

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**DIREITO À CIDADE, DEFICIÊNCIA E POLÍTICAS PÚBLICAS: UM ESTUDO
SOBRE AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NA RODOVIÁRIA DO
PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Monografia de Graduação

Leonardo Villares de Almeida Affonso
Matrícula: 09/40330

Orientadora: Prof. Dr^a Lúcia Cony Faria Cidade

Brasília
Agosto de 2012

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**DIREITO À CIDADE, DEFICIÊNCIA E POLÍTICAS PÚBLICAS: UM ESTUDO
SOBRE AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NA RODOVIÁRIA DO
PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Leonardo Villares de Almeida Affonso

Monografia apresentada junto ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia

Prof. Dr^a Lúcia Cony Faria Cidade (orientadora)

Prof. Dr^a Marília Luiza Peluso (Departamento de Geografia, UnB)

Prof. Dr^a Maria T. Ferraz Negrão de Mello (Departamento de História, UnB)

Brasília
Agosto de 2012

FICHA CATALOGRÁFICA

Affonso, Leonardo Villares de Almeida. Direito à cidade, deficiência e políticas públicas: um estudo sobre as condições de acessibilidade na Rodoviária do Plano Piloto de Brasília. 133 f. Brasília, Universidade de Brasília, 2012.

Monografia de graduação – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia. Bacharelado em Geografia, UnB, 2012.

1. Direito à cidade
2. Acessibilidade
3. Pessoas com deficiência
4. Espaço urbano
5. Brasília
6. Políticas públicas

“Deficiente’ é aquele que não consegue modificar sua vida, aceitando as imposições de outras pessoas ou da sociedade em que vive, sem ter consciência de que é dono do seu destino.

‘Louco’ é quem não procura ser feliz.

‘Cego’ é aquele que não vê seu próximo morrer de frio, de fome, de miséria.

‘Surdo’ é aquele que não tem tempo de ouvir um desabafo de um amigo, ou o apelo de um irmão.

‘Mudo’ é aquele que não consegue falar o que sente e se esconde por trás da máscara da hipocrisia.

‘Paralítico’ é quem não consegue andar na direção daqueles que precisam de sua ajuda.

‘Diabético’ é quem não consegue ser doce.

‘Anão’ é quem não sabe deixar o amor crescer.

E ‘Miserável’ somos todos que não conseguimos falar com Deus.”

(Mário Quintana)

DEDICATÓRIA

A Annette e Mauricio, meus pais, sempre presentes. Ao Rogério, meu companheiro, incentivador de todas as horas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha mãe e ao meu pai (*in memoriam*) pelo amor, pelo exemplo, pelo apoio em minhas escolhas, pelas palavras de conforto e pela confiança.

Ao Rogério, que me inspira e esteve sempre presente nos momentos de necessidade e felicidade. Agradeço pela amizade, pelo carinho, pela honestidade, seriedade e lucidez.

À minha orientadora, professora Lúcia Cony, pela atenção, rigor e compromisso com a docência.

A todos os professores com quem aprendi no decorrer do curso.

À Thereza, pelo afeto, inteligência e humor e os incontáveis e agradabilíssimos encontros, verdadeiras e felizes ocasiões de suspensão da cotidianidade.

Às queridas amigas Rosana Sorbille e Graça Ohana, exemplos de ética e de compromisso.

Às queridas amigas e colegas Rafaela e Fátima, pela troca de experiência e pelo repartir de angústias inerentes à busca desta conquista. Às igualmente queridas amigas Adriana e Daisy, pela paciência e pelo incentivo diário dos meus estudos.

À D. Ilda, por acreditar no valor da formação educacional.

Ao Dário, à Karla, à Cristina e ao Centro de Ensino Médio Setor Leste, pela calorosa recepção e pela generosa partilha de conhecimento.

