuação conjunta, de ‘encontros’ entre o Estado e a sociedade civil.

Mas esses encontros são muito tênues se levarmos em consideração que as Organizações das Pessoas com Deficiências ainda estavam dando seus primeiros passos. E atualmente, a situação pouco mudou de acordo com um Presidente de Associação, ao indagar-se: Essa Associação consegue... ter uma voz ativa e consegue influenciar nos destinos de São Luís?

Pouco, pouco, porque eles não atendem..., assim pra cumprir as leis que eles mesmo criam e aprovam; e por isso deixa a gente em dificuldade, e sempre reclamando, o que é a realidade, porque nós conhecemos muito isso, porque vivenciando. Então, o nosso dia a dia tem sido de dificuldade. (PA).

Outra característica desta expansão imobiliária, quanto às calçadas da cidade, são as invasões de terrenos, teoricamente por pessoas de baixa renda, tendo como causa duas vertentes:

- a) Ou por livre vontade (?) da comunidade, através de um anseio crescente por necessidade de expansão territorial;
- b) Ou por incentivo de político à procura de votos, que ajudam a criar bairros.

Nesses locais, no começo de suas implantações (e mesmo depois de consolidadas), o poder público tem difícil acesso e o planejamento urbano segue a via da espontaneidade imperiosa dos mais fortes.

Dagnino (1994, p. 287) esclarece quanto à forma de “ajuda” que pode existir nessas situações: os Pró e os Contra.

Pró: ... a existência de indivíduos em posições-chave no interior do aparato estatal que se comprometem individualmente com os projetos participatórios.

Contra: O inverso é igualmente recorrente: pessoas cuja disposição individual é hostil e negativa em relação à participação e que, dadas as posições que ocupam, acabam contribuindo decisivamente para a inviabilização do funcionamento eletivo dos espaços públicos.

Tais circunstâncias em nada auxiliaram (auxiliam) a inserção das pessoas com deficiências na comunidade, de forma que seus **Deslocamentos Assistidos** continuaram (continuam) não sendo levados em consideração.

Todo esse cenário serviu para que tenhamos uma ideia de que a expansão da cidade de São Luís com raras, raríssimas exceções levou em consideração um “**Modelo Ideal de Calçada**” que pudesse privilegiar os transeuntes de forma a criar espaços diversificados e com múltiplas funções.

Um exemplo marcante na cidade, sempre ressaltando as exceções é com a respeito à vegetação, mais especificamente as árvores nas calçadas. Estas, quando existem, ou são extremamente podadas, ou são arrancadas, ocasionando uma aridez visual e paisagística. Para uma cidade que está a apenas dois graus do Equador e que reina na quase metade do ano, um sol magnânimo, árvores nas calçadas (no lugar certo) são indispensáveis. Aliás, as árvores são o Passo 8 da Caminhada Confortável de Speck (2016).

Outro exemplo importante são os pisos das calçadas que, em muitos lugares, são impermeabilizados. Esta característica pode produzir, às vezes, em época de chuva, a possibilidade do aumento do risco de quedas segundo o professor da ESCEMA:

[...] o material usado nas calçadas às vezes ele influencia sim, porque se você faz uma calçada de uma lajota lisa demais a pessoa pode escorregar e cair; então você tem que colocar uma lajota adequada ou um piso de cimento, onde a pessoa possa passar e não escorregar. Isso é coisa certa. Agora, em termos de falar de calçada em São Luís é até difícil porque nós temos locais em São Luís que nem calçada tem.

Todas as características já expostas: o não nivelamento das calçadas em relação ao leito carroçável das ruas; a presença de escadas nas calçadas; o excesso de piso liso; a falta de vegetação (como ponto de referência) levaram as PDVM a manifestarem seus desgostos quando se deslocam pelas calçadas de São Luís, pois sentem que o seu **Deslocamento Assistido** é tormentoso e perigoso.

De acordo com o professor da ESCEMA:

[...] as coisas que a gente encontra são bastante coisas que a gente encontra com elas, barreiras arquitetônicas, barreiras que as pessoas criam. Por exemplo, aqueles toquinho de ferro que se bota na beira da calçada pro carro não estacionar, pra não subir na calçada; aquilo ali é muito difícil para pessoa que não enxerga, a bengala passa por cima e a gente bate com a canela. Então quer dizer, uma das barreiras muito complicada. Outra complicação também é o sobe-e-desce também, mas esse daí a gente acha com a bengala. Tá entendendo? Agora, os toquinho de ferro que nêgo bota na calçada, esse aí ninguém acha com a bengala não, é muito difícil. De dez, talvez a gente acha um.

E a canela acha tudinho.

Seguem alguns exemplos na cidade de São Luís, em 2018, que demonstram as situações semelhantes, independentemente do bairro (fotos 4 a 9):

Foto 4 - Bairro Angelim. Sem calçamento com a marca do caminho de pedestre



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Foto 5 - Bairro Angelim. Pneus substituindo a calçada



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Foto 6 - Bairro Cohatrac. Escadaria na calçada



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Foto 7 - Av. dos Holandeses. Sem calçamento



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Foto 8 - Bairro Calhau. Degraus na calçada



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Foto 9 - Bairro Ponta d'Areia. Falta de rampa



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Um outro exemplo marcante é com relação à “tentativa” de tornar os acessos acessíveis de acordo com a norma NBR 9050. O mesmo professor explica:

Colocaram o piso, e o piso foi certinho no poste. O piso certo não pode. Se o cara fosse direto batia no poste. Quando eles viram que estava errada aquela estória lá, eles pegaram e botaram um piso de alerta bem pertinho lá para pessoas parar e senti que ali era o poste e virá pro outro lado pra não bater no poste. Do jeito que a pessoa ia, batia no poste.

Um exemplo ilustrativo de acesso não acessível, onde o cadeirante não consegue subir a rampa (foto 10).

Foto 10 - Bairro Cohatrac. Rampa sem acesso acessível



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

Mas esta “*incapacidade de percepção óbvia*” não acontece apenas em São Luís. Seguem exemplos em outras cidades no Brasil (foto 11 e 12).

Foto 11 - Colocação equivocada de piso direcional



Fonte: Facebook (2018)

Foto 12 - Rampa na calçada em frente ao poste



Fonte: Facebook (2018)



## Segue opinião do Presidente de uma Associação de Deficientes Físicos em São

Luís:

[...] as barreiras arquitetônicas e atitudinais são coisas que deixa essa classe muito constrangida e o transporte é algo prioritário para nós, para qualquer um tipo de deficiência, tanto visual, quanto física e outras. É muito importante...

[...]

[...] Então, eu vejo hoje, os abrigos novos, as paradas de ônibus, em cima de outra parada toda quebrada, como a que tem aqui no Monte Castelo, a parada de ônibus toda quebrada com o abrigo novo em cima. que deveria ter colocado o abrigo e reformado toda a parada, por onde alguém pisa para chegar naquela parada de ônibus. O tanto faz se a pessoa for deficiente ou não...

E a cobrança ao poder público: “[...] Porque facilitaria muito se tivesse uma acessibilidade boa, uma estrutura de competência que desse pra gente se deslocar melhor, que uma cidade como São Luís é difícil para se locomover devido essa estrutura esta muito aquém do que precisamos ainda, né?”

Percebe-se que o **Deslocamento Assistido** das **PDVM** está intimamente ligado ao atendimento de suas solicitações ao poder público e que nem sempre essas demandas são supridas na velocidade e no tempo das necessidades das **PDVM**; às vezes, agravado, quando algumas destas solicitações quando atendidas, são executadas de forma tecnicamente errônea.

O somatório de inconvenientes acaba se traduzindo em desânimo e em alguns casos uma frustração com relação a quem deveria solucionar “*corretamente*” os problemas dos cidadãos. A frustração também se estende à população em geral que, muitas vezes, não percebe e não assimila a existência de uma nova ordem social que deveria ser dos **INCLUÍDOS**.

### 3 AS DIFICULDADES DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS

#### 3.1 Segundo passeio pelas décadas

##### a) Década de 40

Ao fim da Segunda Guerra Mundial, soldados que voltavam para casa, mutilados<sup>18</sup>, eram tratados com o estigma de “não produtor” segundo a ótica da produção industrial capitalista, pois suas deficiências não os incluíam no mercado de trabalho. Eram mutilados não só fisicamente, mas também socialmente devido à exclusão.



O uso do espaço urbano devido à desqualificação do seu status social fora dos padrões morais hegemônicos levou a não igualdade de oportunidades. O reconhecimento no uso da cidade torna visíveis as necessidades das pessoas e, conseqüentemente, as desigualdades vivenciadas por elas, ou seja, deve haver o reconhecimento da existência, do valor do direito de estar no mundo, e a igualdade de respeito e consideração. Igualdade não significa tratamento idêntico em todas as situações, mas o direito de ser tratado com o mesmo respeito e consideração (DWORKIN, 2005 apud PIRES, 2013).

Respeito e consideração eram exatamente o que faltava na relação entre os repatriados da guerra e a sociedade que os recebeu. Suas deficiências eram tratadas do ponto de vista da medicina, da reabilitação, mas o estigma<sup>19</sup> da exclusão e sua não inserção no meio ambiente social e de trabalho chamam a atenção para as barreiras arquitetônicas. Afinal era um problema a mais a ser enfrentado.

Neste caso, as barreiras físicas eram as mais importantes a serem compreendidas e suplantadas, pois a ligação entre a medicina (no trato da parte física) e as tentativas de suplantarem as barreiras arquitetônicas era inevitáveis. Os serviços de reabilitação física cresceram na década de 40 e o termo “ACESSIBILIDADE” começou a permear o universo das pessoas com deficiência, embora timidamente.

<sup>18</sup> Entenda-se como “mutilado” a inclusão de todos os tipos de deficiências, segundo a percepção da época.

<sup>19</sup> Entende-se como estigma a construção social ampla, em que a diferença é avaliada negativamente, definindo uma pessoa por um único ou por alguns atributos entre vários disponíveis. Rezende (2004 apud WASTI, 2012) ainda destaca que estigma como fenômeno social, pode ser entendido como a consequência de negativas ao não ajustamento, mau funcionamento, ou até mesmo ao não domínio do ambiente, depreciando a complexidade das diferenças, esperando um processo de controle social e de prioridade normativa que reproduz desigualdades sociais, quando se pauta nas relações de poder assimétricas.

Segundo Sasaki (2006), historicamente, a origem do uso desse termo para designar a condição de acesso das pessoas com deficiência está no surgimento dos serviços de reabilitação física e profissional, no final da década de 40.

#### **b) Década de 50**

Ainda de acordo com Sasaki (2009), essa década se caracteriza com a narrativa de que profissionais de reabilitação denunciavam a existência de barreiras físicas nos espaços urbanos, edifícios e meios de transporte coletivo que impediam ou dificultavam a locomoção de pessoas com deficiência.

É o começo da identificação de um problema e a tomada de consciência em como resolvê-lo. Ainda há uma concepção restrita da acessibilidade, pois a coloca, em princípio, somente no patamar da ultrapassagem das barreiras físicas, sem o contexto social futuro da inclusão.

As prioridades eram: Como resolver os entraves físicos relacionados ao meio ambiente? O que fazer para dar acesso às pessoas que eram deficientes físicas, aos locais públicos e privados? Como fazê-las participar da vida comunitária através de seus deslocamentos?

Desse modo, os estudos e soluções tinham por finalidade estender o raio de ação das pessoas com deficiência no âmbito espacial, estimando-se que com isto a pessoa com deficiência pudesse alcançar a integração social.

#### **c) Década de 60**

Continua a mesma concepção na década seguinte. Universidades americanas iniciaram a eliminação das barreiras arquitetônicas existentes em seus recintos: áreas externas, estacionamentos, salas de aula, laboratórios, bibliotecas, lanchonetes, etc. (SASSAKI, 2009).

#### **d) Década de 70**

No início dessa década, surgiu nos Estados Unidos (Universidade de Berkeley, Califórnia), e, posteriormente, em outros países, um movimento de integração social cujos princípios foram levantados pelas próprias pessoas com deficiências severas, que não aceitavam ficar à margem da sociedade e à mercê das instituições, especialistas e familiares, que decidiam tudo por eles. Nesse momento, iniciou-se um movimento internacional de Vida Independente, no qual a palavra independente significava não-dependente da autoridade institucional e familiar.

De acordo com Sasaki (2006), nesta época, surgiu o primeiro Centro de Vida Independente (CVI<sup>20</sup>) do mundo em Berkeley, Califórnia, EUA, e de centenas de CVIs que impulsionaram o exercício da independência (tomada de decisões) e da autonomia (funcionalidade) de pessoas com deficiência.

Mas mesmo com este movimento tomando corpo na sociedade, a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes proclama em seu item nº 1 que:

O termo ‘pessoas deficientes’ refere-se a qualquer pessoa incapaz de assegurar por si mesma, total ou parcialmente, **as necessidades de uma vida individual ou social normal (grifo do mestrando)**, em decorrência de uma deficiência, congênita ou não, em suas capacidades físicas ou mentais. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1975, não paginado, grifo nosso).

E explicita em seu item nº 6 que:

As pessoas deficientes têm direito a tratamento médico, psicológico e funcional, incluindo-se aí aparelhos protéticos e ortóticos, à reabilitação médica e social, educação, treinamento vocacional e reabilitação, assistência, aconselhamento, serviços de colocação e outros serviços que lhes possibilitem o máximo desenvolvimento de sua capacidade e habilidades e que acelerem o processo de sua integração social. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1975, não paginado).

Há de se notar que embora a "inclusão" esteja presente na intenção, sua operacionalidade ainda está ligada à reabilitação física, ao tratamento médico, pois parte-se do pressuposto de que a inserção social é ligada ao deslocamento físico. Ou seja, o problema ainda está na pessoa e não no meio ambiente, embora este estivesse sendo adaptado para as pessoas com deficiência para que tivessem a liberdade de deslocamento, e por extensão, **“as necessidades de uma vida individual ou social normal.”**

#### e) Década de 80

Em 1981, a história foi mudando e a ONU decretou que esse era o Ano Internacional das Pessoas Portadoras de Deficiência (AIPPD). Tal atitude mudou significativamente o rumo das pessoas com deficiências. O reconhecimento mundial das características nestas pessoas acendeu um alerta para alteração não só dos conceitos, como também a percepção das situações pelas quais elas passavam e possibilitou o surgimento do conceito ampliado de ACESSIBILIDADE, aplicado às pessoas com deficiências, que corresponde à substituição do termo “barreiras arquitetônicas” por “acessibilidade”, invertendo o sinal das lutas e dos olhares: não era **contra** as construções que não levavam em consideração as pessoas com deficiência, era **a favor** do acesso a **TODAS** as pessoas, com ou sem deficiências, com ou sem recursos.

<sup>20</sup> O CVI é uma organização de Sociedade Civil de Interesse Público, criada, formada e gerida majoritariamente por pessoas com deficiência.

Gil (2006) explica que chegou o dia das pessoas com deficiência dizerem que queriam ficar junto com os outros e, mais ainda, nessa inversão de sinal, o significado do termo “acessibilidade” foi ampliado. Percebemos que acessibilidade era mais do que construir rampas – embora rampas sejam, sempre, fundamentais. Mas representam, literalmente, apenas o primeiro passo. Rampas precisam levar a escolas, centros de saúde, teatros, cinemas, museus, shows de rock... Este novo sentido foi aplicado a outras esferas do fazer humano; passando, então, a refletir sobre a acessibilidade na Educação, no Trabalho, Lazer, Cultura, Esportes, Informação e Internet.

Falar sobre alcançar condições de acessibilidade implica em falar de processo e processos são demorados e precisam do cuidado de todos, com tempos e características diferentes em cada lugar; que tem idas, vindas, momentos que parecem de estagnação - mas, na verdade, são momentos em que novos conceitos, novas posturas e atitudes estão sendo germinadas. Nesse sentido, acessibilidade significa conseguir a equiparação de oportunidades em todas as esferas da vida. Isso porque essas condições estão relacionadas ao AMBIENTE e não às características da PESSOA.

Houve uma mudança de perspectiva com a passagem do modelo “reabilitação médica”, com foco na pessoa, na sua deficiência, para o modelo “autonomia pessoal” com foco, não na pessoa e sim no meio ambiente. Não é a pessoa que é deficiente no sentido de não poder produzir, é o meio ambiente que não lhe proporciona as condições ideais para que ele possa produzir; se não em igualdade de condições com as pessoas que não tem deficiências, pelo menos estão em percentuais bem próximos da equiparação.

Em termos intelectuais, não existe diferença, mas em termos físicos, o direito à acessibilidade funciona como uma corrida em pista de atletismo. Na largada, quem está na raia interna fica mais atrás porque percorre menos espaço na saída. Quem está na raia externa fica mais à frente porque tem que percorrer um espaço maior. Ambos têm na partida, em curva, posições diferentes. Mas, após a largada, quando saem da curva e entram na reta, todos se equiparam e é exatamente o que a acessibilidade no modelo “autonomia pessoal” reivindica, que a “largada” das atividades profissionais, sociais, culturais, lazer, tecnológica, etc. tenham compensações como na pista de atletismo. A pessoa com deficiência tanto pode estar na pista de dentro como na pista de fora. A diferença das distâncias iniciais corresponde ao meio ambiente acessível. Ao longo da “corrida pela vida”, as diferenças passam a ser igualadas e as condições de acesso às atividades humanas, equiparadas, para que todos possam usufruir do mesmo direito, já que todos têm os mesmos deveres.

E Sasaki (2009, p. 9) completa a explicação da década:

Nos anos 80 o lema ‘Participação Plena e Igualdade’ do Ano Internacional das Pessoas Deficientes (1981) levou pessoas com deficiência a desencadear campanhas mundiais para alertar a sociedade a respeito das barreiras arquitetônicas e exigir não apenas a eliminação delas (através do desenho adaptável) como também a não-inserção de barreira já nos projetos arquitetônicos (através do desenho acessível). Declaração de Cave Hill: Todas as barreiras que impeçam a igualdade de oportunidade devem ser removidas. (Disabled Peoples' International, 1983). Programa mundial de Ação relativo às Pessoas com Deficiência: ‘Os Países-Membros devem trabalhar em prol de um ambiente físico acessível para todos, abrangendo as pessoas com vários tipos de deficiência.’ (ONU, 1983).

Breve roteiro na década de 80, de acordo com a Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2017):

- a) 1986: Com base no Plano Governamental de Ação Conjunta para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência foi concebida a ideia de uma Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), instituída através do Decreto nº 93.481, de 29/10/1986 (é substituída mais tarde pelo Decreto 3.298, de 1999), ligada ao Gabinete Civil da Presidência da República.
- b) 1987: Através do Decreto nº 94.431 de 11/06/1987, vincula-se a Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da República (SEPLAN).
- c) 1988: No dia 10 de fevereiro, através do Decreto nº 95.816, foi transferida para o Gabinete da Secretaria de Administração Pública da Presidência da República (SEDAP/PR). E, em 02 de setembro, por meio do Decreto nº 96.634, foi para o Ministério da Habitação e do Bem-Estar Social.
- d) 1989: Em 16 de março, o Decreto Nº 7.739, a incluiu no Ministério do Interior.

No Brasil, em 24.10.1989 foi sancionada a Lei nº 7.853, que de acordo com o seu preâmbulo:

Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. (BRASIL, 1989, não paginado).

Para percebermos o sentido desta Lei, vale destacar alguns Artigos, a saber:

Art. 1º Ficam estabelecidas normas gerais que asseguram o pleno exercício **dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiências, e sua efetiva integração social (grifo e negrito do Mestrando), nos termos desta Lei.**

Art. 9º A Administração Pública Federal conferirá aos assuntos relativos às pessoas portadoras de deficiência tratamento prioritário e apropriado, para que lhes seja efetivamente ensejado o pleno exercício de seus direitos individuais e sociais, bem como sua completa integração social.

Art. 10. A coordenação superior dos assuntos, ações governamentais e medidas referentes às pessoas portadoras de deficiência caberão à Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República.

Parágrafo único. Ao órgão a que se refere este artigo caberá formular a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, seus planos, programas e projetos e cumprir as instruções superiores que lhes digam respeito, com a cooperação dos demais órgãos públicos. (BRASIL, 1989, não paginado, grifo nosso).

**Observação:** a) Nota-se que nesta época a pessoa com deficiência era tratada como sendo “*portadora da deficiência*” e não como “*tendo a deficiência*”, como é hoje admitida, e Lanna Júnior (2010, p. 15-16) explica que:

Ao se organizarem como movimento social, as pessoas com deficiência buscaram novas denominações que pudessem romper com essa imagem negativa que as excluía. O primeiro passo nessa direção foi a expressão ‘pessoas deficientes’, que o movimento usou quando da sua organização no final da década de 1970 e início da década de 1980, por influência do Ano Internacional das Pessoas Deficientes (AIPD). A inclusão do substantivo “pessoa” era uma forma de evitar a coisificação, se contrapondo à inferiorização e desvalorização associada aos termos pejorativos usados até então.

A expressão ‘pessoas portadoras de deficiência’, com o objetivo de identificar a deficiência como um detalhe da pessoa. A expressão foi adotada na Constituição Federal de 1988 e nas estaduais, bem como em todas as leis e políticas pertinentes ao campo das deficiências. Conselhos, coordenadorias e associações passaram a incluí-la em seus documentos oficiais. Eufemismos foram adotados, tais como ‘pessoas com necessidades especiais’ e ‘portadores de necessidades especiais’. A crítica do movimento a esses eufemismos se deve ao fato de o adjetivo “especial” criar uma categoria que não combina com a luta por inclusão e por equiparação de direitos. Para o movimento, com a luta política não se busca ser ‘especial’, mas, sim, ser cidadão. A condição de ‘portador’ passou a ser questionada pelo movimento por transmitir a ideia de a deficiência ser algo que se porta e, portanto, não faz parte da pessoa. Além disso, enfatiza a deficiência em detrimento do ser humano.

‘Pessoa com deficiência’ passou a ser a expressão adotada contemporaneamente para designar esse grupo social. Em oposição à expressão ‘pessoa portadora’, ‘pessoa com deficiência’ demonstra que a deficiência faz parte do corpo e, principalmente, humaniza a denominação. Ser ‘pessoa com deficiência’ é, antes de tudo, ser pessoa humana. É também uma tentativa de diminuir o estigma causado pela deficiência. A expressão foi consagrada pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da Organização das Nações Unidas (ONU), em 2006.

#### **f) Década de 90**

Segundo Sasaki (2009), nesses anos houve o surgimento do conceito de desenho universal (ambiente, meios de transporte e utensílios devem ser projetados para todos), paradigma da inclusão e da visão de diversidade humana-ampliando o conceito de acessibilidade para abranger dimensões arquitetônicas, comunicacionais, atitudinais etc. Normas sobre a equiparação de oportunidades para as Pessoas com Deficiência:

Os Países-Membros devem iniciar medidas que removam os obstáculos à participação no ambiente físico. Tais medidas devem desenvolver padrões e diretrizes e considerar a promulgação de leis para garantir a acessibilidade a várias áreas da sociedade, tais como moradia, edifícios, serviços de transportes públicos e outros meios de transporte, ruas e outros ambientes externos (ONU,1993). (SASSAKI, 2009, p. 9).

O Art. 10 da Lei nº 7.853 de 1989 tem várias mudanças e redações, sendo a última em 2009 que passa a vigorar em seu Art. 10 com o seguinte texto:

Art. 10. A coordenação superior dos assuntos, ações governamentais e medidas, referentes a pessoas portadoras de deficiência, caberá à Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República.

Parágrafo único. Ao órgão a que se refere este artigo caberá formular a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, seus planos, programas e projetos e cumprir as instruções superiores que lhes digam respeito, com a cooperação dos demais órgãos públicos. (BRASIL, 1989, não paginado).

Em 1994 é editada a 1ª Norma Brasileira da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a NBR 9050 que trata do procedimento quanto a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos. Ainda a pessoa com deficiência é “*portador da deficiência*”.

Em 20.12.1999 o Decreto nº 3.298, regulamenta a Lei 7.853, de 24.10.1989. Ela dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência e cria o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE):

Art. 10. Na execução deste Decreto, a Administração Pública Federal direta e indireta atuará de modo integrado e coordenado, seguindo planos e programas, com prazos e objetivos determinados, aprovados pelo Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência - CONADE.

Art. 11. Ao CONADE, criado no âmbito do Ministério da Justiça como órgão superior de deliberação colegiada, compete:

I - zelar pela efetiva implantação da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. (BRASIL, 1999, não paginado).

Ou seja, nova mudança de sigla de CORDE para CONADE e nova mudança de Órgão do Governo Federal responsável por sua execução. Acontece então uma terceira mudança no âmbito do comando da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, pois passa da *Coordenadoria* existente no Ministério da Ação Social para o *Conselho* no Ministério da Justiça.

Com esta Lei ficam claras as definições do que sejam Deficiência, Deficiência Permanente e Incapacidade, assim como em Art. 4º é considerada pessoa portadora de deficiência a que se enquadra nas seguintes categorias: deficiência física, deficiência auditiva (com seus critérios de classificação), deficiência visual e deficiência mental (também com seus parâmetros) e a deficiência múltipla (que é a associação de duas ou mais deficiências).

Segue a continuação do breve roteiro na década de 90, de acordo com a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência:

- a) 1990: No dia 10 de maio, através do Decreto nº 99.244, foi incluída na estrutura do Ministério da Ação Social;
- b) 1992: Por meio da Lei nº 8.490/92 é incluída no Ministério do Bem-Estar Social;



- c) 1995: Através da Medida Provisória nº 813, de 01/01/1995 e reedições posteriores, passa a integrar o Ministério da Justiça, como Departamento subordinado à Secretaria dos Direitos da Cidadania.

Percebemos um desencontro e um vai-e-vem não só de siglas como de mudança da responsabilidade do Órgão que deve estar à frente para enfrentar a situação da Pessoa com Deficiência, que devido à conscientização crescente da comunidade alvo, exige respostas mais assertivas e direcionadas, exigindo uma política governamental mais coordenada, sem pontas soltas de ações isoladas.

#### **g) Década de 2000**

Nesse ano, com a reestruturação da Secretaria de Estado dos Direitos Humanos, por meio do Decreto nº 3.382, de 14 de março de 2000, a então CORDE perde seu status de departamento e passa a ser uma Coordenação-Geral do Departamento de Promoção dos Direitos Humanos, permanecendo as competências definidas na Lei nº 7.853/89.

Em 08.11.2000, é sancionada a Lei nº 10.048, que dá prioridade de atendimento às pessoas (AINDA, observação do Mestrando) portadoras de deficiências (BRASIL, 2000b).

É um marco no Brasil, pois determina que seja prioritário no atendimento, em seu Art. 1º, as pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos. Como exemplo, passou a ser obrigatória a reserva das poltronas de ônibus para as pessoas citadas.

Em 19.12.2000, um mês depois, é sancionada a Lei 10.098, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Esta lei trata especificamente da supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. São estabelecidas as seguintes definições para:

- a) Acessibilidade;
- b) Barreiras (urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação);
- c) Pessoa com deficiência;
- d) Pessoa com mobilidade reduzida;
- e) Acompanhante;
- f) Elemento de urbanização;
- g) Mobiliário urbano;
- h) Tecnologia assistiva ou ajuda técnica;

- i) Comunicação;
- j) Desenho universal.

É citado pela primeira vez em Lei Nacional o conceito de Desenho Universal em substituição aos conceitos reinantes de *desenho adaptável* e de *desenho acessível*. Pelo desenho adaptável, a preocupação é no sentido de adaptar os ambientes obstrutivos. Já pelo desenho acessível, a preocupação está em exigir que os arquitetos, engenheiros, urbanistas e desenhistas industriais não incorporem elementos obstrutivos nos projetos de construção de ambientes e utensílios (SASSAKI, 2006).

Em seu Art. 3º, a citada lei diz que:

O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. O passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação. (BRASIL, 2000a, não paginado).

Uma mudança de atitude diz respeito ao mobiliário [público e privado (coletivo de uso público)], uma vez que passam a ser adaptados os balcões de atendimento, rampas nas calçadas etc. É a acessibilidade conquistando seu espaço não só físico, mas também social.

Continuando com o processo histórico:

Em 2001, ampliando a informação já disponível anteriormente, a abordagem da deficiência evoluiu do modelo médico – que considerava somente a patologia física e o sintoma associado que dava origem a uma incapacidade – para um sistema como a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF), divulgada pela OMS (World Health Organization - WHO), que entende a incapacidade como um resultado tanto da limitação das funções e estruturas do corpo quanto da influência de fatores sociais e ambientais sobre essa limitação (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010a).

Em 2004 a ABNT lança a NBR nº 9050, que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Mas ainda é uma Norma, e como tal não tem força de Lei, sendo somente um indicativo, um caminho, um Norte a ser seguido no trato da acessibilidade. O seu não uso, não acarreta pena em termos jurídicos, mas é um indicativo de que as técnicas recomendadas pelo Órgão Regulador sobre o assunto não estão sendo seguidas, o que demonstraria a displicência para com a matéria.

Em 02.12.2004, seis meses após a edição da NBR 9050 é assinado o Decreto nº 5.296, que regulamenta as Leis nºs 10.048, de 08.11.2000, dando prioridade de atendimento às pessoas deficientes, e 10.098, de 19.12.2000, que trata especificamente da supressão de barreiras.

A norma NBR 9050, com este Decreto, passa a vigorar com toda a sua força, pois **TODAS** as indicações relacionadas à exequibilidade das matérias nela tratadas indicam para seguir a citada norma. Ou seja, a norma passa a ser o parâmetro oficial do governo brasileiro no trato da acessibilidade. De uma maneira indireta a **norma virou Lei**.

A amplitude da lei abrange vários aspectos da acessibilidade, não ficando restrita aos meios físicos, logo, as regulações, as autorizações para as construções e os critérios construtivos são bem detalhadas. Mas não só eles; outros aspectos, como financiamento e empréstimos com recursos públicos e aval da União para financiamentos, de qualquer natureza, sejam eles projeto de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva. Também a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza. Todas essas modalidades, que podem ser através de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar passam a ser analisados sob a ótica da Lei/Norma.

O conceito de Desenho Universal amplia-se em relação à Lei nº 10.098, onde, no Brasil foi pela primeira vez definido. Agora é concepção de espaços, artefatos e produtos que visam a atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

Em 2009, a antiga CORDE – órgão federal responsável pela Política de Inclusão das Pessoas com Deficiência desde o advento da Lei nº 7.853/1989 – foi elevada ao status de Subsecretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, criada através da Lei Nº 11.958, de 26 de junho de 2009 e do Decreto nº 6.980, de 13 de outubro de 2009.

#### **h) Década de 2010**

Em 2010 a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos das Pessoas com Deficiência por meio do Decreto nº 7.256/2010, ganha novo status.

Em março de 2010 foi editada a Medida Provisória nº 483 alterando a Lei nº 10.683, que atualizou o nome do CONADE, necessária por conta da ratificação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da ONU. Dessa forma, o Conselho Nacional

dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência passou a ser Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

Em 03.11.2010 a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SEDH) promulga a Portaria SEDH nº 2.344. Em seu Art. 2º é atualizada a nomenclatura do Regimento Interno do CONADE, nas seguintes hipóteses:

- I - Onde se lê ‘Pessoas Portadoras de Deficiência’, leia-se ‘Pessoas com Deficiência’;
  - II - Onde se lê ‘Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República’, leia-se ‘Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República’;
  - III - Onde se lê ‘Secretário de Direitos Humanos’, leia-se ‘Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República’;
  - IV - Onde se lê ‘Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência’, leia-se ‘Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência’;
  - V - Onde se lê ‘Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência’, leia-se ‘Política Nacional para Inclusão da Pessoa com Deficiência’.
- (BRASIL, 2010, não paginado).

Nestes 23 anos (desde 1986) a coordenação de uma Política Nacional para a Pessoa com Deficiência passa por vários Órgãos até chegar à Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

Nesse ponto há de se fazer uma observação quanto às expressões pelas quais eram tratadas as pessoas com deficiências, que acabavam por não situá-las em um horizonte de deficiência e sim as estigmatizavam, pois os termos usados, em sua maioria, não traziam em si a compreensão da situação e sim a exclusão através do preconceito, uma vez que haviam expressões que serviam mais para marcar negativamente, e não explicavam a característica inerente da pessoa, pois estavam relacionadas ao modelo médico, ligadas à reabilitação. As expressões: aleijado, retardado, inválido, incapacitado, etc, são exemplos dessa fase.

A mudança na lei, que na realidade é o reflexo do novo entendimento, se faz necessário visto que as pessoas com deficiências, não portam a deficiência, mas sim, **POSSUEM** a deficiência. A deficiência é **INERENTE** à pessoa, faz parte dela. Não existe a opção de tê-la ou não, pois ela é **POSSUIDORA**. Ao passo que portar é **OPCIONAL**; pode-se portar um objeto ou não, dependendo do seu querer, da sua necessidade. O **PORTAR** funciona como um acessório que se pode, quando se queira, se desfazer dele. Possuir uma deficiência, não, pois ela não é acessória, é incorporada à pessoa e ao seu modo de vida. Esse tipo de entendimento levou a mudança de nomenclatura.

Silva (2006, não paginado) explica que:

Ressalta-se a pessoa à frente de sua deficiência. Ressalta-se e valoriza-se a pessoa acima de tudo, independentemente de suas condições físicas, sensoriais ou intelectuais. Também em um determinado período acredita-se como correto o termo ‘especiais’ e sua derivação ‘pessoas com necessidades especiais’. ‘Necessidades especiais’ quem não as tem, tendo ou não deficiência? Essa terminologia veio na

esteira das necessidades educacionais especiais de algumas crianças com deficiências, passando a ser utilizada em todas as circunstâncias, fora do ambiente escolar.

Não se rotula pessoa pela sua característica física, visual, auditiva ou intelectual, mas reforça-se o indivíduo acima de suas restrições. A construção de uma verdadeira sociedade exclusiva passa também pelo cuidado com a linguagem. Na linguagem se expressa, voluntária ou involuntariamente, o respeito ou a discriminação em relação às pessoas com deficiência. Por isso, vamos sempre nos lembrar de que a pessoa com deficiência antes de ter deficiência é, acima de tudo e simplesmente: pessoa (SILVA, 2006).

### 3.2 Acessibilidade

Para podermos conceituar **ACESSIBILIDADE**, vale a pena recordarmos os primórdios de sua significação. Nada melhor do que recorreremos ao Dicionário Aurélio, base popular e acadêmica da língua portuguesa e de reputação inabalável quanto as suas definições; mesmo porque a ideia é construir uma intencionalidade de raciocínio conjugado, ou seja, ligar o conceito de **ACESSIBILIDADE** com o conceito de **MOBILIDADE**.

O termo **ACESSIBILIDADE** segundo o dicionário Aurélio: *S.f.* **1.** Qualidade de acessível. **ACESSÍVEL**, pelo mesmo dicionário: [Do lat. Accessibile] Adj. 2g. **1.** A que se pode chegar; de acesso fácil (FERREIRA, 1986).

Portanto, **FACILIDADE** passa a ser a palavra-chave. E, para compor o quadro de definições, seguem algumas, com visões diferenciadas de autores diversos:

- a) Complementando a definição do dicionário Aurélio, Vasconcellos (2000 apud WASTI, 2012) destaca que a acessibilidade na sua forma mais simples pode ser medida pelo número e pela natureza dos destinos que podem ser alcançados por uma pessoa. Dessa forma, a acessibilidade é compreendida como a facilidade que se tem de atingir diferentes locais da cidade.
- b) Desse modo, a acessibilidade está associada a uma visão mais abrangente, complementando a mobilidade. Está vinculada à necessidade de chegar ao destino desejado (MIRANDA; FREITAS, 2009 apud BALBI; SILVA, 2011).
- c) Mas chegar “ao destino desejado” de Miranda e Freitas (2009 apud BALBI; SILVA, 2011) tem que necessariamente contemplar a **TODOS** e não somente aqueles que possuem suas capacidades de locomoção sem serem atingidos por nenhum tipo de deficiência. É dentro desta perspectiva, do *desenho para todos*, que se considera hoje a acessibilidade, lembrando sempre que a proposta não é

criar espaços e ambientes separados, para uso exclusivo das pessoas com deficiências, o que seria uma outra forma de discriminação, e sim, desde o projeto, pensar em sistemas e ambientes que possam ser utilizados por todos (MAZZONI et al., 2001).

- d) A acessibilidade enquanto adequação do espaço físico ao usuário é analisada de diversas formas pela literatura disponível. As normas de acessibilidade, na maioria dos países ocidentais, focam na adequação do ambiente físico às pessoas com deficiência (BARROSO, 2012).

Portanto, podemos interpretar que tudo o que é relacionado à acessibilidade traz intrínseco à FACILIDADE. A facilidade em se alcançar/pegar um objeto, em se perceber e entender um texto, em se alcançar um escalão superior na hierarquia profissional, em se deslocar de um ponto a outro no espaço. E, neste caso, a orientação é essencial para a acessibilidade (PASSINI, 1996 apud BARROSO, 2012). Ou seja, tudo que esteja ligado a se alcançar um objetivo através de meios menos tortuosos e com menos dificuldades. É verdade que essa generalização pode descambar para as opções mais obscuras em se conseguir uma meta. Mas o nosso propósito não é discutir se estes meios são lícitos ou não.

Levando em consideração a generalização da “FACILIDADE”, entendemos que a acessibilidade nos termos deste trabalho está ligada aos meios possíveis encontrados para permitir que uma pessoa com deficiência possa alcançar seus objetivos (intelectual, social, espacial, etc.) da melhor maneira possível, com o menor esforço (físico e intelectual).

Na continuação para o entendimento do termo, seguem definições legais sobre o tema:

- a) Na Lei 10.098/2000:

I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2000a, não paginado).

- b) Já a NBR 9050/2004:

**Acessibilidade:** Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

**Acessível:** Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado,acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004).

- c) E a Lei 5.296/2004:

I - acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e

informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2004, não paginado).

Fazendo uma breve análise do que é definido por acessibilidade, nesses três documentos, observam-se similaridades e ampliação do termo. Na Lei nº 10.098/00 pode-se encontrar a definição de acessibilidade indicando o ambiente, o sistema e meio que deve estar acessível, a condição de uso e a quem se dirige. Na NBR 9050/2004 se encontram as mesmas condições, porém foram introduzidos os termos percepção e entendimento (de quem se utiliza), mas não especifica a quem se dirige, pois seu parâmetro básico é o desenho universal. O Decreto-lei nº 5.296/04 amplia a definição encontrada nos documentos anteriores quando introduz o termo “total ou assistida” ao se referir à condição de utilização (GUERREIRO, 2011).

É necessário fazer a observação de que o texto de Guerreiro foi escrito em 2011 e que em 2015, o inciso I, do Art. 3º da Lei 13.146, de 06.07.2015 tem a seguinte redação:

acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2015, não paginado).

Embora a análise de Guerreiro esteja parte desatualizada pelo tempo, ainda carrega bons traços de observação do que foi acrescentado em seus significados.

Seguem outros conceitos para acessibilidade:

De acordo com o professor Sasaki (2009), o conceito de acessibilidade pode, ainda, ser entendido sob seis diferentes dimensões:

- a) Arquitetônicas (sem barreiras físicas);
- b) Comunicacional (sem barreiras na comunicação entre pessoas);
- c) Metodológica (sem barreiras nos métodos e técnicas de lazer, trabalho, educação etc.);
- d) Instrumental (sem barreiras instrumentos, ferramentas, utensílios, etc.);
- e) Programática (sem barreiras embutidas em políticas públicas, legislações, normas, etc.);
- f) Atitudinal (sem preconceitos, estereótipos, estigma e discriminações nos comportamentos da sociedade para pessoas que têm deficiência).