Aos estudantes entrevistados, pela gentileza e alegria com que me receberam e pela lição de vida.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
1.1. Aspectos gerais.....	9
1.2. Aspectos metodológicos.....	17
1.2.1. Delimitação do estudo.....	17
1.2.2. Procedimentos de pesquisa.....	17
1.2.3. Instrumentos e técnicas.....	17
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	22
2.1. O direito à cidade.....	22
2.2. A cidade capitalista	29
2.3. Deficiência: um conceito em disputa.....	34
2.4. Políticas públicas.....	40
2.5. Acessibilidade.....	43
2.5.1. Evolução do termo “acessibilidade”.....	43
2.5.2. Acessibilidade e mobilidade.....	45
3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE PARA AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.....	51
3.1. Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Brasil.....	51
3.1.1. Marcos legais.....	51
3.1.2. Censos demográficos: geografias da deficiência no Brasil.....	56
3.1.3. O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: Brasil Acessível.....	58
3.2. Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Distrito Federal.....	61
4. BRASÍLIA E A PLATAFORMA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO.....	67
4.1. Brasília modernista e o Plano Piloto.....	67
4.2. A Plataforma Rodoviária no Plano Piloto de Lúcio Costa.....	70

5. A RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.....	77
5.1. Organização do espaço na Rodoviária nos dias atuais.....	77
5.2. Procedimentos específicos da pesquisa de campo.....	80
5.2.1. Visita à Rodoviária do Plano Piloto.....	80
5.2.2. Relatos das pessoas com deficiência quanto à acessibilidade em Brasília e na Rodoviária do Plano Piloto.....	108
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	118
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	126
8. APÊNDICES.....	134
9. ANEXOS.....	137

1. INTRODUÇÃO

O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de regresso às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada. O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade.

Henri Lefèbvre

1.1. Aspectos gerais

Abertura

No presente trabalho procuraremos refletir sobre a relação entre espaço urbano, deficiência e condições de acessibilidade. Nesse sentido, sem a pretensão de sermos exaustivos, buscaremos estabelecer nexos entre a produção social da deficiência e as políticas públicas voltadas a assegurar igualdades de oportunidades e eliminação de barreiras que entram não apenas o trânsito, mas a comunicação e a participação social das pessoas com deficiência no espaço público. Mais especificamente, decidimos observar as condições de acessibilidade experimentada por jovens estudantes com deficiência física e sensorial no uso cotidiano da Rodoviária do Plano Piloto, em Brasília, Distrito Federal. Toda a reflexão aqui é feita à luz da discussão sobre o direito à cidade.

Vale inicialmente lembrar que a planificação urbana capitalista em combinação com o processo de especulação do mercado tem como um dos resultados “a distribuição desigual dos equipamentos educacionais e de lazer” (SANTOS, 1987).

Com efeito, as cidades contemporâneas têm sido marcadas por desigualdades na oferta de equipamentos e serviços relativos ao mundo da vida. Um aspecto particular são as desiguais condições de acessibilidade dos (e aos) equipamentos urbanos, em função das inúmeras barreiras socialmente interpostas às pessoas com deficiência. No Brasil, apesar da importância que políticas públicas voltadas para a

promoção da acessibilidade parecem se revestir, essa dinâmica se reproduz, preservando desigualdades e inadequações.

O Plano Piloto de Brasília, que nasceu sob a égide do planejamento modernista, é geralmente conhecido por seus elevados níveis de qualidade ambiental e arquitetônica. Localizada na área central da cidade, a Rodoviária de Brasília é o principal ponto de convergência dos fluxos de pessoas e de transportes de todo o Distrito Federal¹. Não por acaso, é um dos equipamentos mais utilizados pela população. Diversas vezes reformada desde a sua construção, as modificações operadas em sua estrutura até hoje parecem não ter sido devidamente pautadas pelos princípios da acessibilidade, fazendo daquele espaço um local em que se verificam violações sistemáticas não só dos direitos de acessibilidade, mas do direito à cidade.

A discussão sobre o direito à acessibilidade se insere no contexto do debate sobre o direito à cidade, uma vez que este pressupõe que o cidadão deve poder ser capaz de acessar a cidade em sua plenitude. Isso implica deslocar-se com segurança pela cidade por meio de transporte público acessível; alcançar os locais a que pretende chegar com a mesma segurança e neles poder ser capaz de por ali transitar com independência; frequentar locais de lazer e consumo sabendo que ali será bem atendido em suas necessidades específicas. A revisão a seguir contextualiza o tema em estudo.

Contextualização

Todos deveríamos ter direito à cidade e ao acesso a seus espaços e recursos. Vivemos em uma sociedade capitalista que preza os direitos individuais em detrimento dos coletivos e na qual os direitos de propriedade privada e as taxas de lucro são mais bem quistos do que quaisquer outras noções de direitos que possam existir (HARVEY, 2012). Esta característica constitui o cerne das relações no mundo contemporâneo, sejam estas dos indivíduos entre si, sejam dos indivíduos com relação aos espaços, públicos ou privados. E, não por acaso, a privatização dos espaços públicos urbanos

¹ Segundo a Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal (Adasa-DF), a Rodoviária apresenta um fluxo diário de mais de 700 mil pessoas. Disponível em: <http://www.adasa.df.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=932:21032012-na-rodoviaria-do-plano-piloto-a-apresentacao-do-adasa-movel&catid=50:noticias-da-adasa&Itemid=244>. Acesso em: 30 jun. 2012.

tem sido a tônica no que diz respeito à atual forma de apropriação² destes espaços. Ao lado disso, verificam-se ainda, entre outras coisas, processos de exclusão, cerceamento, segregação e (in)visibilização de determinados grupos ou sujeitos que também circulam, povoam, animam e disputam esses espaços com outros.

A discussão sobre o direito à cidade e, por conseguinte, sobre o acesso a ela não é certamente nova. No entanto, o tema não poderia facilmente perder a sua atualidade, uma vez que a cidade sempre será um espaço caracterizado pela indissociabilidade entre sua própria configuração e os que a habitam, por ela transitam ou, por diversas razões, lidam com dificuldades ou empecilhos para ter acesso a seus recursos, ambientes, grupos etc.

O transitar pela cidade pode parecer simples, banal ou corriqueiro. Pareceria bastar que o espaço urbano fosse dotado de condições mínimas que viabilizassem a circulação, o deslocamento das pessoas e a sua fruição. No entanto, a sutil e complexa configuração espacial se dá ao sabor de processos sócio-históricos em que território, economia, instituições, cultura, valores, crenças, ideologias, diversos atores sociais, entre outros elementos, interagem, produzindo ou reproduzindo estruturas, normas, hierarquias, desigualdades, marginalizações, segregações e, portanto, violações de direitos humanos, entre eles o próprio direito à cidade.

A produção ou reprodução desse conjunto de vetores segregatórios se materializa por meio da forma como está disposto o espaço e da interação cotidiana dos cidadãos com este espaço, usualmente desprovido de elementos básicos para sua fruição com segurança e autonomia: calçadas quebradas, iluminação insuficiente, telefones públicos, faixas de pedestres, semáforos, diversas formas de sinalização, serviços de informação e de apoio ao cidadão transeunte ou outros equipamentos urbanos. Tudo isso constitui um conjunto de fatores que, segundo Kowarick (1979, 2000, p. 22), são responsáveis pela “espoliação urbana”, ou seja, “a somatória de extorsões que se operam pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que [...] apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução dos trabalhadores.”

² Segundo Lefèbvre apud Carlos (2011, p. 72), “A ação dos grupos humanos tem sobre o meio material duas modalidades, dois atributos: a dominação e a apropriação. A dominação sobre a natureza material, resultado de operações técnicas, arrasa esta natureza permitindo às sociedades substituí-las por seus produtos. A apropriação não arrasa, mas transforma a natureza – o corpo e a vida biológica, o tempo e o espaço dados – em bens humanos. A apropriação é a meta, o sentido e a finalidade da vida social”.

Uma espoliação que pode ser ainda mais acentuada e penosa no caso das realidades cotidianas das pessoas com deficiência, expostas a situações variadas de vulnerabilidade, obrigadas a se submeterem a uma lida à qual se acresce o desafio hercúleo para superar uma rotina de infinitos obstáculos físicos, urbanísticos, arquitetônicos, culturais, comunicacionais e comportamentais, autênticos entraves para o gozo do direito à cidade.

Nesse cenário, o cidadão deficiente parece mais um intruso, um pária, um indivíduo que enfrenta um vórtice de marginalização e exclusão, buscando resistir, sobreviver e se fazer valer em um contexto de sistemática negação e extorsão de seus direitos básicos de cidadania e, por conseguinte, de seu direito à cidade, tal como entende o filósofo francês em epígrafe.