Portanto, a acessibilidade é uma qualidade, uma facilidade que desejamos ver e ter em todos os contextos e aspectos da atividade humana. Se a acessibilidade for (ou tiver sido) projetada sob os princípios do desenho universal ela beneficia todas as pessoas, tenham ou não qualquer tipo de deficiência.

Recorrendo novamente ao dicionário Aurélio em função do esclarecido anteriormente, Ele nos diz que acessibilidade é um substantivo que denota a qualidade de ser

acessível; “acessível”, por sua vez, é um adjetivo que indica aquilo a que se pode chegar facilmente; que fica ao alcance (FERREIRA, 1986). Na área da Deficiência, quando este termo começou a ser utilizado, estava restrito ao ambiente construído e designava a eliminação de barreiras arquitetônicas. Na verdade, a expressão mais frequentemente usada era “eliminação de barreiras”, pois ficava subentendido que a pessoa se referia às barreiras arquitetônicas. A sensação que as pessoas tinham (tanto as pessoas com deficiência quanto familiares, amigos e profissionais) era muito negativa: a cidade era vista como um lugar perigoso, cheio de armadilhas e obstáculos a serem enfrentados, que requeriam disposição e paciência, todo dia. Nada era fácil, nada era possível (GIL, 2006).

Na holarquia<sup>21</sup> do contexto da ação sobre o espaço ambiental, a acessibilidade é uma dimensão que surge uma vez satisfeitas “autonomia, independência e espontaneidade”, que são hólons<sup>22</sup> primordiais indissociáveis, os quais, por sua vez, dão a um indivíduo o controle da privacidade. Sem “acessibilidade” não há “liberdade”. A “liberdade de um indivíduo” se restringe ao reconhecimento da “liberdade de seu vizinho”, senão se transforma em opressão. À liberdade compartilhada chamamos de “solidariedade”, que resulta, por sua vez, em “iguais oportunidades para todos” (CORRÊA, 2009 apud GUIMARÃES, 2009). Portanto ACESSIBILIDADE e MOBILIDADE fazem parte da holarquia do deslocamento não motorizado: parte e todo se completam e se realimentam.

Barroso (2012) destaca que tem sido cada vez mais frequentes estudos que incluem o conceito de desenho universal na análise da acessibilidade do espaço físico (p. ex., ele cita os seguintes autores: STORY et al., 1998; DANFORD; TAUKE, 2000; OSTROFF, 2001; OSTROFF; WEISMAN, 2004; GUIMARÃES, 2009; ORNSTEIN et al., 2010).

### 3.3 Mobilidade

A Mobilidade<sup>23</sup> do início do Século 20 é diferente da capacidade de deslocamento nos dias de hoje. Esse estado da matéria é cada vez mais frenético e pulsante, cuja palavra-chave significa **VELOCIDADE**. A velocidade dos pensamentos, das ações, dos deslocamentos, mudou a face do urbanismo nas cidades.

<sup>21</sup> A Holarquia é um termo utilizado para descrever uma relação entre hólons, unidades que são completas, mas ao mesmo tempo são parte de um todo maior (HOLACRACIA BRASIL, 2017).

<sup>22</sup> Uma das contribuições mais importantes para a análise dos sistemas tecnológicos e sociais, concebida por Arthur Koestler, foi o conceito de holon. Ele juntou dois conceitos gregos – holos (que significa totalidade) e o sufixo – on (que significa parte ou partícula) – criando um neologismo (palavra nova) para explicar as inter-relações existentes nos sistemas complexos como a mente humana e as construções humanas (CORDELLA, 2012).

<sup>23</sup> O termo **MOBILIDADE** segundo o dicionário Aurélio: [*Do lat. mobilitare*] S.f. **1.** Qualidade ou propriedade do que é móvel ou obedece às leis do movimento. Portanto, tudo o que é relacionado à mobilidade traz intrínseco à ação, o **MOVIMENTO** (FERREIRA, 1986).



O automóvel passou a ser o senhor da paisagem (exemplo: Brasília) e das relações sociais (sistema de caronas compartilhadas). Esta afirmação encontra respaldo em Lima Neto (2010), técnico em planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (DIRUR):

[...] existe um descompasso entre a expansão urbana e o sistema de transportes do DF em um horizonte curto de tempo. Outro aspecto que merece destaque é a necessidade de se desenvolver uma política de mobilidade urbana que integre aspectos relativos ao Gerenciamento de Demanda de Transportes, como compartilhamento do veículo individual, controle de estacionamentos na região central etc. (LIMA NETO, 2010, p. 77).

Quanto ao automóvel, Maricato (2011, p. 36) declara que: “É óbvio que o automóvel está no centro da mobilidade. E não só ele, mas toda uma indústria de produção e distribuição de combustível e também uma indústria de produção de infraestrutura urbana a partir da chamada construção pesada.”

E para reforçar esta ideia, Affonso (2011, p. 35), Coordenador Geral da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) afirma que: “O Estado brasileiro fez uma opção de universalizar o acesso ao automóvel. Temos mais carros na rua, a velocidade do transporte diminuiu e os ônibus gastam mais combustível”.

Embora esta celeridade seja uma exigência da expectativa dos novos tempos, sua aplicação faz com que a paisagem urbana passe a ser secundária na vida do cidadão, posto que a apreciação do entorno requer um tempo maior de contemplação. Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso (SANTOS, 2006).

É possível constatar um fato, tomar consciência de sua existência, tomá-lo como verdadeiro e concordar com ele sem fazer contestação. O oposto também é possível: constatar um fato, tomar consciência de sua existência, não aceitá-lo como verdadeiro não concordando com ele, partindo para a contestação. Mas, mesmo assim, não aceitá-lo, não concordar com ele, não significa que o fato não existe. A constatação não muda o fato em si, o que muda é a interpretação sobre o fato.

É o caso da constatação de que palavra-chave significa VELOCIDADE. A velocidade dos pensamentos, das ações, dos deslocamentos, mudou a face do urbanismo nas cidades. Mas, é só a constatação da situação, não necessariamente a concordância com o fato.

Aliás, com relação à velocidade, a assertiva de que o “entorno requer um tempo maior de contemplação”, é, aí sim, não só a constatação, como também a aprovação de que uma menor velocidade poderia fazer com que a observação do que está ao redor trouxesse uma maior reflexão, não só das pessoas, como do meio ambiente, podendo-se desfrutar de uma gama maior de sensações. Sensações estas, diferentes da que proporciona a velocidade.

Mas, quer se queira ou não, a velocidade (no caso, dos carros), infelizmente existe, mesmo que não se concorde com ela, sendo seus efeitos divergentes ao “repouso” de Santos (2006, p. 222), quando este diz que; “o movimento se sobrepõe ao repouso”; além da constatação, é também a concordância com o fato.

O reconhecimento da mobilidade urbana como direito social fortalecerá sua conceituação como um direito fundamental das pessoas, buscando a igualdade — a garantia da mobilidade por meio dos diversos modos de deslocamento, de acordo com a capacidade das pessoas, de modo não discriminatório, com o objetivo de universalizar o acesso à cidade.

Pleitear a mobilidade urbana como direito social é tarefa que envolve tanto questões filosóficas de argumentação do direito quanto questões de ética e de justiça no planejamento das cidades. Ambos os enfoques devem ser pautados nos princípios de justiça para que ocorra o reconhecimento de necessidades não satisfeitas. Na abordagem da justiça social, a mobilidade urbana insere-se no debate das capacidades e necessidades humanas. Na abordagem do planejamento urbano, a mobilidade relaciona-se tanto aos deslocamentos realizados pelas pessoas nas suas atividades — seja para estudar, trabalhar ou divertir-se — quanto ao modo como esse deslocamento é feito — seja a pé, de bicicleta ou em veículos motorizados públicos ou privados.

Carta Mundial pelo Direito à Cidade, artigo XIII, direito ao transporte público e mobilidade urbana:

1. Reservando áreas aos pedestres de maneira permanente a certos momentos do dia.
2. As cidades promoverão a remoção de barreiras arquitetônicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso público, dos locais de trabalho, para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais. (PIRES, 2013, p. 5-27).

Mais algumas definições:

- a) Mobilidade é função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos; e esse objetivo implica na obediência a normas e prioridades que atendam aos deslocamentos dos modos coletivos e não motorizados única forma de reduzir os efeitos negativos provocados pelo uso predominante do automóvel (INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL - RUAVIVA, 2014).
- b) Mobilidade: Habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas (VASCONCELOS, 1996 apud BRASIL, 2006).
- c) A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (VASCONCELOS, 1996 apud BRASIL, 2006).
- d) A mobilidade corresponde à capacidade de mover-se livremente independentemente das características corporais das pessoas, da renda ou da composição espacial das cidades (NUSSBAUM, 2000 apud PIRES, 2013).

- e) O sistema de mobilidade pode ser definido como um conjunto organizado e coordenado, física e operacionalmente, dos modos, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas, ou seja, abrange uma sequência de eventos desde o instante em que a pessoa se desloca de um ponto considerado como origem — casa ou trabalho, por exemplo — até o instante em que atinge o seu ponto de destino (PIRES, 2013).

Como a garantia das necessidades individuais é diretamente ligada à liberdade constitucional de escolha do ir e vir, seu significado mais abrangente, o deslocamento, é aquele em que a escolha, no seu tempo e na sua hora, é exercitada pelo cidadão, como a melhor maneira que ele considera, dentro de suas possibilidades econômicas, de suas capacidades físicas e mentais, o mais adequado às suas conveniências. A distância no espaço físico não deve influir na sua escolha, pois o Estado tem o dever de suprir os meios de locomoção adequados a qualquer cidadão.

Ao nos remetermos à mobilidade, estamos nos referindo também ao espaço de locomoção. No caso específico desta dissertação, espaço de locomoção é a interpretação de “Território” da Linha de Pesquisa do PPDSR, lócus do deslocamento que acontece na cidade de São Luís.

Santos (2006) expõe que o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima. E para que essa animação possa ser maximizada pelo cidadão, o espaço e suas capacidades devem ser providas do mais otimizado possível meios de deslocamentos pela Municipalidade, através do contato direto com o “usuário-cidadão”, para que se possa imprimir um sentido de democracia (para todos). Segundo Doyal e Gough (1994 apud PIRES, 2013), a garantia das necessidades permite o desenvolvimento da liberdade, que somente será possível com certas pré-condições sociais de saúde e autonomia – estas são, portanto, as primeiras necessidades que devem ser satisfeitas em qualquer sociedade para o alcance de interesses.

Portanto, fazemos uma diferenciação entre Mobilidade e Acessibilidade e embora estas estejam inter-relacionadas, tem características e funções diferentes. Nesta dissertação, fazemos a relação dos termos, explorando outros significados descritos abaixo:

A **ACESSIBILIDADE** é a facilidade encontrada no meio circulante de forma a proporcionar um movimento do deslocamento não motorizado, o mais ameno possível, o mais fácil.

A **MOBILIDADE** (a pé ou não motorizada) por sua vez, é um movimento que vai de um ponto de origem a outro ponto de chegada, baseada na capacidade motora individual, através de um meio circulante acessível.

Se o ato de se deslocar de um determinado ponto a outro determinado ponto (mobilidade) tiverem barreiras arquitetônicas e calçamento das vias em condições precárias ou inadequadas, teremos a mobilidade, mas sem a acessibilidade ideal. A pessoa com deficiência chegará ao local de destino, mas passará por percalços indevidos que fará com que esta mobilidade seja afetada pela acessibilidade precária. Constatação aferida nos questionários aplicados às pessoas com deficiência.

Ao contrário, no mesmo exemplo, se as ruas estiverem totalmente adaptadas, sem barreiras arquitetônicas e com o calçamento ideal, teremos no trecho pretendido pela pessoa com deficiência as facilidades de deslocamento. Logo, teremos a mobilidade necessária com a acessibilidade ideal.

Portanto, aqui neste caso específico, devemos nos ater a entender o significado das palavras, para que possamos passar para um outro estágio de compreensão do deslocamento mais abrangente:

- a) Acessibilidade facilidades no meio físico
- b) Mobilidade deslocamento acessível

Para este trabalho específico, fica claro que a **MOBILIDADE URBANA** é a característica de deslocamento das pessoas com deficiência no espaço urbano dotado de facilidades espaciais que tornem o percurso acessível. Esta definição/interpretação do Mestrando não invalida as outras expostas nas páginas deste trabalho.

### 3.3.1 Mobilidade urbana

Portanto, o termo Mobilidade, está ligado ao movimento, à disponibilidade de se deslocar de um ponto a outro no espaço, ao meio físico amigável e as políticas públicas voltadas para o setor.

O poder público federal foi o protagonista desse processo, pois em virtude do desenvolvimento da indústria automotiva, em princípio, para carro de passageiro, e mais tarde de carga, e com os incentivos às indústrias do setor, proporcionou um aumento significativo do número de veículos. Paralelamente, nas últimas décadas, a opção pelo desenvolvimento via estradas fez com que a malha viária do País aumentasse fortemente, ocasionando um aumento também do número de veículos de cargas, pois o transporte de mercadorias é

predominantemente feito por via terrestre. No meio urbano, as cidades não se adaptaram (em tempo hábil) fisicamente para tal expansão, ocasionando o inchaço das avenidas, pois a velocidade de produção dos carros de passeio e caminhões é muito maior do que a capacidade de expansão das vias de transporte terrestre interestadual e das vias urbanas. Com o propósito de realizar melhorias na malha urbana, muito se tem feito; mesmo assim, os Governos não conseguiram realizá-las no tempo necessário para que se sentisse a intencionalidade da ideia. A adaptação da malha viária à quantidade de veículos ainda é lenta.

Grandes eventos, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas são os detonadores de processos de desenvolvimento e aperfeiçoamento da malha urbana. Mas, isto é pontual em determinadas cidades, pois a grande maioria dos municípios brasileiros sofre com o não planejamento viário. A verba é a palavra de ordem e, em termos municipais, considera-se o asfalto. Asfaltam-se ruas, mas não se cria o planejamento urbano necessário para que as cidades estejam preparadas para o futuro. Se não se tem a visão estratégica, não se reserva verba para tal fim.

Assim, o pouco investimento em alternativas de transporte de massa levou (leva) a congestionamentos constantes nos grandes Centros, fazendo com que o acesso das pessoas aos meios de transporte vire uma corrida não só contra o tempo (acordando cada vez mais cedo para pegar um lugar confortável no transporte), como também contra as condições físicas de acesso, via diversas barreiras arquitetônicas ou urbanas (através da incapacidade dos Governos) em solucionar satisfatoriamente a situação.

Atualmente os Centros Urbanos encontram-se em meio a uma crise de mobilidade, representada por extensos congestionamentos e pelo tempo que o cidadão gasta entre origem e destino. Os sistemas urbanos estão chegando próximos de atingir suas capacidades máximas e o resultado disto vem sendo demonstrado por problemas sociais graves, problemas de saúde, violência urbana, infraestrutura, entre outros (BALBI, 2011).

Logo, para que haja um bom desenvolvimento urbano, a mobilidade deve ser centrada nas pessoas. Assim, um dos novos desafios da mobilidade urbana é compreender as novas realidades sociais. Para tal, os profissionais como arquitetos e designers precisam considerar em suas soluções os mais diversos tipos de usuário atendendo a questões de acessibilidade, aglomeração, integração de modais com o meio, entre outros. A crise da mobilidade afeta o homem em qualquer um dos papéis que esteja desempenhando, seja ele pedestre, seja condutor (BALBI, 2011).

Mas para englobarmos a mobilidade no âmbito do poder público é necessário ampliar o significado do termo e acrescentar o “**URBANO**”, pois é neste espaço que

preliminarmente ocorrem os deslocamentos. Entendendo URBANO como a concentração ordenada de pessoas, vias e edificações, onde se desenvolvem várias atividades econômico-sociais interdependentes.

A mobilidade urbana de acordo com autores diversos é:

- a) Um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (BRASIL, 2012);
- b) A capacidade de deslocamento de pessoas e bens dentro do espaço urbano para realizar as atividades do dia-a-dia, tais como trabalho, abastecimento, educação, cultura, saúde, lazer, entre outros (VARGAS; SIDOTTI, 2008 apud BALBI, 2011).
- c) As condições oferecidas pelas cidades para garantir a livre circulação de pessoas entre as suas diferentes áreas. O crescente número de veículos individuais promove o inchaço do trânsito, dificultando a locomoção ao longo das áreas das grandes cidades, principalmente nas regiões que concentram a maior parte dos serviços e empregos (PENA, 2014).
- d) A abordagem da justiça social, insere-se no debate das capacidades e necessidades humanas. Na abordagem do planejamento urbano, a mobilidade relaciona-se tanto aos deslocamentos realizados pelas pessoas nas suas atividades – seja para estudar, trabalhar ou divertir-se – quanto ao modo como esse deslocamento é feito — seja a pé, de bicicleta ou em veículos motorizados públicos ou privados (PIRES, 2013).
- e) As políticas públicas associadas ao termo são políticas integradoras que, por meio de modelos de desenvolvimento econômico, criam interações eficientes para o uso do solo, o transporte público e os meios não motorizados de deslocamento. Tais políticas reconhecem os diferentes atributos das pessoas e dos agentes econômicos – daí contemplarem as dimensões do espaço e a complexidade das atividades para assegurar a todos o direito constitucional de ir e vir. Assim, a mobilidade urbana legitima intervenções associadas à política de desenvolvimento e planejamento urbano e admite que se persigam, além de soluções técnicas e de infraestrutura, soluções institucionais, econômicas e sociais (SÃO PAULO, 2003);

- f) Ações ligadas à integração e à qualificação da circulação e do transporte, essenciais para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas e mercadorias. O tratamento da mobilidade pode ser entendido como função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos, exigindo a obediência às normas e prioridades às quais respondem as diferentes necessidades de deslocamentos (SÃO PAULO, 2003).

Em 03.01.2012 é citada pela primeira vez em Lei Nacional a Mobilidade Urbana, através da Lei nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana que é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. Os modos de transporte urbano são: os motorizados e os não motorizados.

Na Seção I, em seu Art. 4º traz as definições, entre outras, do que seja:

Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;  
Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;  
Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal. (BRASIL, 2012, não paginado).

Em seus Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana demonstra que a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios, entre outros:

Acessibilidade universal;  
Segurança nos deslocamentos das pessoas;  
Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e  
Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012, não paginado).

É destaque de uma das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (BRASIL, 2012).

Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados.

Percebe-se, na intenção da Lei, a prioridade dada ao transporte público, em detrimento do particular; como também a tentativa de que os transportes não motorizados prevaleçam sobre o motorizado.

Estas prioridades determinam um novo olhar sobre o planejamento urbano, pois cria condições de apoio para o desenvolvimento de soluções, de técnicas, de expertises no trato da mobilidade, levando evidentemente a acessibilidade para um patamar de destaque nas relações das políticas públicas.

Em 06.07.2015 é sancionada a Lei nº 13.146 que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), onde as repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato. Esta Lei estabelece que toda pessoa com deficiência tem direito à igualdade de oportunidades como as demais pessoas e não sofrerá nenhuma espécie de discriminação, sendo considerada discriminação em razão da deficiência toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas (BRASIL, 2015).

Está fechado o círculo de percepção das deficiências, introjeção das necessidades de ações, plano de ação das intenções, esclarecimento dos mecanismos de conduta, judicialização das definições e operacionalização das práticas. De agora em diante é o aperfeiçoamento das técnicas assertivas e a maior publicidade para a tomada de consciência da população em geral, e não somente das pessoas com deficiências que marcarão os rumos que o futuro delas poderá ter.

Discorrer sobre Acessibilidade, Mobilidade e Deficiência é também remeter ao conceito de barreira; não só as barreiras urbanísticas e arquitetônicas, aquelas que fazem com que a pessoa não consiga alcançar o seu destino através das dificuldades encontradas em seu roteiro, mas todo e qualquer tipo de barreira que faça com que a pessoa às vezes não consiga ir para a rua em função das impossibilidades que ela poderá vir a encontrar: uma delas é a barreira psicológica. Nesse sentido, há a compreensão de que as barreiras são mais intensas, complexas e vão além da questão da mobilidade (WAGNER et al., 2011 apud WASTI, 2012).

Para podermos entender melhor o significado mais amplo de Mobilidade e Acessibilidade é necessário também a inserção do entendimento do conceito de Desenho Universal para que suas inter-relações possam ser melhor absorvidas.



### 3.4 Desenho universal

O termo **DESENHO** segundo o dicionário Aurélio: [Dev. De desenhar.] *S.m.* **6.** Traçado, risco, projeto, plano. **7.** Forma, feitio, configuração. **8.** *Fig.* Delineamento, esboço; elaboração: o desenho de uma ideia. **DESENHAR**, pelo mesmo dicionário: [Do it. *Designare.*] *V. t. d.* **4.** Tornar perceptível; representar. **5.** Conceber, projetar, imaginar, idear. **8.** Apresentar-se com os contornos bem definidos; ressarir, ressaltar; avultar, destacar (se) (FERREIRA, 1986).

E **UNIVERSAL**, pelo mesmo dicionário: [Do lat. *universale.*] *Adj.2g.* **3.** Comum a todos os homens, ou a um grupo dado. **4.** Que é aplicável a tudo. **8.** Que é adaptável ou ajustável de modo que possa atender a diferentes necessidades (de utilização, tamanho, forma, etc.).

Portanto, seguindo o mesmo raciocínio anterior de montagem do conceito partindo de suas definições etimológicas, concluímos que o **Desenho Universal** é um plano, uma configuração, um delineamento de uma ideia para tornar-se alcançável por todos, de forma adaptável à sua utilização e para atender às diferentes necessidades.

Ou seja, um produto, um local, um caminho, uma ideia, que somente parte da população possa utilizar, não condiz com a filosofia do Desenho Universal, pois traz em suas limitações a exclusão de um grupo de pessoas. Se um grande número de pessoas pode se beneficiar, mas um pequeno número de participantes não pode, seja porque motivo for, então não é “**PARA TODOS**”, no sentido “*de o maior número possível de pessoas abrangidas*”. Inclusão não é só teoria, mas prática: resultante de práticas inclusivas. Nesse processo, mais do que uma palavra “politicamente correta” (como antes foram os termos: integração, normalização...), temos que nos referir ao processo de construção de uma sociedade inclusiva, na qual as diferenças das pessoas sejam reconhecidas como algo natural e valorizado. Práticas inclusivas significam abrir oportunidades iguais, trabalhar em um espaço que seja comum e compartilhado (GUIMARÃES, 2009).

E esta é a filosofia do Desenho Universal: que seja “**PARA TODOS**”. um produto, um local, um caminho, uma ideia, pode ser era utilizada por um pequeno número de pessoas que tenha algum tipo de deficiência, além de poder ser utilizada por quem não tem deficiência alguma, então este produto, local, caminho, ideia pode ser considerado **PARA TODOS**.

Saindo do **PARA ALGUNS**  $\Rightarrow$  Todo tipo de **Exclusão**

Indo no caminho do **PARA TODOS**  $\Rightarrow$  Busca da **Inclusão**

Ou, de outra forma: se é adequado para poucos (inclusão da pessoa com deficiência), também o é para muitos (sem problemas e deficiência). A recíproca não é verdadeira: se é adequado a muitos (sem problemas de deficiência), pode não ser para poucos (exclusão da pessoa com deficiência).

Obviamente que o poder econômico é limitante para todas as atividades econômicas humanas e a vida em sociedade. Portanto, a filosofia do Desenho Universal foi pensada “PARA TODOS”, independentemente do valor econômico que determinado produto ou serviço pudesse vir a ser atribuído, porque produtos e serviços têm preços diferenciados em função do meio de produção, do mercado, do marketing, dos insumos, e tantos outros fatores que influenciam o seu resultado final, podendo não ser acessível a uma parcela da sociedade.

Essas variáveis não são analisadas neste trabalho, por não ser esta a intenção. Apenas é utilizada a filosofia geral com o que foi originalmente proposto e criado o Desenho Universal, logo, formas outras de generalizações e percepções não se encaixam nesta narrativa.

Nesse sentido, o projeto pode não atender a todos os grupos de usuários, entretanto, será adequado ao desenho universal quanto maior for sua capacidade em atender à diversidade de usuários com “conforto, segurança e autonomia” (ORNSTEIN et al., 2010, p. 12 apud BARROSO, 2012, p. 18). Portanto, o “PARA TODOS” aqui utilizado é restrito a concepção original do conceito de Desenho Universal, não se estendendo, nem se encaixando em outros parâmetros; por exemplo, o financeiro. Com a continuação e a percepção do texto, o leitor perceberá o sentido real aplicado ao “PARA TODOS”, que é o *sentido original* do arquiteto Ron Mace.

O Desenho Universal tem a intenção de acomodar amplamente as diferenças antropométricas, ou seja, permitir que pessoas de diversos padrões (adultos, crianças, idosos etc.) ou em diferentes situações (em pé, sentados etc.) possam interagir sem restrições com o ambiente projetado.

Nesse sentido: “significa estar atento a alguns limites físicos e sensoriais capazes de comprometer a ação e o alcance impostos a pessoas mais baixas, mais altas ou em cadeiras de rodas por exemplo [...]” (SÃO PAULO, 2003, p. 10). Logo, o Desenho Universal traz em si a inclusão, qualquer inclusão.

Mas, temos que ter o cuidado naquilo que Guimarães (2009) chama de rotular, que significa termos de identificar quem é e quem não é, de modo que alguma pessoa possa

ser contemplada com alguma vantagem. As práticas inclusivas não existem onde são feitos rótulos como referência de justiça. Não podemos falar de “inclusão de...” pessoas com deficiência ou do idoso, porque a partir do momento em que fizermos isso, já estaremos segregando. Segregar significa caracterizar, definir, separar. Temos de falar de inclusão como sendo um processo de todos para todos.

O termo Desenho Universal foi usado pela primeira vez nos Estados Unidos, na década de 80, pelo arquiteto Ron Mace e se estendeu para outros países, às vezes com outro nome, conservando, contudo, o mesmo conceito de projeto inclusivo (OSTROFF, 2001 apud BARROSO, 2012).

Story (2011, p. 4.4, tradução nossa) explica a origem do termo:

De 1994 a 1997, o Centro de Design Universal realizou uma pesquisa e demonstração de um projeto financiado pelo Instituto Nacional de Deficiência e Reabilitação (NIDRR) do Departamento de Educação dos EUA. O projeto foi intitulado ‘Estudos para promover o desenvolvimento Design Universal’ (projeto nº H133A40006). Uma das atividades do projeto foi desenvolver um conjunto de diretrizes de design universal. Os Princípios de Design Universal resultantes foram os seguintes:

Princípio 1: Uso Equitativo

Princípio 2: Flexibilidade no Uso

Princípio 3: Uso Simples e Intuitivo

Princípio 4: Informação Perceptível

Princípio 5: Tolerância ao Erro

Princípio 6: Baixo Esforço Físico

Princípio 7: Tamanho e Espaço de Abordagem e Uso

Cada um desses princípios foi definido e, em seguida, expandido em um conjunto de diretrizes que descrevem elementos-chave que deve estar presente em um projeto aderente ao princípio (ver Tabela 4.1).

O propósito dos Princípios do Design Universal e suas diretrizes associadas era articular o conceito de design universal de uma forma abrangente. Os princípios refletiam os autores crença de que os princípios básicos de design universal se aplicam a todas as disciplinas de design, incluindo aquelas que focam em ambientes construídos, produtos e comunicações. Os princípios foram destinados a orientar o processo de design, permitir a avaliação sistemática de projetos e ajudar a educar os designers e consumidores sobre as características de soluções de design mais utilizáveis (Story et al. 1998; Center para o desenho universal, 2000a; Mueller, 1997).

Os autores dos Princípios do Design Universal previram que além dos princípios e diretrizes, dois níveis adicionais de detalhe eventualmente fossem desenvolvidos. Se o nível 1 fosse princípios conceituais e nível 2 fossem diretrizes de design, nível 3 teria testes de conformidade (por exemplo, Centro de Universal Design, 2000b) e nível 4 seriam estratégias de design. Os testes no nível 3 podem estar em forma de perguntas que permitiria aos designers consultar um design para uso universal. Nível 4, que ofereceria estratégias para cumprir as diretrizes e passar nos testes, teria vários ramos específicos da disciplina. Por exemplo, para o Princípio 3, Uso Simples e Intuitivo, o nível 4 das estratégias do design pode descrever o seguinte:

- Para arquitetura - métodos de criação de recursos claros de localização ambiental
- Para produtos - métodos de aplicação dos conceitos de correspondência e mapeamento cognitivo da interface do usuário

- Para software - métodos de suporte amplamente acessíveis para o modo de interação com o usuário.

Embora sua aplicação seja uma tendência em vários países, o próprio Ron Mace, no final da década de 1980, levanta a hipótese de que talvez não seja possível criar algo que seja de uso universal:

Eu nunca havia visto um edifício ou construção que eu diria que fosse passível de uso universal. Eu não sei se é possível criar algo assim. Eu não estou seguro que seja possível criar qualquer coisa que seja passível de uso universal. Não é que haja uma fragilidade no termo. Nós o usamos por que descreve melhor o seu objetivo [...]. (MACE, 1998 apud BARROSO, 2012, p. 18).

Seguem mais algumas definições do que seja Desenho Universal:

- a) O Desenho Universal é uma filosofia de projeto que visa a criação de ambientes, edificações e objetos, considerando desde o início de sua concepção a diversidade humana. Nesta concepção, as necessidades específicas de todos os usuários (idosos, crianças, gestantes, pessoas com deficiências temporárias e permanentes, etc.) devem ser atendidas, eliminando-se a ideia de fazer ao adaptar “projetos especiais” (DISCHINGER et al., 2004 apud AGUIAR, 2010).
- b) Segundo a NBR 9050, desenho universal é aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população. A Norma refere-se à “maior gama de variações possíveis” e não a “todas as variações”. E nem poderia, pois as variações estão ligadas à antropometria e as características sensoriais da população. Como essas características variam dependendo do universo de população estudado, suas variantes também são flutuantes, no tempo (de sua aplicação) e no espaço (território a ser abrangido) (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004).
- c) Os produtos, equipamentos, ambientes e meios de comunicação devem ser concebidos do ponto de vista do Desenho Universal, que recomenda que tudo (mas tudo mesmo) deve poder ser utilizado por todos, o maior tempo possível, sem necessidade de adaptação, beneficiando pessoas de todas as idades e capacidades. Quando o ambiente se torna acessível, pois adota os critérios e a filosofia do Desenho Universal, ele possibilita a Inclusão e, conseqüentemente,

- d) as pessoas com deficiência podem desfrutar de uma Vida Independente<sup>24</sup> (GIL, 2006).
- e) O desenho universal é uma abordagem de projeto que foca na possibilidade de um alcance maior do ambiente (ou produto) para várias pessoas, em contraposição a ambientes ou produtos que segregam os grupos (p. ex., SANDHU, 2001 apud BARROSO, 2012). A essência dessa abordagem é que o espaço ou produto atenda com conforto e flexibilidade as necessidades de diversos usuários (de todas as idades, tamanhos e capacidades), de forma integrada, evitando recursos e espaços especiais (MACE et al., 1996 apud BARROSO, 2012; OSTROFF; WEISMAN, 2004 apud BARROSO, 2012).
- f) O conceito de “Desenho Universal”, criado por uma comissão em Washington, EUA, no ano de 1963, foi inicialmente chamado de “Desenho Livre de Barreiras” por ter seu enfoque voltado à eliminação de barreiras arquitetônicas nos projetos de edifícios, equipamentos e áreas urbanas. Posteriormente, esse conceito evoluiu para a concepção de Desenho Universal, pois passou a considerar não só o projeto, mas principalmente a diversidade humana, de forma a respeitar as diferenças existentes entre as pessoas e a garantir a acessibilidade a todos os componentes do ambiente (SÃO PAULO, 2003).

Devemos ter cuidado quanto ao conceito de Desenho Universal para Todos, pois este pode esbarrar no preconceito e na discriminação. O preconceito e a discriminação são termos mutuamente relacionados. O preconceito pode ser entendido como a percepção mental negativa relacionada às pessoas socialmente inferiorizadas e envolve ações irracionais ou

---

<sup>24</sup> O conceito de vida independente é outra peça chave no cenário da Acessibilidade. Ele foi desenvolvido por Ed Roberts e mais sete companheiros, todos com deficiência física, nos anos 60, na cidade de Berkeley, Califórnia, EUA, que ficaram conhecidos como o grupo dos “Tetra Rolantes” (por serem tetraplégicos e se locomoverem em cadeira de rodas). Lembrem-se que os Rolling Stones (tradução: Pedras Rolantes) eram sucesso, nessa época, daí a brincadeira com o nome do grupo. Fundaram o primeiro Centro de Vida Independente, a partir de valores e princípios:

- As pessoas com deficiência é que sabem o que precisam para ter melhor qualidade de vida;
- Suas necessidades variam, como as de qualquer ser humano e, por isso, só podem ser atendidas por uma variedade de serviços e equipamentos;
- A tecnologia assistiva pode significar a diferença entre a dependência e a independência, em determinadas situações;
- As pessoas com deficiência devem viver com dignidade, integradas em suas comunidades;
- A cidadania não depende do que uma pessoa é capaz de fazer fisicamente, mas sim das decisões que ela puder tomar por si só;
- A pessoa com deficiência é que deve ter o controle de sua situação;
- A autodeterminação, a autoajuda e a ajuda mútua são processos que liberam as pessoas com deficiência para controlar suas vidas;
- A integração entre pessoas com diferentes deficiências facilita a integração entre pessoas com e sem deficiência;
- Vida Independente é um processo onde cada usuário ajuda a moldar e mantê-la e não um produto para ser consumido indistintamente por diversos tipos de usuários.

autoritárias (RIOS<sup>25</sup>, 2008 apud PIRES, 2013). Ainda segundo o autor, a discriminação refere-se à materialização de atitudes preconceituosas arbitrárias ou intencionais nas relações sociais, violando os direitos das pessoas ao atribuir um significado negativo à diferença, levando, conseqüentemente, à discriminação. A discriminação, portanto, relaciona-se ao princípio da igualdade e tem como conseqüência o tratamento diferenciado das pessoas, seja no campo jurídico, seja nas práticas humanas. A discriminação direta refere-se a qualquer tipo de distinção ou restrição – baseada em raça, cor, idade ou sexo, por exemplo – que prejudica o reconhecimento de uma pessoa.

Portanto o Desenho Universal tratado nesta dissertação vem imbuído do “PARA TODOS”. E este “PARA TODOS” é uma tentativa de englobar uma parcela da população que sofre preconceito e discriminação. Em parte, por desconhecimento dos direitos e deveres das pessoas com deficiência, pela grande parcela da população. Mas também ou, principalmente, por parte do poder público que os ignora e não age, ou age timidamente, de acordo com as premissas jurídicas e sociais relacionadas ao assunto.

Ressalte-se que, neste assunto, o trato da posição política com relação à coisa pública adotada pelos governantes, principalmente nas esferas municipal e estadual, não tem realmente, o sentido de “PARA TODOS”; sem preconceito, nem discriminação, pois não atende a grande maioria da população, ou seja, não atende a “TODOS”.

TODOS aqueles que são possíveis de serem atendidos.

---

<sup>25</sup> Segundo Rios (2008 apud PIRES, 2013), há dois tipos de discriminação: direta e indireta. A discriminação indireta relaciona-se com decisões e práticas que são aparentemente neutras, mas geram conseqüências diferenciadas entre as pessoas ou grupos. Por exemplo, determinada norma restringe ou garante direitos a alguns grupos ou pessoas, não sendo prejudicial.

#### 4 AS PERCEPÇÕES DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA, DOS AGENTES PÚBLICOS E DOS ATORES SOCIAIS

Com o intuito de proporcionar um amplo aspecto da realidade vivida, através das opiniões das **PDVM**, dos representantes do poder público e dos atores sociais. Foram feitas entrevistas e aplicado um questionário, onde as opiniões retratam o dia a dia na inter-relação entre estes setores da sociedade, pois todos os grupos militam dentro do ambiente do estudo e da discussão sobre a temática.



Neste Capítulo é feita a análise do conteúdo destas entrevistas, com destaque para os trechos de maior relevância. A íntegra das entrevistas encontra-se nos Apêndices B, D, E, G, H, J, K e L, assim como a interpretação do questionário aplicado na ESCEMA (APÊNDICE H).

A tentativa de entrevista com os profissionais do Hospital Rede Sarah de Reabilitação de São Luís, após passar semanas da entrega da solicitação formal para a entrevista à direção do hospital, e insistentes cobranças sobre a autorização, foi negado o pedido (ANEXOS A), sob a alegação de que faz parte das normas internas do hospital a não entrevista de seus profissionais contratados por pessoas externas ao hospital.

O que demonstrou falta de apreço e respeito não só para com o entrevistador, mas também para a Instituição que o entrevistador representa, a Universidade Estadual do Maranhão. Não pela negativa do hospital, pois as regras sobre entrevistas são prerrogativas da Rede Sarah, mas pelo tempo decorrido entre a solicitação da entrevista e a resposta negativa. Foram várias vezes solicitadas, a resposta da autorização, pois havia prazo para a entrevista e análise das respostas. E sempre houve a informação de que o Setor responsável pela resposta ainda não havia se manifestado, o que interferiu no calendário previsto para as entrevistas.

**Observação:** Os trechos das entrevistas transcritas a seguir têm como padrão, para maior genuinidade do depoimento, a manutenção da transcrição *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas, para que pudessem ser captados o clima, a emoção e as circunstâncias em que foram feitas.

## 4.1 Pessoas com deficiência visual

A busca de pessoas ou Instituições que pudessem sintetizar os anseios das Pessoas com Deficiência Visual levou-me à ESCEMA, através da indicação de outra Associação de Pessoas com Deficiência. Sendo a ESCEMA, a única Escola exclusiva de cegos no Estado, é portanto, o local ideal para uma pesquisa cujos participantes fossem as Pessoas com Deficiência Visual.

Em contato com a direção da ESCEMA foi designado pela própria Instituição um professor para que fosse feita a entrevista. A indicação deveu-se ao fato de sua proeminência entre os professores da casa, considerado como o porta-voz da Instituição.

### 4.1.1 Entrevista

#### a) **Pontos a destacar na entrevista com um professor da ESCEMA**

Nota: **VH** = **V**itor **H**ugo e **PE** = **P**rofessor da **E**SCEMA

Há, nesta entrevista, o registro de um dos motivos da deficiência visual. Segundo o entrevistado, o maior problema apontado foi a falta de ingestão de vitamina A na infância, podendo propiciar o desencadeamento do processo que poderia levar aos vários estágios da cegueira. O professor entrevistado da ESCEMA explica:

**VH:** Obrigado. Em que faixa etária média os deficientes visuais são mais afetados por doenças?

**PE:** Naturalmente, na faixa etária de criança mesmo, quando é criança, é uma faixa muito perigosa, porque é um período que tem que ter muito cuidado; você sabe que a cegueira, ela provém muito também da falta de vitamina A; quer dizer o seguinte: que o Nordeste tem mais pessoas com deficiência visual do que aquela região do sul, ... de pessoas. Por que? Porque aqui a alimentação não tem tanta riqueza de vitamina A.

**VH:** Essa vitamina A então me parece que é o ponto nevrálgico da cegueira.

**PE:** Pelo o menos o seguinte: ela é uma das coisas que iriam facilitar ou facilita para evitar a cegueira. Não quer dizer com isso que a pessoa tem um problema de vista vai tomar vitamina A e vai ficar bom. Não. Mas, você sendo alimentado desde pequeno com bastante vitamina A, a probabilidade de você pegar uma doença do aparelho visual é mais difícil.