São as políticas públicas as indutoras de medidas que poderão garantir o usufruto do direito à cidade, não apenas pelas pessoas com deficiência, como também por todos seus habitantes, como veremos a seguir em discussão que coloca as cidades capitalistas como palco da relação entre seus cidadãos e o espaço.

Síntese da Justificativa

As políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência são um meio de permitir que essa parcela da população passe a usufruir da cidade, seus espaços e equipamentos com maior qualidade. Nesse sentido, a discussão sobre o direito à cidade é enriquecida com o debate acerca da escolha do viés teórico sobre deficiência que o Estado adota, o qual, em última análise é o que norteará a política a ser empregada.

Em âmbito internacional, as discussões sobre deficiência, acessibilidade, políticas públicas contribuíram para a adoção de medidas com vistas ao atendimento das demandas dos cidadãos, dentre os quais os deficientes. Destacam-se a Carta Mundial do Direito à Cidade, de 2004 e a Convenção da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 2007. No contexto brasileiro, a Constituição Federal de 1988 faz breve menção às pessoas com deficiência e, dentre a legislação federal correlata, destacamos o Decreto nº 5.296/2004, que serviu de base para a criação do “Programa Brasil Acessível”, de 2004. Em âmbito distrital, é vasta a legislação que versa sobre as pessoas com deficiência e acessibilidade. Em consonância com esse arcabouço jurídico, em 1998 foi publicado o Código de Edificação do Distrito Federal, que dispõe de uma sessão inteira sobre acessibilidade. Em 2001, foi instituída a Comissão Permanente de

Acessibilidade/CPA por meio do Decreto nº 22.420/2001 para acompanhar o “Programa Acessibilidade Direito de Todos” e implantar medidas de promoção de acessibilidade.

Apesar de todas essas ações, os problemas permanecem. E o desafio que se impõe para esta década é ainda maior, se considerarmos que aproximadamente 650 milhões de pessoas no mundo possuem alguma deficiência segundo a ONU (sítio da Organização, s/d). No Brasil já há, segundo dados do último Censo do IBGE (2010), 45 milhões de pessoas que declararam possuir alguma deficiência (motora, visual, auditiva ou mental). No Distrito Federal, cujo contexto será abordado a seguir, aproximadamente 580 mil pessoas declararam no Censo 2010 possuir uma das deficiências investigadas, o que torna ainda mais relevante a discussão sobre o tema.

Síntese da definição do problema

No imaginário popular, em Brasília³, cidade planejada para ser a capital da República de um Brasil moderno, o singelo ato de transitar, direito elementar da figura do cidadão, seria um gesto simples, automaticamente assegurado. No entanto, não foi e não é. E nem seria necessário reiterar aqui as bem conhecidas conclusões dos inúmeros estudos que insistentemente apontam o caráter excessivamente setorizado, o profundo classismo e os vetores segregatórios da Nova Capital⁴.

Dentre os inúmeros estudiosos da cidade e seus processos urbanos, damos destaque a Aldo Paviani, segundo o qual “Brasília, a cidade modernista e cinquentenária, submetida aos padrões da Carta de Atenas, acaba por importar os problemas estruturais e arcaicos das grandes metrópoles brasileiras: centrifugação de população pobre para os anéis externos, lacunas de trabalho na periferia e notória injustiça social” (PAVIANI, 2010). Outra forma como Brasília é conhecida, “cidade utópica”, reflete a forma como Brasília foi pensada, “construída para ser uma obra de arte, intocável, contraditória e, principalmente, distante dos problemas sociais gerados por essa utopia urbanística” (ALVES, 2005, p. 123). Sobre a dimensão utópica de

³ Neste trabalho, entendemos “Brasília”, a exemplo de Holanda (2002), como a formação urbana do Distrito Federal no seu conjunto, ou seja, incluindo as demais áreas administrativas, inicialmente chamadas “cidades-satélites”. Quando falarmos em “Plano Piloto”, nos reportaremos ao projeto original, que compreende o centro da cidade e seu entorno imediato.

⁴ Para uma visão mais acurada sobre o processo de segregação sócio-espacial, veja: CORRÊA (1995); e VILLAÇA (2001).