Complementando o tópico Vitamina A na alimentação, uma observação interessante é que foi chamada a atenção para a conhecida Baixada Maranhense, pois um dos componentes de sua dieta é o peixe; que o entrevistado considera como um ponto fraco na ingestão de substâncias nutricionais de forma a não contribuir para o fortalecimento na alimentação:

**VH:** Certo. Mais uma? Em São Luis, em termos de classe social, como se poderia classificar o tipo de perda de visão ligada à classe social? Quem tá ligada a quem? Que tipo de classe é mais afeita a ter que tipo de doença da visão?

**PE:** Olha. Isso aí é uma coisa, uma pergunta que ela já diz a resposta. Naturalmente, é a classe menos favorecida.

**VH:** Por causa da vitamina A?



**PE:** Por causa da alimentação. Não vou dizer que seja só por causa da vitamina A. A vitamina A é uma constância disso. Mas por causa da alimentação mesmo. É tão tanto que nós vamos ver que no Maranhão, esse setor aqui da baixada tem muitas pessoas com deficiência visual exatamente por causa da alimentação. Por que? Qual a alimentação da baixada? É o peixe. O peixe é muito fraco. Não é só a vitamina A, mas têm outros componentes que também faz com que isso aconteça. Então, a classe menos favorecida, que não vou dizer classe baixa, classe média; porque hoje não tem mais baixa nem média; ficou tudo menos favorecidas as duas. Aí tem classe alta. Entendeu? Que não é o caso nosso.

A preferência pelo piso tátil (alerta e direcional) é elencada como o principal meio de orientação da pessoa com deficiência visual, ao caminhar pelas calçadas de São Luís.

Uma crítica quanto ao deslocamento diz respeito aos entraves encontrados nas calçadas: os chamados “frades” e as latas de lixo que se tornam obstáculos, não sendo totalmente percebidos pela bengala dos cegos, ocasionando na maioria das vezes, batida dolorosa nas pernas.

**VH:** Outra: tanto o piso de alerta, quanto o direcional são suficiente para orientar o deficiente visual?

**PE:** Sim, são. São suficiente. O de alerta é aquele piso que é aquelas bolinhas que quando a gente pisa em cima já sabe que ali vai ter uma parada para alguma coisa ou alguma coisa tem na frente. O direcional, como ele é direto a gente vai tranquilo; quando chega no de alerta, a gente vai querer saber, esticar a bengala um pouquinho mais para querer saber o que tem na frente. Tal, aquela coisa toda. Por exemplo: dentro dos bancos, a gente está no piso direcional quando chega no de alerta a gente já estica a bengala ou a mão para achar o caixa ou qualquer coisa que tenha ali perto, qualquer bureau para a gente saber aonde está.

**VH:** Qual a maior dificuldade encontrada pelos deficientes visuais quando se deslocam pelas calçadas de São Luís?

**PE:** Muito bom isso aí as coisas que a gente se encontrar bastante coisas que a gente encontra com elas, barreiras arquitetônicas, barreiras que as pessoas criam. Por exemplo, aqueles toquinho de ferro que se bota na beira da calçada pro carro não estacionar, pra não subir na calçada aquilo ali é muito difícil para pessoa que não enxerga, a bengala passa por cima e a gente bate com a canela. Então quer dizer, uma das barreiras muito complicada. Outra complicação também é o sobe-e-desce também, mas esse daí a gente acha com a bengala. Tá entendendo? Agora, os toquinho de ferro que nêgo bota na calçada, esse aí ninguém acha com a bengala não, é muito difícil. De dez, talvez a gente acha um. E a canela acha tudinho.

O entrevistado revela que o ruído, nem sempre é prejudicial. Às vezes, contribui para a orientação:

**PE:** Porque é a seguinte: deixa eu lhe explicar uma coisa, a pessoa com deficiência visual tem duas situações: pra nós, o barulho demais atrapalha e o silêncio demais também atrapalha. Se, por exemplo, você chegar num pátio bastante grande e que não tem nada assim pra gente se basear e se for tudo silêncio, silêncio mesmo, a gente fica sem saber para onde ir. Entendeu? Tem que achar um barulho que pra gente poder se direcionar. Ou com muito barulho, eu contrato o barulho, o barulho ele vai ajudar. Agora, também se ele for demais a gente também se perde. É..., são situações, entendeu?

Uma outra grande crítica diz respeito ao tempo de abertura do semáforo. Segundo o entrevistado, em São Luís esse tempo não leva em consideração as pessoas com deficiência visual e ela dá um exemplo marcante: o sinal em frente justamente ao ESCEMA deveria levar em consideração este aspecto. Mas, isto não ocorre:

**VH:** É. Uma outra pergunta. Em São Luís, o tempo de abertura e fechamento dos semáforos leva em consideração a pessoa com deficiência visual?

**PE:** Não. Não leva. Tem alguns sinais que, por exemplo, eles fecham muito rápido. Esse nosso sinal, bem daqui da frente da Escola, ele demora a fechar, mas pra ele abrir pros carro, é muito rápido. Então, se a gente não presta atenção. Quando chega no meio da segunda pista. os carros já tão passando. Tem que andar rápido, tem que correr, porque se não, não dá tempo, é muito rápido.

Aqui, a crítica diz respeito aos critérios técnicos de saneamento das barreiras arquitetônicas. Ou seja, sua correção do ponto de vista técnico:

**VH:** Como classificaria as barreiras arquitetônicas utilizadas em São Luís com relação às pessoas com deficiências visuais? Eu coloquei aqui quatro tipos. Eu vou dizer as quatro e o Sr. vai escolher uma:

Insuficientes. Não atendem as pessoas com deficiências visuais.

Regular. Atendem as pessoas com deficiências visuais, mas num grau insatisfatório.

Boa. Atendem as pessoas com deficiências visuais num grau satisfatório.

E Excelente. Atendem muito bem as pessoas com deficiências visuais.

Qual dos quatro o Sr. escolheria: insuficiente, regular, boa ou excelente?

**PE:** Regular.

**VH:** Regular. Ou seja, que atenda as pessoas com deficiências visuais, mas num grau insatisfatório.

**PE:** Porque é... por exemplo: aqui mesmo adiante têm um piso táctil. E o que eles fizeram com o piso. Colocaram o piso, e o piso foi certinho no poste. O piso certo não pode. Se o cara fosse direto batia no poste. Quando eles viram que estava errada aquela estória lá, eles pegaram e botaram um piso de alerta bem pertinho lá para pessoas parar e senti que ali era o poste e virá pro outro lado pra não bater no poste. Do jeito que a pessoa ia, batia no poste. Entendeu?

E outra situação também: a informação, às vezes, ela é muito importante e que, pra nós aqui no Maranhão ainda tem pouca informação a respeito desses piso. Porque, às vezes a Prefeitura até coloca em alguns lugar; colocava, porque agora não vi mais ninguém colocando. Mas, o povo chega e estaciona o carro em cima. O cara chega, bota a banca dele em cima e não quer que a gente peite na banca. Ele colocou a banca em cima do piso que a gente tem que andar e ele não quer que a gente peite na banca dele. Papai, tu tá no caminho do cego. E agora? Ele tá no caminho de cego.

Aí quando é o carro. O cara bota. E... deixa lá o carro. Quando a gente chegar tem que desviar por onde for. Mas ele ainda não tem um entendimento, um conhecimento melhor a respeito dessa situação. Entendeu?

#### 4.1.2 Questionário

##### a) Metodologia

A formulação das perguntas sobre Pessoas com Deficiências partiu da metodologia utilizada pelo IBGE no Censo Demográfico 2010, que envolveu estudos realizados pelo Instituto, em conjunto com os países do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), para avaliar o conjunto de perguntas propostas pelo Grupo de Washington

sobre Estatísticas das Pessoas com Deficiência Washington Group on Disability Statistics (GW<sup>26</sup>).

Esses estudos se dividiram em uma Prova-Piloto Conjunta e um Teste Cognitivo.

A Prova-Piloto Conjunta não se aplica ao tema proposto porque as entrevistas foram feitas somente no Brasil, mais especificamente na cidade de São Luís, capital do Maranhão, sem a necessidade de comparação. Como o objetivo principal da Prova-Piloto Conjunta é verificar se as perguntas formuladas são interpretadas de forma consistente nos diferentes países participantes do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), de forma a fornecer dados comparáveis para esses países, esta parte da metodologia não foi utilizada.

Foi utilizada a técnica do Teste Cognitivo, que examina o processo de pergunta-resposta (um processo que pode ser conceituado por quatro estágios: compreensão, recuperação, julgamento e resposta) e considera o grau de dificuldade que os pesquisados experimentam ao formularem uma resposta precisa à pergunta. Em cada um dos quatro estágios, podem ocorrer vários tipos de erros de resposta. O princípio do Teste-Cognitivo é justamente prever o que poderá ser corrigido na aplicação do questionário final, por isso a antecipação do que poderia não ser compreendido pelo entrevistado; daí a previsão antecipada dos possíveis erros de resposta. O quadro 4 descreve alguns desses problemas (WASHINGTON GROUP ON DISABILITY STATISTICS, 2006). Os Testes Cognitivos são projetados para verificar a qualidade de uma ou mais perguntas sobre um tema específico, investigando se o informante entende uma determinada pergunta.

O resultado é que a entrevista com um professor da ESCEMA ajudou a clarear com mais exatidão o objeto de estudo e melhorou o questionário aplicado a outros professores e alunos da Instituição.

---

<sup>26</sup> WG é um grupo de cidades da ONU estabelecido sob a Comissão de Estatística das Nações Unidas. O GT foi constituído para atender à necessidade urgente de medidas de incapacidade baseadas na população, comparáveis a nível nacional. O seu mandato consiste na promoção e coordenação da cooperação internacional no domínio das estatísticas sanitárias, centrando-se nos instrumentos de recolha de dados relativos à deficiência adequados para os censos e os inquéritos nacionais.

O GT tem procurado promover a colaboração internacional e, em particular, garantir que seus esforços sejam amplos e inclusivos de vozes de países em desenvolvimento de todas as regiões do mundo. Representantes de Escritórios Nacionais de Estatística em todo o mundo, bem como Organizações de Pessoas com Deficiência (DPO) e outras organizações internacionais são encorajados a participar do GT.

Os conjuntos de perguntas WG são projetados para fornecer dados comparáveis a nível nacional para as populações que vivem em uma variedade de culturas com diferentes recursos econômicos. O objetivo é identificar pessoas com tipos e limitações similares em ações básicas independentemente de nacionalidade ou cultura.

A técnica foi fazer primeiro uma entrevista semiestruturada<sup>27</sup> com um expoente de um segmento. Depois, baseado nessa entrevista e no modelo do referido quadro 4, foi confeccionado um questionário exclusivo para aquele segmento de Pessoa com Deficiência.

Os tipos de perguntas e as fontes de dados podem afetar as estimativas. O objetivo subjacente de uma pesquisa – caso seja uma pesquisa de saúde ou uma pesquisa geral, por exemplo – afetará o modo como as pessoas respondem. Vários estudos revelaram diferenças na “incidência” entre os aspectos autorrelatados e mensurados da deficiência. A deficiência é interpretada com relação ao que é considerado funcionamento normal, o que pode variar com base no contexto, faixa etária, ou mesmo grupo de renda. Por exemplo, as pessoas idosas talvez não se autoidentificam como tendo uma deficiência, apesar de enfrentarem dificuldades significativas de funcionamento, porque elas consideram seu nível de funcionamento apropriado para sua idade (WASHINGTON GROUP ON DISABILITY STATISTICS, 2006).

Quadro 4 - Modelo Cognitivo de Pergunta-Resposta

	<b>Definição Cognitiva</b>	<b>Definição</b>	<b>Problemas de Perguntas / Erros de Resposta</b>
<b>Etapa 1</b>	Compreensão	O entrevistado interpreta a questão	Termos desconhecidos, conceitos ambíguos, longa e excessivamente complexa
<b>Etapa 2</b>	Recuperação	O entrevistado procura a memória para informações relevantes	Lembra-se com dificuldade
<b>Etapa 3</b>	Julgamento	O entrevistado avalia e/ou estima a resposta	Tendenciosa ou sensível. Dificuldade de estimativa
<b>Etapa 4</b>	Resposta	O entrevistado fornece informações no formato solicitado	Opções de resposta incompletas

Fonte: Washington Group on Disability Statistics (2006)

<sup>27</sup> As entrevistas no formato semiestruturado é um meio termo entre as estruturadas e não estruturadas. Normalmente é feito com um questionário semiaberto, ou seja, um roteiro para a entrevista. O número de questões pode variar, dependendo da análise que se pretende realizar. Os entrevistados têm grande liberdade para responder as questões.

A grande vantagem deste tipo de pesquisa é a versatilidade. Ao mesmo tempo em que o pesquisador pode obter resultados mais aprofundados sobre as opiniões dos entrevistados, ele também pode direcionar as perguntas de modo que a pesquisa não vire uma divagação. As entrevistas semiestruturadas podem ser usadas para verificar a opinião das pessoas a respeito de certo produto. Pode servir de base para pesquisas mais direcionadas, no formato estruturado (INSTITUTO PHD, 2011).

O Teste Cognitivo se apresentou eficiente, pois, nesta entrevista, foram feitas perguntas coerentes com o tema tratado na Dissertação. Em algumas perguntas houve a necessidade de se reformular a própria pergunta aplicada, mais tarde ao questionário, para que o pesquisado(os) pudesse(m) entender e absorver a intenção do questionamento. Teve caso em que se teve que adaptar a pergunta de acordo com o universo de conhecimento do atual e futuros pesquisados. Um exemplo disso é o grau de visão: a pergunta original era: "Com relação ao grau de visão, como se classificam as doenças visuais que fazem com que as pessoas passem a não enxergar, mesmo que parcialmente?".

Esta pergunta foi transformada em: "Qual o seu grau de visão?" com as seguintes respostas de múltipla escolha: B1; B2 ou B3. Esse critério, o esportivo<sup>28</sup>, é o adotado pela ESCEMA para a classificação do grau de visão.

O objetivo da pergunta foi saber o percentual qualitativo das pessoas com deficiência visual, em São Luís (e por extensão, no Maranhão, dispensada as regionalidades), através de amostragem, via ESCEMA, visto ser a Escola, a representante da categoria.

Depois de concluída a entrevista com o professor, esta virou a base para a montagem de um questionário que foi aplicado aos alunos e professores da ESCEMA, com respostas do tipo múltipla escolha.

O questionário escrito foi fornecido à Direção da ESCEMA que o imprimiu em caracteres Braille e o aplicou aos alunos e professores. O pesquisador não teve ingerência quanto à escolha no que diz respeito à indicação de quem seria o escolhido para responder ao questionário, nem à quantidade da proporção de alunos e professores que foram escolhidos. Só foi previamente acordado que o número de questionários seria um total de dez, para facilitar o cálculo do percentual das respostas.

Os pesquisados receberam dois questionários: um impresso com os caracteres em Braille e outro impresso "em tinta". Leram as perguntas em Braille e responderam em voz alta

---

<sup>28</sup> Classificação esportiva de acordo Crós et al. (2006). A classificação esportiva é utilizada nas competições e está especificada da seguinte forma de acordo International Blind Sport Association (IBSA):

B1: Ausência total da percepção da luz em ambos os olhos, ou alguma percepção da luz, mas com incapacidade para reconhecer a forma de uma mão em qualquer distância ou sentido.

B2: Da habilidade de reconhecer a forma de uma mão até uma acuidade visual de 2/60 metros e/ou um campo visual inferior a 5° de amplitude.

B3: Desde uma acuidade visual superior a 2/60 metros até 6/60 metros e/ou um campo visual de mais de 5° e menos de 20° de amplitude.

Todas as classificações devem ser feitas medindo o melhor olho e a correção mais elevada possível. Isto significa que todos os atletas que usam lentes de contato ou vidros devem corrigir normalmente durante a classificação, se pretenderem ou não as usar durante a competição. A letra "B" refere-se ao termo *blind*, que significa cego, segundo a IBSA. São as classificações que permitem a elaboração de programas de atividades baseando-se nas características individuais dos alunos, isso vai resultar em um melhor aproveitamento por parte dos mesmos, permitindo a construção do seu desenvolvimento global.

a sua opção para que um acompanhante sem problema de visão marcasse a sua resposta no questionário “em tinta”. Esta foi a forma encontrada, de acordo com a Direção do ESCEMA, para que o resultado pudesse ser tabulado pelo pesquisador, que não é cego.

A transcrição completa da entrevista com o professor encontra-se no Apêndice B, onde são esclarecidas, entre outras coisas, as definições de graus de visão aplicadas ao questionário.

Escrita Braille<sup>29</sup> e escrita “em tinta<sup>30</sup>” são denominações com as quais os cegos distinguem as escritas.

#### 4.1.3 Apresentação dos resultados e análise do questionário

As perguntas, respostas e análises das respostas encontram-se no Apêndice H. Ele foi reproduzido da mesma forma como foi apresentado aos pesquisados, sendo somente acrescentado do RESULTADO e da ANÁLISE. É um questionário de múltipla escolha, onde em alguns casos poder-se-ia marcar mais de uma opção. O universo pesquisado foi de 10 pessoas entre alunos e professores, o pesquisador não sabe a proporção de alunos e professores, pois todos que responderam ao questionário são cegos e a diferença entre aluno e professor não era relevante para a pesquisa. O questionário não versava sobre educação onde ser professor ou aluno poderia fazer a diferença na resposta, mas sim sobre o deslocamento das Pessoas com Deficiência Visual que é o problema de todos que responderam ao questionário. Portanto, a escolha da proporção de quem deveria responder ao questionário ficou a cargo da ESCEMA.

Como a intenção era entender o deslocamento da pessoa deficiente visual e física, as Entrevistas e o Questionário, evidenciaram as seguintes características:

- a) Problemas de locomoção;

<sup>29</sup> O Braille (Pronúncia francesa: [brɑ̃j]) é um sistema de escrita tátil utilizado por pessoas cegas ou com baixa visão. É tradicionalmente escrito em papel em relevo. Os usuários do sistema Braille podem ler em telas de computadores e em outros suportes eletrônicos graças a displays em braille atualizáveis. Eles podem escrever em braille com reglete e punção, máquina de escrever em braille, *notetaker* em braille ou computadores que imprimem braille em relevo.

O Braille recebeu este nome devido ao seu criador Louis Braille, que perdeu a visão em um acidente na infância. Em 1884, Braille desenvolveu aos 15 anos um código para o alfabeto francês em uma melhoria para a escrita noturna. Em 1829, ele publicou o sistema, que incluía a notação musical. Em 1837, ele publicou uma segunda revisão, que foi a primeira forma binária de escrita desenvolvida na era moderna. Os caracteres Braille eram pequenos blocos retangulares chamados de células, que contêm minúsculas protuberâncias palpáveis chamadas de pontos levantados. O número e a disposição destes pontos distinguem os caracteres uns dos outros. Já que há vários alfabetos Braille originados como códigos de transcrição de sistemas de escrita impressa, os mapeamentos (conjuntos de designações de caracteres) variam de língua para língua.

<sup>30</sup> A escrita executada com tinta esferográfica sobre papel (ou outro qualquer meio que tinga o papel) é chamada pelos cegos de “em tinta”, para diferenciar da escrita com os caracteres em Braille.

- b) Percepções para com o meio ambiente imediato, ou seja, o espaço percorrido, as barreiras arquitetônicas e as dificuldades encontradas;
- c) Relações com o Poder Público.

No caso da deficiência visual, foram acrescentadas às características do entrevistado, as percepções apuradas também no questionário endereçado aos outros professores e alunos do ESCEMA.

#### 4.1.4 Principais características auferidas na entrevista e no questionário

- a) Critérios de graus de visão seguem a classificação esportiva

Para efeito de comparação podemos equalizar a classificação do IBGE com a classificação da IBISA, onde:

- Não consegue de modo algum, do IBGE, corresponde ao B1 da IBISA;
  - Grande dificuldade, do IBGE, corresponde ao B2 da IBISA;
  - Alguma dificuldade, do IBGE, corresponde ao B3 da IBISA.
- b) Possuem conhecimento acerca da origem do motivo da perda da visão. A alimentação foi apontada como o fator preponderante, em função da classe social, com destaque para a Vitamina “A”.
  - c) Não tem informação sobre dados relacionados à distância percorrida, tempo de percurso de uma pessoa com deficiência visual;
  - d) Sofrem com as barreiras arquitetônicas que não estão em conformidade com a Norma.
  - e) Falta educação e informação para a sociedade entender as Normas de acessibilidade.
  - f) São Luís, em alguns pontos, não tem calçadas.
  - g) O material de acabamento da calçada, ou seja, o piso, é um fator preponderante para o deslocamento, com primazia do piso tátil.
  - h) O som é outro fator que ajuda na orientação.
  - i) O lixo vem em terceiro lugar nas inconveniências que atrapalham as pessoas com deficiências visuais, quando andam pelas calçadas.
  - j) O meio ambiente é mais importante que a ajuda de terceiros.
  - k) Os semáforos não atendem, não estão de acordo, com a velocidade do andar de cegos.

- l) Preferem andar por locais mais seguros. Os obstáculos ajudam, se forem memorizados, e atrapalham, quando são desconhecidos. A segurança é mais importante que a distância.
- m) Deslocam-se com muita dificuldade. Logo, o deslocamento causa muito desconforto.
- n) Sentem-se desamparados com relação ao Poder Público.
- o) Em termos sociais, se sentem preteridos e até mesmo subordinados, pois entendem que o “rico” tem privilégios sobre o “pobre”.
- p) Eles têm maior liberdade de locomoção do que as pessoas com deficiência física.
- q) Não sabem o que é Urbanismo Caminhável.

#### 4.2 Pessoas com deficiência física

Na entrevista com um representante do segmento: um Presidente de uma Associação de Pessoas com Deficiência Física percebeu-se como o deficiente é carente de soluções por parte dos órgãos públicos, pois toda pergunta dirigida com o intuito de conhecer o seu processo de conhecimento do que seja “deslocamento”, esbarrou em discursos da não preocupação dos entes públicos para com a classe específica. Percebemos então, uma carência muito grande em ter alguém que pudesse socorrer suas necessidades, quase não entendendo as perguntas dirigidas com a finalidade específica de entender o deslocamento.

#### Pontos a destacar na entrevista com o Presidente de uma Associação de Pessoas com Deficiência Motora

Nota: **VH** = **V**itor **H**ugo e **PA** = **P**residente da **A**ssociação

A agonia é latente e o pedido de socorro é comovente. Todas as perguntas dirigidas com a intenção de se obter conhecimento do deslocamento do cadeirante, foram desviadas, em suas respostas para desabafar suas angústias com relação ao Poder Público.

**VH:** ...como o Sr. mesmo citou, que a cidade de São Luís, ela não é preparada para as pessoas com deficiências, sejam elas deficiências físicas, sejam visuais.

... O que o Sr. acredita que poderia ser feito?

[...]

**PA:** Pouco, pouco, porque eles não atendem..., assim pra cumprir as leis que eles mesmo criam e aprovam; e por isso deixa a gente em dificuldade, e sempre reclamando, o que é a realidade, porque nós conhecemos muito isso, porque vivenciando. Então, o nosso dia a dia tem sido de dificuldade. Olha! eu já fui participar de conferência em Brasília. A primeira Conferência Nacional participei em Brasília; e lá, discutimos muita coisa importante que atenderia essa demanda.



Mas a maior parte do que discutimos lá continua no papel.É... na teoria. Na prática, pouca coisa entrou em prática.

E pra praticar esporte lá fora: já fui correr em Fortaleza, fui correr em Brasília. E as condições oferecidas são melhores. E porque não copiam isso? Não se espelham no atendimento deles lá fora com essa demanda. Porque essa classe ainda é muito carente, muito necessitada de bons atendimentos. Então, um bom serviço prestado, seria muito bom para nós e pra todos.

Uma cidade que é adaptada ou um transporte, ou um Colégio, ou um Órgão de Saúde, que é adaptado, já facilita tanto pra nós, quanto pra outros. Se tá bom pra nós, certamente estará bom para outros também. Então o poder público geralmente não entende dessa forma. O poder público geralmente quer fazer da forma que ele acha que está bom, pra que ele se perpetue no poder e vai levando aí da forma que ele acha, que vai atendendo o estilo deles.

E na continuação da entrevista, as respostas continuaram a exprimir a cobrança com relação às providências que o poder público deveria tomar no que diz respeito às pessoas com deficiência motora, como no exemplo a seguir:

**VH:** ...Essas barreiras arquitetônicas... o que dificulta mais no deslocamento do cadeirante? As barreiras arquitetônicas ou o transporte que não é adaptado para o cadeirante?

**PA:** Bom... as barreiras arquitetônicas e atitudinais são coisas que deixa essa classe muito constrangida e o transporte é algo prioritário para nós, para qualquer um tipo de deficiência, tanto visual, quanto física e outras. É muito importante. Mas, no nosso caso, como sou o cadeirante; continua aquela estória de..., para três, quatro ônibus com elevador, pra um funcionar. Isso continua ainda. Já melhorou muito, já foi pior, já melhorou. Inclusive, no atual Governo, deu uma melhorada na renovação do transporte, no funcionamento desses equipamentos que muito precisamos. Mas, tem como eles melhorá tudo isso, para ficar bem melhor. É obrigado entender que nós estamos cobrando algo tão necessário pra nós e pras pessoas que não tem deficiência.

Então, eu vejo hoje, os abrigos novos, as paradas de ônibus, em cima de outra parada toda quebrada, como a que tem aqui no Monte Castelo, a parada de ônibus toda quebrada com o abrigo novo em cima. que deveria ter colocado o abrigo e reformado toda a parada, por onde alguém pisa para chegar naquela parada de ônibus. O tanto faz se a pessoa for deficiente ou não.

Existe também um pedido de maior participação das pessoas com deficiências nas decisões dos destinos da administração pública, com relação a elas.

Eles se se sentem um pouco excluídos e, embora reconheçam que têm algum tipo de participação, reivindicam uma maior parcela dessa participação, pois entendem que quem sofre dos problemas da cidade são eles. Opinam que o poder público não faz totalmente aquilo que seria o ideal, ou seja: eles poderiam ser mais chamados a dar opinião, pois são eles que têm deficiências.

... Então, eu agradeço muito a quem é de competência para administrar o transporte de São Luís e do nosso Estado, mas precisa melhorar muito mais e... **NADA PRA NÓS, SEM NÓS.** Por isso que nós queremos sempre participar das discussões, em seminários, em conferências, em simpósios, qualquer outra coisa que a gente possa participar. A gente vai dar uma noção, um direcionamento, sugerindo algo de importância para que eles executem o que precisa ser executado dentro da nossa cidade ou do nosso Estado e que vai servir a nível de País para outros Estados, como tem alguns Estados, alguns Estados da Federação que estão trabalhando isso melhor que o Estado do Maranhão. Mas eu tenho fé em Deus que isso melhorará.

O não entendimento do que seja Urbanismo Caminhável também resvala para um discurso político de reivindicação:

**VH:** ‘O Sr. sabe o que é Urbanismo Caminhável?’

**PA:** Eu já nem sei se eu entendo essas coisas. Por onde eu caminho é com muita dificuldade, eu fico logo indignado, já não sei se estou andando no lugar que eu deveria estar andando, no lugar que deveria estar adequado e já estou só querendo que V. Ex<sup>a</sup>. exponha isso para mais alguém para ver se a compreensão de outros chegue a um serviço melhor prestado pra nós.

Resumo dos pontos a destacar na entrevista:

- a) Os cadeirantes são dependentes das Autoridades Competentes para o incentivo do paraesporte.
- b) Assim como as pessoas com deficiência visual, não têm informação sobre dados relacionados à distância percorrida, tempo de percurso de um uma pessoa com deficiência física;
- c) Cobra com veemência a acessibilidade e a mobilidade junto aos Poderes Públicos, se ressentindo de que a Promotoria de Justiça Especializada da Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, já foi mais atuante.
- d) O que é discutido em teoria, em Seminários e Palestras, não se torna efetivo na prática. Querem ser participantes e atuantes na sociedade, participando das decisões.

Resumo do pensamento dos cadeirantes: “NADA PRA NÓS, SEM NÓS”.

- e) Não sabe o que é Urbanismo Caminhável.

### 4.3 Médicos cirurgiões

Foram também realizadas entrevistas com médicos: um cirurgião de medula e outro neurocirurgião. Estas entrevistas alcançaram os resultados desejados, pois a interpretação dos entrevistados às perguntas e suas respostas objetivas foi o que se esperava.

As entrevistas com os dois médicos de especialidades diferentes, porém afins, teve a intenção de abarcar uma visão geral dos problemas das pessoas com deficiência física; suas origens, seus tratamentos e percepções dos especialistas acerca das diversas patologias que podem afligir essas pessoas, para que o espectro de conhecimentos sobre o assunto pudesse ser ampliado. Mais a parte técnica do que a social.

### 4.3.1 Cirurgião Medular

#### Pontos a destacar na entrevista com o Médico Cirurgião Medular

Nota: **VH** = **V**itor **H**ugo e **CM** = **C**irurgião **M**edular

Um dos destaques da entrevista é a crítica feita quanto ao estado das calçadas de São Luís. Embora a intenção da pergunta fosse uma resposta com um depoimento técnico quanto ao tipo de deslocamento relacionado ao material do piso, a crítica contumaz surpreendeu, pois atingiu outros elementos, como as rampas, e suas características de manutenção, execução. A crítica se estendeu também a educação pública da sociedade quanto ao respeito a não obstrução das rampas:

**VH:** Em que medida um piso facilita ou dificulta o andar de uma pessoa com deficiência física e na mesma linha de raciocínio, qual seria o material de um piso ideal para facilitar o deslocamento de uma pessoa com deficiência física e com a maior dificuldade encontrada pela pessoa com deficiência física ao andar pelas calçadas de São Luís?

**CM:** O piso ideal para quem usa uma cadeira de rodas é o piso mais liso possível, ou seja, menos atrito possível, menos juntas também. Você imagina uma junta de um piso de granito, você tem uma junta bem próxima, você quase não sente a diferença de uma peça para outra. Já uma calçada é feita com um afastamento um pouquinho maior, uma junta de dilatação um pouquinho maior. Essa junta já atrapalha porque a roda vai batendo naquilo ali, além de ser desconfortável, vai diminuindo a velocidade e aumentando o atrito, o desconforto; a movimentação piora com certeza. Aqui em São Luís, na verdade, não existe esse plano de facilitação de quem é cadeirante. As rampas que tem, existem para cair numa calçada que não tem boa construção. Se faz uma rampa, aí não se tem uma orientação para não estacionar carro, a pessoa não pode descer da rampa porque tem um carro estacionado bem aqui na frente da rampa. As calçadas não são boas, não tem altura suficiente. Inclusive para os ônibus que tem elevador consigam facilitar o acesso dessa pessoa. Ou seja, hoje em dia aqui em São Luís, quem tem uma deficiência física dessa, não é independente, não consegue andar só. Não é raro ela encontrar um obstáculo que ela não vai conseguir passar, vai precisar da ajuda de alguém, ou para subir, ou para descer uma calçada. Ao longo da calçada vai ter buraco, vai ter qualquer tipo de desnivelamento. Não há essa estrutura aqui em São Luís. Em nem 5% das vias públicas. Não existe.

Neste ponto, lembrar que na entrevista com o professor da ESCEMA, ele relata a mesma situação com relação às obstruções dos caminhos das pessoas com deficiência:

[...] Mas, o povo chega e estaciona o carro em cima. O cara chega, bota a banca dele em cima e não quer que a gente peite na banca. Ele colocou a banca em cima do piso que a gente tem que andar e ele não quer que a gente peite na banca dele. Papai, tu tá no caminho do cego. E agora? Ele tá no caminho de cego.

Aí quando é o carro. O cara bota. E... deixa lá o carro. Quando a gente chegar tem que desviar por onde for. Mas ele ainda não tem um entendimento, um conhecimento melhor a respeito dessa situação. Entendeu?

Outro ponto a destacar é a firme convicção de que o tempo de abertura e fechamento dos semáforos em São Luís não levam em consideração as pessoas com Deficiência Física:

**VH:** Em São Luís o tempo de abertura e fechamento dos semáforos leva em consideração as pessoas com deficiência física?

**CM:** Não. Não leva. Não leva nem a calçada de acesso à faixa de pedestre leva isso em consideração, muito menos o tempo de abertura. Não, não acredito que considere esse tempo não.

Também na entrevista com o professor da ESCEMA, a mesma opinião é ratificada em relação aos semáforos:

**VH:** É. Uma outra pergunta. Em São Luís, o tempo de abertura e fechamento dos semáforos leva em consideração a pessoa com deficiência visual?

**PE:** Não. Não leva. Tem alguns sinais que, por exemplo, eles fecham muito rápido. Esse nosso sinal, bem daqui da frente da Escola, ele demora a fechar, mas pra ele abrir pros carro, é muito rápido. Então, se a gente não presta atenção. Quando chega no meio da segunda pista. os carros já tão passando. Tem que andar rápido, tem que correr, porque se não, não dá tempo, é muito rápido.

Outra crítica a considerar é quando se pede para fazer uma classificação das barreiras arquitetônicas com relação às pessoas com deficiência na cidade de São Luís. A classificação de regular não demonstra que o problema esteja de uma maneira mediana resolvida e sim porque existem alguns pontos em São Luís que têm tratamento preferencialmente diferenciado. Esses pontos não se encontram na periferia, em bairros mais pobres. Encontram-se nos pontos turísticos, pois necessitam de atrativos. Por isso eles são tratados de maneira prioritariamente, segundo o depoimento do médico cirurgião medular:

**VH:** Como classificaria as barreiras arquitetônicas utilizadas em São Luís com relação às pessoas com deficiência? Nós temos aqui Insuficiente, Regular, Boa e Excelente. Insuficiente são as que não atendem as pessoas com deficiência física; regular seria aquelas que atendem as pessoas com deficiência física, mas num grau insatisfatório; boa atendem as pessoas com deficiência física num grau satisfatório e excelente atendem muito bem as pessoas com deficiência física. Como você classificaria?

**CM:** Regular. Só não é insuficiente porque nos locais turísticos ainda se investe um pouquinho nisso aí para poder desfaçar um pouquinho. Só para poder disfarçar. Não é preocupação, para dizer que tem. Porque não adianta ter um acesso bom para andar de cadeira de roda só na Avenida Litorânea, só na Lagoa da Jansen, só em locais turísticos. Não adianta, porque a pessoa que tem deficiência não trabalha nesses locais; ela trabalha em outro lugar. Ela não mora nesses locais. Ela mora em um outro lugar. Ela não vai pegar o ônibus lá. Ela vai pegar o ônibus é lá no Terminal de Integração, ela vai pegar o ônibus é lá perto da casa dela. Então eu considero isso como regular. Só não considero insuficiente porque ainda tem um ou outro local que está bem estruturado. Mas está muito longe, muito longe disso a gente considerar pelo menos adequado.

Tópicos a destacar na entrevista:

a) Grupo de doenças:

- Congênitas: as que nascem com a pessoa. Exemplo: mielomeningocele.
- Adquiridas: as que ocorrem com o crescimento e o desenvolvimento da pessoa.
- Podem ser de forma crônica ou de forma aguda [traumatismo ou raquimedular (tiro ou por acidente de trânsito)].
- Neurológicas: desmielinizante, Parkinson.

- Ortopédicas: amputação, artrose.
- b) Assim como as pessoas com deficiência visual, também não tem informação sobre dados relacionados à distância percorrida, tempo de percurso de um uma pessoa com deficiência física. Relaciona a velocidade aos obstáculos.
- c) Piso para cadeira de rodas é o piso mais liso possível.
- d) Opina que as calçadas não são boas para o cadeirante, e que ele precisa de ajuda.
- e) Semáforos não levam em consideração a pessoa com deficiência física.
- f) Considera as barreiras arquitetônicas em São Luís como regulares, ou seja, atendem as pessoas com deficiência física, mas num grau insatisfatório. Classifica como regulares, pois em alguns lugares, notadamente nos pontos turísticos, elas são boas, pois atendem as pessoas com deficiência física num grau satisfatório.
- g) A classe social é afetada por não ter o tratamento adequado, embora as doenças desmielinizantes afetam qualquer classe.
- h) Não conhece o que é Índice de Caminhabilidade.

#### 4.3.2 Cirurgião neurologista

##### **Pontos a destacar na entrevista com o Médico Cirurgião Neurologista**

Nota: **VH** = **V**itor **H**ugo e **CN** = **C**irurgião **N**eurologista

Na pergunta que diz respeito a qual tipo de piso ideal das calçadas, existe uma discordância entre o cirurgião medular e o cirurgião neurologista. Enquanto o medular prefere o piso com acabamento liso; o neurologista opta pelo antiderrapante. Neste ponto, embora a pergunta fosse focada nas pessoas com deficiência motora, a opção da resposta coincidiu com a do professor da ESCEMA.

**VH:** Em que medida um piso facilita ou dificulta o andar de uma pessoa com deficiência física?

Ou seja, qual seria o material, um piso ideal, para facilitar o deslocamento de uma pessoa com deficiência física?

E qual a maior dificuldade encontrada pela pessoa com deficiência física no andar pelas calçadas de São Luís?

**CN:** Em relação qual seria o piso ideal, eu acho que o piso ideal é o piso antiderrapante, tá? É porque o piso antiderrapante ele impedirá de que a pessoa sofra acidente na locomoção com uma menor frequência. Porque se você tem um piso muito liso, isso facilitaria ele escorregar, sofrer qualquer tipo de incidente, tá?

Em relação à São Luís, como já havia relatado anteriormente, infelizmente aqui a gente não tem calçamento, nem o básico para as pessoas, os transeuntes. Aqui, na grande maioria das vezes, você encontra as ruas sem calçamento. Muito menos, o calçamento adequado para quem tem deficiência ou limitações de locomoção. Então,

São Luís eu acho que em relação à acessibilidade Ele está muito, muito aquém do mínimo necessário; quer seja para deslocamento, quer seja para deslocamento até mesmo no trânsito; os meios de transporte, todos..., a grande maioria não tem adaptação para a locomoção e a acessibilidade desses deficientes.

Opinião do professor da ESCEMA:

**VH:** Como os materiais das calçadas de São Luís possibilitam deslocamento? Aí vem:

É um material que possibilita um bom deslocamento;

Outra: é um material que possibilita um deslocamento com pouca dificuldade;

É um material que possibilita o deslocamento com alguma dificuldade;

Ou é um material que possibilita o deslocamento com muita dificuldade?

É só pra pessoa preencher.

**PE:** Eu sei, agora deixa eu lhe dizer, por exemplo, neste caso aqui nós iríamos ficar com a terceira opção, por que? A quarta opção... não, a terceira opção. Porque o material usado nas calçadas às vezes ele influencia sim, porque se você faz uma calçada de uma lajota lisa demais a pessoa pode escorregar e cair; então você tem que colocar uma lajota adequada ou um piso de cimento, onde a pessoa possa passar e não escorregar. Isso é coisa certa. Agora, em termos de falar de calçada em São Luís é até difícil porque nós temos locais em São Luís que nem calçada tem.

Com relação à classificação das barreiras arquitetônicas de São Luís, a opção foi por insuficiente, acrescentada de uma crítica à manutenção:

**VH:** E agora, uma classificação: Como o Sr. classificaria as barreiras arquitetônicas utilizadas em São Luís com relação as pessoas com deficiência física?

Seriam Insuficientes. Ou seja, não atendem as pessoas com deficiência física;

Seriam Regular. Atendem as pessoas com deficiência física, mas num grau insatisfatório;

Boa. Atendem as pessoas com deficiência física num grau satisfatório;

Ou Excelente. Atendem muito bem as pessoas com deficiência física.

**CN:** Eu classificaria como insuficiente. Porque eu não consigo visualizar, pelo ou menos no meio aonde eu transito, as condições mínimas de locomoção dessas pessoas. Então, em termos de classificação, eu classificaria como Insuficiente.