Brasília, diz Paviani que “a cidade utópica cedeu espaço à apropriação desigual do território, com os ricos ocupando o Plano Piloto e adjacências e os pobres, as cidades satélites ou mesmo as muitas “invasões” que permeiam o tecido urbano” (PAVIANI, 2004).

Para além de qualquer clichê, uma cidade cujos habitantes (ou melhor, seus “cidadãos de primeira classe”), segundo uma velha maneira de descrever o lugar, teriam que ser dotados de “cabeça, tronco e rodas”. Um quadro que exhibe tons sensivelmente mais dramáticos para um expressivo universo populacional constituído pelos “cidadãos de segunda classe” que não apenas dependem do serviço de transporte público, mas também se veem obrigados, antes ou depois de “pegar a condução”, a enfrentar distâncias relativamente grandes a pé.

De fato, a maioria da população da capital lida com um cenário urbano marcado pela precariedade ou, às vezes, até mesmo pela inexistência de serviços de consumo coletivo. Não raro, mesmo quando existente, a oferta de tais serviços não costuma apresentar configurações que permitam a sua fácil fruição por parte das pessoas com deficiência. A organização das filas nem sempre obedece ao princípio da preferência e da prioridade desse público. Os veículos velhos, com degraus altos, bancos estreitos, superlotados, inseguros, e cujos usuários muitas vezes não se atentam aos assentos reservados. Calçadas esburacadas, sem piso tátil ou de alerta, com barreiras (lixeiras, degraus, inclinações excessivas, sujeira, orelhões), sem abaixamento ou com abaixamento inadequado. Iluminação precária. Telefones públicos que não podem ser utilizados por deficientes auditivos. Faixas de pedestres mal sinalizadas ou ignoradas pelos motoristas. Semáforos sem sinalização sonora. Paineis informativos sem braile ou mapas táteis. Serviço de apoio ou informação ao cidadão sem pessoal qualificado para atender pessoas com deficiência e que desconhecem a legislação em matéria etc.

A Rodoviária do Plano Piloto, por sua vez, é um dos equipamentos urbanos mais importantes do Distrito Federal e constitui, indiscutivelmente, o principal ponto de cruzamento e de convergência dos fluxos urbanos e, por consequência, dos meios públicos de transporte da cidade: ônibus, metrô e transportes alternativos e clandestinos. Local em que, durante todas as horas do dia, vemos pessoas interagirem, chegarem, partirem, trabalharem, fazerem “bicos”, comercializarem, marcarem encontros, se alimentarem, dormirem, simplesmente perambularem etc.

Apesar de sua importância incontestável, ela ainda não está preparada para receber adequadamente o enorme contingente de pessoas com deficiência que por ali

circulam diariamente. Uma pesquisa exploratória sugere que há graves falhas com relação ao não atendimento do que preconizam as leis que versam sobre acessibilidade em edificações e equipamentos públicos. A inobservância à aplicação da legislação em vigor, seja federal, seja distrital, é um dos problemas que operam contra o usufruto por todas as pessoas do direito à cidade.

Deste modo, levando em consideração o que sinalizamos até aqui, ao longo do presente trabalho procuraremos orientar nossa reflexão a partir de questões que, mais abrangentes no ponto de partida, gradualmente nos permitirão abordar mais especificamente nosso objeto da análise empírica.

- 1) Em que medida o referencial e a discussão sobre o direito à cidade contempla ou municia a discussão relativa aos direitos das pessoas com deficiência?
- 2) Até que ponto a discussão sobre deficiência, políticas públicas e acessibilidade pode aportar alguma contribuição para a reflexão do direito à cidade?
- 3) Como diferentes conceptualizações de deficiência podem implicar distintas maneiras de conceber o papel do Estado ou das políticas públicas de acessibilidade?
- 4) Em que medida os preceitos da cidade modernista contemplam as necessidades das pessoas com deficiência?
- 5) Até que ponto as políticas públicas de acessibilidade tem sido suficientes para a promoção do acesso das pessoas com deficiência aos espaços da Rodoviária do Plano Piloto?