Tópicos a destacar na entrevista:

- a) Doença neurológica: paraplegia.
  - Origem: inflamatórias e traumáticas [raquimedular (tiro, acidentes)].
  - Neurosequelados: acidente vascular cerebral (AVC).
- b) Também não tem informação sobre dados relacionados à distância percorrida, tempo de percurso de uma pessoa com deficiência física. Relaciona a distância, a condições multifatoriais.
- c) Considera o piso antiderrapante como o piso ideal para as pessoas com deficiência física.
- d) Percebe a cidade de São Luís como não tendo calçamento, nem o básico para o pedestre, seja ele pessoa com deficiência física ou não.
- e) Também tem opinião de que os semáforos não levam em consideração a pessoa com deficiência física.

- f) Classifica as barreiras arquitetônicas em São Luís como insuficientes, no sentido de que não atendem as pessoas com deficiência física, pois o entrevistado não consegue visualizar as condições mínimas de locomoção dessas pessoas.
- g) O cerceamento da acessibilidade aos locais de diversão, aos locais de assistência médica, das pessoas com deficiência física tem a ver com a negligência do Estado.
- h) As Autoridades deveriam manter um olhar mais humano, porque tiram o mínimo e a pouca possibilidade que as pessoas com deficiência física têm de se locomover, de se relacionarem socialmente.
- i) Não conhece o que é Índice de Caminhabilidade.

#### 4.4 Agentes públicos

##### 4.4.1 Urbanista da Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação - SEMURH da Prefeitura de São Luís

###### **Pontos a destacar na entrevista com o Urbanista**

Nota: **VH** = **V**itor **H**ugo e **LC** = **L**OURENÇO **C**OSTA

Uma resposta que chama a atenção é com relação ao piso tátil. Demonstra que embora a Prefeitura tenha seguido os preceitos da NBR 9050, não existe previsão de colocação de piso tátil em pontos específicos da cidade, o que vai contra a postura de seguir a Norma NBR 9050 em toda a sua plenitude, pois é a Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURHB) que implementa a aplicação da Norma na cidade de São Luís. O que contrasta com a pergunta se a Prefeitura leva em consideração o piso para o cadeirante e para o deficiente visual. A incoerência demonstra:

Ou

- a) Falta de Planejamento Global, uma visão única dos problemas que têm que ser atacados para solucionar o deslocamento das Pessoas com Deficiências;

Ou

- b) Somente existe uma iniciativa, quando é pressionada pela Sociedade, como demonstra a resposta à pergunta:

**VH:** Outra pergunta: é previsto a substituição de pisos, em pontos estratégicos da cidade, nas calçadas que não são adequadas ao deslocamento das pessoas com deficiências visual e motora?

**LC:** É possível sim. É possível. Como eu falei. Existe um Programa da Promotoria Especializada pra adequar exatamente os passeios públicos a essas pessoas portadoras de necessidades.

[...]

**VH:** Outra pergunta: Com relação à pessoa com deficiência visual, existe previsão de colocação de piso tátil (direcional e de alerta) em pontos estratégicos da cidade?

**LC:** Não do meu conhecimento. Não do meu conhecimento. Tá?

**VH:** A Prefeitura leva em consideração o piso para o cadeirante e para o deficiente visual, quando planeja reformar ou contratar uma nova obra?

**LC:** Sim, sim. Isso aí tá sendo analisado na Secretaria. Porque obra de reforma ou construção nova tem que sofrer apreciação da nossa equipe, baseada na NBR9050, que é acessibilidade.

Com relação à minimização dos inconvenientes das barreiras arquitetônicas, a Prefeitura tem a atenção focada nos projetos novos e nos de reforma dos prédios:

**VH:** O que a Prefeitura de São Luís tem feito para minimizar as barreiras arquitetônicas na cidade; ou seja, quais as ações concretas tomadas para facilitar o deslocamento das pessoas com deficiências visual e motora?

**LC:** Então. Os prédios públicos em particular, eles têm a obrigação de adaptar os projetos... os prédios, a essas pessoas e os Projetos que estão sendo apresentados... os novos Projetos, eles já tem que vir contemplando... a acessibilidade.

**VH:** Quais as etapas do Planejamento? E como ele é executado, levando em consideração a aplicação da Norma NBR9050 nas calçadas, cruzamentos de vias, estacionamentos e construções?

**LC:** Então... aqui a gente analisa é... a quantidade de vagas mínima exigida para as pessoas portadoras de necessidades, pra grávidas, pra idosos. Existe também, de novo eu bato na Promotoria, que ela tá sempre exigindo que as vagas tenham as dimensão mínimas, tenham o número mínimo exigido também... então todos esses Projetos que estão sendo apresentados aqui na Secretaria, não passa nenhum, se não tiver dentro da Norma NBR.

**VH:** E aqui se faz o cálculo correto pra... o percentual de inclinação da rampa?

**LC:** Também. Também se faz... também se faz. No Projeto é apresentado o percentual. Agora se, se executa em campo, é no habite-se que a gente vai verifica se executou ou não.

Uma das características a ser observada é que a Prefeitura alega que o não andamento da atualização não só do Plano Diretor<sup>(VG)</sup>, assim como da Lei de Uso, Parcelamento, Zoneamento do Solo Urbano é por causa de ativismo político; que impede que as negociações e as audiências públicas com esse fim cheguem a um consenso. Resultado: o processo de atualização está parado à espera de soluções:

**VH:** Essa ideia de fazer essas perguntas é simplesmente pra posicionar como é que a Prefeitura está em relação ao urbanismo da cidade de São Luís. Que providências ela tá tomando e evidentemente se ela tá de acordo com... fazendo a Norma...

**LC:** Tem uma outra... tem outro Instituto, que já é o Instituto da Cidade também, que vive estudando o planejamento da cidade, inclusive o novo Plano Diretor que inclusive ainda não entrou em vigor porque tem os embates das... das audiência públicas. Por esse motivo ainda não foi aprovado, mas dentro desse novo Plano Diretor tá contemplando todas essas questões.

**VH:** O último Plano Diretor é de 2006. Começou em 1992, depois tem o de 2006. E ainda não saiu o outro...

**LC:** Ainda não saiu o outro, até porque... são questões, às vezes, políticas né.. à s vezes tem grupos.. é... políticos que não aceitam as modificações que estão sendo propostas no novo Plano, como o aumento de gabarito; tem setores que não aceitam. Já os empresários aceitam; lógico, que é interessante pra eles; mas tem grupos... até políticos que... acabam embargando a aprovação desse novo Plano.

**VH:** Aquela Lei de Uso, Zoneamento e Parcelamento do Solo...



**LC:** 2002.

**VH:** Essa é de 2002. A de 92 já caducou. Já tem a de 2002?

**LC:** Não. É 92.

**VH:** É de 92 ainda. Essa não mudou.

**LC:** Essa não mudou. Não mudou. Inclusive, eles estão querendo apresentar um novo Plano Diretor e a nova Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

**LC:** Isso. (?) Infelizmente nenhuma das duas foi aprovada.

**VH:** E tem previsão, não?

**LC:** Eles estão querendo colocar de novo... voltar pras audiências.. porque chegou a ter várias audiências. Mas chegou um momento que a questão política tava tão implicante, que não tinha como debater nada. Porque eles só queriam negar todas as propostas. Então, melhor suspender.

**VH:** Mas, esses grupos... que tipo de grupos eram? Eram Associações? Eram Entidades? Eram [Organização não Governamentais] (ONGs)?

**LC:** Todas as Entidades civis envolvidas. Mas, todas eles começaram a se direcionar pela negatividade da aprovação. Pela negação da aprovação. Inclusive, quando era apresentada uma proposta, eles eram muito bem mobilizados. Levavam apito. Faziam apitação. Vaiavam quem fosse apresentar. Então, as vezes, eles nem queriam discutir. Eles só queriam tumultuar mesmo. Então, foi suspensa e estão estudando novas datas pra apresentar e novas audiências.

A Prefeitura esclarece que “Desempachamento do Passeio Público” com relação às calçadas, é um procedimento que está em andamento e que tem tido sucesso quando aplicado:

**VH:** Se nós olharmos aqui no Centro Histórico nós vamos perceber que a calçada acompanha a rua. Você tem o leito carroçável e você tem a calçada nivelada... bonitinha.

Agora, quando você vai pros bairros, acontece que existe é... escadas na própria calçada, desnivelamento. Isso foi o quê? Foi um problema de fiscalização? De falta de Projeto? Projeto tem. Tem ruas dizendo exatamente. Mas o pessoal não respeita.

**LC:** É uma questão de... da pessoa entender, que, a calçada... ela é uma responsabilidade de quem mora de frente pra ela. Mas ela não é propriedade de quem está de frente pra ela. Ela é pública. Esse é o entendimento que não... que não foi aceito ainda pela população. A calçada, ela é pública. E aí, o que acontece? Se eu tenho um comércio aqui, eu começo a bota minhas bancas aqui, mesa; fazer uma exposição na calçada. Ele acha porque tá na frente do lote dele, pertence a ele. Mas não é. A calçada é pública.

Então, que existe um Projeto na Blitz Urbana que se chama “Desempachamento do Passeio Público”, que é retirada, existe notificações... existe uma ação em conjunto com o Ministério Público e a Blitz Urbana, para que essas calçadas voltem a ser uma calçada pra livre... acesso de ir e vir. Ou seja, esses degraus que hoje existem; rampas, que eles fazem pra acesso de automóveis...

**VH:** Que chegam até no meio da rua...

**LC:** Chegam no meio da... da via pública. Então, eu já vi. Inclusive, eu presenciei ações da Blitz Urbana no Calhau. Em áreas nobres mesmo. Eu vi o fiscal batendo na porta e dando a notificação pra que a pessoa adapta-se e depois eu vi a pessoa adaptando; tendo os custos dela, lógico; porque ela vai ter custo, porque ela fez o empachamento; ela vai ter que desobstruir.

Aqui, novamente, vale a pena a confrontação com a entrevista com o professor da ESCEMA, pois em relação às calçadas nas áreas nobres, existe uma oposição de percepção:

**PE:** ... Agora, em termos de falar de calçada em São Luís é até difícil porque nós temos locais em São Luís que nem calçada tem.

**VH:** Exato. É difícil, né.

**PE:** É difícil falar de calçada em São Luís porque nós temos locais que não tem calçada de jeito nenhum; então agora, na vara (áudio incompreensível) eles estão fazendo,

fizeram um projeto da acessibilidade nas ruas de São Luís. Então o que é que eles fizeram, eles pegaram uma das avenidas lá do Calhau, o calçamento lá do Calhau e botaram para os moradores fazer a acessibilidade das calçadas. Aí a princípio, não se entendeu isso. Bom, por que que vai botar lá no Calhau, todo mundo é rico e tal, e quase ninguém usa as calçadas, e tal, tal, tal; mas o pensamento do juiz foi outro. O pensamento do juiz foi ver o grau de aceitação de consertar as calçadas logo pelos ricos. Entendeu? Porque é a tal estória. O rico ele tem que aceitar e o pobre é obrigado a fazer. Entendeu como é a estória?

Como por exemplo, eu vou dizer o seguinte: você ganhou na Mega Sena e a sua calçada está toda lascada, você não quer fazer a calçada. O juiz vai chegar e dizer: “Você é obrigado a fazer a sua calçada”. Não diz. Não diz. Onde é isso? É milionário. Tem dinheiro. Há, não vou mandar fazer isso não, ele vai mandar processar a gente não sei o que, e tal, tal tal. Agora, se é um cara pobre, ele chega e diz: olha, você tem tantos dias para fazer essa calçada; se tu não fizer, tu vai ser multado. Aí o cara tem que se virar para fazer. Entendeu? O que acontece, às vezes, a gente falando essas coisas, pensam que a gente tem coisa contra... o povo. Não. Não é. Porque é o que acontece é o seguinte: a justiça no Brasil ela é condição. Entendeu? Ela é condição. Ainda é assim.

**VH:** Ela é condição?

**PE:** É condição. É condição.

#### 4.4.2 Promotor Público da 14ª Promotoria da Defesa das Pessoas com Deficiências

##### **Pontos a destacar na entrevista com o Promotor de Justiça**

Nota: **VH** = **V**itor **H**ugo; **RB** = **R**aimundo **B**enedito e **SJ** = Secretária Janete

- a) Pela evidência dos relatos, a Companhia Energética do Maranhão (CEMAR) é o centro da disputa de demandas que envolvem o Ministério Público, através da 14ª Promotoria Especializada da Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência e também da Secretaria Municipal de Obras e Serviços (SEMOSP) da Prefeitura de São Luis. A aparente falta de diálogo, pois um Órgão acusa o outro, tem atrasado a reforma de obras necessárias para que se cumpra as reivindicações das pessoas com deficiências:

**SJ (ao fundo):** [...] Mas assim, com relação aos postes. Aos postes que prejudicam o acesso as calçadas da pessoa com deficiência. E esses postes é... a Prefeitura, o Ministério Público já notificou a Prefeitura no sentido de que ela tem (incompreensível). Porque ela, ela que autorizou a Cemar a colocar esses postes na calçada. Existe uma tratativa justamente nessa Ação Civil Pública de calçadas pra que a Prefeitura entre num acordo com a Cemar, pra que se viabilize a retirada desses postes. Ou coloca-se na rua, próximo à rua, ao meio fio. Ou se coloca mais para fora, pra que deixe o acesso livre às pessoas com deficiência. Porque já foi observado pelo Ministério Público, que existe uma preocupação exacerbada em relação aos postes. Proteger os postes de qualquer tipo de acidente. Um carro vai, bate...

**VH:** Hum... hum.

**SJ (ao fundo):** Mas em relação às pessoas com deficiência... ou, ou as pessoas normais que transitam pelas ruas, não há essa preocupação. Então, o Ministério Público também já, já começou. Já fez algumas tratativas com o município a fim de se verificar essa situação.

- b) Outra postura do Ministério Público é ajuizar Ação não só contra a Prefeitura, mas também contra o Estado. Uma incoerência no trato das questões das Pessoas com Deficiências no Estado do Maranhão é o prédio máximo representativo do Poder Executivo, o Palácio dos Leões, sofre uma ação do Ministério Público por não ser acessível, no sentido da Norma NBR 9050:

**RB:** *O Estado tá fazendo um Plano de Acessibilidade e o Ministério Público tem uma Ação contra o Estado pra que ele torne acessível o Palácio dos Leões, ham... Ele me dizendo que o Palácio dos Leões, que é o Órgão do Governo, não tem acessibilidade. Então, de uma maneira geral, que que nós temos? Realmente, o deficiente, como muita gente no Brasil, é tratado como um cidadão de segunda classe. Não é? De segunda classe. Sem acessibilidade, sem direito à educação, sem direito à saúde.*

- c) Muitas vezes, além das Ações Cíveis Públicas é utilizado o sistema Termo de Ajustamento de Conduta (TAC):

**SJ (ao fundo):** Além das Ações Cíveis Públicas, nós também temos também os Termo de Ajustamento de Conduta. A gente chama o particular, quando é um particular, ou quando é a Prefeitura, um Órgão Público, que ele adequa as funções que estão desfavoráveis à pessoa com deficiência.

#### 4.4.3 Secretário Adjunto da Secretaria de Obras e Serviços Públicos - SEMOSP da Prefeitura de São Luís

##### **Pontos a destacar na entrevista com o Engenheiro**

Nota: **VH** = Vitor Hugo e **AD** = Adriano Gonçalves

O principal destaque na entrevista é relacionado à mudança de poste que porventura precise ser feita. Tudo leva a crer que o relacionamento entre a SEMOSP e a CEMAR não é um dos mais felizes. A SEMOSP acusa a CEMAR de ser muito burocrática, tendo como consequência, a demora no serviço planejado, além do elevado custo que acarreta qualquer alteração em remanejamento da posteação na cidade de São Luís:

**VH:** ...Agora, e quanto ao planejamento da mudança dos postes localizados nas calçadas que atrapalham as pessoas com deficiência visual e motora? Como é a interação com a Cemar, já que vocês tratam de obras? Às vezes tem que fazer remanejamento de poste.

**AG:** Uma briga. Geralmente quando tu chega, o poste já tá lá... Só pra ter uma ideia, Pai Inácio.

**VH:** Aonde?

**AG:** Aquela avenida do Pai Inácio.

[...]

**AG:** Bem aqui no Turu.

[...]

**AG:** Então pra se deslocar. O poste já tava lá. Pra se fazer a linha e deslocar o poste (?) da Cemar, foi quase oito meses.

**VH:** Mas, por que? A Cemar não auxilia? Não tem boa vontade?

**AG:** A Cemar é muito burocrática. Entendeste? E tudo ela cobra. Ela não faz nada de graça.

**VH:** Hamm, tá. Então o fato de tirar um poste de um lugar pro outro... Não, custo com, com certeza. Mas eles cobram isso do município?

**AG:** Cobram.

**VH:** Tá. É difícil? O trâmite é complicado?

**AG:** O trâmite é complicado porque como é que você vai pagar uma conta que... como é que tu vai pagar essa conta? Sem licitar?

**VH:** Humm, tá. Tá bom. Mas existem casos que houve mudança de poste em função das pessoas com deficiência?

**AG:** Tem. Lá no Coroadinho houve muito isso, porque lá no Coroadinho não existia rua. Nós fizemos várias ruas lá, entendeu? Existia poste no meio da rua; existia poste que ficou no meio da calçada. A gente teve que mandar retirar, pra exatamente melhorar a locomoção das pessoas.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), também não tem uma relação muito amigável com a SEMOSP, pois foi uma reclamação constatada.

No centro da cidade de São Luís, existe uma região tombada pelo Instituto. Qualquer projeto e obra nesta área tem que ser analisado e aprovado pelo Órgão Federal, acarretando várias reclamações de projetistas e empreiteiras. Aqui não se faz juízo de valor sobre a pertinência ou não das proibições e/ou autorizações proferidas pelo IPHAN. Apenas se faz referência a recorrência de tais fatos. Para se ter uma ideia, numa referência à reforma da Rua Grande (rua principal do comércio no centro da cidade de São Luís), o Secretário reage da seguinte forma:

**AG:** Aí vai ter que brigar com o IPHAN, né.

**VH:** É.

**AG:** Porque o grande problema é a gente querer e o IPHAN barrar, né?

**VH:** Agora é... eu sei que tem um projeto lá. Isso é do IPHAN, não é?

**AG:** É do IPHAN.

**VH:** Esse é do IPHAN.

**AG:** É federal, inclusive.

**VH:** É.

**AG:** Era bom você consultar...

**VH:** Eu vou...

**AG:** Pra ver... se a gente consegue. Até eu estou curioso para dá uma olhada.

Ou seja, pelo relatado, é válido concluir que nem a SEMOSP da Prefeitura de São Luís teve acesso ao projeto de reforma da Rua Grande a ser autorizado e financiado (através de seus canais competentes) via IPHAN por ser área tombada pelo Instituto.

#### **4.5 Análise geral sobre as características encontradas nas entrevistas e no questionário**

- a) Uma generalidade é que nenhum dos entrevistados ouviu falar ou sabe o que é nem Urbanismo Caminhável, nem Índice de Caminhabilidade. Era esperado algum percentual de desconhecimento por serem conceitos novos; mas não cem por cento, visto que são pessoas que transitam no seio da problemática das deficiências. Se esse percentual acontece com os profissionais do setor e com

as Pessoas com Deficiências, o que dizer da população em geral? Embora não tenha sido estudado, é indicativo de total despreparo para lidar com o conhecimento da mobilidade e acessibilidade. Estes conceitos novos devem ser esclarecidos através de campanhas para a sociedade, para que se possa ter um entendimento melhor da mobilidade urbana e para que se possa entender a mobilidade e a acessibilidade através da compreensão destes novos critérios de análise. Face o resultado negativo, o desconhecimento generalizado, não se cogitou nem perguntar o era Deslocamento Assistido, pois a resposta seria óbvia.

- b) A grande maioria também não sabe dimensionar; relacionar distância com a velocidade; saber do tempo percorrido e o grau de dificuldade das Pessoas com Deficiências nas caminhadas. O que demonstra que esse é um assunto que ainda não é prioritário, nem para os profissionais, nem para as pessoas mais interessadas. Exceção dada ao paraesporte.
- c) Outra unanimidade diz respeito aos semáforos, que não têm uma atenção especial para com as Pessoas com Deficiência. Seu tempo de fechamento não prioriza o deslocar, nem do cego, nem do cadeirante. O exemplo crucial é o semáforo em frente ao ESCEMA. A Prefeitura, mesmo sabedora que é um lugar onde transitam cegos a todo instante, a configuração do tempo de fechamento não leva em consideração os cegos do local.
- d) A maioria cobra do poder público um olhar, não só mais humano, mas também mais técnico, coerente com as funções que um poder público deve ter para com um determinado grupo: as **PDVM**.
- e) Uma regra geral, uma reclamação unânime é sobre as calçadas de São Luís. Embora em alguns bairros da cidade existam as calçadas em bom estado de conservação, obviamente nos bairros de classe média mais alta. Mesmos estas calçadas, na maioria das vezes, não possuem as adaptações necessárias para que as pessoas com deficiências possam se locomover satisfatoriamente, com segurança. Se na maior parte da cidade, as calçadas não atendem ao mínimo necessário para o deslocamento das pessoas que não tem problemas visuais ou físicos, que dirá das Pessoas que têm Deficiências, que são as mais dependentes do meio circulante adequado, ou seja, o piso.
- f) A observação de que a intenção de mitigar as barreiras arquitetônicas endereçadas às Pessoas com Deficiência, às vezes, não as atendem. Ou porque

são mal construídas ou porque as tentativas de correção são colocadas em locais impróprios, ou ainda porque inexistem, continuando os obstáculos a atrapalhar o deslocamento, apesar dos esforços do poder público.

- g) Nem tudo “são flores” nas relações entre os órgãos do poder público. No intuito de resolver os problemas urbanísticos causados por execuções que não levaram em consideração as **PDVM**, as autoridades competentes do setor, não muito raro, se desentendem, ou tem interpretações de competências diferenciadas e isto faz com que o direito das pessoas em geral e por extensão, especificamente das **PDVM**, sejam postergados por um tempo. Tempo esse, às vezes, incompatível com as necessidades delas.

É notório o desajuste entre os órgãos. Enquanto que a 14ª Promotoria informa que com relação a CEMAR “...já foi observado pelo Ministério Público, que existe uma preocupação exacerbada em relação aos postes. Proteger os postes de qualquer tipo de acidente” (APÊNDICE K). Em contrapartida, com o ocupante da Secretaria Adjunta da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Prefeitura de São Luís, o engenheiro Adriano Gonçalves, o problema dos postes não é da Prefeitura, e sim, da CEMAR, pois o atraso não é da Secretaria: “A CEMAR é muito burocrática ... tudo ela cobra. Ela não faz nada de graça... O trâmite é complicado; porque como é que você vai pagar uma conta que... como é que tu vai pagar essa conta? Sem licitar?” (APÊNDICE L).

Outro desentendimento desta mesma Secretaria é com relação ao IPHAN, pois de uma maneira geral com relação às obras no centro da cidade, segundo a Secretaria: “Aí vai ter que brigar com o IPHAN... Porque o grande problema é a gente querer e o IPHAN barrar...” (APÊNDICE L).

- h) Existe também a possibilidade de um órgão municipal não saber o que um órgão federal está planejando. Esta situação acontece não é só no centro histórico de São Luís, por ser tombado pelo IPHAN. Repete-se em vários locais da cidade, com relação a outros órgãos públicos.
- i) O poder público que deveria zelar pelas Normas/Leis não faz o seu papel a contento; não fiscalizando com rigor as irregularidades e não fazendo campanha de conscientização para a sociedade, sobre a necessidade de se respeitar as Normas/Leis quanto à construção das calçadas, acabando por submeter às pessoas de uma maneira geral e em particular as **PDVM** a constrangimentos e dificuldades de locomoção.

Embora ressaltado por alguns, que existe a aplicação das normas de acessibilidade, suas aplicações práticas ficam aquém do esperado, afetando o direito de ir e vir das pessoas, de todas as pessoas, em especial, as com deficiências. A ideia da mobilidade centrada nas pessoas é o ponto principal na busca por cidades justas, para que elas tenham liberdade de ir e vir, bem como possam atingir seus destinos cotidianos e, conseqüentemente, satisfazer as suas necessidades (PIRES, 2013).

O lamento do cadeirante entrevistado é angustiante, a reclamação do professor do ESCEMA é pujante com relação ao descuido das Autoridades Competentes e os apelos dos médicos com a relação aos poderes públicos, são todos, o retrato da indiferença das autoridades para com seus cidadãos. O Promotor de Justiça da 14ª Promotoria evidencia as constatações:

[...] falando como o Dr. Ronald, quando eu convidei ele pra essa reunião lá do... que me convidaram do Estado, esse Plano de Metropolização, dessa Acessibilidade, ele tava me dizendo até que... ele tava dizendo uma coisa interessante: O Estado tá fazendo um Plano de Acessibilidade e o Ministério Público tem uma Ação contra o Estado pra que ele torne acessível o Palácio dos Leões, ham... Ele me dizendo que o Palácio dos Leões, que é o Órgão do Governo, não tem acessibilidade. Então, de uma maneira geral, que que nós temos? Realmente, o deficiente, como muita gente no Brasil, é tratado como um cidadão de segunda classe. Não é? De segunda classe. Sem acessibilidade, sem direito à educação, sem direito à saúde. (APÊNDICE K).

A primeira Conferência Nacional das Cidades, em suas Resoluções, nos Princípios da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, retrata o direito à cidade:

Todos os brasileiros tem direito a cidade, entendido como o direito a moradia digna, a terra urbanizada, ao saneamento ambiental, ao transito seguro, a mobilidade urbana, a infraestrutura e aos serviços e equipamentos urbanos de qualidade, além de meios de geração de renda e acesso a educação, saúde, informação, cultura, esporte, lazer, segurança pública, trabalho e participação. (BRASIL, 2003, p. 1).

Esse direito com relação à mobilidade urbana é constantemente relegado à prioridade secundária. A mobilidade deve ser entendida como uma capacidade humana. As capacidades são valores gerais que guiam as pessoas na satisfação de suas necessidades e são imprescindíveis a uma vida com igualdade. A mobilidade corresponde à capacidade de mover-se livremente independentemente das características corporais das pessoas, da renda ou da composição espacial das cidades (NUSSBAUM, 2000 apud PIRES, 2013).

Portanto, os direitos sociais devem ser entendidos como uma responsabilidade pública apoiada na satisfação das necessidades das pessoas, sem as quais não há igualdade, liberdade, vida digna, autorrespeito ou pleno exercício de suas capacidades (PISÓN, 2003 apud PIRES, 2013).

## 5 CONCLUSÃO

### a) O problema

A harmonia existente no centro histórico de São Luís com relação às calçadas e seus leitos trafegáveis não acontecem em boa parte dos logradouros fora deste centro, acarretando dificuldades tanto para as pessoas que não têm problema algum para caminhar, tanto para as que possuem algum tipo de deficiência visual ou motora, originando vários inconvenientes mostrados no decorrer da dissertação. A causa mais evidente é a não intensa fiscalização do poder público municipal, ao longo dos tempos, que acarretou em discrepâncias nas calçadas, ocasionando barreiras arquitetônicas, às vezes, de difícil solução; tornando o ir e vir das pessoas uma verdadeira escalada de sustos e riscos, às vezes, trágicos.



O levantamento estatístico apontou que o universo de 256.115 pessoas (26,71%) da população urbana de São Luís com deficiências motora e visual (somando-se todos os critérios), tem problemas de deslocamento. É um percentual muito alto. Demonstra que em torno de 1/4 da população urbana tem dificuldades variáveis para ir de um ponto a outro da cidade; não que os outros não tenham, mas essas pessoas têm que fazer um esforço maior para deslocar-se do que os outros 3/4 da população urbana. Ou seja, no deslocamento assistido “as relações de cuidado” citadas por Pires (2013) têm, em sua origem, principalmente, a falta de compromisso do poder municipal para com a sociedade em geral, e em especial, as **PDVM**:

No debate sobre a desigualdade das capacidades, impedimentos corporais aliados ao ambiente físico e às barreiras urbanísticas não devem prejudicar a participação plena e efetiva na sociedade, tornando-se um obstáculo à igualdade. As experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida — seja na infância, na velhice ou na doença. Esse grupo de pessoas, por exemplo, depende das relações de cuidado — seja de outras pessoas ou do Estado — para realizar as atividades diárias, zelar por si próprias ou acessar os equipamentos públicos. (Pires, 2013, p. 7).

A pesquisa esbarrou em dificuldades na coleta de dados, quanto ao levantamento, visto que o campo é imenso e coletar informações específicas tornou-se um trabalho extenuante e minucioso, com a “(des)colaboração metodológica de apresentação” dos dados do IBGE (vide nota de rodapé nº 8, página 25); podendo existir dificuldade na tradução de seus dados, pois as tabelas disponibilizadas não são de fácil manuseio; às vezes, requerendo um conhecimento técnico específico de estatística.

### b) O direito ao espaço urbano

Utilizarmos, neste estudo, o entendimento da noção de “Habitus” de Bourdieu, como já explicado: “é um processo de internalização das percepções externas assimiladas,



sem que se perceba que as estamos utilizando, pois estão tão arraigadas no cotidiano, nosso e da sociedade em geral, que não as identificamos; simplesmente, as usamos, sem reflexão” (informação verbal)<sup>31</sup>. Portanto, o *habitus* citado ao longo da dissertação é entendido como um processo que abre caminho para a percepção e absorção do que seja o direito à cidade, ao espaço urbano que todos devemos ter.

Recorremos à essência dos Artigos da Declaração Universal dos Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas (1948) e da Constituição Federal do Brasil, para enfatizar que assim como todo cidadão, as **PDVM** têm o direito de ir e vir, espontaneamente, de acordo com as suas próprias vontades. Embora a sociedade em geral, dependa do regramento do poder público, que dita às normas e leis contra a discriminação religiosa, social, de cor, gênero e etnia, e faz a regulação da relação entre *direitos e liberdade* para a vida em Sociedade; ele tem a obrigação de suprir as necessidades de seus cidadãos. E a **liberdade** se traduz, no caso das **PDVM**, no deslocamento assistido.

A Carta Mundial pelo Direito à Cidade (originalmente em 2004) tem a intenção de que seja tornada Lei pelas Nações. Lembrando que: O Direito à Cidade se traduz no respeito que se tenha pelos seus cidadãos. Na relação entre Estado e Cidadão, a união de grupos fortalecem seus pleitos de forma que sejam atendidos não só da melhor maneira disponível, como também, e isto é inegável, da ‘melhor pressão possível’ a ser exercida pelos grupos organizados quando reivindicam algum direito ao Poder Público.

Desse modo, a luta pela **EFETIVAÇÃO DAS AÇÕES** é que garante os avanços dos pleitos das **PDVM**. Como exemplo, as entrevistas mostraram que as ações desenvolvidas pelos diversos representantes do poder público nem sempre resultaram na plena realização dos pedidos das **PDVM**, mas mesmo assim elas continuam a reivindicar e a conseguir vitórias parciais que, ao longo do tempo, passam a ser incorporadas ao cotidiano da cidade.

A nova maneira de perceber a cidade “*seus contornos, seus cheiros, suas belezas, suas artes, suas emoções, seus amores e suas descobertas diárias*” pode vir a propiciar a alcançar um novo patamar da convivência humana, ou seja, o **Urbanismo Caminhável**.

### c) O Urbanismo Caminhável

Consideramos, então, que o Urbanismo Caminhável abre caminho para se pensar nas pessoas de forma mais social. Embora seu aparecimento tenha tido como pressuposto inicial uma intenção mercadológica, seu desenvolvimento acabou por aglutinar ainda mais as pessoas, visto que o aumento das áreas destinadas ao convívio social estimula e agrega

---

<sup>31</sup> Informação fornecida pela Profa. Dra. Elizabeth Coelho, em aula com Datashow, na Universidade Federal do Maranhão, em São Luís, em 2016.

características de bem-estar, ajudando não só ao meio ambiente (através do cultivo de mais árvores), como também possibilitando a troca de sensações, opiniões e interação tão necessárias ao ser humano.

A aplicabilidade do conceito do Índice de Caminhabilidade de forma a analisar o trajeto tem a intenção de proporcionar as circunstâncias, caso sejam seguidas as orientações, que poderão transformar o segmento de calçada estudado a desenvolver um caminhar mais ameno, mais sereno, sem aflições e sobressaltos. Esta é a intenção do Urbanismo Caminhável, fora a parte da saúde e do contemplamento para com as artes da cidade, de acordo com Gehl (2013).

#### **d) O deslocamento assistido das PDVM**

Enfatizamos que nesta dissertação o foco principal não foi a Caminhabilidade, mas sim o conceito de “**Deslocabilidade**”, não necessariamente somente a pé e que é caracterizada como: sem a ajuda de outras pessoas, mas sempre usando o próprio esforço físico através das ruas, ou seja, preferencialmente pelas calçadas, com ou sem rampas (às vezes, pela falta da calçada, utilizando o leito de rolamento para veículos) podendo até, utilizar-se de artefatos auxiliares como acessórios que ajude no movimento, tais como: próteses, órteses, cadeiras de rodas, muletas, andador, bengala, etc. Este deslocamento equipara-se ao livre caminhar da pessoa sem deficiência visual ou motora e sem a ajuda dos acessórios citados.

Ressaltamos, assim, que a diferença está nas características das **PDVM**, uma vez que, para elas, a *Deslocabilidade* está mais ligada às barreiras arquitetônicas (sua correta execução para amenizar o deslocamento), a qualidade ideal do meio circulante (mais notadamente o piso das calçadas) e a influência da relação conflituosa que em muitos casos existe entre as organizações/instituições que agrupam estas pessoas e o poder público que não consegue responder, na maioria das vezes, nem no tempo necessário, nem na qualidade dos serviços que as demandas solicitam, de forma que a efetividade das ações governamentais acaba por frustrar os membros desta comunidade.

Para quem não tem nenhum tipo de Deficiência Visual ou Motora, o caminhar pode ser estimulante, pois a utilização das próprias pernas é um exercício salutar e de liberdade. Liberdade esta que é restringida quando o caminhar é trocado pelo deslocar. As **PDVM**, as pessoas com Mobilidade reduzida, momentânea ou definitiva, precisam de artefatos externo a elas que os auxiliem a chegarem a um ponto de destino. E, ao contrário do verdadeiro livre *caminhar*, o possível angustiante *deslocar* torna-se não uma ação prazerosa, mas sim uma obrigação custosa. Em todos os sentidos.

Daí é necessário se dar mais atenção ao **Deslocamento Assistido** das **PDVM**, pois só assim se estará contribuindo para a inserção destas pessoas de maneira plena na sociedade, pois se dará a elas a capacidade de escolher o melhor lugar, o melhor trajeto para ir e vir, e aí sim, igualá-las ao restante da sociedade.

**e) As dificuldades das pessoas com deficiências**

O entendimento do que seja acessibilidade, mobilidade e designer universal, nos remeteu a várias décadas, apontando como o conceito de acessibilidade foi do critério inicialmente médico e assistencialista ao atual, que é social e de independência. Demonstramos em termos nacionais, que o vai-e-vem de siglas e mudanças de responsabilidade, relacionadas através dos Conselhos, Secretarias e Ministérios, criou um desconcertante caleidoscópio de intenções de mudanças, refletindo no avanço do entendimento da acessibilidade e da mobilidade para ser usufruída pelas pessoas que de fato dela dependem. O citado transbordamento de Lefebvre nem sempre é eficaz no caso das **PDVM** e as exigências nem sempre são cumpridas.

Segundo Lefebvre (2001, p. 45), “Há já alguns anos o humanismo transborda das técnicas e aplicações parciais (regulamentação e administração do espaço construído) para se tornar prática social que diz respeito e que interessa ao conjunto da sociedade”.

A discussão sobre conceitos de acessibilidade e mobilidade pode ser construída, não somente através de citações de outros autores que se debruçaram sobre o tema, mas também através da análise etimológica da palavra. A preocupação em encontrar os chamados étimos (vocábulos que originam outros) das palavras é também uma forma de construção do conhecimento, principalmente quando se quer evidenciar uma nova associação de ideias.

Relembrando Bourdieu (1989, p. 26):

É preciso desconfiar das recusas sectárias que se escondem por detrás das profissões de fé demasiado exclusivas e tentar, em cada caso, mobilizar todas as técnicas que, dada a definição do objeto, possam parecer pertinentes e que, dada as condições práticas de recolha dos dados, são praticamente utilizáveis.

Portanto, em nada diminui numa dissertação, a análise etimológica baseada no dicionário, para compor uma ideia, um conceito, uma afirmação. O pensamento cognitivo pessoal pode representar uma construção do conhecimento, sem desmerecer outros autores que trataram sobre o mesmo tema. Fazendo um paralelo, Bourdieu (1989, p. 29 e 37) explica que a história está preocupada “em compreender porque se compreende e como se compreende”. E completa afirmando magistralmente: “É proibido proibir”.

#### f) As percepções das PDVM, dos agentes públicos e dos atores sociais

Para melhor caracterizar o sentimento e as necessidades das pessoas com deficiências motora e visual de São Luís realizamos entrevistas e aplicamos um questionário (APÊNDICES A, C, F e I). A análise demonstrou como o público-alvo se considera tratado por aqueles a quem consideram que deveriam zelar pelas responsabilidades assumidas pelo Estado (nas três esferas do poder público).

As principais características levantadas foram:

- a) Indignação das PDVM para com as autoridades do poder público constituído, pois segundo elas, suas necessidades não são atendidas, nem na velocidade, nem na qualidade que deveriam ter;
- b) Os técnicos da saúde ouvidos manifestaram também suas decepções para com o tratamento que a cidade de São Luís tem recebido de seus governantes com relação as **PDVM**;
- c) Os representantes da prefeitura de São Luís indicam que estão fazendo o trabalho de mitigação das barreiras arquitetônicas a contento, em discordância com as **PDVM** e dos técnicos da saúde;
- d) Entre os órgãos públicos existem discordâncias quanto a absorção da responsabilidade de determinadas ações, fazendo com que um órgão cobre o outro para que a efetiva ação se concretize, eximindo-se das consequências, pois considera-se dependente de ação do outro órgão;
- e) Existe, às vezes, a falta de comunicação entre os órgãos públicos, fazendo com que certas ações de um órgão que influenciará na transformação da cidade não sejam conhecidas por outros órgãos.

E a incompreensão e a falta de comunicação não se resumem somente aos governantes. O cidadão mediano não conhece, não é informado, nem se interessa pelas necessidades das Pessoas com Deficiências. A falta de respeito é em alto grau, com as devidas exceções. E não entender e não respeitar as Pessoas com Deficiências é antes de tudo um ato indecoroso de atentado contra a cidadania. A Constituição Federal em seu Art. 5º declara que: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza [...]” (BRASIL, 1988, não paginado). Mais essa igualdade deve também se dar na medida das possibilidades individuais das Pessoas com Deficiências.

O direito é de todos, mas o dever em participar das atitudes de compreensão para com as pessoas é um primórdio para o aperfeiçoamento da espécie humana, no convívio em sociedade.

### g) O sentimento da dissertação

A legislação urbanística de São Luís, em nenhum momento, desde sua fundação até os anos 2000, pouco ou quase nada citava explicitamente a respeito da acessibilidade; muito menos com relação à mobilidade (nos termos da norma NBR 9050). É verdade que não existiam ainda os conceitos, pois a norma é de 2004. Mas, a partir deste ano, uma fiscalização falha, não foi suficientemente incisiva para com os desacordos da lei vigente; ou seja, não atuante o suficiente a ponto de inibir o desrespeito jurídico, proporcionou à população a cultura da não observância das normas municipais com relação à construção civil; o poder público cuja obrigação deve ser de caráter educativo, não de multa, não atuou a contento, originando descabros inconcebíveis para uma cidade que é Patrimônio da Humanidade.

A distância entre a teoria e a prática, ocorreu não só devido à falha na fiscalização, mas também ao não interesse político dos gestores municipais ao longo dos tempos. Essa falta de interesse por parte do poder público levou a cidade de São Luís ao desconhecimento da finalidade das normas; e esse conhecimento, se tivesse sido mais intensamente incentivado, poderia ter atuado para que a população pudesse compreender os critérios adotados. Embora seja verdadeiro que o descumprimento das Normas não se dá somente pelo desconhecimento das mesmas, pois mesmo sabedor do que pode ou não ser executado, existem pessoas e empresas que burlam as normas, pois pensam que se as seguissem, os custos aparentes seriam maiores. Não conseguem enxergar que o seguimento das leis beneficia a todos e os custos reais a longo prazo traz benefícios para si próprio. O infrator de hoje poderá ser o beneficiário de amanhã. Ou seja, a concepção de se adotar uma calçada suficientemente boa, de acordo com as normas de acessibilidade, para que pudesse ser utilizada por todos: cadeirantes, cegos, pessoas com mobilidade reduzida (permanente ou temporário) e aquelas que não têm nenhum problema físico para se locomover, deve ser incentivada pelo poder público de forma a minimizar ou acabar com as barreiras arquitetônicas. Tais atitudes são demonstradas em parte pelo desconhecimento da sociedade em geral das reais necessidades das pessoas com deficiências e em parte, pelo “desinteresse” do aparato estatal em levar adiante, em ritmo mais acelerado, soluções para atenuar e/ou terminar com as dificuldades enfrentadas por essas pessoas. Está claro, a nosso ver, que o poder público tem feito ações para minimizar as circunstâncias que dificultam a vida das Pessoas com Deficiências, mas ainda é pouco face às necessidades delas.

Observamos que o atendimento das reivindicações das **PVDM** na cidade de São Luís, pelo poder público, começou a ser levado em consideração o apoio e o encaminhamento das suas considerações (em função das leis e acordos), sendo o Ministério Público um dos

protagonistas, além de diversos outros órgãos públicos federais, estaduais, inclusive a prefeitura de São Luis, não só ouvindo os **PDVM**, assim como outros grupos da sociedade civil organizada, caracterizados como: movimentos sociais.

O planejamento do poder público além de contemplar este grupo específico, tem que atender a toda a gama de solicitações da sociedade. Daí, as inter-relações existentes nas necessidades dos grupos e o interesse (nem sempre presente) do poder público em satisfazê-los. Às vezes, esta dicotomia causa hiatos na efetiva execução dos propósitos pretendidos.

O fato de existirem leis, normas, entes públicos dedicados às pessoas com Deficiências, não é sinônimo de que as necessidades e expectativas das **PDVM** sejam atendidas dentro do ponto de vista delas.

A dicotomia entre o que o poder público “diz” que realiza, ou seja, faz propaganda do que fez, e o que as **PDVM** “reclamam” dos resultados efetivamente eficazes para os seus deslocamentos assistidos e seus anseios, cria um desconforto e em alguns casos, um abismo de interpretações, uma vez que as necessidades das **PDVM** não podem esperar pela burocracia governamental.

Algumas soluções são executadas a contento; mas a grande maioria fica a desejar, criando um desalento, um desânimo entre elas. Essa agonia é, às vezes, ampliada devido à falta de entrosamento entre os entes públicos, que se justificam devido à burocracia administrativa. Enquanto não se resolve o aparato da gestão, na maioria das vezes, problemas financeiros associados aos desmandos técnicos, os entes públicos consideram que estão “agindo” para solucionar as demandas solicitadas. Enquanto isso, a espera por parte das **PDVM** causa angústia, depressão, desânimo. E... todas essas mazelas sobre quem já não pode dispor da mesma capacidade operacional de quem não tem nenhum tipo de deficiência.

A carência é grande. Chega a ser cruel.

Tomar conhecimento destas amarguras fez acentuar o sentimento de cooperação que se deve ter para com as **PDVM**.

#### **h) Propostas para o futuro**

O Índice de Caminhabilidade apresentado neste trabalho teve por base o desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), que permitiu avaliar as condições do espaço urbano e monitorar o impacto de ações de qualificação do espaço público, indicando em que medida favorece ou não os deslocamentos a pé.

Composto por 21 indicadores agrupados em seis diferentes categorias, cada uma delas incorporando uma dimensão da experiência do caminhar, não impede, no entanto, que

outras medidas sejam incluídas em análises futuras de acordo com sua relevância e disponibilidade de dados no local de aplicação da ferramenta.

A exposição das *Categorias* e seus respectivos *Índices* tiveram a intenção de situar o leitor nas condições em que deverão ser efetuados o planejamento, o levantamento e o diagnóstico em um determinado setor de ruas. Tais Índices podem servir de parâmetros para serem utilizados em outros locais, sempre fazendo a ressalva da adaptação que estes Índices devem sofrer para adequarem-se a região a ser estudada.

Outra intenção foi tornar cada vez mais pública uma ferramenta indispensável no entendimento em como mesurar a “Caminhabilidade” e proporcionar, no futuro, um aprimoramento dos Indicadores e discussões dos critérios expostos, para que cada vez mais o poder público tenha critérios de investimentos, no mesmo nível de prioridade, baseado em indicadores técnicos, que os (somente ou preferencialmente) baseados nos critérios políticos.

A efetiva aplicabilidade do Índice de Caminhabilidade é complexa e extensa, como demonstrada, consumindo um tempo inexecutável a uma dissertação de mestrado. A não ser que o seu ponto de partida, a sua Questão Principal seja esses Indicadores, para servir de embasamento para as discussões de uma possível futura dissertação.

Com a intenção de melhorar a caminhabilidade, assim como a deslocabilidade, apresentamos um tratamento de piso para ruas comerciais, inspirada, mas sem ser, nos moldes das *Woonerfs*, porém sem os carros. Mostramos que ao fechar um trecho de rua para os veículos mantendo suas características originais e continuando com os desníveis existentes entre as calçadas e o leito das ruas, isto torna a transição de uma calçada à outra um empecilho, às vezes perigoso. Por outro lado, quando a unificação dos níveis faz desaparecer o antigo leito para veículos e cria um novo calçadão, o que também não é novidade, geralmente o piso aplicado não é condizente com o deslocar assistido das **PDVM**.

Ressaltamos que esta nova proposta traz uma tentativa de trabalhar a aplicação de pisos diferentes, mas no mesmo nível, de forma que sirva a qualquer pessoa, em especial, as **PDVM**, de maneira que possam usufruir não só do caminhar mais confortável, assim como de um deslocar assistido mais de acordo com as suas possibilidades.

Este embrião de proposta tem o espírito do desenho universal, naquilo que lhe aplicável. Ou seja, contempla a maioria. É o caminhar; é o deslocar; é o conviver em sociedade; é a expectativa do “para todos”, tão explicitada nas mensagens de Gehl (2013) e Speck (2016) (foto 13).

Foto 13 - Proposta de pisos diferenciados no mesmo nível para ruas de pedestres



Fonte: Vitor Hugo Plum, em 2018

### i) Culminância

Relembramos, por fim, o já citado Oswald de Andrade, na Semana de Arte Moderna, que no ano de 1922, afirmou: “Não sabemos o que queremos, mas sabemos o que não queremos”.<sup>32</sup> Este pensamento levou-nos a uma caminhada prazerosa para descobrir o que se quer: considerando a jornada, desde o menino de 4 anos de idade até a conscientização da necessidade de compreender o **Deslocamento Não Motorizado Assistido** das **PDVM** de São Luís, ajudou-nos a contribuir com o desvendamento mais profundo dos sentimentos deste grupo, o reconhecimento de suas necessidades, criando uma empatia e adesão à causa das Pessoas com Deficiências.

Ficamos enternecidos com a frase emblemática citada pelo Presidente de uma Associação, que é a síntese dos problemas de todas as Pessoas com Deficiências. O slogan da categoria levou à organização dos pictogramas como sua expressão gráfica, fazendo com que

<sup>32</sup> Finalmente, em fevereiro de 1922, realiza-se em São Paulo a Semana de Arte Moderna. O objetivo dos organizadores era acima de tudo a destruição das velhas formas artísticas na literatura, música e artes plásticas. Paralelamente, procuravam apresentar e afirmar os princípios da chamada arte moderna, ainda que eles mesmos estivessem confusos a respeito de seus projetos artísticos. Oswald de Andrade sintetiza o clima da época ao afirmar: “Não sabemos o que queremos. Mas sabemos o que não queremos.” A proposição de uma semana (na verdade, foram só três noites) implicava uma amostragem geral da prática modernista. Programaram-se conferências, recitais, exposições, leituras, etc. O Teatro Municipal foi alugado. Toda uma atmosfera de provocação se estabeleceu nos círculos letrados da capital paulista (GONZAGA, 2004, não paginado).



seu final clame por um brado de apelo de forma a marcar o pensamento reinante, de maneira a sintetizar tudo o que foi exposto, explicado, dissertado e analisado.

A frase e os pictogramas se entrelaçam e conclamam por uma resposta que não é o isolamento, presunção, nem prepotência das Pessoas com Deficiências, mas sim, um pedido meio desesperado de quem pede, reclama, exige, grita, berra e é... pouco ouvido.

Desse modo, esta dissertação vale para as Pessoas com Deficiências, como também é verdadeiro para todo ser humano, pois sozinhos não conseguiremos alcançar a plenitude de caráter e de humanidade.

Ressaltamos, ainda, que os pictogramas utilizados no começo de cada seção, simplesmente caracterizam o desenrolar histórico do processo de reconhecimento de como deve ser a relação entre o poder público e a sociedade em geral, para com as Pessoas com Deficiências.

O significado desta relação é apresentado agora em sua plenitude.

Finalmente, para virar a página da incompreensão para com as Pessoas com Deficiências, o começo da atitude é virar esta penúltima página do conteúdo desta dissertação.

Nada



pra



Nós



sem



Nós



## REFERÊNCIAS

- AFFONSO, Nazareno. O automóvel ainda é prioridade. **Revista Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, DF, ano 8, n. 67, p. 35, 2011. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios067\\_completa.pdf](http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios067_completa.pdf)>. Acesso em: 8 out. 2017.
- AGUIAR, Fabiola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestre**. 2010. 190 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- ANDRÈS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro. **São Luís: reabilitação do Centro Histórico-Patrimônio da Humanidade**. São Luís: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Superintendência do Iphan no Maranhão, 2012.
- ANTUNES, Bianca. **Jan Gehl fala sobre cidades e escala humana**. 2011. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/jan-gehl-fala-sobre-cidades-e-escala-humana-250160-1.aspx>>. Acesso em: 10 mar. 2017.
- APPLEYARD, A. R. Takeovers: accounting policy, financial policy and the case against accounting measures of performance. **Journal of Business Finance & Accounting**, v. 7, n. 4, p. 541-554, Dec. 1980.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR nº 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamento urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.
- ATERRO do Flamengo. 2017. Disponível em: <<http://4.bp.blogspot.com/-Nx8kLYCMPzY/Tj3Q8FBFmRI/AAAAAAAAAAs/JCFcGOMUmys/s1600/ATERRODOMI-NGO.jpg>>. Acesso em: 10 set. 2017.
- BALBI, Rafaela Santana; SILVA, José Carlos Plácido da. Mobilidade, acessibilidade e design: uma relação necessária. **Desenhando o Futuro**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 1-8, 2011. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/134721/ISSN2237-7697-2011-01-01-01-08.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 6 abr. 2017.
- BARATTO, Romullo. **Calçada certa: prefeitura de Florianópolis disponibiliza manual ilustrado sobre desenho de calçadas**. 2018. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/891064/calçada-certa-prefeitura-de-florianopolis-disponibiliza-manual-ilustrado-sobre-desenho-de-calçadas>>. Acesso em: 22 mar. 2018.
- BARROSO, Celina. **Conforto e orientação na percepção da acessibilidade urbana**. 2012. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.
- BOURDIEU, Pierre (Coord.). **A miséria do mundo**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.
- \_\_\_\_\_. Introdução a uma sociologia reflexiva. In: \_\_\_\_\_. **O poder simbólico**. Tradução Fernando Tomaz. Lisboa: In Difel; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BRADSHAW, Chris. Creating – and Using – a rating system for Neighbourhood Walkability Towards An Agenda For “Local Heroes”. In: INTERNATIONAL PEDESTRIAN CONFERENCE, 14., Boulder. **Anais...** Boulder, 1993. Disponível em: <<https://hearthealth.wordpress.com/about/previously-published-works/feet-first-early/creaing-and-using-a-rating-system-for-neighbourhood-walkability-towards-an-agenda-for-local-heroes-1993/>>. Acesso em: 6 mar. 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 5 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 dez. 1999. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3298.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 nov. 2000b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10048.htm)>. Acesso em: 17 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2000a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm)>. Acesso em: 17 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 jul. 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm)>. Acesso em: 17 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 dez. 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm)>. Acesso em: 18 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 out. 1989. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7853.htm)>. Acesso em: 17 abr. 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. Missão dos Mistérios das Cidades. In: CONFERÊNCIA NACIONAL DAS CIDADES, 1., 2003, Brasília, DF. **Resoluções...** Brasília, DF, 2003. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/ArquivosPDF/1\\_CNC\\_-\\_Caderno\\_de\\_Resolucoes\\_-\\_Conferencia\\_Nacional\\_das\\_Cidades.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/ArquivosPDF/1_CNC_-_Caderno_de_Resolucoes_-_Conferencia_Nacional_das_Cidades.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. Mobilidade urbana e acessibilidade. In: \_\_\_\_\_. **Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: construindo a cidade acessível.** Brasília, DF, 2006. (Caderno 2). p. 19-21 2006. Disponível em: <<http://www.caumg.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/Construindo-a-Cidade-Acessivel.pdf>>. Acesso em: 23 maio 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Direitos Humanos. Secretaria de Direitos Humanos. Portaria nº 2.344, de 3 de novembro de 2010. Dá publicidade às alterações promovidas pela Resolução nº 01, de 15 de outubro de 2010, do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência - CONADE em seu Regimento Interno. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 nov. 2010. Disponível em: <[http://www.udop.com.br/download/legislacao/trabalhista/pcd/port\\_2344\\_pcd.pdf](http://www.udop.com.br/download/legislacao/trabalhista/pcd/port_2344_pcd.pdf)>. Acesso em: 17 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência. **Histórico.** 2017. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sobre-a-secretaria/historico>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

BRAZUKA. **Passeio pelo Centro Histórico de São Luís?** 2015. Disponível em: <<http://brazuka.net/2015/04/17/passeio-pelo-centro-historico-de-sao-luis/>>. Acesso em: 10 set. 2017.

BURNETT, Carlos Frederico Lago et al. Produção habitacional e processos recentes de urbanização e metropolização na Ilha do Maranhão. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 5., São Luís. **Anais...** São Luís: UFMA, 2011.

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA (Bahia). Grupo de Acessibilidade. **Guia prático para a construção de calçadas.** Salvador, 2007. Disponível em: <[http://www.creaba.org.br/Imagens/FCKimagens/12-2009/Guia\\_Pratico\\_web\\_Construcao\\_de\\_Calcadas\\_CREA.pdf](http://www.creaba.org.br/Imagens/FCKimagens/12-2009/Guia_Pratico_web_Construcao_de_Calcadas_CREA.pdf)>. Acesso em: 24 out. 2017.

CORDELLA. **Conceito de Hólon e aplicações.** 2012. Disponível em: <[http://www.profcordella.com.br//unisanta/textos/fqa12\\_conceito\\_holon.htm](http://www.profcordella.com.br//unisanta/textos/fqa12_conceito_holon.htm)>. Acesso em: 10 set. 2017.

CRÓS, Chimênia Xavier et al. Classificações da deficiência visual: compreendendo conceitos esportivos, educacionais, médicos e legais. **Revista Digital**, Buenos Aires, año 10, n. 93, Feb. 2006. Disponível em: <<http://www.efdeportes.com/efd93/defic.htm>>. Acesso em: 10 set. 2017.

DAGNINO, Evelina. Os movimentos sociais e a emergência de uma nova noção de cidadania. In: DAGNINO, Evelina (Org.). **Os anos 90: política e sociedade no Brasil.** São Paulo, Brasiliense, 1994.

EJESA. **Banco de imagens**. 2017. Disponível em:  
<<http://ejesa.statig.com.br/bancodeimagens/6m/d2/dr/6md2dru7hoc7qw74yntxl4q9h.jpg>>.  
Acesso em: 10 set. 2017.

FACEBOOK. **Eduardo Mendes**. 2018. Disponível em:  
<<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1689933487712200&set=a.273042239401339.64295.100000866969006&type=3>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO. **Carta mundial pelo direito à cidade**. 2006. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2018.

G1. **Caminhar sem tropeçar vira desafio nas calçadas de 39 cidades do país**. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/edicoes/2017/06/09.html#!v/5928024>>. Acesso em: 6 dez. 2017.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013. Disponível em: <[https://www.4shared.com/postDownload/qvvb\\_8R1ba/GEHL\\_Jan\\_Cidades\\_para\\_pessoas\\_.html](https://www.4shared.com/postDownload/qvvb_8R1ba/GEHL_Jan_Cidades_para_pessoas_.html)>. Acesso em: 14 mar. 2017.

GHIDINI, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista da Associação Nacional de Transportes Públicos**, São Paulo, ano 33, jan./abr. 2011.

GIL, Marta. **Acessibilidade, inclusão social e desenho universal**: tudo a ver. 2006. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/martagil>>. Acesso em: 24 mar. 2017.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos movimentos sociais paradigmas clássicos e contemporâneos**. São Paulo: Loyola, 1997. Disponível em:  
<<http://flacso.org.br/files/2016/10/120184012-maria-da-gloria-gohn-teoria-dos-movimentos-sociais-paradigmas-classicos-e-contemporaneos-1.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

GONZAGA, Sergius. **Educação**: literatura brasileira: modernismo. 2004. Disponível em:  
<[http://educaterra.terra.com.br/literatura/modernismo/modernismo\\_18.html](http://educaterra.terra.com.br/literatura/modernismo/modernismo_18.html)>. Acesso em: 29 set. 2018.

GUERREIRO, Elaine. A acessibilidade e a educação: um direito constitucional como base para um direito social da pessoa com deficiência. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PESQUISADORES EM EDUCAÇÃO ESPECIAL, 7., 2011. **Anais...** Londrina, 2011. p. 3561-3573. Disponível em:  
<<http://www.uel.br/eventos/congressomultidisciplinar/pages/arquivos/anais/2011/politicas/328-2011.pdf>>. Acesso em: 11 ago. 2016.

GUIMARÃES, Gabriella; GONÇALVES, Camilla. **Salvador capital mundial e o direito à cidade**: Orla de Itapagipe. 2010. Disponível em: <<http://gabriella-guimaraes.blogspot.com.br/2010/12/direito-cidade.html>>. Acesso em: 18 maio 2018.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. Uma abordagem holística na prática do design universal. In: CORRÊA, Rosa Maria (Org.). **Avanços e desafios na construção de uma sociedade inclusiva**. Belo Horizonte: Sociedade Inclusiva/PUC-MG, 2009. p. 88-104.

HISTÓRIA RESUMOS. **Plano de Metas JK**: o que foi o “50 anos em 5”: resumo. 2016. Disponível em: <<http://www.historiaresumos.com/plano-de-metas-jk-o-que-foi-o-50-anos-em-5/>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

HOLACRACIA BRASIL. **Holarquia**. 2017. Disponível em: <<https://holacraciabrasil.com/glossario/holarquia/>>. Acesso em: 10 out. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2010**: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. Rio de Janeiro, 2010a. Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd\\_2010\\_religiao\\_deficiencia.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf)>. Acesso em: 10 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2010**: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência: tabelas: Brasil. Rio de Janeiro, 2010c. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/caracteristicas\\_religiao\\_deficiencia/caracteristicas\\_religiao\\_deficiencia\\_tab\\_xls.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/caracteristicas_religiao_deficiencia/caracteristicas_religiao_deficiencia_tab_xls.shtm)>. Acesso em: 11 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2010**: Maranhão: São Luís: resultado da amostra: pessoas com deficiência. Rio de Janeiro, 2010b. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?=&codmun=211130&idtema=92&search=maranhao|sao-luis|censo-demografico-2010:-resultados-da-amostra-pessoas-com-deficiencia-->>. Acesso em: 22 maio 2017.

INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL - RUAVIVA. **Mobilidade e qualidade de vida**. 2014. Disponível em: <<http://www.ruaviva.org.br/mobilidade-sustentavel.html>>. Acesso em: 23 maio 2017.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO. **Índice de caminhabilidade**: ferramenta. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/09/2016-09-ITDP-caminhabilidade-ferramenta.pdf>>. Acesso em: 31 maio 2017.

INSTITUTO MOBILIDADE VERDE. **Performance urbana discute o espaço do corpo na construção do lugar em Hong Kong**. 2016. Disponível em: <<https://institutomobilidadeverde.wordpress.com/page/2/>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

\_\_\_\_\_. **Urbanismo caminhável**. 2010. Disponível em: <<https://institutomobilidadeverde.wordpress.com/urbanismo-caminhavel/>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

INSTITUTO PHD. **Que tipo de pesquisa devo realizar?** São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.institutophd.com.br/blog/que-tipo-de-pesquisa-devo-realizar/>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades).

JUNDIAÍ. Prefeitura Municipal. **Urbanismo caminhável**: sobre. 2015. Disponível em: <<https://urbanismocaminhavel.jundiai.sp.gov.br/sobre/>>. Acesso em: 23 maio 2017.

LANNA JÚNIOR, Mário Cléber Martins (Comp.). **História do movimento político das pessoas com deficiência no Brasil**. Brasília, DF: Secretaria de Direitos Humanos/Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LEINBERGER, Christopher; LYNCH, Patrick. **Foot traffic ahead**: ranking walkable urbanism in america's largest metros. Washington, DC: The George Washington University School of Business, 2014. Disponível em: <[https://cpb-us-east-1-juc1ugur1qwqqqo4.stackpathdns.com/blogs.gwu.edu/dist/a/326/files/2016/12/CREUA\\_Foot-Traffic-Ahead-2ednhyi.pdf](https://cpb-us-east-1-juc1ugur1qwqqqo4.stackpathdns.com/blogs.gwu.edu/dist/a/326/files/2016/12/CREUA_Foot-Traffic-Ahead-2ednhyi.pdf)>. Acesso em: 2 mar. 2018.

LIMA NETO, Vicente C. L. Mobilidade urbana no Distrito Federal. **Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, DF, ano 7, n. 60, p. 77, abr./maio 2010. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios060\\_completa.pdf](http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios060_completa.pdf)>. Acesso em: 8 out. 2017.

MARICATO, Ermínia. O automóvel ainda é prioridade. **Revista Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, DF, ano 8, n. 67, p. 36, 2011. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios067\\_completa.pdf](http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios067_completa.pdf)>. Acesso em: 8 out. 2017.

MAZZONI, Alberto Rangel et al. Aspectos que interferem na construção da acessibilidade em bibliotecas universitárias. **Ciência da Informação**, Brasília, DF, v. 30, n. 2, p. 30, maio/ago. 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ci/v30n2/6209>>. Acesso em: 10 out. 2017.

MEIAUM. **O que é uma Woonerf?** 2015. Disponível em: <<https://meiaum.wordpress.com/2015/09/30/o-que-e-uma-woonerf/>>. Acesso em: 10 set. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Assembleia Geral. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1948. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Declara%C3%A7%C3%A3o-Universal-dos-Direitos-Humanos/declaracao-universal-dos-direitos-humanos.html>>. Acesso em: 13 jul. 2017.

\_\_\_\_\_. Resolução nº 3.447, de 9 de dezembro de 1975. Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes. Disponível em: <<http://www.faders.rs.gov.br/legislacao/6/40>>. Acesso em: 2 mar. 2017.



ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Relatório mundial completo sobre a deficiência**. São Paulo, 2011. Disponível em: <[http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/usr/share/documents/relatorio\\_mundial\\_completo.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/usr/share/documents/relatorio_mundial_completo.pdf)>. Acesso em: 11 out. 2017.

OSÓRIO, Leticia Marques. Direito à cidade como direito humano coletivo. In: FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia (Coords.). **Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Belo Horizonte: DelRey, 2006. p. 193-2014.

PENA, Rodolfo F. A. **Mobilidade urbana**. 2014. Disponível em: <<https://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>>. Acesso em: 24 mar. 2017.

PIRES, Fatima. **Mobilidade e direitos sociais: uma questão de justiça na cidade**. 2013. 155 f. Tese (Doutorado em política Social) - Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2013.

PORTAL JORNAL JUNDIAÍ. **Galeria**. 2015. Disponível em: <[http://www.jj.com.br/galerias/noticias/1000/codigo\\_0022842/2015-11-06\\_22-30-54\\_1.jpg](http://www.jj.com.br/galerias/noticias/1000/codigo_0022842/2015-11-06_22-30-54_1.jpg)>. Acesso em: 10 set. 2017.

PRIBERAM DICIONÁRIO. **Caminhável**. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/caminh%C3%A1vel>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

RAMIRES, Julio Cesar de Lima. **Geografia e participação social: uma leitura dos Conselhos Municipais de Saúde**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017.

RIBEIRO, Alcimar F. **Acessibilidade em tecidos históricos e modernos: análise do Centro Histórico e do bairro Cidade Operária na cidade de São Luís – MA**. 2016. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) - Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2016.

ROCHA, Paula S. Archdaily Brasil. **8 princípios para projetar calçadas seguras e acessíveis: novo manual da WRI Brasil**. 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/873487/8-principios-para-projetar-calçadas-seguras-e-acessíveis-novo-manual-da-wri-brasil>>. Acesso em: 24 out. 2017.

RODRIGUES, Arlete Moysés. A cidade como direito. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 11, n. 245, ago. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24533.htm>>. Acesso em: 18 maio 2018.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos, 1). Disponível em: <[http://files.leadt-ufal.webnode.com.br/200000026-4d5134e4ca/Milton\\_Santos\\_A\\_Natureza\\_do\\_Espaco.pdf](http://files.leadt-ufal.webnode.com.br/200000026-4d5134e4ca/Milton_Santos_A_Natureza_do_Espaco.pdf)>. Acesso em: 15 jan. 2016.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem**. Coordenação José Antonio Lopes. Edição Bilingue português/espanhol. Sevilla, 2008.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano. Comissão Permanente de Acessibilidade. **Guia para mobilidade acessível em vias públicas**. São Paulo, 2003. Disponível em:

<<http://www.fau.usp.br/arquivos/disciplinas/au/aut0579/Guia%20Mobilidade%20Acess%C3%ADvel%20em%20Vias%20P%C3%BAblicas.pdf>>. Acesso em: 31 maio 2017.

\_\_\_\_\_. Secretaria da Habitação do Município. **Guia para mobilidade acessível em vias públicas**. São Paulo, 2003. Disponível em:

<<http://www.fau.usp.br/arquivos/disciplinas/au/aut0579/Guia%20Mobilidade%20Acess%C3%ADvel%20em%20Vias%20P%C3%BAblicas.pdf>> Acesso em: 31 maio 2017.

SASSAKI, Romeu. Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação. **Revista Reação**, São Paulo, ano XII, n. 67, p. 12, mar./abr. 2009.

\_\_\_\_\_. **O conceito de acessibilidade**. 2006. Disponível em:

<<http://www.bengalalegal.com/romeusasaki>>. Acesso em: 24 mar. 2017.

SELBACH, Jeferson Francisco (Org.). **Códigos de posturas de São Luís/MA**. São Luís: EDUFMA, 2010. Disponível em:

<[https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5QafrSEfnLgpu5z9m15OEFV6WKhOjhUGenRsWYQah3MubjgKhBKTQbv2L9Bqxnmb02FgA38nkZeab4XmnwCrAhl8MAHvuQZbS1PzGXj2IPyVA5-0e77DQZQI3yoB6iLMuBiONQgNtB0z8WmAAf-D7q6pAf y7B40pwfj9xceBhWfnvCq7epTKd3N-2NN3zD6sBrta0qEMB1wWrlp3SvU8o1hk7\\_hezPl\\_-ltqgmtPUbVnJ-U6JtkwzcNW7SZag4E\\_vWCIAPCb9WxbIopNypeXWHNmJabGexI6BiMao h0btLXoUgUJ7MFw](https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5QafrSEfnLgpu5z9m15OEFV6WKhOjhUGenRsWYQah3MubjgKhBKTQbv2L9Bqxnmb02FgA38nkZeab4XmnwCrAhl8MAHvuQZbS1PzGXj2IPyVA5-0e77DQZQI3yoB6iLMuBiONQgNtB0z8WmAAf-D7q6pAf y7B40pwfj9xceBhWfnvCq7epTKd3N-2NN3zD6sBrta0qEMB1wWrlp3SvU8o1hk7_hezPl_-ltqgmtPUbVnJ-U6JtkwzcNW7SZag4E_vWCIAPCb9WxbIopNypeXWHNmJabGexI6BiMao h0btLXoUgUJ7MFw)>. Acesso em: 16 maio 2018.

SILVA, Maria Isabel. **Por que a terminologia “pessoas com deficiência”?** 2006. Disponível em: <<http://www.selursocial.org.br/porque.html>>. Acesso em: 5 abr. 2017.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE QUADRIL (SBQ). **O que é Artrose (Desgaste do Quadril)?** Porto Alegre. 2014 <Disponível em: <http://www.sbquadril.org.br/o-que-e-artrose-desgaste-do-quadril/>> Acesso em: 03 out. 2017.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Tradução Anita Dimarco e Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2016. Disponível em: <[https://ler-online.saraiva.com.br/reader\\_saraiva/#](https://ler-online.saraiva.com.br/reader_saraiva/#)>. Acesso em: 9 jan. 2018.

STORY, Molly Follette. The principles of universal design. In: PREISER, Wolfgang F. E.; SMITH, Korydon H. **Universal design handbook**. 2<sup>th</sup> ed. New York: Mc Graw Hill, 2011. Disponível em:

<[https://disabilitystudies.nl/sites/disabilitystudies.nl/files/beeld/onderwijs/universal\\_design\\_handbook\\_with\\_interesting\\_chapters\\_23\\_30\\_31\\_33\\_etc.pdf](https://disabilitystudies.nl/sites/disabilitystudies.nl/files/beeld/onderwijs/universal_design_handbook_with_interesting_chapters_23_30_31_33_etc.pdf)>. Acesso em: 5 nov. 2017.

WALKSCORE. **1406 Tower Avenue**. Disponível em: <[www.walkscore.com/score/1406-tower-ave-superior-wi-54880](http://www.walkscore.com/score/1406-tower-ave-superior-wi-54880)>. Acesso em: 10 set. 2017.

WASHINGTON GROUP ON DISABILITY STATISTICS. **Apêndice 3: guia de entrevistas para testes cognitivos**. 2006. Disponível em: <<http://www.washingtongroup->

disability.com/wp-content/uploads/2016/02/appendix3\_cognitive\_test.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2017.

WASTI, Hermeneilce. **Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, Acessibilidade no transporte coletivo e o espaço da diferença em São Luis**. Tese (Doutorado em geografia) FCT/UNESP, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.

WHYTE, H. Willian. **The social life of small urban spaces**. New York: Project for Public Spaces, 1980. Disponível em: <<http://www.arch.mcgill.ca/prof/luka/urbandesignhousing/temp/shaver2015/kulturforum/Whyte1980-2000-excerpts1.pdf>>. Acesso em: 2 mar. 2018.

WIKIPÉDIA. **Pedestre**. 2017. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedestre>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Relatório mundial sobre deficiência**. Tradução Lexicus Serviços Lingüísticos. São Paulo: SEDPcD, 2012.

ZOOM URBANISMO, ARQUITETURA E DESIGN. **Urbanismo Caminhável**. 2015. Disponível em: <<https://www.zoom.arq.br/urbanismo-caminhavel>>. Acesso em: 6 jun. 2017.

## GLOSSÁRIO

Com o intuito de dirimir quaisquer tipos de dúvidas que eventualmente possam existir na leitura do texto, seguem simplificada e, os conceitos/ significados/ definições/ interpretações dadas às palavras e/ou expressões contidas nesta Dissertação. As palavras e/ou expressões contidas neste Glossário diz respeito à interpretação dada estritamente ao sentido dentro do contexto em que foi utilizada. Portanto, podem existir outras formas de percepção para o mesmo nome; o que não invalida, nem diminui a interpretação fornecida, somente restringe conscientemente sua amplitude, a fim de adequa-se ao contexto em que for usada.

Para melhor identificação, quando for necessário, será escrito o símbolo **VG - Ver Glossário** após e entre parênteses à palavra ou expressão utilizada no texto, o que significará que a interpretação dada à palavra e/ou conceito está disponível no Glossário, além da exposta no contexto da leitura.

**ACESSIBILIDADE:** nos termos deste trabalho está ligada aos meios possíveis encontrados para permitir que uma pessoa com deficiência possa alcançar seus objetivos (intelectual, social, espacial, etc.) da melhor maneira possível, com o menor esforço (físico e intelectual).

**ACESSÍVEL:** De acesso fácil.

**CALÇADA:** porção da rua reservada exclusivamente ao trânsito de pedestre, num nível superior ao nível do leito de rolamento para veículos, sendo adjacente a este.

**CAMINHABILIDADE:** estudo do porque as pessoas caminham ou deixam de caminhar num determinado local.

**CAMINHAR:** que é a utilização das próprias pernas para ir de um ponto a outro, dentro e fora do território urbano e SEM o uso de artefatos que auxiliem o andar.

**CENSO DEMOGRÁFICO:** Conjunto das operações que consistem em recolher, agrupar e publicar dados demográficos, econômicos e sociais relativos a um momento determinado ou em certos períodos, a todos os habitantes de um país ou território.

**CONCEITO:** 1. Ação de formular uma ideia por meio de palavras; definição, caracterização. 2. Pensamento, ideia, opinião. 3. Noção, ideia, concepção.

**DEFICIÊNCIA:** Deficiência é qualquer limitação das funções físicas, sensoriais ou intelectuais de uma pessoa. O termo está relacionado com graus variados de disfunção das funções psicológica, fisiológica ou anatômica do ser humano.

**DESLOCAR:** Mudar de lugar pessoas e/ou objetos.

**DESLOCABILIDADE:** Capacidade de deslocamento das PDVM num determinado trecho de rua.

**DESLOCAMENTO:** Ato ou efeito de mudar de um lugar para outro.

**DESLOCAMENTO DA PDVM:** deslocamento não motorizado, sem ajuda de outras pessoas, podendo até, utilizar-se de artefatos auxiliares como acessórios que ajude no movimento, tais como: cadeiras de rodas, muletas, andador, bengala, etc, sempre usando o próprio esforço físico através das ruas, ou seja, preferencialmente pelas calçadas, com ou sem rampas (às vezes, pela falta da calçada, utilizando o leito de rolamento para veículos).

**DESENHO UNIVERSAL:** Aquele que visa atender à maior gama de variações **possíveis** das características antropométricas e sensoriais da população.

**DEVERES DO CIDADÃO:** Suas obrigações para com o Estado e a Sociedade. É a contrapartida do cidadão ante o Direito do Estado em cobrar-lhe os impostos.

**DIREITOS HUMANOS:** Os direitos humanos são direitos inerentes a todos os seres humanos, independentemente de raça, cor, sexo, nacionalidade, etnia, idioma, religião, opinião política, origem social ou condição de nascimento ou riqueza. Inclui o direito à vida e à liberdade, à liberdade de opinião e de expressão, o direito ao trabalho, à educação e o direito de ir e vir.

**DISTÂNCIA:** 1. Espaço entre duas coisas ou pessoas; intervalo. 2. Geometria analítica. Comprimento do seguimento da reta que une dois pontos.

**FACILIDADE:** Alcançar um objetivo, através de meios menos tortuosos e com menos dificuldades.

**MOBILIDADE:** A pé ou não motorizada, é um **movimento** que vai de um ponto de origem a outro ponto de chegada, baseada na capacidade motora individual, através de um meio circulante que facilite o deslocamento.

**MOBILIDADE URBANA:** Meio em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, para o desenvolvimento da vida em sociedade.

**MOVIMENTOS SOCIAIS:** Grupos de pessoas que se unem tendo por aglutinantes objetivos comuns para alcançarem com determinadas ações os resultados sociais imprescindíveis a sua causa.

**PARÂMETRO:** Padrão, escalão.

**PDVM:** Pessoa(s) com Deficiência Visual e Motora.

**PERCEPÇÃO:** Ato, efeito ou faculdade de perceber.

**PERCEBER:** 1. Formar ideia de; abranger com a inteligência; entender, compreender. 2. Entendimento através dos sentidos, às vezes, até quase por intuição.

**PLANEJAMENTO:** Diz respeito às funções administrativas do Poder Público, sofrendo influência de interesses não só de pessoas como de partidos políticos. É o processo de avaliação e programação com antecedência, onde se realiza ações no presente, levando em consideração os recursos financeiros, humanos, tecnológicos e políticos, de forma a alcançar determinada meta no futuro.

**PLANO DIRETOR:** Instrumento Normativo e orientador dos processos de transformação urbana, nos seus aspectos políticos, sociais, físico-ambientais e administrativos.

**RUA:** Somatório das calçadas reservadas aos pedestres (num nível mais elevado) mais o leito de rolamento para veículos (num nível abaixo da calçada).

**TERRITÓRIO:** É usado no sentido geográfico, para estudar as relações no espaço físico.

**URBANISMO:** Estudo sistematizado e interdisciplinar da cidade e da questão urbana, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano.

**URBANISMO CAMINHÁVEL:** Estudo sistematizado da questão urbana, com ênfase no caminhar, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano.

**URBANISMO DESLOCÁVEL:** Estudo sistematizado da questão urbana, com ênfase no deslocamento não motorizado das PDVM, através de qualquer meio auxiliar que ajude no movimento, tais como: cadeiras de rodas, muletas, andador, bengala, etc. e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano aplicado as pessoas com deficiências.

## **APÊNDICES**



É imperdível suas leituras e a absorção dos sentimentos envolvidos. Para transmitir o clima e a emoção do momento, as transcrições têm exatamente as formas em que as palavras foram proferidas, com todos os seus erros gramaticais e expressões usadas para acentuar o sentimento e as características próprias dos entrevistados (e por extensão, também do entrevistador), pois as correções poderiam, talvez, alterar o sentido da interpretação que os pesquisados tentaram passar.

O resultado é emocionantemente verdadeiro.

E... se prestar bem atenção e usar a imaginação, o leitor poderá ser transplantado para o local indicado no início da entrevista e será até possível “ouvir” a voz dos interlocutores.

**APÊNDICE A - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E  
TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AO ENTREVISTADO COM  
DEFICIÊNCIA MOTORA**



**UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO**



Programa de Pós-graduação  
em Desenvolvimento  
Socioespacial e Regional

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
SOCIOESPACIAL E REGIONAL**

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

**DISSERTAÇÃO (Título provisório): ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DO  
DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO DA  
PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO ESPAÇO  
FÍSICO URBANO**

Sou aluno do **Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da UEMA** e professor da Universidade Estadual do Maranhão no Curso de Arquitetura e no Curso de Engenharia. Este é um convite para participação em uma pesquisa que será realizada e apresentada ao final do Mestrado na forma de Dissertação. O objetivo do Estudo é investigar como as pessoas com deficiências conseguem se **DESLOCAR POR MEIO NÃO MOTORIZADO NO ESPAÇO FÍSICO URBANO**. A pesquisa será realizada através de entrevista e questionários. Será garantido sigilo absoluto sobre a identidade do participante da entrevista. Informo ainda, que os resultados finais da pesquisa serão apresentados primeiramente aos Participantes e posteriormente poderão ser divulgados em Congressos e/ou em Trabalhos Escritos. Na divulgação dos trabalhos o Participante não será identificado.