As duas primeiras questões referem-se às reflexões que dão base teórica à pesquisa. As três seguintes orientam os capítulos de análise, em uma aproximação progressiva ao foco. Complementam os eixos condutores da análise o objetivo geral e os objetivos específicos, a seguir.

Objetivos

Objetivo geral

O presente trabalho pretende analisar a relação entre espaço urbano, deficiência, políticas públicas e acessibilidade.

Objetivos específicos

Como desdobramentos, emergem aspectos importantes que delineiam os objetivos específicos deste trabalho. A saber:

- Refletir sobre o papel das políticas públicas diante das necessidades enfrentadas pelas pessoas com deficiência;
- Analisar se e em que medida as atuais condições de acessibilidade na Rodoviária do Plano Piloto contemplam as necessidades das pessoas com deficiência à luz do disposto pela legislação federal e distrital;
- Identificar as estratégias utilizadas pelas pessoas com deficiência frente às barreiras interpostas no uso do transporte público em geral e, mais especificamente, na fruição do espaço da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília;
- Identificar possíveis variações dessas estratégias segundo as deficiências e as barreiras encontradas pelas pessoas.

Hipótese

Na esteira das questões de pesquisa, emerge a hipótese de trabalho: em Brasília, as políticas públicas de acessibilidade não tem tido efetividade para eliminar barreiras enfrentadas por pessoas com deficiência, comprometendo seus direitos básicos de cidadania, entre eles, o direito à cidade.

A próxima seção trata dos aspectos metodológicos amplos do estudo, comentando os principais passos na construção do objeto e na análise propriamente dita.

1.2. Aspectos metodológicos

1.2.1. Delimitação do estudo

Esta pesquisa considera os processos sociais de interposição de barreiras físicas, culturais, comunicacionais, informacionais e atitudinais e a necessidade de se formular e implementar políticas públicas voltadas a promover a sua redução ou eliminação. Tem como plano de observação a Rodoviária do Plano Piloto e o uso deste equipamento urbano por jovens estudantes com deficiência física ou sensorial (cegueira, baixa visão, surdez e deficiência auditiva).

1.2.2. Procedimentos de pesquisa

As quatro primeiras questões de pesquisa tratam respectivamente de: 1) em que medida o referencial e a discussão sobre o direito à cidade contempla ou municia a discussão relativa aos direitos das pessoas com deficiência; 2) até que ponto a discussão sobre acessibilidade pode aportar alguma contribuição para a reflexão do direito à cidade; 3) como diferentes conceptualizações de deficiência podem implicar distintas maneiras de conceber o papel do Estado ou das políticas públicas de acessibilidade; e 4) em que medida os preceitos da cidade modernista contemplam as necessidades das pessoas com deficiência. Essas questões foram exploradas por meio de levantamentos bibliográficos. No caso da questão relativa às políticas públicas, utilizou-se também pesquisa documental.

A quinta questão de pesquisa, voltada para a análise do foco, indaga até que ponto as políticas públicas de acessibilidade tem sido suficientes para a promoção do acesso das pessoas com deficiência aos espaços da Rodoviária do Plano Piloto? Além de levantamentos bibliográficos, baseou-se em pesquisa por observação direta, complementada por levantamento com base em entrevistas. Seguem esclarecimentos sobre os instrumentos e técnicas utilizados.

1.2.3. Instrumentos e técnicas

Toda pesquisa comporta um conjunto de adoções metodológicas definidas à luz de seus pressupostos teóricos e pelas questões que se busca responder (as assim

chamadas “questões de pesquisa”). O objeto de pesquisa pode colocar o estudioso diante da necessidade de operar escolhas entre realizar estudos de caso, observações diretas, observações indiretas, entrevistas, questionários, enquetes, análise de documentos, análise de conteúdo, análise do discurso, levantamentos estatísticos, simulações, testes etc. Para a consecução do presente trabalho, valem-nos de métodos e técnicas próprios da pesquisa bibliográfica, da pesquisa documental e da pesquisa de campo.

Pesquisa bibliográfica

Segundo Hühne (1987, p. 247), a pesquisa bibliográfica, é a que “levanta os dados de uma questão e oferece fundamentação teórica para um problema.” Ao lado disso, vale lembrar que:

A pesquisa bibliográfica consiste no exame do conjunto de livros escritos sobre determinado assunto ou de documentos deixados por autores conhecidos ou inéditos. [...] tem como meta pesquisar as produções humanas conservadas através de livros, artigos, documentos, pinturas, videotapes [...] etc. (PEDRON, 2001, p.132).