Ressalto que caso qualquer participante se sinta desconfortável ou incomodado, por qualquer motivo, ele poderá interromper a sua participação na pesquisa a qualquer momento. O benefício que esse trabalho poderá trazer para o participante não é direto e imediato, mas os resultados atingidos poderão contribuir para esclarecer possíveis tomadas de decisões relacionadas ao tema, promover mudanças e poderão vir a ser úteis às pessoas que no seu dia-a-dia lidam com questões relativas a mobilidade e acessibilidade.

Gostaria de contar com a sua participação e coloco-me à sua disposição para maiores esclarecimentos sobre a pesquisa. Caso concorde em participar, por favor assinar o **TERMO DE CONSENTIMENTO**.

### **TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

#### **Pesquisador:**

Profº Vitor Hugo dos Santos Plum  
Rua Vinte e Um, nº 19, qd. 13B – Planalto Vinhais II – São Luis – MA  
Cel. : (98) 3246-0223 e (98) 99112-3050  
E-mail: vhsplum@yahoo.com.br

Declaro que li as informações apresentadas acima e que estou esclarecido(a) sobre o conteúdo da pesquisa que será realizada, os seus riscos e benefícios. Declara ainda que, por minha livre vontade, autorizo a minha participação na pesquisa, cooperando com a coleta de dados para análise.

São Luis – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017

\_\_\_\_\_  
Nome completo  
(Assinatura do entrevistado)

RG:

CPF:

**APÊNDICE B - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM O  
CADEIRANTE PRESIDENTE DE UMA ASSOCIAÇÃO DE CLASSE, NA CALÇADA  
DA RUA GRANDE, NA CIDADE DE SÃO LUIS, EM 24.05.2017**

- Observação:** 1) O entrevistado é vendedor informal e tem barraca na Rua Grande (São Luís), onde foi feita a entrevista;
- 2) Para maior veracidade do depoimento, foi mantida a transcrição *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;
- 3) **VH** = Vitor Hugo e **PA** = Presidente da Associação

**VH:** Hoje é dia 24 de abril de 2017. Estamos aqui com o Sr. (?) que é o Presidente da Associação ...

Então nós vamos começar perguntando para o Sr. (?) relacionado ao deslocamento das pessoas com deficiência e ele estava explicando relacionado também à classificação dos deficientes cadeirantes. Ele é um cadeirante.

Está nos interessando de imediato, relacionado ao cadeirante, as pessoas que tem o movimento dos braços, mas não tem o movimento das pernas: que é o caso do Sr. (?). Como é que se chama?

**PA:** Capacidade motora superior que é boa.

**VH:** Isso. Que é boa.

**PA:** E a capacidade motora inferior reduzida.

**VH:** Porque quando se tem a capacidade inferior reduzida, o problema é como a gente consegue se deslocar; e como se consegue fazer esporte.

Sr. (?), o esporte para as pessoas que são cadeirantes; como é que elas se classificam e quais são os tipos de doenças que a pessoa cadeirante pode utilizar no esporte?

**PA:** Bom, no Maranhão não é difícil. Até tiro, que é um esporte que eu pratico, já há bastante tempo, por incentivo de outros deficientes que já praticavam o mesmo esporte e que precisamos de um incentivo maior e a compreensão das Autoridades de Competência para liberar e deliberar sobre isso, e com as vantagens que são oferecida nessa área, em sentido de verba, transporte, treinamentos e competições; dentro de nosso Estado e fora dele, para que as pessoas com deficientes se sintam contemplado com tudo isso, de forma que não exclua essas classes de categorias do esporte e desse movimento que é tão importante para uma militância que é tão excluída ainda entre categorias esportivas, eh... e também da área de transporte, que facilitaria muito a nossa locomoção e também em acessibilidade, a educação, e o nosso deslocamento

para ir para tantos outros lugares interessantes, que deveríamos ir para sermos participantes como qualquer outro ser humano que não tem deficiência.

Que na realidade, todos nós temos uma pequena deficiência. Não que todo mundo seja deficiente qual a mim, mas alguém sempre tem uma pequena deficiência, às vezes até atitudinal, uma deficiência que prejudica muita gente, quando a gente não pode fechar essa barreira das atitudes, essas pessoas que são muito cruéis contra essas categorias, essas classes que precisam tanta de ser vista e inclusas no meio social entre todas as classes de categorias.

**VH:** Sr. (?), em termos de deslocamento, uma pessoa cadeirante, qual a capacidade que ela tem de deslocamento em termos físicos. O quanto ela aguentaria? Uma pessoa, um cadeirante. Ela se deslocaria quantos metros, quantos quilômetros? Isso evidentemente depende do piso, depende das barreiras que ela vai encontrar: barreiras arquitetônicas, desnivelamento do piso, tipo do próprio piso. Mas de uma maneira geral, se ele tivesse num piso ideal, liso. Qual, mais não menos, uma pessoa poderia se deslocar durante quanto tempo e a que distância?

**PA:** É..., seria um tempo mínimo pra gente se deslocar. Porque facilitaria muito se tivesse uma acessibilidade boa, uma estrutura de competência que desce pra gente se deslocar melhor, que uma cidade como São Luís é difícil para se locomover devido essa estrutura está muito aquém do que precisamos ainda, né? Mas, já esteve pior, até melhorou um pouco, graças a Deus, porque nós temos lutado, cobrando, sugerindo, e até denunciando às Autoridades de Competências que estão devendo muito nesse sentido.

**VH:** Sr. (?), nós sabemos que, como o Sr. mesmo citou, que a cidade de São Luís, ela não é preparada para as pessoas com deficiências, sejam elas deficiências físicas, sejam visuais. Há uma grande maioria das deficiências São Luís não contempla essas pessoas.

O que o Sr. acredita que poderia ser feito? É...; bem verdade que isso já está sendo feito, muito lentamente. Mas essas Associações..., conseguem assim como a essa que o Sr. dirige. Essa Associação consegue é... ter uma voz ativa e consegue influenciar nos destinos de São Luís?

**PA:** Pouco, pouco, porque eles não atendem..., assim pra cumprir as leis que eles mesmo criam e aprovam; e por isso deixa a gente em dificuldade, e sempre reclamando, o que é a realidade, porque nós conhecemos muito isso, porque vivenciando. Então, o nosso dia a dia tem sido de dificuldade. Olha, eu já fui participar de conferência em Brasília.

A primeira Conferência Nacional, participei em Brasília; e lá, discutimos muita coisa importante que atenderia essa demanda. Mas a maior parte do que discutimos lá continua no papel. É... na teoria. Na prática, pouca coisa entrou em prática.

E pra praticar esporte lá fora: já fui correr em Fortaleza, fui correr em Brasília. E as condições oferecidas são melhores. E porque não copiam isso? Não se espelham no atendimento deles lá fora com essa demanda. Porque essa classe ainda é muito carente, muito necessitada de bons atendimentos. Então, um bom serviço prestado, seria muito bom para nós e pra todos.

Uma cidade que é adaptada ou um transporte, ou um Colégio, ou um Órgão de Saúde, que é adaptado, já facilita tanto pra nós, quanto pra outros. Se tá bom pra nós, certamente estará bom para outros também. Então o Poder Público geralmente não entende dessa forma. O Poder Público geralmente quer fazer da forma que ele acha que está bom, pra que ele se perpetue no poder e vai levando aí da forma que ele acha, que vai atendendo o estilo deles.

**VH:** Sr. (?), uma pergunta: por acaso, nós sabemos que... da dificuldade de deslocamento; tem o problema do transporte, às vezes, o elevador do ônibus não funciona, o motorista não pára, o trocador não auxilia. Se por um acaso as necessidades que o senhor tem, como pessoa, no seu bairro onde o Sr. mora, se tivesse ali, ao lado do Sr., próximo. Seria muito mais fácil o deslocamento, mas também não adianta ter tudo perto do Sr., se ao chegar lá o Sr. não consegue..., tem tantas barreiras arquitetônicas para chegar no local. Essas barreiras arquitetônicas... o que dificulta mais no deslocamento do cadeirante? As barreiras arquitetônicas ou o transporte que não é adaptado para o cadeirante?

**PA:** Bom... as barreiras arquitetônicas e atitudinais são coisas que deixa essa classe muito constrangida e o transporte é algo prioritário para nós, para qualquer um tipo de deficiência, tanto visual, quanto física e outras. É muito importante. Mas, no nosso caso, como sou o cadeirante; continua aquela estória de..., para tres, quatro ônibus com elevador pra um funcionar. Isso continua ainda. Já melhorou muito, já foi pior, já melhorou. Inclusive, no atual Governo, deu uma melhorada na renovação do transporte, no funcionamento desses equipamentos que muito precisamos. Mas, tem como eles melhorar tudo isso, para ficar bem melhor. É obrigado entender que nós estamos cobrando algo tão necessário pra nós e pras pessoas que não tem deficiência. Então, eu vejo hoje, os abrigos novos, as paradas de ônibus, em cima de outra parada toda quebrada, como a que tem aqui no Monte Castelo, a parada de ônibus toda

quebrada com o abrigo novo encima. que deveria ter colocado o abrigo e reformado toda a parada, por onde alguém pisa para chegar naquela parada de ônibus. O tanto faz se a pessoa for deficiente ou não.

Então, eu agradeço muito a quem é de competência para administrar o transporte de São Luís e do nosso Estado, mas precisa melhorar muito mais e... nada pra nós, sem nós. Por isso que nós queremos sempre participar das discussões, em seminários, em conferências, em simpósios, qualquer outra coisa que a gente possa participar. A gente vai dar uma noção, um direcionamento, sugerindo algo de importância para que eles executem o que precisa ser executado dentro da nossa cidade ou do nosso Estado e que vai servir a nível de País para outros Estados, como tem alguns Estados, alguns Estados da Federação que estão trabalhando isso melhor que o Estado do Maranhão. Mas eu tenho fé em Deus que isso melhorará.

**VH:** Agora, mais uma pergunta Sr. (?). O Ministério Público tem atendido as solicitações das Associações das Pessoas com Deficiências?

**PA:** Bom..., no início da atuação da nossa Promotoria específica, foi bem melhor. Agora, eu já não digo a mesma coisa. Mas, espero que eles se interessem mais por essa causa, para que nos contemple e atenda as necessidades porque deficiente também é ser humano. Que eles, os Direitos Humanos do nosso Estado, do nosso País, atende até os desumanos, porque não atender os humanos com deficiência?

**VH:** Sr. (?), agora uma última pergunta: nós estávamos falando sobre materiais, pisos. O Sr. sabe o que é Urbanismo Caminhável?

**PA:** Eu já nem sei se eu entendo essas coisas, que é por onde eu caminho é com muita dificuldade eu fico até indignado e já não sei se estou andando no lugar que deveria estar andando, no lugar que deveria estar adequado e já estou só querendo que Vossa Excelência também exponha isso para mais alguém para ver se a compreensão de outros chegue a um serviço melhor prestado pra nós.

**VH:** Sr. (?) muito obrigado pela sua colaboração; estamos aqui. Essa é um tipo de entrevista que ela serve como piloto. Baseado nisso, nós depois vamos desenvolver outras perguntas e mais um questionário.

Muito obrigado!

**APÊNDICE C - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E  
TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AOS ENTREVISTADOS  
MÉDICOS**



**UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO**



Programa de Pós-graduação  
em Desenvolvimento  
Socioespacial e Regional

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
SOCIOESPACIAL E REGIONAL**

---

**SOLICITAÇÃO DE ENTREVISTA** \_\_\_\_\_

por questão de sigilo o nome não será divulgado

---

Local da entrevista

**DISSERTAÇÃO (Título provisório): ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DO  
DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO DA  
PESSOA COM DEFICIÊNCIA MOTORA NAS  
CALÇADAS DE SÃO LUIS**

Sou aluno do **Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da UEMA** e professor da Universidade Estadual do Maranhão no Curso de Arquitetura e no Curso de Engenharia. Esta é uma solicitação para fazer uma entrevista com o objetivo de investigar **“O QUE CAUSA MAIS DIFICULDADE NO DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA DO APARELHO LOCOMOTOR, SUAS ORIGENS E PATOLOGIAS”**. A entrevista abordará também a acessibilidade e a mobilidade do deslocamento da pessoa com deficiência, relacionando-as às circunstâncias das calçadas de São Luis. A entrevista irá compor uma pesquisa mais ampla que incluirá depoimentos de pessoas com deficiências. A pesquisa irá subsidiar a explanação relacionada ao Tema e será apresentada ao final do Mestrado na forma de uma Dissertação. Será garantido sigilo absoluto sobre a identidade do participante da



entrevista. Informo ainda, que o resultado final da entrevista e da pesquisa será apresentado primeiramente aos Participantes e posteriormente poderão ser divulgados em Congressos e/ou em Trabalhos Escritos. Na divulgação dos trabalhos o Participante não será identificado.

Ressalto que caso o Participante se sinta desconfortável ou incomodado, por qualquer motivo, ele poderá interromper a sua participação na entrevista a qualquer momento. O benefício que esse trabalho poderá trazer para o Profissional não é direto e imediato, mas os resultados atingidos poderão contribuir para esclarecer possíveis tomadas de decisões relacionadas ao Tema, promover mudanças e poderão vir a ser úteis às pessoas que no seu dia-a-dia lidam com questões relativas as pessoas que tenham dificuldade de locomoção, assim como as que se dedicam ao estudo da acessibilidade e da mobilidade.

Gostaria de contar com a sua participação colocando-me à disposição para maiores esclarecimentos sobre a entrevista/pesquisa.

Caso haja a concordância em participar da entrevista, solicito o preenchimento e assinatura do **TERMO DE CONSENTIMENTO**, em anexo.

São Luís – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017

---

Aluno Mestrando  
Prof. Vitor Hugo dos Santos Plum  
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA  
Av. Lourenço Vieira da Silva, S/N – Tirirical  
Cidade Universitária Paulo VI – CEP 65055-310  
Pró-Reitoria de Planejamento – PROPLAN  
Coordenadoria de Planejamento Físico - CPF

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO****Pesquisador:**

Profº Vitor Hugo dos Santos Plum  
Rua Vinte e Um, nº 19, qd. 13B – Planalto Vinhais II – São Luis – MA  
Cel. : (98) 3246-0223 e (98) 99112-3050  
E-mail: vhsplum@yahoo.com.br

Declaro que li as informações apresentadas em anexo| e que estou esclarecido sobre o conteúdo da pesquisa que será realizada, os seus riscos e benefícios. Declaro ainda que, por minha livre vontade, autorizo a minha participação na pesquisa, cooperando com a coleta de dados para análise.

São Luís – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017

---

Nome completo  
(Assinatura do entrevistado)

RG:

CPF:

**APÊNDICE D - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM UM  
MÉDICO CIRURGIÃO MEDULAR, EM UMA CLÍNICA NA CIDADE DE SÃO  
LUIS, EM 30.05.2017, ÀS 16H50**

**Observação:** 1) Para maior veracidade do depoimento, foi mantida a transcrição *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;  
2) **VH** = Vitor Hugo e **CM** = Cirurgião Medular

**VH:** Hoje são 30 de maio de 2017. Estamos no consultório da [...] e o entrevistado é o Dr. (por questão de sigilo o nome não será divulgado).

Boa tarde Dr. [...].

**CM:** Boa tarde.

**VH:** Dr. [...], o que faz com que as pessoas não consigam se deslocar normalmente com as suas próprias pernas, ou seja, o que pode impedir o deslocamentos total ou parcial dessas pessoas. O que a gente está pensando é que o Sr. pudesse enumerar as patologias existentes que paralisam as pernas ou modificam o modo de caminhar, não necessariamente na cadeira de roda, pode ser com um tipo de muleta ou que ela tenha alguma distorção física que faça com que o caminhar não seja de uma maneira normal. E quais são os aparelhos utilizados para esses deslocamentos?

**CM:** Existem dois grupos básicos de doenças que causam as limitações de locomoção: as doenças congênitas, que são aquelas que você nasce com ela e as doenças adquiridas que são aquelas que, como fala a palavra, você adquire com o crescimento e o desenvolvimento, ou por conta de doença de forma crônica ou por conta de um acidente de forma aguda. E o outro grande grupo que separa essas doenças são as doenças neurológicas e as doenças ortopédicas. Se você não tem uma situação neurológica boa você pode ter prejuízo de movimentos; se você não tem uma situação ortopédica boa, mesmo tendo uma neurológica boa, também vai ter esse prejuízo de movimentos. Os grupos básicos são esses: congênitas, adquiridas, neurológicas e ortopédicas.

**VH:** O Sr. poderiam me dar o nome técnico dessas doenças que afetam?

**CM:** A doença congênita você pode ter uma mielomeningocele, que é uma falta de desenvolvimento do sistema nervoso periférico, da má coluna lombar que impede de andar desde que a criança nasce, e na maioria dos casos, quando é mais grave. Eu posso ter uma doença adquirida que limite os movimentos, por exemplo: traumatismo raquimedular: um tiro, um acidente de trânsito, vai causar um mesmo tipo de deficiência das pernas, uma paralisia no nível da lesão para baixo, geralmente quando esse tiro, essa

lesão, acontece na coluna torácica e em alguns poucos casos, na coluna lombar. Uma doença adquirida neurológica pode causar limitação. Outras, podemos ter doenças desmielinizantes como a gente costuma chamar: são doenças neurológicas que vão prejudicando aos poucos a passagem de corrente e a movimentação vai junto: você perde a sensibilidade, perde a movimentação. Aí, nós temos as doenças dos idosos: Parkinson, também vai causar esse tipo de coisa. É mais raro, Parkinson não dá, mas ela perde o movimento correto. E o outro grupo são as doenças ortopédicas, uma pessoa que tem dificuldade de movimento porque foi amputada uma das pernas, ou porque tem uma artrose muito grave do joelho, uma seqüela de uma fratura muito grave que aconteceu na infância, uma deformidade articular, que foi desenvolvendo com o tempo, ou no quadril ou no joelho, ou no tornozelo, ou nos três. E seqüelas diversas de acidentes que também vão perpetuar a pessoa na cadeira de rodas.

**VH:** Ótimo. Qual a faixa etária média dos pacientes, mais ao menos por tipo de patologia?

**CM:** As mielomeningoceles, doenças neurológicas, desde do nascimento até o primeiro ano de vida, é diagnosticado do primeiro ano de vida até o terceiro é tentado tratar de alguma forma. As doenças causadas por fatores externos, acidentes na população economicamente ativa dos 18 aos 35/40anos, você vai ver mais a pessoa lesada medular em acidente que ocorreram dos 18 aos 40 anos de idade. As doenças neurológicas desmielinizante a partir de 55 anos de idade. E as doenças ortopédicas em qualquer faixa etária dessas aí podem acontecer.

**VH:** Ótimo. Qual a distância máxima percorrida por pessoa com deficiência física num plano nivelado horizontal e num plano inclinado. E as velocidades respectivas aproximadamente?

**CM:** É extremamente variável. Essa resposta é muito difícil de dar. Ela depende do grau de adaptabilidade dessa pessoa. Obviamente, pessoas com a mesma doença podem ter aproveitamentos diferentes dessa locomoção residual que elas têm. É difícil de mensurar essa velocidade também. Mas, ela é bastante lenta. E, qualquer tipo de obstáculo, por menos que seja, para uma pessoa que anda normalmente, é um obstáculo grande para uma pessoa que tem deficiência. Enquanto você sobe e desce um degrau pequeno, e não percebe; você não se dá conta que fez aquilo; para uma pessoa com deficiência é um obstáculo grande, ela vai ter que parar o movimento, vai ter que adaptar; transpor essa barreira e depois voltar a ter a mesma velocidade de locomoção. Ou seja, vai se perder bastante tempo. A velocidade final de um deslocamento desse vai ser obviamente alterada em função do que você tem de obstáculo; do nível de adaptação que essa pessoa

tem para se locomover; e a inclinação obviamente só vai piorar tudo isso porque além da gravidade contra, além da doença agir, a gravidade também não vai ajudar.

**VH:** Em que medida um piso facilita ou dificulta o andar de uma pessoa com deficiência física e na mesma linha de raciocínio, qual seria o material de um piso ideal para facilitar o deslocamento de uma pessoa com deficiência física e com a maior dificuldade encontrada pela pessoa com deficiência física ao andar pelas calçadas de São Luís?

**CM:** O piso ideal para quem usa uma cadeira de rodas é o piso mais liso possível, ou seja, menos atrito possível, menos juntas também. Você imagina uma junta de um piso de granito, você tem uma junta bem próxima, você quase não sente a diferença de uma peça para outra. Já uma calçada é feita com um afastamento um pouquinho maior, uma junta de dilatação um pouquinho maior. Essa junta já atrapalha porque a roda vai batendo naquilo ali, além de ser desconfortável, vai diminuindo a velocidade e aumentando o atrito, o desconforto; a movimentação piora com certeza. Aqui em São Luís, na verdade, não existe esse plano de facilitação de quem é cadeirante. As rampas que tem, existem para cair numa calçada que não tem boa construção. Se faz uma rampa, aí não se tem uma orientação para não estacionar carro, a pessoa não pode descer da rampa porque tem um carro estacionado bem aqui na frente da rampa. As calçadas não são boas, não tem altura suficiente. Inclusive para os ônibus que tem elevador consigam facilitar o acesso dessa pessoa. Ou seja, hoje em dia aqui em São Luís, quem tem uma deficiência física dessa, não é independente, não consegue andar só. Não é raro ela encontrar um obstáculo que ela não vai conseguir passar, vai precisar da ajuda de alguém, ou para subir, ou para descer uma calçada. Ao longo da calçada vai ter buraco, vai ter qualquer tipo de desnivelamento. Não há essa estrutura aqui em São Luís. Em nem 5% das vias públicas. Não existe.

**VH:** Outra pergunta: conhece o que é Índice de Caminhabilidade?

**CM:** Não com esse Termo, não.

**VH:** Não? Então eu vou lhe explicar depois o que é; vou até lhe dar um exemplo do que seja. O Índice de Caminhabilidade foi um índice que foi proposto, e ele leva são 6 categorias, num total são 21 tópicos a serem analisados. Então, se analisa a calçada, a mobilidade, certo? E aí você tem... atração, evidente quando você caminha, cada um com esses tópicos, aí nós temos mais... seria: a segurança, a segurança pública, o andar, a segurança viária e o meio ambiente. Juntando cada tópico desse, cada tópico desse tem um meio de se mensurar cada item desse, cada pedacinho desse daqui é mensurável leva um 1 ponto. Quando a gente soma tudo e coloca numa fórmula, ele sai o Índice de

Caminhabilidade. O Índice de Caminhabilidade já foi feito, montado no Rio de Janeiro, alí pra Praça Tiradentes. Pra se saber com quanto, são 21 indicadores divididos em 6 categorias, então quando você começar enumerar cada uma delas, andando pelo local, depois do final você diz: aquele trecho é bom de caminhar ou ele é mal de caminhar, em função de todos esses fatores. Esse é mais um sistema de avaliação das calçadas.

Agora, uma outra pergunta: em São Luís o tempo de abertura e fechamento dos semáforos leva em consideração as pessoas com deficiência física?

**CM:** Não. Não leva. Não leva nem a calçada de acesso à faixa de pedestre leva isso em consideração, muito menos o tempo de abertura. Não, não acredito que considere esse tempo não.

**VH:** E agora uma pergunta: como classificaria as barreiras arquitetônicas utilizadas em São Luís com relação às pessoas com deficiência? Nós temos aqui Insuficiente, Regular, Boa e Excelente:

Insuficiente são as que não atendem as pessoas com deficiência física;

Regular seria aquelas que atendem as pessoas com deficiência física, mas num grau insatisfatório;

Boa atendem as pessoas com deficiência física num grau satisfatório

E Excelente atendem muito bem as pessoas com deficiência física.

Como você classificaria?

**CM:** Regular. Só não é insuficiente porque nos locais turístico ainda se investe um pouquinho nisso aí para poder desfaçar um pouquinho. Só para poder disfarçar. Não é preocupação, para dizer que tem. Porque não adianta ter um acesso bom para andar de cadeira de roda só na Avenida Litorânea, só na Lagoa da Jansen, só em locais turísticos. Não adianta, porque a pessoa que tem deficiência não trabalha nesses locais; ela trabalha em outro lugar. Ela não mora nesses locais. Ela mora em um outro lugar. Ela não vai pegar o ônibus lá. Ela vai pegar o ônibus é lá no Terminal de Integração, ela vai pegar o ônibus é lá perto da casa dela. Então eu considero isso como regular. Só não considero insuficiente porque ainda tem um ou outro local que está bem estruturado. Mas está muito longe, muito longe disso a gente considerar pelo ou menos adequado.

**VH:** Mais uma pergunta: Em termos de classe social, como se poderia classificar o tipo de patologia ligada à classe social? Quem está mais ligada a quem? Que tipo de classe é mais afeita a ter que tipo de doença?

**CM:** As classes baixas estão mais sujeitas as sequelas de doenças por conta de diagnósticos atrasados, tratamento que não tiveram, não tiveram acesso a tratamento correto e hoje

elas amargam infelizmente as sequelas de uma doença que por ventura poderia ter cura. Uma classe social um pouquinho melhor ela vai ter esse acesso a um tratamento médico, antes de aquilo se tornar uma sequela. Uma fratura de perna, uma fratura de coxa não vai se transformar numa sequela, que vai limitar movimentos, se você for operado próximo da época do trauma, e bem acompanhado por médico fisioterapeuta durante o processo de recuperação, coisa que não acontece na classe baixa. Então, a medida que a situação socioeconômica vai diminuindo, eu consigo ter estratificadas as doenças de acidente; no caso, as lesões ortopédicas de acidente e as degenerativas. O que não é afetada por essa diferença social são as doenças desmielinizante, as doenças do sistema nervoso central e as doenças congênitas. Então, se uma criança nasce mesmo numa situação social boa, mas com uma doença desmielinizante, com uma sequela grave, mesmo com a condição melhor que ela tiver, vai ser sim, um cadeirante no futuro.

**VH:** Está ótimo. Bem, eu acredito, o Sr. teria mais algum tipo de informação que pudesse contribuir para essa pesquisa? Que gostaria de expor a sua opinião?

**CM:** Não, não. Na verdade, não.

**VH:** Então, agradeço muitíssimo a sua entrevista e ela vai ser utilizada, com está explicado, num Programa. Não num Programa, mas numa Dissertação de Mestrado que será depois publicamente divulgada. Muito obrigado e uma boa tarde.

**APÊNDICE E - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM UM  
MÉDICO CIRURGIÃO NEUROLOGISTA, EM UM HOSPITAL NA CIDADE DE  
SÃO LUIS, EM 26.06.2017, ÀS 16H**

**Observação:** 1) Para maior veracidade do depoimento, foi mantida a transcrição *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;  
2) **VH** = Vitor Hugo e **CN** = Cirurgião Neurologista

**VH:** São 16 horas do dia 26 de junho de 2017. O entrevistado é o Dr. (por questão de sigilo o nome não será divulgado) e estamos no Hospital [...].

Dr. [...], o que faz com que as pessoas não consigam se deslocar normalmente com as próprias pernas, ou seja, o que pode impedir o deslocamento total ou parcial dessas pessoas?

Gostaria que o Sr. pudesse enumerar as patologias existentes, baseadas naqueles grupos: congênitas, as adquiridas, neurológicas e as ortopédicas e os aparelhos para esses deslocamentos.

**CN:** Correto em relação as patologias. Elas podem ser as patologias congênitas, aquelas as quais o indivíduo já nasce com a deformidade e obviamente ele vai ao longo da vida dele, ele vai ter essas limitações dependendo do grau de comprometimento se de apenas um membro inferior ou de ambos os membros. Então são patologias que frequentemente necessitam, implicam na necessidade de próteses e órteses para o deslocamento. Tá? É... Quais seriam essas próteses e essas órteses? Na maioria das vezes são as cadeiras de roda. Tá? São as muletas, são as principais. São os principais aparelhos que eles lançam mão para se locomover. Em relação as patologias neurológicas a gente tem as paraplegias que podem ter várias origens, como ser de origem inflamatória, de origem traumática; existem uma série de patologias que podem também limitar a locomoção e tem as patologias ortopédicas que são patologias mais específicas, que não é da minha área, que os ortopedistas poderão fazer essa abordagem com maior propriedade.

Mas em relação as patologias neurológicas, as mais comuns são os traumas raquimedular, quer seja por acidente por arma de fogo e outras patologias.

Também acho que seria relevante falar da dificuldade de locomoção dos neurosequelados com o AVC, tá? Que eles terão também limitações e dificuldade de locomoção.

Seriam basicamente essas.



**VH:** Qual a faixa etária média dos pacientes por tipo de patologia?

**CN:** Olha, no caso as patologias congênitas como a própria denominação já caracteriza, são deformidades neonatal, quer dizer, quando nasce são portadoras dessas doenças congênitas. Em relação às doenças neurológicas, a causa mais comum são os traumas raquimedular, certo? Que são doenças que incapacitam total ou parcialmente o indivíduo, dependendo do nível de comprometimento da coluna.

E em relação às patologias ortopédicas ficaria mais a cargo de conversar com especialista da área.

**VH:** Qual a distância máxima percorrida por uma pessoa com deficiência física, num plano nivelado horizontal? E num plano inclinado? Saberá as velocidades respectivas, mais ou menos?

**CN:** É muito difícil a gente encontrar um dado que seja cientificamente comprovado porque eu acho que depende muito do grau de comprometimento, de limitação de cada indivíduo. Mas eu acredito que não exista, pelo ou menos, até onde eu conheço, estudo nenhum que quantifique em relação à distância, deslocamento, é porque até onde eu sei, é multifatorial. Você quando coloca essa questão você tem que ver se essa distância vai ser percorrida em quais condições? Nas condições ideais? Porque a gente não tem aqui em São Luís, o calçamento aqui, praticamente ele é inexistente. Então, eu não saberia quantificar qual seria a distância percorrida num plano inclinado ou num plano horizontal.

**VH:** Em que medida um piso facilita ou dificulta o andar de uma pessoa com deficiência física?

Ou seja, qual seria o material, um piso ideal, para facilitar o deslocamento de uma pessoa com deficiência física?

E qual a maior dificuldade encontrada pela pessoa com deficiência física no andar pelas calçadas de São Luís?

**CN:** Em relação qual seria o piso ideal, eu acho que o piso ideal é o piso antiderrapante, tá? É porque o piso antiderrapante ele impedirá de que a pessoa sofra acidente na locomoção com uma menor frequência. Porque se você tem um piso muito liso, isso facilitaria ele escorregar, sofrer qualquer tipo de incidente, tá?

Em relação à São Luís, como já havia relatado anteriormente, infelizmente aqui a gente não tem calçamento, nem o básico para as pessoas, os transeuntes. Aqui, na grande maioria das vezes, você encontrada as ruas sem calçamento. Muito menos, o calçamento adequado para quem tem deficiência ou limitações de locomoção. Então, São Luís eu

acho que em relação à acessibilidade, Ele está muito, muito aquém do mínimo necessário; quer seja para deslocamento, quer seja para deslocamento até mesmo no trânsito; os meios de transporte, todos..., a grande maioria não tem adaptação para a locomoção e a acessibilidade desses deficientes.

**VH:** O Sr. conhece o que é Índice de Caminhabilidade?

**CN:** Não conheço. Índice de Caminhabilidade? Não sei.

**VH:** Então eu só vou lhe explicar.

O índice de Caminhabilidade foi um índice que já foi testado no Rio de Janeiro até, e ele serve para que se possa identificar com o quão caminhável é um trecho ou de uma rua ou de um bairro. Eles são divididos em seis categorias, e se tem: a mobilidade, a segurança viária, a segurança pública, os prédios, o ambiente. Então, por aí vai. São 6 índices; cada índice desse, se subdivide em vários tópicos. Na realidade, são avaliados 21 tópicos. Ao se avaliar e se fazer essa relação e se acrescentar e se dar nota para esses índices, o somatório tem o que se chama de Índice de Caminhabilidade; que aquilo seria bom, seria ruim: o bom, seria aquele trecho razoável para alguém caminhar. Isso já foi feito, já foi feito lá no Rio de Janeiro, na Praça Tiradentes. Então, já existe esse índice, já é uma coisa boa. Já é algo meio científico que a gente poderia dizer.

Bem, uma outra pergunta: Em São Luís, o tempo de abertura e fechamento dos semáforos leva em consideração as pessoas com deficiência física?

**CN:** É..., eu realmente, eu não vejo que exista alguma pesquisa em relação a isso porque na grande maioria das vezes a gente vê mesmo as pessoas que não tem deficiência muita das vezes ter dificuldade de passar, porque alguns semáforos abrem e antes do que se imagina, eles fecham. Então, eu até onde eu observo, não existe essa preocupação do Departamento de Trânsito em relação à passagem e o semáforo desses deficientes, ou dessas pessoas portadoras de deficiência.

**VH:** E agora, uma classificação: Como o Sr. classificaria as barreiras arquitetônicas utilizadas em São Luís com relação as pessoas com deficiência física?

Seriam Insuficientes. Ou seja, não atendem as pessoas com deficiência física;

Seriam Regular. Atendem as pessoas com deficiência física, mas num grau insatisfatório;

Boa. Atendem as pessoas com deficiência física num grau satisfatório;

Ou Excelente. Atendem muito bem as pessoas com deficiência física.

**CN:** Eu classificaria como insuficiente. Porque eu não consigo visualizar, pelo ou menos no meio aonde eu transito, as condições mínimas de locomoção dessas pessoas. Então, em termos de classificação, eu classificaria como Insuficiente.

**VH:** Bem, tá ótimo. O Sr. gostaria de acrescentar mais alguma observação a respeito desse assunto, ou seja, o deslocar da pessoa com deficiência.

**CN:** É, eu acho que esse tema é um tema bastante relevante. Eu acho que isso precisa ser discutido entre as entidades representativas de cada deficiência dessa e obviamente a conclusão disso eu acho que têm que ser levada as autoridades, porque pela própria natureza da patologia a que esses indivíduos são portadores eles já têm uma série de limitações.

Em relação à acessibilidade, quando é cerceada deles a acessibilidade aos locais de diversão, aos locais de assistência médica, eu acho que isso é uma penalização muito grande a esses indivíduos. Eu acho que as autoridades deveriam ter um olhar mais humano, voltado para esse tipo de dificuldade. Eu acho que tira o mínimo e a pouca possibilidade que esses indivíduos têm de se locomover, de se relacionar socialmente.

Enfim, eu acho que esse tema é um tema bastante relevante e que pode trazer à luz para a sociedade, essa negligência do Estado, essa negligência na assistência mínima ao ser humano com limitações.

**VH:** Dr. [...], agradecemos muito a sua entrevista, e ela será essencialmente especial para esse trabalho que está sendo desenvolvido.

Muito obrigado e uma boa tarde.

**CN:** Boa sorte para você.

**APÊNDICE F - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E  
TERMO DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AO ENTREVISTADO COM  
DEFICIÊNCIA VISUAL**



**UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO**



Programa de Pós-graduação  
em Desenvolvimento  
Socioespacial e Regional

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
SOCIOESPACIAL E REGIONAL**

---

**SOLICITAÇÃO DE ENTREVISTA** \_\_\_\_\_

por questão de sigilo o nome não será divulgado

---

Local da entrevista

**DISSERTAÇÃO (Título provisório): ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DO  
DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO DA  
PESSOA COM DEFICIÊNCIA MOTORA E/OU  
VISUAL NAS CALÇADAS DE SÃO LUIS**

Sou aluno do **Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da UEMA** e professor da Universidade Estadual do Maranhão no Curso de Arquitetura e no Curso de Engenharia. Esta é uma solicitação para fazer uma entrevista com o objetivo de investigar **“O QUE CAUSA DIFICULDADE NO DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA MOTORA E/OU VISUAL, SUAS ORIGENS E DIFICULDADES”**. A entrevista abordará também a acessibilidade e a mobilidade do deslocamento da pessoa com deficiência, relacionando-as às circunstâncias das calçadas de São Luis. A entrevista irá compor uma pesquisa mais ampla que incluirá depoimentos de pessoas com deficiências. A pesquisa irá subsidiar a explanação relacionada ao Tema e será apresentada ao final do Mestrado na forma de uma Dissertação. Será garantido sigilo absoluto sobre a identidade do participante da entrevista. Informo ainda, que o resultado final da entrevista e da pesquisa será apresentado

---

primeiramente aos Participantes e posteriormente poderão ser divulgados em Congressos e/ou em Trabalhos Escritos. Na divulgação dos trabalhos o Participante não será identificado.

Ressalto que caso o Participante se sinta desconfortável ou incomodado, por qualquer motivo, ele poderá interromper a sua participação na entrevista a qualquer momento. O benefício que esse trabalho poderá trazer para o Profissional não é direto e imediato, mas os resultados atingidos poderão contribuir para esclarecer possíveis tomadas de decisões relacionadas ao Tema, promover mudanças e poderão vir a ser úteis às pessoas que no seu dia-a-dia lidam com questões relativas as pessoas que tenham dificuldade de locomoção, assim como as que se dedicam ao estudo da acessibilidade e da mobilidade.

Gostaria de contar com a sua participação colocando-me à disposição para maiores esclarecimentos sobre a entrevista/pesquisa.

Caso haja a concordância em participar da entrevista, solicito o preenchimento e assinatura do **TERMO DE CONSENTIMENTO**, em anexo.

São Luís – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017

---

Aluno Mestrando  
Prof. Vitor Hugo dos Santos Plum  
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA  
Av. Lourenço Vieira da Silva, S/N – Tirirical  
Cidade Universitária Paulo VI – CEP 65055-310  
Pró-Reitoria de Planejamento – PROPLAN  
Coordenadoria de Planejamento Físico - CPF

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO****Pesquisador:**

Profº Vitor Hugo dos Santos Plum  
Rua Vinte e Um, nº 19, qd. 13B – Planalto Vinhais II – São Luis – MA  
Cel. : (98) 3246-0223 e (98) 99112-3050  
E-mail: vhsplum@yahoo.com.br

Declaro que li as informações apresentadas em anexo| e que estou esclarecido sobre o conteúdo da pesquisa que será realizada, os seus riscos e benefícios. Declaro ainda que, por minha livre vontade, autorizo a minha participação na pesquisa, cooperando com a coleta de dados para análise.

São Luís – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017

---

Nome completo  
(Assinatura do entrevistado)

RG:

CPF:

**APÊNDICE G - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA REALIZADA COM UM  
PROFESSOR DA ESCEMA - ESCOLA DE CEGOS DO MARANHÃO, NA SEDE DA  
INSTITUIÇÃO, TRAVESSA BEQUIMÃO, NA CIDADE DE SÃO LUIS, EM  
21.06.2017, ÀS 14H38**

**Observação:** 1) Para maior veracidade do depoimento, foi mantida a transcrição *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;  
2) **VH** = Vitor Hugo e **PE** = Professor do ESCEMA

**VH:** Hoje são 21 de junho de 2017, o entrevistado é o professor ... (por questão de sigilo o nome não será divulgado) da ESCEMA - Escola de Cegos do Maranhão. São 14h38min. Com relação ao grau de visão, como se classificam as doenças visuais, que fazem com que as pessoas passem a não enxergar, mesmo que parcialmente?

**PE:** O grau de visão nós temos o B1, o B2 e o B3. O B1 é o cego que não vê nada; B2 é o baixa visão, que vê um pouco; B3 é aquele baixa visão que enxerga bastante coisa, até letreiros. Ele só não tem a visão normal, mas ele têm um certo grau de visão. Então se classifica desse jeito a visão. Isso é uma classificação do esporte da IBSA e também do MEC.