A pesquisa bibliográfica, etapa básica e indispensável de qualquer modalidade de pesquisa, forneceu embasamento teórico e munição para lidarmos com as delimitações dos problemas postos pelas questões de pesquisa ou a elas relacionados. Com efeito, nessa fase de levantamento bibliográfico, procuramos não apenas levantar dados, mas antes procuramos buscar fundamentação teórica para dar conta de nossas questões. Para tanto, tivemos que recorrer a trabalhos teóricos e estudos sobre cidades, direito à cidade, deficiência, acessibilidade, políticas públicas e mais precisamente políticas públicas de acessibilidade – e, com isso, refletir sobre as relações existentes entre tais temas.

Pesquisa documental

Para a pesquisa documental, nos debruçamos basicamente sobre a produção legislativa relativa ao tema da acessibilidade: convenções, Constituição Federal, leis, decretos, normas, programas de governo.

Observação direta

Segundo Munhoz, pesquisa de campo designa:

Todo o estudo que é feito de maneira direta, ou seja, junto às próprias fontes informativas, sem o uso de dados secundários extraídos de publicações [...] A pesquisa de campo tem por objetivo a coleta de elementos não disponíveis, que ordenados sistematicamente [...] possibilitem o conhecimento de uma determinada situação, hipótese ou norma de procedimento (MUNHOZ, 1989, p. 84).

A pesquisa de campo pressupõe um levantamento bibliográfico, seguida das etapas relativas à coleta e registro de dados por meio de observações, entrevistas, questionários, formulários etc. (Pedron, 2001, p. 136-138). Na presente, o trabalho de campo consistiu na realização de observações *in loco* e entrevistas, com aplicações de questionários.

Em nossas observações, não pretendíamos fazer um trabalho de caráter participante, mais recomendado para situações que exigem que o pesquisador integre-se e participe da vida de um grupo para compreender sua cultura, seus modos de vida, suas representações etc. (LAVILLE; DIONNE, 1999, p. 178). No entanto, também não era o caso de realizarmos uma observação que pressuporia uma mera visão “do exterior”, pois, afinal, questões de acessibilidade, muito embora tenham tradicionalmente um público-alvo preferencial, dizem respeito a todos e suas medidas podem produzir efeitos na vida de cada um, em distintos modos ao longo da vida.

Segundo Quivy e Van Campenhout (1998, p. 196), observação direta trata-se de um método no sentido restrito, baseado na observação visual e constitui único método de investigação social por meio do qual se captam os comportamentos no momento em que eles se produzem, sem a mediação de documentos ou testemunhos. Na presente pesquisa, consideramos importante nos valermos de técnicas próprias desse tipo de observação, fazendo observação *in loco* das condições objetivas da Rodoviária do Plano Piloto. No entanto, ao fazê-lo, optamos por não nos valer de uma grade de observação muito formalizada por entendermos que, se por um lado poderia facilitar o trabalho de observação, por outro, poderia revelar-se relativamente superficial e mecânica diante da riqueza e da complexidade do que pretendíamos observar.

Vimo-nos, portanto, diante da necessidade de adotar um método de observação relativamente flexível. Um método que não fosse pautado por um olhar meramente contemplativo ou curioso, mas sim orientado pelas questões e pesquisa e que, assim, nos permitisse verificar as condições de acessibilidade da Rodoviária, as

adequações e as inadequações dos recursos e dos serviços disponibilizados, a suficiência e a insuficiência desses recursos e serviços e, ainda, identificar barreiras físicas, informacionais, comunicacionais, atitudinais ao uso desse espaço a pessoas com deficiência. Tudo isso não apenas à luz do que as normas e a legislação determinam em termos de acessibilidade, mas também a partir da reflexão sobre o direito à cidade.