**VH:** O que é IBSA?

**PE:** A Federação Internacional de Esportes para Cegos (IBSA) é uma Instituição espanhola que cuida, que rege o esporte da pessoa com deficiência no mundo, entendeu? Eu não sei o significado da sigla, mas sei que ela rege o esporte nosso aqui, no mundo. Nós somos regidos pela Confederação Brasileira de Desportos de Deficientes Visuais (CBDV) e a CBDV é pela IBSA.

**VH:** Obrigado. Em que faixa etária média os deficientes visuais são mais afetados por doenças?

**PE:** Naturalmente, na faixa etária de criança mesmo, quando é criança, é uma faixa muito perigosa, porque é um período que tem que ter muito cuidado; você sabe que a cegueira, ela provém muito também da falta de vitamina A; quer dizer o seguinte: que o Nordeste tem mais pessoas com deficiência visual do que aquela região do sul, ... de pessoas. Por que? Porque aqui a alimentação não tem tanta riqueza de vitamina A.

**VH:** Essa vitamina A então me parece que é o ponto nevrálgico da cegueira.

**PE:** Pelo o menos o seguinte: ela é uma das coisas que iriam facilitar ou facilita para evitar a cegueira. Não quer dizer com isso que a pessoa tem um problema de vista vai tomar

vitamina A e vai ficar bom. Não. Mas, você sendo alimentado desde pequeno com bastante vitamina A, a probabilidade de você pegar uma doença do aparelho visual é mais difícil.

**VH:** E quais são os produtos que contêm vitamina A?

**PE:** E agora é o seguinte: aí são os pimentões, é... um bocado de coisa aí. Tem o pimentão, tem o tomate, tem a cenoura, tem a beterraba também. Várias coisas têm vitamina A, o abacate.

**VH:** Qual a velocidade alcançada por uma pessoa com deficiência visual, num plano nivelado horizontal? E num plano inclinado? E nas Corridas Olímpicas?

**PE:** Essa questão bem aí eu não sei precisa porque a gente sempre, até trabalha com o esporte e tudo e eu não sei precisar isso aí, porque a gente mede é por tempo, entendeu? Por exemplo, 200,00m às vezes tira em 1 minuto. Então eu não sei assim precisar o tempo. Eu não sei, não dá.

**VH:** Então esse seria o parâmetro 200,00m em 1 minuto?

**PE:** Em 1 minuto, numa corrida. Num plano normal, vai demorar aí uma faixa de 5, 6, 10 minutos, mais ou menos.

**VH:** Para os mesmos 200,00m?

**PE:** Isso, os mesmos 10 minutos.

**VH:** Agora, uma outra pergunta. Em que medida o piso facilita ou dificulta o andar de uma pessoa com deficiência visual?

**PE:** O piso é o seguinte: o que vai acontecer com o piso, se for um piso plano, reto, para a pessoa com deficiência visual ele é bom. Agora, quando ele tem também as suas marcas, algum relevo, alguma coisa; para que a gente identifique linhas para não passar de um lado pro outro sem saber por onde está andando. Entendeu? Então o piso para nós, pode ser um piso comum, sem problema nenhum. Agora, quando se quer fazer um alinhamento mais claro se coloca um piso postáctil que é para poder a pessoa ter o caminho reto, a linha reta para ele poder seguir. Entendeu?

**VH:** Certo. Qual seria o material, de um piso ideal, para facilitar o deslocamento de uma pessoa com deficiência visual? Essa que o senhor respondeu.

**PE:** Pois é, isso aí.

**VH:** Outra: tanto o piso de alerta, quanto o direcional são suficiente para orientar o deficiente visual?

**PE:** Sim, são. São suficiente. O de alerta é aquele piso que é aquelas bolinhas que quando a gente pisa em cima já sabe que ali vai ter uma parada para alguma coisa ou alguma coisa



tem na frente. O direcional, como ele é direto a gente vai tranquilo; quando chega no de alerta, a gente vai querer saber, esticar a bengala um pouquinho mais para querer saber o que tem na frente. Tal, aquela coisa toda. Por exemplo: dentro dos bancos, a gente está no piso direcional quando chega no de alerta a gente já estica a bengala ou a mão para achar o caixa ou qualquer coisa que tenha ali perto, qualquer bureau para a gente saber aonde está.

**VH:** Qual a maior dificuldade encontrada pelos deficientes visuais quando se deslocam pelas calçadas de São Luís?

**PE:** Muito bom isso aí, as coisas que a gente se encontra são bastante coisas que a gente encontra com elas, barreiras arquitetônicas, barreiras que as pessoas criam. Por exemplo, aqueles toquinho de ferro que se bota na beira da calçada pro carro não estacionar, pra não subir na calçada aquilo ali é muito difícil para pessoa que não enxerga, a bengala passa por cima e a gente bate com a canela. Então quer dizer, uma das barreiras muito complicada. Outra complicação também é o sobe-e-desce também, mas esse daí a gente acha com a bengala. Tá entendendo? Agora, os toquinho de ferro que nego bota na calçada, esse aí ninguém acha com a bengala não, é muito difícil. De dez, talvez a gente acha um.

E a canela acha tudinho.

**VH:** O senhor conhece o que é Índice de Caminhabilidade?

**PE:** Não.

**VH:** Então, eu vou explicar. O índice de Caminhabilidade é um índice que se criou para se saber o quão caminhável é uma calçada. Esse Índice de Caminhabilidade ele tem seis categorias, mas ele tem 21 tópicos. E inclui tudo: inclui o material do piso, ele inclui as fachadas dos prédios, a segurança viária, a segurança pública. Ele inclui uma série de tópicos, de itens que são levados em consideração para saber se existe, qual o Índice de Caminhabilidade daquele local, daquele quarteirão. Então, isso nunca foi tratado aqui no ESCEMA não, né?

**PE:** Não. Se foi, talvez foi com outro nome. Eu não sei assim essa situação, porque o que nós tratamos bastante mesmo é a respeito da situação de calçadas, de ruas, mas naturalmente os pisos a gente nem nunca mexe com os pisos não. Agora, eu tive uma informação de uma pesquisa que estava sendo feita na Inglaterra exatamente para saber o quanto que a pessoa pode caminhar por minuto e o direcionamento dele numa linha reta. Entendeu?

**VH:** Mas uma pessoa com deficiência visual?

**PE:** Não, com deficiência visual. Porque é a seguinte: deixa eu lhe explicar uma coisa, a pessoa com deficiência visual tem duas situações: pra nós, o barulho demais atrapalha e o silêncio demais também atrapalha. Se, por exemplo, você chegar num pátio bastante grande e que não tem nada assim pra gente se basear e se for tudo silêncio, silêncio mesmo, a gente fica sem saber para onde ir. Entendeu? Tem que achar um barulho que pra gente poder se direcionar. Ou com muito barulho, eu contrato o barulho, o barulho ele vai ajudar. Agora, também se ele for demais a gente também se perde. É..., são situações, entendeu?

**VH:** É. Uma outra pergunta. Em São Luis, o tempo de abertura e fechamento dos semáforos leva em consideração a pessoa com deficiência visual?

**PE:** Não. Não leva. Tem alguns sinais que, por exemplo, eles fecham muito rápido. Esse nosso sinal, bem daqui da frente da Escola, ele demora a fechar, mas pra ele abrir pros carro, é muito rápido. Então, se a gente não presta atenção. Quando chega no meio da segunda pista. os carros já tão passando. Tem que andar rápido, tem que correr, porque se não, não dá tempo, é muito rápido.

**VH:** Como classificaria as barreiras arquitetônicas utilizadas em São Luis com relação às pessoas com deficiências visuais? Eu coloquei aqui quatro tipos. Eu vou dizer as quatro e o Sr. vai escolher uma:

Insuficientes. Não atendem as pessoas com deficiências visuais.

Regular. Atendem as pessoas com deficiências visuais, mas num grau insatisfatório.

Boa. Atendem as pessoas com deficiências visuais num grau satisfatório.

E Excelente. Atendem muito bem as pessoas com deficiências visuais.

Qual dos quatro o Sr. escolheria: insuficiente, regular, boa ou excelente?

**PE:** Regular.

**VH:** Regular. Ou seja, que atenda as pessoas com deficiências visuais, mas num grau insatisfatório.

**PE:** Porque é... por exemplo: aqui mesmo adiante têm um piso tátil. E o que eles fizeram com piso. Colocaram o piso, e o piso foi certinho no poste. O piso certo não pode. Se o cara fosse direto batia no poste. Quando eles viram que estava errada aquela estória lá, eles pegaram e botaram um piso de alerta bem pertinho lá para pessoas parar e senti que ali era o poste e virá pro outro lado pra não bater no poste. Do jeito que a pessoa ia, batia no poste. Entendeu?

E outra situação também: a informação, às vezes, ela é muito importante e que, pra nós aqui no Maranhão ainda tem pouca informação a respeito desses piso. Porque, às vezes a

Prefeitura até coloca em alguns lugar; colocava, porque agora não vi mais ninguém colocando. Mas, o povo chega e estaciona o carro em cima. O cara chega, bota a banca dele em cima e não quer que a gente peite na banca. Ele colocou a banca em cima do piso que a gente tem que andar e ele não quer que a gente peite na banca dele. Papai, tu tá no caminho do cego. E agora? Ele tá no caminho de cego.

Aí quando é o carro. O cara bota. E... deixa lá o carro. Quando a gente chegar tem que desviar por onde for. Mas ele ainda não tem um entendimento, um conhecimento melhor a respeito dessa situação. Entendeu?

**VH:** Certo. Mais uma? Em São Luis, em termos de classe social, como se poderia classificar o tipo de perda de visão ligada à classe social? Quem tá ligada a quem? Que tipo de classe é mais afeita a ter que tipo de doença da visão?

**PE:** Olha. Isso aí é uma coisa, uma pergunta que ela já diz a resposta. Naturalmente, é a classe menos favorecida.

**VH:** Por causa da vitamina A?

**PE:** Por causa da alimentação. Não vou dizer que seja só por causa da vitamina A. A vitamina A é uma constância disso. Mas por causa da alimentação mesmo. É tão tanto que nós vamos ver que no Maranhão, esse setor aqui da baixada tem muitas pessoas com deficiência visual exatamente por causa da alimentação. Por que? Qual a alimentação da baixada? É o peixe. O peixe é muito fraco. Não é só a vitamina A, mas tem outros componentes que também faz com que isso aconteça. Então, a classe menos favorecida, que não vou dizer classe baixa, classe média; porque hoje não tem mais baixa nem média; ficou tudo menos favorecidas as duas. Aí tem classe alta. Entendeu? Que não é o caso nosso.

**VH:** Prof. (?), uma outra ideia, além dessa entrevista com o Senhor, seria nós podermos aplicar um questionário. Aí não seria mais entrevista. Seria um questionário com respostas já prévias para pessoa marcar num quadradinho. Isso é possível? A gente como poderia distribuir aqui dentro da ESCEMA? Como isso poderia a ser feito?

**PE:** Acredito que pode. A gente pode conversar com os alunos, com as pessoas que conseguem ler, podem responder ao questionário.

**VH:** Como é que eu faria com esse questionário? Porque precisaria que tivesse escrito em Braille, ou não?

**PE:** O certo, seria pelo ou menos para a pessoa poder ler. Deixa eu lhe dizer, então o que acontece: você pode fazer um questionário "em tinta", aí você pode chegar aqui e aplicar o questionário; ou você pode fazer um questionário em Braille.

**VH:** Qual seria o ideal: em Braille ou "em tinta"?

**PE:** Não, você vai ter que fazer os dois. Porque o Braille vai ser só para gente a ler, entendeu?

O "em tinta", você vai ter que responder no tinta. Porque você vai ter que levar pra Faculdade e ainda eles não vão aceitar um questionário em Braille. E pra gente responder, por exemplo, em Braille.

**VH:** Não, mas veja bem, a resposta não é, porque diz assim, vou lhe dar logo a primeira pergunta do questionário, o Senhor até poderia me auxiliar se as perguntas estão de acordo. A pergunta é: Qual o seu grau de visão? Aí vêm quatro quadradinhos:

Enxergo com pouca dificuldade;

Enxergo com dificuldade;

Enxergo com muita dificuldade;

Ou, não enxergo nada.

**PE:** Bom, aí é o seguinte, deixa eu falar. Muita gente, talvez, vá respondera isso desse jeito...

**VH:** Aí têm os quadradinhos. Ele bota o quadradinho...

**PE:** Por acaso, por exemplo, se for para mim, eu já ia dizer B1, que é a nossa classificação.

**VH:** Então o ideal seria botar B1, B2 ou B3?

**PE:** Aí sabe o que é B1, o que é B2, o que é B3. Entendeu?

**VH:** Ha... B1, B2 e B3.

**PE:** Porque é a classificação que se tem da visão.

**VH:** E eu ainda sempre boto aqui depois da pergunta o seguinte: "caso queira acrescentar algum detalhe" uma linha para escrever.

**PE:** Isso. Tá certo.

**VH:** Como você escolhe a melhor opção para se deslocar a algum lugar: ou ponto de ônibus, casa de amigo, trabalho? Qual?

A menor distância? É uma opção;

Outra: A menor distância, mesmo que a calçada (ou caminho) seja ruim;

A melhor calçada (ou caminho);

A melhor calçada mesmo que a distância seja maior.

**PE:** Vou dizer. Isso é uma questão muito relativa. Às vezes os obstáculos eles às vezes ajudam, eles atrapalham, mas eles também ajudam. Às vezes a pessoa acostuma com os obstáculos. Por exemplo: eu vou daqui pro Makro. Aí eu tenho aqui a beira da Avenida, que as calçadas não prestam, e eu tenho uma outra Estrada por dentro, que tem condições de eu andar pela pista. Então, o que eu vou fazer? Eu vou andar pela calçada?

Não. Eu vou pelo local aonde eu vou me sentir mais seguro pra mim andar e chegar no mesmo local, tá entendendo? Sendo que a distância é a mesma.

Mas, no caso. Vamos dizer o seguinte eu vou, por exemplo, o Terminal. Então se eu tenho uma ida aqui por fora que é bem mais perto, e mas aí tem um calçamento cheio de obstáculos, ruas eu vou passar e carro pode me bater, e tal e tal. Aí eu tenho um outro que vai aqui por trás que as ruas não são boas e tal, pelo ou menos até uma certa parte do período é mais seguro. Então o que que eu vou procurar? Eu vou procurar o lugar mais seguro por onde eu possa andar; não interessa a distância dele. Interessa que seja um local mais seguro.

**VH:** Talvez a aqui deveria ser colocado a palavra seguro...

**PE:** Pois é. Mas aí a questão das calçadas, como você fala correto, num tá errado não, tá certo. Aí seguro, é uma coisa entre parênteses.

**VH:** Outra: Como os materiais das calçadas de São Luís possibilitam deslocamento? Aí vem:

É um material que possibilita um bom deslocamento;

Outra: é um material que possibilita um deslocamento com pouca dificuldade;

É um material que possibilita o deslocamento com alguma dificuldade;

Ou é um material que possibilita o deslocamento com muita dificuldade?

É só pra pessoa preencher.

**PE:** Eu sei, agora deixa eu lhe dizer, por exemplo, neste caso aqui nós iríamos ficar com a terceira opção, por que? A quarta opção... não, a terceira opção. Porque o material usado nas calçadas às vezes ele influencia sim, porque se você faz uma calçada de uma lajota lisa demais a pessoa pode escorregar e cair; então você tem que colocar uma lajota adequada ou um piso de cimento, onde a pessoa possa passar e não escorregar. Isso é coisa certa. Agora, em termos de falar de calçada em São Luís é até difícil porque nós temos locais em São Luís que nem calçada tem.

**VH:** Exato. É difícil, né.

**PE:** É difícil falar de calçada em São Luís porque nós temos locais que não tem calçada de jeito nenhum; então agora, na vara (incompreensível) eles estão fazendo, fizeram um projeto da acessibilidade nas ruas de São Luís. Então o que é que eles fizeram, eles pegaram uma das avenidas lá do Calhau, o calçamento lá do Calhau e botaram para os moradores fazer a acessibilidade das calçadas. Aí a princípio, não se entendeu isso. Bom, por que que vai botar lá no Calhau, todo mundo é rico e tal, e quase ninguém usa as calçadas, e tal, tal, tal; mas o pensamento do juiz foi outro. O pensamento do juiz foi ver o grau de aceitação de consertar as calçadas logo pelos ricos. Entendeu? Porque é a tal

estória. O rico ele tem que aceitar e o pobre é obrigado a fazer. Entendeu como é a estória?

Como por exemplo, eu vou dizer o seguinte: você ganhou na Mega Sena e a sua calçada está toda lascada, você não quer fazer a calçada. O juiz vai chegar e dizer: “Você é obrigado a sua fazer a calçada”. Não diz. Não diz. Onde é isso? É milionário. Tem dinheiro. Há, não vou mandar fazer isso não, ele vai mandar processar a gente não sei o que, e tal, tal tal. Agora, se é um cara pobre, ele chega e diz: olha, você tem tantos dias para fazer essa calçada; se tu não fizer, tu vai ser multado. Aí o cara tem que se virar para fazer. Entendeu? O que acontece, às vezes, a gente falando essas coisas, pensam que a gente tem coisa contra... o povo. Não. Não é. Porque é o que acontece é o seguinte: a justiça no Brasil ela é condição. Entendeu? Ela é condição. Ainda é assim.

**VH:** Ela é condição?

**PE:** É condição. É condição.

**VH:** Exato.

**PE:** Entendeu?

**VH:** Bem, aqui o para aqui tem uma outra pergunta que eu peço para colocar em ordem decrescente de importância, indo do 1º lugar (que é o mais importante...) ao 5º ou 6º lugar (que é o menos importante), que se considera essencial para o conforto, um deslocamento para algum lugar: o material da calçada, a distância, o semáforo, as barreiras arquitetônicas ou a ajuda conseguida durante o trajeto. Aí a pessoa marca: o primeiro, o segundo, o terceiro, o quarto, o quinto...

Quantidade de vezes que se sai por dia para se deslocar a algum lugar?

Uma vez por dia

Duas vezes por dia

Mais de duas vezes por dia

Também, é só marcar no quadradinho.

**PE:** Eu saio mais de 2, mais de 3, mais de 4. Bem, de casa eu saio uma vez. Venho pro serviço, é diferente. Aqui eu saio pro lado, pro outro. Pra mim, pelo ou menos, é.

**VH:** Ó, na cidade de São Luis, quando se anda pelas calçadas e depois se depara com lixo, ele, lixo:

Não atrapalha

Atrapalha um pouco

Atrapalha muito

**PE:** Atrapalha muito. (risos)

**VH:** Outra pergunta: a sua ida a algum lugar (casa de amigo, trabalho, lazer, etc), lhe proporciona algum tipo de desconforto? Aí, as respostas são:

Não me causa nenhum desconforto

Me causa pouco de desconforto

Me causa algum desconforto

Me causa muito desconforto

Tem essas quatro.

**PE:** É a tal história, a gente também não vai poder generalizar nem em cima nem embaixo, a gente fica numa tangente que diz: algum desconforto.

**VH:** Exato. Deixa eu lhe perguntar uma coisa: há a possibilidade, aqui na Escola de Cegos tem a máquina em Braille?

**PE:** Tem.

**VH:** Qual a possibilidade de se poder transformar esse questionário em Braille?

**PE:** Agora aí o Senhor teria que falar com a Diretora, a professora Maria Raimunda, ela poderia passar esse questionário para o Braille.

**VH:** Porque aí eu fazia a parte escrita, a de tinta. Aí depende de quantas pessoas poderiam responder aqui. Vocês é que poderiam me dizer, qual seriam. O que? Umas dez pessoas, acho que está bom.

**PE:** Pois é, eu vou conversar com ela.

**VH:** Vou conversa, então.

Professor [...], eu acredito que a sua contribuição foi muito boa, nós damos aqui por encerrada a entrevista e eu lhe agradeço extremamente a sua cooperação e quando ficar pronto o resultado desse material todo, eu vou oferecer aqui para a Escola de Cegos para que se possa ter uma ideia do volume, do percentual das respostas.

**PE:** Está certo.

**VH:** Tá bom? Eu agradeço muito ao Sr. Uma boa tarde.

**APÊNDICE H - TRANSCRIÇÃO DO QUESTIONÁRIO, COM ANÁLISE,  
REALIZADO COM PROFESSORES E ALUNOS DA ESCEMA - ESCOLA DE  
CEGOS DO MARANHÃO**

**Questionário:**

1) Qual o seu grau de visão:

	Resultado	
	Pesquisados	%
B1	6	60
B2	3	30
B3	1	10

Análise:

Em sua maioria (60%) são de pessoas que não enxergam quase nada. Se somadas os percentuais de B2 nota-se que a grande maioria tem grande dificuldade na visão.

2) Como você escolhe a melhor opção para se deslocar a algum lugar (ponto de ônibus, casa de amigo, trabalho, lazer, etc)?

	Resultado	
	Pesquisados	%
A menor distância, independente se a calçada (ou caminho) seja bom ou ruim	9	90
A melhor calçada (ou caminho) mesmo que a distância seja maior	1	10

Análise:

Esta foi uma resposta surpreendente, pois 90% dos pesquisados preferem a menor distância ao invés da melhor calçada, o que evidencia que o deslocamento deve ser o mais rápido possível, pois assim ficariam livres dos infortúnios das más calçadas.

3) Como os materiais das calçadas de São Luís possibilitam o deslocamento?

	Resultado	
	Pesquisados	%
São materiais que possibilitam um bom deslocamento	0	0
São materiais que possibilitam o deslocamento com pouca dificuldade	0	0



São materiais que possibilitam o deslocamento com alguma dificuldade

São materiais que possibilitam o deslocamento com muita dificuldade

Resultado	
Pesquisados	%
1	10
9	90

Análise:

Percebe-se que o tratamento das calçadas pelo Poder Público está aquém das necessidades dos transeuntes, principalmente das pessoas com deficiência.

- 4) Identifique qual o melhor material para as calçadas (ou caminho). Pode ser assinalado mais de um material:

Asfalto

Bloquete de concreto

Piso de alta resistência (granilite)

Cerâmica antiderrapante

Cimentado

Piso de alerta e piso direcional

Resultado	
Pesquisados	%
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
10	100

Análise:

Este é o piso ideal a que estão acostumados em detrimento de quaisquer outros. É o que lhes dá segurança ao caminhar.

- 5) Coloque em ordem decrescente de importância, indo do 1º lugar (do mais importante...) ao 5º ou 6º lugar (ao menos importante), a característica do deslocamento a algum lugar (ponto de ônibus, casa de amigo, trabalho, lazer, etc.) que você considera essencial para o seu conforto.

O material da calçada (ou caminho)

A distância

O semáforo

As barreiras arquitetônicas (árvores, postes, bancos, lixeiras, desnível nas calçadas, etc)

O som ambiente

A ajuda conseguida durante o trajeto

Itens analisados	Grau de Importância									
	Pesquisados									
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Material da calçada	1°	1°	1°	1°	1°	1°	1°	1°	3°	2°
Distância	5°	6°	3°	6°	6°	6°	6°	6°	6°	6°
Semáforo	3°	4°	4°	3°	2°	5°	3°	3°	4°	4°
Barreiras arquitetônicas	4°	5°	5°	4°	5°	4°	5°	5°	5°	3°
Som ambiente	2°	2°	2°	2°	4°	2°	2°	2°	1°	1°
Ajuda	6°	3°	6°	5°	3°	3°	4°	4°	2°	5°

#### Resultado Interpretativo:

1° lugar	2° lugar	3° e 4° lugares	5° lugar	6° lugar
80% de importância 20% de outras preferências	70% de importância 30% de outras preferências	Empatados 40% de importância 20% de outras preferências	60% de menos importância 40% de outras preferências	Não tão importante
Material da calçada	Som ambiente	Semáforo	Barreiras arquitetônicas	Ajuda

#### Análise:

O material da calçada é o ponto mais importante nos deslocamentos junto com o som ambiente. O piso de alerta e o direcional são os materiais que proporcionam um melhor caminhar. E o excesso de poluição sonora atrapalha na orientação espacial do deficiente visual, pois uma boa parte de seus sentidos (sem a visão) são direcionados à audição.

- 6) Qual a quantidade de vezes que você sai de casa por dia para se deslocar a algum lugar (casa de amigo, trabalho, lazer, etc.)?

#### Resultado

	Pesquisados	%
1 vez por dia	0	0
2 vezes por dia	8	80
3 vezes por dia ou mais	2	20

## Análise:

Ou seja, durante duas vezes ao dia a pessoa com deficiência visual tem que se deparar com os infortúnios que é para eles sair de casa.

7) Na cidade de São Luís, quando se anda pelas calçadas e se depara com lixo, ele:

	Resultado	
	Pesquisados	%
Não atrapalha	0	0
Atrapalha um pouco	0	0
Atrapalha muito	10	100

## Análise:

O lixo deixado nas calçadas e ruas é considerado o vilão da pessoa com deficiência visual, pois o desvio se dá em cima da hora não tendo como ser avisado antes. Embora o olfato seja outro sentido desenvolvido e teoricamente poder-se-ia pressenti-lo com antecedência, existem outros tipos de lixo que não exalam odores: caixas de papelão, móveis, objetos.

8) O sua ida a algum lugar (casa de amigo, trabalho, lazer, etc) lhe proporciona algum tipo de desconforto?

	Resultado	
	Pesquisados	%
Não me causa nenhum desconforto	0	0
Não causa pouco desconforto	0	0
Me causa algum desconforto	1	10
Me causa muito desconforto	9	90

## Análise:

A opção de 90% dos entrevistados é a confirmação das escolhas das perguntas nº 5 e 7, pois as calçadas, o som ambiente e o lixo não criam a ambientação necessária ao caminhar tranquilo.

9) Como você classificaria as calçadas de São Luís?

- Se anda sem dificuldade
- Se anda com pouca dificuldade
- Se anda com alguma dificuldade
- Se anda com muita dificuldade

Resultado	
Pesquisados	%
0	0
0	0
1	10
9	90

Análise:

Novamente, a opção da maioria ratifica a opção da pergunta nº 8, pois se causa muita dificuldade, um dos motivos é porque se anda com muito desconforto.

10) Coloque em ordem decrescente de importância, indo do 1º lugar (do mais importante...) ao 5º ou 6º lugar (ao menos importante), o que o Poder Público poderia fazer para amenizar seu deslocamento pelas calçadas de São Luis. Pode ser assinalada mais de uma opção:

Colocar alertas para as barreiras arquitetônicas

Colocar material adequado no piso das calçadas (ou caminho) para se poder andar sem dificuldade

Retirar o lixo das calçadas

Melhorar o tempo de travessia nas faixas de pedestres, nos semáforos

Itens analisados	Grau de Importância									
	Pesquisados									
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Material adequado ao piso	1º	1º	1º	1º	1º	1º	3º	1º	1º	1º
Alertas barreiras arquitetônicas	3º	3º	3º	3º	2º	4º	4º	4º	2º	3º
Tempo de travessia	4º	4º	4º	2º	4º	2º	1º	3º	3º	4º
Retirada do lixo	2º	2º	2º	4º	3º	3º	2º	2º	4º	2º

Resultado Interpretativo:

1º lugar	2º lugar	3º e 4º lugares
90% de importância 10% de outras preferências	60% de importância 40% de outras preferências	Empatados 50% de importância 50% de outras preferências
Material adequado ao piso	Retirada do lixo	Alertas barreiras arq. e Tempo de travessia

Análise:

Novamente, a opção da maioria ratifica opção da pergunta nº 8, pois se causa muita dificuldade, um dos motivos é porque se anda com muito desconforto.

**APÊNDICE I - MODELO PADRÃO DE CARTA DE ESCLARECIMENTO E TERMO  
DE CONSENTIMENTO APRESENTADO AOS ENTREVISTADOS DO PODER  
PÚBLICO**

**SOLICITAÇÃO DE ENTREVISTA**

---

por ser um cargo público o nome é divulgado

---

**DISSERTAÇÃO (Título provisório): URBANISMO CAMINHÁVEL DO  
DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO  
DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA VISUAL  
E MOTORA NO ESPAÇO FÍSICO URBANO  
DA CIDADE DE SÃO LUIS - MA**

Sou aluno do **Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da UEMA** e professor da Universidade Estadual do Maranhão no Curso de Arquitetura e no Curso de Engenharia. Esta é uma solicitação para fazer uma entrevista com o objetivo de investigar: **“QUAIS AS CAUSAS DAS DIFICULDADES NO DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA VISUAL E MOTORA NAS CALÇADAS DE SÃO LUIS”**. A entrevista abordará também a acessibilidade e a mobilidade do deslocamento da pessoa com deficiência, relacionando-as às circunstâncias das calçadas de São Luis. A entrevista irá compor uma pesquisa mais ampla que incluirá depoimentos de pessoas com deficiências. A pesquisa irá subsidiar a explanação relacionada ao Tema e será apresentada ao final do Mestrado na forma de uma Dissertação. Informo ainda, que o resultado final da entrevista e da pesquisa poderão ser divulgados em Congressos e/ou em Trabalhos Escritos.

Ressalto que caso o Participante se sinta desconfortável ou incomodado, por qualquer motivo, ele poderá interromper a sua participação na entrevista a qualquer momento. O benefício que esse trabalho poderá trazer para o Profissional não é direto e imediato. Os resultados atingidos poderão contribuir para esclarecer possíveis tomadas de decisões relacionadas ao Tema, promover mudanças e poderão vir a ser úteis às pessoas que no seu dia-a-dia lidam com questões relativas as pessoas que

---

tenham dificuldade de locomoção, assim como as que se dedicam ao estudo da acessibilidade e da mobilidade.

Gostaria de contar com a sua participação colocando-me à disposição para maiores esclarecimentos sobre a entrevista/pesquisa.

Caso haja a concordância em participar da entrevista, solicito o preenchimento e assinatura do **TERMO DE CONSENTIMENTO**, em anexo.

São Luís – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018

---

Aluno Mestrando  
Prof. Vitor Hugo dos Santos Plum  
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA  
Av. Lourenço Vieira da Silva, S/N – Tirirical  
Cidade Universitária Paulo VI – CEP 65055-310  
Pró-Reitoria de Planejamento – PROPLAN  
Coordenadoria de Planejamento Físico - CPF

---

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO****Pesquisador:**

Profº Vitor Hugo dos Santos Plum  
Rua Vinte e Um, nº 19, qd. 13B – Planalto Vinhais II – São Luís – MA  
Cel. : (98) 3246-0223 e (98) 99112-3050  
E-mail: vhsplum@yahoo.com.br

Declaro que li as informações apresentadas em anexo| e que estou esclarecido sobre o conteúdo da pesquisa que será realizada, os seus riscos e benefícios. Declaro ainda que, por minha livre vontade, autorizo a minha participação na pesquisa, cooperando com a coleta de dados para análise.

São Luís – MA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018

---

Nome completo

RG:

CPF:



**APÊNDICE J - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM LOURENÇO COSTA  
LINDOSO FILHO – TÉCNICO EM FISCALIZAÇÃO URBANÍSTICA DA  
SECRETARIA MUNICIPAL DE TERRAS E URBANISMO – SEMURH, EM UMA  
SALA DA SEMURH, NA RUA PORTUGAL, Nº 251, EM 26.01.18, ÀS 10H40**

**Observação:** 1) Para maior veracidade dos depoimentos, foram mantidas as transcrições *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;  
2) Lourenço Costa = **LC** e Vitor Hugo = **VH**.

**VH:** Hoje são 26 de janeiro de 2018, estamos aqui na Rua Portugal, 251 – no Centro Histórico, no Projeto Reviver, na Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação, e o entrevistado é o Arquiteto e Urbanista Lourenço Costa Lindoso Filho, que é Técnico em Fiscalização Urbanística.

Lourenço, como você classificaria a solução para as barreiras arquitetônicas existentes nas calçadas de São Luis, em relação às pessoas com deficiências visuais e motoras?

Tem aqui quatro opções, tá? Ou seja, essa solução para as barreiras arquitetônicas são:

- ✓ Insuficientes. Não atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras;
- ✓ Ou são regulares. Atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras, mas num grau insatisfatório;
- ✓ Ou boa. Atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras num grau satisfatório;
- ✓ Ou excelente. Atendem muito bem as pessoas com deficiências visuais e motoras.

Qual dessas quatro? Insuficiente, regular, boa ou excelente? A solução para as barreiras arquitetônicas?

**LC:** Atualmente eu classificaria como regular.

**VH:** Regular.

**LC:** Regular, porque todos os Projetos que estão sendo apresentados aqui na Secretaria, eles tem que sofrer a apreciação da NBR9050, que é a da acessibilidade. Então, pelo ou menos os Projetos que estão sendo aprovados hoje, pra serem implantados eles têm que atender a acessibilidade. Então hoje eu atendo..., eu acredito na regular.

E já existe também Projetos da Promotoria Especializada, da Acessibilidade, pra adequa o que não está correto. Então eu classificaria dentro da regular.

**VH:** Ótimo. Brigado. Outra pergunta: é previsto a substituição de pisos, em pontos estratégicos da cidade, nas calçadas que não são adequadas ao deslocamento das pessoas com deficiências visual e motora?

**LC:** É possível sim. É possível. Como eu falei. Existe um Programa da Promotoria Especializada pra adequar exatamente os passeios públicos a essas pessoas portadoras de necessidades.

**VH:** Isso é bom. Isso é muito bom...

**LC:** É... muito bom.

**VH:** Outra pergunta: Com relação à pessoa com deficiência visual, existe previsão de colocação de piso tátil (direcional e de alerta) em pontos estratégicos da cidade?

**LC:** Não do meu conhecimento. Não do meu conhecimento. Tá?

**VH:** A Prefeitura leva em consideração o piso para o cadeirante e para o deficiente visual, quando planeja reformar ou contratar uma nova obra?

**LC:** Sim, sim. Isso aí tá sendo analisado na Secretaria. Porque obra de reforma ou construção nova tem que sofrer apreciação da nossa equipe, baseada na NBR9050, que é acessibilidade.

**VH:** Outra pergunta: Existem estudos para alterar o tempo de abertura e de fechamentos dos semáforos levando em consideração as pessoas com deficiências visuais e motoras?

**LC:** Ora, nossa Secretaria não trata desse tema, porque isso aí já é da Secretaria de Transporte. Então... eu desconheço, eu desconheço.

**VH:** A Prefeitura tem um planejamento de plantio sistemático de árvores na cidade, e nas calçadas também?

**LC:** É... isso aí também faz parte da ... do Instituto de Planejamento Urbano, que é o IMPUR. E eles tem realmente esses programas de arborização pra favorecer os microclimas. Então, lá eles tem sim esses programas.

**VH:** A SEMURH é muito pressionada pelas pessoas com deficiências visual e motora para fazer adaptações nas calçadas e ruas?

**LC:** Sim. Inclusive, nós temos a Blitz Urbana que ela vive atuando exatamente através de denúncias de moradores, (?) uma deficiência que exige que as calçadas seja adaptada pra ela.

**VH:** O tratamento dado às pessoas com deficiências visual e motora pela Prefeitura, leva em consideração o direito à cidade destas pessoas, ou seja, o direito de ir e vir de acordo com as suas necessidades, propiciando calçadas, ruas e construções, de acordo com a Norma NBR9050?

**LC:** Aqui nós temos um problema maior que a nossa cidade é tombada, né, então. Por exemplo: nós temos calçadas aqui é difícil remover uma pedra, até o IPHAN implica

com isso, mas no demais da cidade existe sim a preocupação de adaptar a cidade para esse tipo de pessoas. Até mudou a classificação agora né? É pessoas com deficiência.

**VH:** É. Que antigamente eram pessoas portadoras de deficiência. E agora são pessoas com deficiência.

**LC:** Com deficiência, é...

**VH:** Porque ninguém porta nada. Portar é um acessório. Você porta uma carteira, mas você não porta uma doença.

**LC:** Uma doença. É...

**VH:** A doença é inerente a você.

**LC:** A pessoa mesmo...

**VH:** É. O que a Prefeitura de São Luis tem feito para minimizar as barreiras arquitetônicas na cidade; ou seja, quais as ações concretas tomadas para facilitar o deslocamento das pessoas com deficiências visual e motora?

**LC:** Então. Os prédios públicos em particular, eles tem a obrigação de adaptar os projetos... os prédios a essas pessoas e os Projetos que estão sendo apresentados... os novos Projetos, eles já tem que vir contemplando... a acessibilidade.

**VH:** Quais as etapas do Planejamento? E como ele é executado, levando em consideração a aplicação da Norma NBR9050 nas calçadas, cruzamentos de vias, estacionamentos e construções?

**LC:** Então... aqui a gente analisa é... a quantidade de vagas mínima exigida para as pessoas portadoras de necessidades, pra grávidas, pra idosos. Existe também, de novo eu bato na Promotoria, que ela tá sempre exigindo que as vagas tenham as dimensão mínimas, tenham o número mínimo exigido também... então todos esses Projetos que estão sendo apresentados aqui na Secretaria, não passa nenhum, se não tiver dentro da Norma NBR.

**VH:** E aqui se faz o cálculo correto pra... o percentual de inclinação da rampa?

**LC:** Também. Também se faz... também se faz. No Projeto é apresentado o percentual. Agora se, se executa em campo, é no habite-se que a gente vai verifica se executou ou não.

**VH:** Sabe o que é Urbanismo Caminhável? Conhece o que é Índice de Caminhabilidade?

**LC:** Não. Desconheço... desconheço. É novo pra mim. É novo... é novo. É um termo novo.

**VH:** Essa ideia de fazer essas perguntas é simplesmente pra posicionar como é que a Prefeitura está em relação ao urbanismo da cidade de São Luis. Que providências ela tá tomando e evidentemente se ela tá de acordo com... fazendo a Norma...

**LC:** Tem uma outra... tem outro Instituto, que já é o Instituto da Cidade também, que vive estudando o planejamento da cidade, inclusive o novo Plano Diretor que inclusive ainda

não entrou em vigor porque tem os embates das... das audiências públicas. Por esse motivo ainda não foi aprovado, mas dentro desse novo Plano Diretor tá contemplando todas essas questões.

**VH:** O último Plano Diretor é de 2006. Começou em 1992, depois tem o de 2006. E ainda não saiu o outro...

**LC:** Ainda não saiu o outro, até porque... são questões, às vezes, políticas né.. as vezes tem grupos.. é... políticos que não aceitam as modificações que estão sendo propostas no novo Plano, como o aumento de gabarito; tem setores que não aceitam. Já os empresários aceitam; lógico, que é interessante pra eles; mas tem grupos... até políticos que... acabam embargando a aprovação desse novo Plano.

**VH:** Aquela Lei de Uso, Zoneamento e Parcelamento do Solo...

**LC:** 2002.

**VH:** Essa é de 2002. A de 92 já caducou. Já tem a de 2002?

**LC:** Não. É 92.

**VH:** É de 92 ainda. Essa não mudou.

**LC:** Essa não mudou. Não mudou. Inclusive, eles estão querendo apresentar um novo Plano Diretor e a nova Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

**LC:** Isso. (?) Infelizmente nenhuma das duas foi aprovada.

**VH:** E tem previsão, não?

**LC:** Eles estão querendo colocar de novo... voltar pras audiências.. porque chegou a ter várias audiências. Mas chegou um momento que a questão política tava tão implicante, que não tinha como debater nada. Porque eles só queriam negar todas as propostas. Então, melhor suspender.

**VH:** Mas, esses grupos... que tipo de grupos eram? Eram Associações? Eram Entidades? Eram ONG's?

**LC:** Todas as Entidades civis envolvidas. Mas, todas eles começaram a se direcionar pela negatividade da aprovação. Pela negação da aprovação. Inclusive, quando era apresentada uma proposta, eles eram muito bem mobilizados. Levavam apito. Faziam apitação. Vaiavam quem fosse apresentar. Então, as vezes, eles nem queriam discutir. Eles só queriam tumultuar mesmo. Então, foi suspensa e estão estudando novas datas pra apresentar e novas audiências.

**VH:** Bem... Lourenço. Qual.. me dê a sua opinião; o que que você gostaria de acrescentar desse tema relacionado ao deslocamento não motorizado das pessoas com deficiências visuais e motora. Ou seja, a ideia deste trabalho é estudar como as pessoas andam por

conta própria. Conta própria quer dizer... nós estamos excluindo ônibus. Estamos botando a pessoa que anda com cadeira de rodas, com bengala, com muleta, sozinho, se tem algum problema caminhando. Então a ideia é saber é... qual seria a tua opinião em relação com se encontram as calçadas de São Luis em relação a esse grupo. Por que?

**LC:** Eu vou lhe dizer.

**VH:** Se nós olharmos aqui no Centro Histórico nós vamos perceber que a calçada acompanha a rua. Você tem o leito carroçável e você tem a calçada nivelada... bonitinha.

Agora, quando você vai pros bairros, acontece que existe é... escadas na própria calçada, desnivelamento. Isso foi o que? Foi um problema de fiscalização? De falta de Projeto? Projeto tem. Tem ruas dizendo exatamente. Mas o pessoal não respeita.

**LC:** É uma questão de... da pessoa entender, que, a calçada... ela é uma responsabilidade de que mora de frente pra ela. Mas ela não é propriedade de quem está de frente pra ela. Ela é pública. Esse é o entendimento que não... que não foi aceito ainda pela população. A calçada, ela é pública. E aí, o que acontece? Se eu tenho um comércio aqui, eu começo a bota minhas bancas aqui, mesa; fazer uma exposição na calçada. Ele acha porque tá na frente do lote dele, pertence a ele. Mas não é. A calçada é pública.

Então, que existe um Projeto na Blitz Urbana que se chama “Desempachamento do Passeio Público”, que é retirada, existe notificações... existe uma ação em conjunto com o Ministério Público e a Blitz Urbana, para que essas calçadas voltem a ser uma calçada pra livre... acesso de ir e vir. Ou seja, esses degraus que hoje existem; rampas, que eles fazem pra acesso de automóveis...

**VH:** Que chegam até no meio da rua...

**LC:** Chegam no meio da... da via pública. Então, eu já vi. Inclusive, eu presenciei ações da Blitz Urbana no Calhau. Em áreas nobres mesmo. Eu vi o fiscal batendo na porta e dando a notificação pra que a pessoa adapta-se e depois eu vi a pessoa adaptando; tendo os custos dela, lógico; porque ela vai ter custo, porque ela fez o empachamento; ela vai ter que desobstruir.

Então eu vejo que aí...

**VH:** Você tá dizendo que...

**LC:** ...tanto da sociedade, né. Como as própria Entidades de pessoas com deficiência participarem disso, e na Blitz Urbana. Eu já vi também. Eles participam. Em reuniões com a Blitz Urbana, com o Ministério Público e até nas ações. Eles fiscalizando mesmo. Eu mesmo participei aqui na área do Centro com o grupo pessoas com deficiência. A

gente entrava na loja. Você quer ir em qual andar? Pra ver se tem elevador pra eles subirem o andar que eles quisessem. Eu fiz esse... esse trabalho...

**VH:** Você diz que existe uma preocupação da Prefeitura de São Luis com esse segmento.

**LC:** Muito grande. Muito grande. E eles são ciente disso. Pode perguntar pra qualquer Entidade deles que eles vão dizer. Eu presenciei. Eu participei junto com eles na área do Centro, por exemplo, a gente andava com o pessoal da cadeira de roda, e vamo entrar em qualquer loja aqui pra ver qual era o obstáculo que eles iam ter na frente. E eu... onde eles apontavam a gente ia anotando. Depois notificava o requerente pra que ele adapta-se a acessibilidade dele ao... o prédio dele à acessibilidade.

**VH:** Lourenço, eu acho que tá bom. Muito obrigado pela entrevista e isso vai ser bem esclarecedor pro trabalho e, pra quem puder, no futuro, e quem quiser...

**LC:** Certo.

**VH:** Utilizar como ponto de pesquisa.

**LC:** Muito bom.

**VH:** Muito obrigado, então.

**LC:** Obrigado.

**APÊNDICE K - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM DR. RAIMUNDO  
BENEDITO BARROS PINTO – PROMOTOR DE JUSTIÇA DA 14ª PROMOTORIA  
ESPECIALIZADA DA DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA,  
NA SALA DA PROMOTORIA, SITUADA À RUA DOS PINHEIROS, Nº 15 -  
RENASCENÇA, EM 30.01.18, ÀS 08H30**

- Observação:** 1) Para maior veracidade dos depoimentos, foram mantidas as transcrições *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;
- 2) Devido a problemas técnicos não foram gravadas as primeiras perguntas. Com relação à primeira pergunta não se tem a resposta no áudio, mas se tem a opção assinalada no questionário; com relação à segunda pergunta, se tem somente a parte restante da resposta;
- 3) Embora a entrevista tenha como principal protagonista o Promotor de Justiça, sua secretária o auxiliou (a pedido do Promotor) nas respostas.
- 4) Raimundo Benedito = **RB**; Secretária Janete = **SJ** e Vitor Hugo = **VH**.

**VH:** Como classificaria a solução para as barreiras arquitetônicas existentes nas calçadas de São Luis com relação às pessoas com deficiências visuais e motoras?

Insuficientes. Não atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras.

Regular. Atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras, mas num grau insatisfatório.

Boa. Atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras num grau satisfatório.

Excelente. Atendem muito bem as pessoas com deficiências visuais e motoras.

**RB: Resposta disponível somente na marcação gráfica. O áudio não foi gravado.**

**VH:** É previsto a substituição de pisos, em pontos estratégicos da cidade, nas calçadas que não são adequados ao deslocamento das pessoas com deficiências visual e motora?

**RB:** Resposta não gravada.

**VH:** Com relação à pessoa com deficiência visual, existe previsão de colocação de piso tátil (direcional e de alerta) em pontos estratégicos da cidade?

**RB:** Resposta não gravada.

Segue parte do áudio respondida pela secretária Janete em auxílio ao Promotor.

**SJ:** não foi gravada a primeira parte da resposta.

... nos terminais, como nos veículos, e nos locais de embarque, os abrigos da cidade, né... os locais de embarque e desembarque. Então, já foi colocado o piso direcional em alguns abrigos da cidade e, e, e o rebaixamento de alguns locais pra que a pessoa com

deficiência tenha acesso: cadeirante, a pessoa com mobilidade reduzida possa ter acesso a esses locais.

**VH:** Ótimo.

**SJ (ao fundo):** Assim... não é na cidade inteira.

**VH:** Não. Em alguns pontos. A pergunta é: a Promotoria auxilia a Prefeitura no que diz respeito às obras de reforma para o deficiente visual e para o cadeirante?

**RB:** É. É. Assim. De uma maneira geral, o que nós temos aqui. Nós temos um serviço técnico aqui. Nós temos um serviço técnico. Porque como é que funciona? Porque de qualquer maneira quem tem que fazer é o Município. O Município é o Órgão Executor... É o Órgão Executor. Quando você entra com uma Ação Civil Pública, que é um instrumento que o Ministério Público tem... se bem que muitas vezes não é nem necessária a Ação Civil Pública, porque o Ministério Público ele pode pedir... fazer um acordo extrajudicial pra que seja feita por exemplo: uma rua, um bairro, uma avenida, tudo bem. Claro que a Prefeitura... a Prefeitura tem que ter o técnico dele, pra poder seguir as Normas; o Sr. sabe, sabe muito bem, já deve ter estudado isso que tem toda uma técnica de altura... (**SJ ao fundo:** as Normas...) as Normas né, de Acessibilidade. Claro que quando é feito isso, né... Tem os técnicos da Prefeitura. Mas depois que é feito também, logicamente, depois de vem alguma reclamação, até mesmo o Ministério Público pode pedir pra que o pessoal da assessoria técnica vai lá e vê realmente se foi cumprido, as Normas. Porque se não foi cumprido as Normas, aí você tem que tentar refazer, ou se não der certo, entrar com a Ação pra poder fazer direito.

**SJ (ao fundo):** É justamente nessa hora que é feito. Quando existe algum tipo de Ajustamento de Conduta, o TAC, na Promotoria de Justiça. Eles são, é... o, o... a pessoa que se obriga a fazer o serviço ela tem que ter os próprios engenheiros e os arquitetos que conhecem as Normas de Acessibilidade, a NBR(?) pra poder fazer as adaptações necessárias pro uso. A Promotoria Geral de Justiça, através da Promotoria da 14ª envia os técnicos da (?) até o local para verificar se esse local realmente está adaptado. Se o TAC for concluído em tempo hábil e não for necessário o agendamento de nenhuma ação porque foi feito o serviço como deveria ter sido feito; então de arquiva o procedimento administrativo, que é o TAC, com êxito. Quando não, ele é executado, ou então ele é utilizado como base para se ajuizar uma Ação Civil Pública.

**VH:** Ou... Ótimo. Aqui, eu tenho uma outra pergunta que tem a ver muito com o dia-a-dia das pessoas com deficiência, seria: a Promotoria participa junto com a Prefeitura, de estudos



para alterar o tempo de abertura e de fechamentos dos semáforos, levando em consideração as pessoas com deficiências visuais e motoras?

**RB:** É uma boa pergunta a dele...

**SJ (ao fundo):** Como é que é? Sobre...?

**VH:** Se a Promotoria participa junto com a Prefeitura, de estudos para alterar o tempo de abertura e de fechamentos dos semáforos, levando em consideração as pessoas com deficiências visuais e motoras?

**SJ (ao fundo):** É assim, é assim. A 14ª..., nós temos duas Promotorias especializadas da Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Na 14ª, onde nós estamos e a outra é 15ª. Na 15ª, é... houveram várias reuniões ano passado, tem ano retrasado, nesse sentido. Porque a Prefeitura ia implantar esse semáforo, é... para as pessoas com deficiência visual e a 15ª atuou junto... aí eu não posso te dizer muita coisa sobre esse procedimento porque eu não, não participei dele. Nós, nós da 14ª não participamos. Mas ele foi feito... é um trabalho que foi feito na 15ª.

**VH:** Há... tá. A outra pergunta é mais ou menos semelhante: se a Promotoria interage com o Órgão da Prefeitura que lida com o Paisagismo, visando o planejamento do plantio sistemático de árvores nas calçadas, de forma a não atrapalhar o deslocamento das pessoas com deficiências visuais e motoras?

**RB:** Inaudível.

**SJ (ao fundo):** Essa aí... é com relação ao... a... eu não vou dizer nem com relação as árvores que são plantadas no local, né? Mas assim, com relação aos postes. Aos postes que prejudicam o acesso as calçadas da pessoa com deficiência. E esses postes é... a Prefeitura, o Ministério Público já notificou a Prefeitura no sentido de que ela tem (?). Porque ela, ela que autorizou a Cemar a colocar esses postes na calçada. Existe uma tratativa justamente nessa Ação Civil Pública de calçadas pra que a Prefeitura entre num acordo com a Cemar, pra que se viabilize a retirada desses postes. Ou coloca-se na rua, próximo à rua, ao meio fio. Ou se coloca mais para fora, pra que deixe o acesso livre às pessoas com deficiência. Porque já foi observado pelo Ministério Público, que existe uma preocupação exacerbada em relação aos postes. Proteger os postes de qualquer tipo de acidente. Um carro vai, bate...

**VH:** Hum... hum.

**SJ (ao fundo):** Mas em relação às pessoas com deficiência... ou, ou as pessoas normais que transitam pelas ruas, não há essa preocupação. Então, o Ministério Público também já, já começou. Já fez algumas tratativas com o município a fim de se verificar essa situação.

**VH:** Obrigado. A Promotoria é muito pressionada pelas pessoas com deficiências visual e motora para fazer adaptações na cidade?

**RB:** Olha, essa daí... embora eu esteja pouco tempo aqui, mas conversando com ela e os pouco tempo que eu tenho aqui isso aqui é um atendimento quase diário, é todo o tempo gente aqui reclamando. Até porque o cidadão faz (?) aí, embora nós temos a Constituição desde 88, que é o princípio da igualdade, tudo isso, a acessibilidade, o direito de ir e vir, mas é uma coisa que as Prefeituras, o Estado, o Governo Federal, é uma coisa que nunca se preocupou, né? Se fosse por eles fazer isso, eles nunca fariam, se não tivesse a pressão da comunidade, da sociedade civil, do Ministério Público, não teria sido feito nada. Aí que dizer, o deficiente é visto como... a única coisa que o Governo faz pro deficiente são os auxílios. É como se todo tempo o Governo fosse ser babá. Mas, não é isso. O Governo tem que dar meios, pra que o deficiente, muitas vezes que tem alguma condição, que ele mesmo tire o sustento da sua vida. Vá pro hospital, vá estudar, pegue um ônibus. Então, o Governo nunca se preocupou com nada. Se não for o Ministério Público, a sociedade ir atrás disso, não teria feito nada.

**VH:** Então, é aí agora que nós chegamos numa pergunta boa: Como é o tratamento dado as pessoas com deficiências visual e motora pela Promotoria, levando em consideração o direito à cidade destas pessoas, ou seja, o direito de ir e vir de acordo com as suas necessidades, propiciando calçadas, ruas e construção... construções, não só de acordo com a Norma NBR9050, mas também utilizando meios pra que essas pessoas se sintam inclusas na sociedade?

**RB:** Sim, isso é assim como eu estou te falando. Pelo pouco tempo aqui é... eu tava até conversando com ela.. que era pra ela te dar... eu não sei nem se ele vai querer, se ele quiser depois, tu pode dá um pra ele, também tirar cópia, de alguma dessas peças de Ação Civil Pública, pra que ele junte, pra ver algumas Ações que a gente tem entrado...

**VH:** Há, isso é bom, seria ótimo...

**RB:** Que é pra ti poder, pode dá a cópia pra ele, não tem problema não. Por exemplo, só pra ti ter uma ideia. Nós temos uma Ação Civil Pública contra a Prefeitura, foi 2015, pra que ela torne acessível toda a Ilha de São Luis. Logicamente, a gente sabe que isso é um trabalho devagar, né? Mas, pelo ou menos já foram feitas duas mil ruas. Duas mil ruas de dez mil ruas é um ... pelo ou menos é algum início. Já é algum início, algum início. Nesse dia estava toda a sociedade civil... Sim, pra te contar até uma outra história interessante: ontem, eu até falando como o Dr. Ronald, quando eu convidei ele pra essa reunião lá do... que me convidaram do Estado, esse Plano de Metropolização, dessa Acessibilidade, ele tava me dizendo até que... ele tava dizendo uma coisa interessante: O Estado tá fazendo um Plano de Acessibilidade e o Ministério Público tem uma Ação

contra o Estado pra que ele torne acessível o Palácio dos Leões, ham... Ele me dizendo que o Palácio dos Leões, que é o Órgão do Governo, não tem acessibilidade. Então, de uma maneira geral, que que nós temos? Realmente, o deficiente, como muita gente no Brasil, é tratado como um cidadão de segunda classe. Não é? De segunda classe. Sem acessibilidade, sem direito à educação, sem direito à saúde. É... O Ministério Público, por exemplo, não é bem acessibilidade... mas nós temos várias Ações pra cadeira de rodas, são coisas simples né... cadeira de rodas é... aquelas pernas, próteses. Então é assim: o Ministério Público é muito procurado. Isso aqui é todo tempo cheio. O Ministério Público tem reunião com a sociedade civil como um todo né? Com os Conselhos de Deficiente. (?). Eles estão sempre aqui. Tem várias Ações aqui. Se tu quiser depois; eu não vou citar todas, mas se tu quiser as principais...

**VH:** As principais

**RB:** Tu pode pegar pra ele, essas do município, de acessibilidade, pega umas quatro, tira cópia e dá pra ele, pra ele saber.

**SJ (ao fundo):** Tem também contra o Estado...

**RB:** Contra o Estado.

**SJ (ao fundo):** A 14ª ajuizou uma Ação contra o Estado do Maranhão para tornar acessível cento e quarenta e seis escolas públicas do Estado do Maranhão. Ela tá aí no meio dessa aí... Nós temos a acessibilidade da Praça Gonçalves Dias e Praça Maria Aragão e Praça da Alegria lá no centro da cidade. Então são várias Praças pra possibilita que a pessoa com deficiência possa andar com autonomia.

**VH:** A outra pergunta já foi respondida com essa oitava. Nem vou fazer a nona que é: O que a Promotoria tem feito para minimizar as barreiras arquitetônicas na cidade. Bem, eu creio que os processos é um caminho. Agora, uma última...

**SJ (ao fundo):** Tem o TAC – Termo de Ajustamento de Conduta

**VH:** Pode repetir por gentileza

**SJ (ao fundo):** Além das Ações Cíveis Públicas, nós também temos também os Termo de Ajustamento de Conduta. A gente chama o particular, quando é um particular, ou quando é a Prefeitura, um Órgão Público, que ele adequa as funções que estão desfavoráveis à pessoa com deficiência.

**VH:** Ótimo. Então isso são as ações que minimizam é... as barreiras arquitetônicas na cidade em função dessas ações da Promotoria.

**SJ (ao fundo):** Constantemente se abre aqui procedimentos administrativos. Nós temos a justiça de fato, os inquéritos civis, os PP's e os PA's para verificar essa situação, não só...

**VH:** O que são PP's e PA's?

**SJ (ao fundo):** O PA é Procedimento Administrativo. Por exemplo: ele verifica a... o andamento do Termo de Ajustamento de Conduta que é fechado com alguém, com algum Órgão ou com algum particular. Por exemplo: nós temos um TAC com a Escola Literato para que ela torne acessível o local para as pessoas com deficiência, que elas tem direito a escolher a escola que quer estudar.

Nós temos também um TAC com o Dal Plaza, que é um shopping lá da Cohab. Nós temos também um TAC com a Biblioteca Benedito Leite, que é a Secretaria de Cultura do Estado. Então, os TAC's então eles são feitos tanto...

**RB:** A escadaria...

**SJ (ao fundo):** Eles são feitos tanto tanto com Órgãos Públicos, tanto com particulares.

**VH:** E o PP é o que?

**SJ (ao fundo):** O PP é um Procedimento Preparatório. Geralmente ele está direcionado a uma pessoa específica. Por exemplo: eu tenho uma pessoa com deficiência que tem uma denúncia que ela está sofrendo maus tratos. Então, se ela tá em uma situação de vulnerabilidade, ela precisa de um atendimento público. E isso é verificado através do Procedimento Preparatório: que é o PP.

**VH:** Ótimo. Bem, agora vamos uma pergunta que essa é uma pergunta tipo chave: O Senhor sabe o que é Urbanismo Caminhável? E conhece o que é Índice de Caminhabilidade?

**RB:** Saber exatamente não sei o conceito; mas, pelo que tá aí, pelo nome deve ser essa questão do... das condições né, que o Estado, que o Município oferece para que o cidadão, né? Para que o deficiente, ele consiga, né, transitar na cidade, o direito de ir e vir. Ter acessibilidade aos locais. Por exemplo, ela falava (?)... como é que a Biblioteca, a Biblioteca que é um local de estudo, a Biblioteca Pública não tem acessibilidade, né? Então, eu acho que tem a ver com essa questão, né? De que os Municípios, o Estado como um todo, ele ofereça esse... esse... meio pra que as pessoas possam se deslocar, né; com segurança, né; com confiança.

**VH:** Bem, essas perguntas vão fazer parte, com já foi demonstrado, de uma pesquisa junto com outras pessoas que também já foram entrevistadas e farão parte de uma Dissertação de Mestrado.

Dr. Raimundo agradeço muito a sua opinião e a sua entrevista.

Muito Obrigado.

**APÊNDICE L - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM O ENGENHEIRO  
ADRIANO GONÇALVES DOS REIS LOBO – SECRETÁRIO ADJUNTO DA  
SEMOSP DA PREFEITURA DE SÃO LUIS - MA, EM 30/01/2018, NA RUA  
PRIMEIRO DE DEZEMBRO, QD. 43 – LOTEAMENTO BOB KENNEDY – PAÇO  
DO LUMIAR – MA, ÀS 17H40**

**Observação:** 1) Para maior veracidade dos depoimentos, foram mantidas as transcrições *ipsis litteris* do áudio, sem as correções gramaticais e/ou ortográficas;  
2) Adriano = **AD** e Vitor Hugo = **VH**.

**VH:** Estamos hoje aqui com o engenheiro Adriano Gonçalves dos Reis Lobo, que é o Secretário Adjunto da SEMOSP da Prefeitura de São Luis. Hoje são 30/01/2018, são 17:40 e nós estamos na Rua Primeiro de Dezembro, qd. 43 – Loteamento Bob Kennedy – no Paço do Lumiar. Então, vamos começar a entrevista com o engenheiro Adriano. Por favor Adriano, como classificaria a solução para as barreiras arquitetônicas existentes nas calçadas de São Luis, com relação as pessoas com deficiências visuais e motoras? Né, aquelas barreiras arquitetônicas que impedem as pessoas se andarem normalmente pelas calçadas. Você diria que:

Elas são insuficientes. Elas não atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras;  
Elas são regular. Atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras, mas num grau insatisfatório;

Boa. Atendem as pessoas com deficiências visuais e motoras num grau satisfatório ou Excelente. Atende muito bem as pessoas.

Então você tem insuficiente, não atende; regular, atende num grau insatisfatório; boa, num grau satisfatório e excelente, muito bem...

**AD:** Eu só me assustei como o (?) dessa pergunta. Mas, vamos lá.

**VH:** Como você...

**AD:** Eu acho que eu ficaria com a opção... regular.

**VH:** Regular. Seria regular.

**AD:** É...

**VH:** Então, seria regular

**AD:** Regular

**VH:** Muito bem, a segunda: a SEMOSP é muito pressionada pelas pessoas com deficiências visual e motora para fazer adaptações nas calçadas e ruas?

**AD:** Repete aí, a SEMOSP o que?

**VH:** A SEMOSP é muito pressionada pelas pessoas com deficiências visual e motora para fazer adaptações nas calçadas e ruas?

**AD:** Não essa é mais pra SEMURH.

**VH:** Há.. então é mais pra SEMURH. A SEMOSP nem... nem passa.

**AD:** Nem chega lá.

**VH:** Tá. Outra. A Prefeitura leva em consideração o piso para o cadeirante (ou seja, piso contínuo) e para o deficiente visual (o piso tátil direcional e de alerta), quando planeja reformar ou contratar uma nova obra? Ou seja, é previsto a substituição de pisos, em pontos estratégicos da cidade, nas calçadas que não são adequadas ao deslocamento das pessoas com deficiência visual e motora?

**AD:** Sim. Sim

**VH:** Tá.

**AD:** Com certeza.

**VH:** Então, ela leva em consideração esse tipo de piso. Piso...

**AD:** Sim. Tanto é que a gente coloca muito nas praça... onde tem muito (?)...

**VH:** Tá. Mas esse piso quando é colocado ele leva em consideração o cadeirante e...

**AD:** Sim.

**VH:** O... a pessoa...

**AD:** Qualquer pessoa que tenha...é... não só problema de deficiência, mas problema de locomoção.

Certo. Quais são os tipos de piso mais utilizados?

**AD:** É mais aquele tátil.

**VH:** Mais o tátil...

**AD:** Mais o tátil.

**VH:** Tá. Então esse, o tátil, é bem direcionado pras pessoas com deficiência visual. Tem algum outro tipo de piso mais do cadeirante? Não?

**AD:** Não. Pro cadeirante, não. É mais o antiderrapante que a gente usa nas praça.

**VH:** Tá. Tá bom. Obrigado. Outra: o que a Prefeitura de São Luis tem feito para minimizar as barreiras arquitetônicas na cidade; ou seja, o tratamento dado às pessoas com deficiência visual e motora levando em consideração o direito à cidade destas pessoas, o direito de ir e vir de acordo com as suas necessidades, propiciando calçadas, ruas e construções, de acordo com a Norma NBR9050?

**AD:** Nesse caso aí, é mais é com a SEMURH. Ela é que te responde melhor essa pergunta aí.

**VH:** Tá.

**AD:** Eu não tô, não tô muito envolvido com a Secretaria de Urbanismo.

**VH:** Tá. As partes que... a SEMOSP... as obras que a SEMOSP faz não inclui as calçadas nem as ruas?

**AD:** Basicamente, tudo é com a SEMURH.

**VH:** Tá.

**AD:** Eu digo calçada, né. Agora, pavimentação, não. Pavimentação é com a gente.

**VH:** Tá. Então toda a parte que diz de trânsito, o pavimentação, onde tiver veículo é com a SEMOSP. A parte da calçada não é. E quando tem que fazer um urbanismo num lugar?

**AD:** Não. Quando tu licita uma obra, por exemplo, tu tem que ter pavimentação e calçada, aí sim, é preciso que a gente faça.

**VH:** Então, neste caso, existe algum planejamento na SEMOSP para loteamentos novos ou algum tipo de urbanismo aonde inclua pavimentação mais calçadas?

**AD:** Sim, tem. Mais assim, mais a questão da calçada mesmo é com a SEMURH.

**VH:** Sim, eu digo, só nesse caso que vocês entram em termo de urbanismo novo, fazendo... como é que é feito essa calçada? Existe algum projeto específico?

**AD:** Cada situação existe um projeto adequado aquela situação.

**VH:** Tá. E quem faz esse projeto? É a SEMOSP ou a SEMURH?

**AD:** É... normalmente é sub contratado. Aí a Secretaria de Projetos Especiais contrasta e a gente executa. O projeto já vem de lá.

**VH:** Hamm, tá. Então vocês são mais executores...

**AD:** Executores que projetistas.

**VH:** Tá. Outra: existem estudos para alterar o tempo de abertura e de fechamentos dos semáforos levando em consideração as pessoas com deficiências visuais e motoras? Saberria responder isso?

**AD:** Isso é com a SMTT. Mas com certeza eles consideram isso daí, porque tem um tempo mínimo, né?

**VH:** Tá.

**AD:** Pra pessoa se deslocar de acordo com a via, né; o tempo que tu vai sair pra poder chegar lá, pra não ter acidente.

**VH:** Outra pergunta: a Prefeitura tem um planejamento de plantio sistemático de árvores nas calçadas?

**AD:** Isso daí é com a Secretaria de... de... como é de... de Paisagismo.

**VH:** Tá. Tudo bem. É... isso é com Secretaria de Paisagismo. Agora, e quanto ao planejamento da mudança dos postes localizados nas calçadas que atrapalham as pessoas com deficiência visual e motora? Como é a interação com a Cemar, já que vocês tratam de obras? Às vezes tem que fazer remanejamento de poste.

**AD:** Uma briga. Geralmente quando tu chega, o poste já tá lá. Só pra ter uma ideia, Pai Inácio.

**VH:** Aonde?

**AD:** Aquela avenida do Pai Inácio.

**VH:** Tá.

**AD:** Pai Inácio.

**VH:** Pai Inácio.

**AD:** Bem aqui no Turu.

**VH:** Sei.

**AD:** Então pra se deslocar. O poste já tava lá. Pra se fazer a linha e deslocar o poste (?) da Cemar, foi quase oito meses.

**VH:** Mas, por que? A Cemar não auxilia? Não tem boa vontade?

**AD:** A Cemar é muito burocrática. Entendeste? E tudo ela cobra. Ela não faz nada de graça.

**VH:** Hamm, tá. Então o fato de tirar um poste de um lugar pro outro... Não, custo com, com certeza. Mas eles cobram isso do município?

**AD:** Cobram.

**VH:** Tá. É difícil? O trâmite é complicado?

**AD:** O trâmite é complicado porque como é que você vai pagar uma conta que... como é que tu vai pagar essa conta? Sem licitar?

**VH:** Humm, tá. Tá bom. Mas existem casos que houve mudança de poste em função das pessoas com deficiência?

**AD:** Tem. Lá no Coroadinho houve muito isso, porque lá no Coroadinho não existia rua. Nós fizemos várias ruas lá, entendeu? Existia poste no meio da rua; existia poste que ficou no meio da calçada. A gente teve que mandar retirar, pra exatamente melhorar a locomoção das pessoas.

**VH:** Tá. Tá ótimo. Perfeito. E agora a pergunta chave.

**AD:** Final.



**VH:** Sabe o que é Urbanismo Caminhável? E conhece o que é Índice de Caminhabilidade?

**AD:** Aí eu vou ter que fazer curso de arquitetura... risos...

**VH:** Risos... Você nunca ouviu falar?

**AD:** Nunca ouvi falar nisso.

**VH:** Tá, é... Então eu vou te explicar: o Urbanismo Caminhável, como o nome diz é o urbanismo que privilegia as pessoas ao invés dos carros.

**AD:** Certo

**VH:** Né? Se você pegar Bra...

**AD:** Só que no futuro não vai mais ter carro...

**VH:** É. Exato.

**AD:** As pessoas vão se deslocar sobre esteira, né...

**VH:** Exatamente.

**AD:** Não vai mais ter carro à combustão. Tudo vai...

**VH:** Exatamente. O Urbanismo Caminhável...

**AD:** O acidente vai ser mínimo, porque o carro vai ter sensor no teto, na frente, do lado, atrás...

**VH:** Não... é, é... eles vão se comunicar entre si...

**AD:** Se comunicar entre si...

**VH:** A ideia desse Urbanismo Caminhável hoje é que a gente privilegia as pessoas ao invés do carro. Ou seja, pegar as ruas que tem carro. Fecha. Transforma em pedestre.

**AD:** Entendi.

**VH:** Tá? Essa é uma coisa. A outra coisa eu já tô com uma outra proposta. Que não basta você fechar essa rua e transformar em rua de pedestre. Tipo uma Rua Grande, que é uma rua de pedestre. Mas se você olhar o piso da Rua Grande. Como é que é? Cadeirante anda lá?

**AD:** É o piso...

**VH:** Original.

**AD:** Original... porque na verdade ali não era pra se calçada. Não é pra trânsito de pedestre. Ali é uma rua...

**VH:** É uma rua...

**AD:** Que se transformou em comércio.

**VH:** É... então, quando você transforma uma rua... o princípio do Urbanismo Caminhável é isso: você transformar uma rua que era de carro em pedestre. Em princípio... vamos imaginar Rua Grande, que é uma rua de pedestre.

**AD:** Inclusive, vai até entrar agora em reforma.

**VH:** Vai. Aí neste caso, só tem um pequeno problema: porque ela continua sendo... você tem uma calçada e você tem o antigo leito carroçável. E você pega uma pessoa com deficiência visual e uma pessoa com deficiência motora, não consegue andar...

**AD:** Nem na calçada...

**VH:** Nem num... nem numa, nem noutro.

**AD:** E a calçada, não sei se já notaste, ela tem uma diferença de nível, né.

**VH:** Tem.

**AD:** E tem aquelas... aqueles rejuntas bem separados, aquelas juntas, né?

**VH:** Aí é que tá. A proposta que eu tenho é fazer o Urbanismo Caminhável adaptado às pessoas com deficiência visual e motora. Ou seja, arrancava aquilo tudo e fazia um piso só. Um só, com três tipos de piso: o piso que tem... pras pessoas que não tem problema nenhum; um piso que seria tátil; e um piso próprio para o cadeirante... e aí daria pra todo mundo andar.

**AD:** Aí vai ter que brigar com o IPHAN, né.

**VH:** É.

**AD:** Porque o grande problema é a gente querer e o IPHAN barrar, né?

**VH:** Agora é... eu sei que tem um projeto lá. Isso é do IPHAN, não é?

**AD:** É do IPHAN.

**VH:** Esse é do IPHAN.

**AD:** É federal, inclusive.

**VH:** É.

**AD:** Era bom você consultar...

**VH:** Eu vou...

**AD:** Pra vê... se a gente consegue. Até eu estou curioso para dá uma olhada.

**VH:** Eu também quero ver... O que que é Índice de Caminhabilidade? É o seguinte: é um índice que eles conseguiram juntar várias tópicos e você consegue medir na cidade, ou seja, num trecho de rua ou num trecho de quadra, o quão caminhável é aquele... aquele pedaço. Mede como é o piso; como é que são a... os cruzamentos; os índices de assalto; os índices de atropelamento; como é que são as fachadas permeáveis; como é que tem as árvores; como é que é o clima. Então, quando você junta isso tudo, você vai ganhando uma pontuação em cada tópico desse. São seis categorias que se subdividem... dão 21 tópicos; quando você atribui pontos a cada uma, você consegue saber se aquela... aquele trecho daquela quadra, aquela rua, ela é caminhável. Ela é uma... tem uma boa caminhabilidade pra você andar naturalmente.

Pra que que isso serve? Justamente pra auxiliar o Poder Público a fazer investimentos naquele local. Então, tem lugares que o índice é muito alto. Pode esperar um pouquinho. Tem lugares que o Índice de Caminhabilidade tá lá em baixo, então ele merece uma prioridade dum investimento...

**AD:** Pelo ou menos lá na parte do Centro... que tá só...

**VH:** Não. Eu tô dizendo que esse... o Urbanismo Caminhável e o Índice de Caminhabilidade você pode aplicar em qualquer ponto da cidade. Em qualquer ponto...

**AD:** Mas, a priori é bom entrar logo no Centro, né?

**VH:** Há, sim. Com certeza. Esse, eu não tenho a menor dúvida.

**AD:** No Centro vem gente pessoal do interior, né, pessoal da capital. Todo mundo corre pro Centro.

**VH:** Isso... Bem. Essas eram as perguntas principais, Adriano. Eu creio que já foi respondida. Eu agradeço muito a sua participação na nossa entrevista. Muito obrigado.

**AD:** Obrigado. De nada.

## **ANEXOS**

## **ANEXO A - RESPOSTA NEGATIVA DO HOSPITAL REDE SARAH PARA A ENTREVISTA COM SEUS PROFISSIONAIS**

**Recursos Humanos - SLZ** <rhlz@sarah.br>

Para [vhsplum@yahoo.com.br](mailto:vhsplum@yahoo.com.br) Jun 16 em 12:14 PM

Bom-dia!

Prezado Pesquisador

Profº. Vitor Hugo dos Santos Plum,

Em atenção ao Ofício encaminhado por V. Sa solicitando realizar entrevista com profissional da Unidade SARAH/São Luís para compor a sua pesquisa de mestrado, seguem considerações:

Agradecemos o interesse em incluir a REDE SARAH em sua pesquisa.

Cumpramos informar que a REDE SARAH disponibiliza aos docentes e discentes de IES um programa de Capacitação por área que têm por objetivo a apresentação das atividades desenvolvidas na instituição.

Entretanto, este programa de visitas, não prevê coletas de dados, tais como entrevistas, questionários e observações sistemáticas, com profissionais ou pacientes.

As coletas de dados para fins de desenvolvimento de trabalhos acadêmicos e pesquisas na Rede SARAH, em função de normas internas, são restritas aos profissionais da instituição, após aprovação em nosso Comitê de Ética e Pesquisa.

Assim, não será possível alcançar o objetivo requerido no Ofício encaminhado por V. Sa.

Pedimos desculpas pela demora em lhe conceder um retorno da sua solicitação, bem como nos desculpamos, também, pelos possíveis transtornos causados.

Atenciosamente,

Equipe de Recursos Humanos  
Rede SARAH de Hospitais de Reabilitação

## ANEXO B - ATA DE AUDIÊNCIA PRELIMINAR – FOLHA 1/2



ESTADO DO MARANHÃO  
 PODER JUDICIÁRIO  
 COMARCA DA ILHA DE SÃO LUÍS  
 VARA DE INTERESSES DIFUSOS E COLETIVOS

## ATA DE AUDIÊNCIA PRELIMINAR

<b>AÇÃO CIVIL PÚBLICA</b>	<b>6706-94.2010.8.10.0001 (66252010)</b>
<b>DATA/HORÁRIO/LOCAL:</b>	27/03/2015, às 16.00h, na sala de audiências.
<b>PRESENTES:</b>	
<b>JUIZ DE DIREITO:</b>	Douglas de Melo Martins
<b>AUTOR</b>	MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL
<b>Promotor de Justiça</b>	Ronald Pereira dos Santos
<b>RÉU</b>	MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS
<b>Procurador do Município</b>	Alexsandro Rahbani Aragão Feijó
<b>Secretário da SEMURH</b>	Diogo Diniz Lima

Tendo em vista que compareceu ao gabinete deste Juiz, às 16h, os representantes do Município mencionados na epígrafe desta ata, o Secretário Municipal de Urbanismo e Habitação, bem como o Procurador do Município Alexsandro Rahbani Aragão Feijó, com proposta de acordo para a resolução da demanda, determino a abertura de ata de audiência de conciliação para o fim de homologação do acordo. Aberta a audiência, foi obtida a conciliação, nos seguintes termos: O Município de São Luís, com a aquiescência do Prefeito de São Luís, Edivaldo de Holanda Braga Júnior, se compromete a: 1 - No prazo de 10 (dez) anos, tornar todas as ruas da cidade acessíveis, conforme norma NBR 9050-ABNT, excetuadas aquelas que não podem ter a sua infraestrutura alterada por restrição administrativa; 2 – Compromete-se, em um primeiro momento, a realizar a fiscalização do cumprimento da norma técnica da ABNT (Associação brasileira de normas técnicas) que versa sobre acessibilidade e do Código de Obras de São Luís nas obras de uso público; 3 – Dispõe-se, ainda, a lançar campanhas de conscientização da população e a realizar ações integradas para os fins de garantir a acessibilidade da cidade; 4 – A Prefeitura de São Luís também se compromete a adquirir rampas e a promover medidas de estímulo ao uso de piso tátil em empreendimentos de uso público; 5 – Todas as ações deverão integrar o Plano de Trabalho a ser elaborado pelo Ministério Público do Maranhão e o Município de São Luís conjuntamente, que terá 30 (trinta) dias como prazo para conclusão e contemplará o cronograma de execução das obras, o qual fará parte integrante deste acordo, priorizando, nos primeiros doze meses, ações de implementação referentes à rua 11, e seus acessos, do Loteamento Tibiri, no bairro Tibiri, bem como à Rua 08 e seus acessos, Planalto Vinhais I; 6 – As partes renunciaram ao prazo recursal.



ESTADO DO MARANHÃO  
 PODER JUDICIÁRIO  
 COMARCA DA ILHA DE SÃO LUÍS  
 VARA DE INTERESSES DIFUSOS E COLETIVOS

**SENTENÇA:** Homologo, por sentença, o Acordo Judicial realizado entre as partes e extingo o processo com resolução do mérito, com base no art. 269, III do Código de Processo Civil. A parte ré ficará sujeita a multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) em caso de descumprimento do cronograma de execução do presente acordo. Publique-se. Ficam as partes desde já intimadas desta decisão. As partes renunciam ao prazo recursal. Após as providências finais, ARQUIVEM-SE.

Nada mais havendo, mandou o MM. Juiz lavrar o presente termo que, lido e achado conforme, vai devidamente assinado. Do que para contar, eu Herberth Alessandro da Cunha Machado, Assessor de Juiz, subscrevo.

Juiz Douglas de Melo Martins  
 Titular da Vara de Interesses Difusos e Coletivos

Promotor de Justiça [Assinatura]  
 Procurador do Município [Assinatura]  
 Secretário da SEMURH [Assinatura]

## **ANEXO C - TRANSCRIÇÃO EM BRAILLE DO QUESTIONÁRIO APLICADO NA ESCEMA**

As páginas a seguir foram transcritas na ESCEMA, utilizando a máquina própria para tal fim.

Em função desta característica técnica, as próximas 5 (cinco) folhas não possuem numeração.