Assim, nossa grade, ou melhor, nosso plano de observação (Apêndice A) não era composta de um conjunto fechado de campos a serem preenchidos com um X. Ele, pelo contrário, deveria ser suficientemente flexível para, ao mesmo tempo, nos permitir a coleta de informações acerca de aspectos que, de antemão, considerávamos indispensáveis (tais como: condições do pavimento, escadas, desníveis, rampas, elevadores, banheiros, piso tátil, corredores, sinalizações, postos e painéis de informação, serviços de apoio, condições dos ônibus etc.), como também nos possibilitar ir além do preenchimento de campos pré-delimitados, consentindo também anotações sobre comportamentos, atitudes, e outras barreiras anteriormente não previstas ou inusitadas.

Para melhor amparar e enriquecer tal observação, julgamos pertinente nos valermos, ainda, da contribuição de um especialista em questões de acessibilidade e de adaptação de materiais para deficientes, que nos acompanhou na observação *in loco*. Fizemos, então, o que chamaremos aqui de “observação por acompanhamento”.

Entrevistas

Ao lado de tais providências, identificamos a necessidade de também realizar entrevistas a jovens estudantes com deficiência usuários de meios de transporte e frequentadores da Rodoviária. Com isso, nosso intuito não era o de ilustrar o conjunto das observações feitas *in loco*, nem tampouco o de buscar estabelecer generalizações a partir de entrevistas a uma amostra representativa desse público. Pelo contrário, a partir de entrevistas a um pequeno número de jovens estudantes deficientes físicos usuários de cadeiras de rodas, cegos ou com baixa visão, buscar informações sobre as práticas por eles adotadas no uso cotidiano da Rodoviária e as suas estratégias

empregadas no enfrentamento a barreiras interpostas pelo sistema de transporte público em geral, na cidade de Brasília⁵.

Valemo-nos, então, das técnicas de entrevista semiestruturada (LAVILLE; DIONNE, 1999, p. 188), por meio de um conjunto pré-formulado de perguntas abertas, feitas verbalmente, seguindo uma ordem prevista, mas na qual o entrevistador podia acrescentar perguntas para esclarecimento e o entrevistado podia incluir suas observações. (Apêndice B). As entrevistas foram sempre antecedidas de fornecimento de esclarecimentos básicos sobre suas finalidades e da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice C), inclusive produzido em versão acessível para pessoas com baixa visão (em macrotipos de corpo 18 e 24).

O presente trabalho está estruturado em seis capítulos, além dessa Introdução. O próximo capítulo será dedicado ao referencial teórico, no qual vamos procurar abordar algumas discussões em torno do conceito de “cidades” e do “direito às cidades”. Após isso, proporemos uma breve reflexão em torno das questões da deficiência e das políticas públicas para por fim estabelecer nexos com as discussões sobre acessibilidade.

No seguinte, intitulado “Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência”, faremos uma breve reflexão sobre tais políticas no Brasil e no Distrito Federal. O capítulo 4 abordará questões acerca da cidade que representa o modernismo em suas linhas arquitetônicas e a gênese da Plataforma Rodoviária do Plano Piloto. No capítulo 5 será abordado o objeto da pesquisa empírica, em que se caracterizará a Rodoviária do Plano Piloto, além de nos determos nas entrevistas e na observação *in loco*, procurando trazer e discutir os resultados. Por fim, o capítulo 6 trará as considerações finais do trabalho.

⁵ Pensamos em também entrevistar estudantes surdos sinalizadores (usuários de Língua Brasileiras de Sinais), mas nos deparamos com a indisponibilidade de intérpretes para mediar a nossa comunicação. Como a língua portuguesa é, para eles, uma segunda língua, não se mostrava viável solicitar-lhes o mero preenchimento de um formulário que, em si mesmo, já representava uma barreira. As barreiras sócio-comunicacionais enfrentadas por esse grupo representaram aqui uma barreira para execução dessa parte da pesquisa.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Parte deste capítulo explora a primeira questão de pesquisa, que indaga em que medida o referencial e a discussão sobre o direito à cidade contempla ou municia a discussão relativa aos direitos das pessoas com deficiência. Nesse sentido, divide-se nas seções 2.1. Direito à cidade; e 2.2. A cidade capitalista. Outra parte analisa a segunda questão de pesquisa, que busca compreender até que ponto a discussão sobre deficiência, políticas públicas e acessibilidade pode aportar alguma contribuição para a reflexão do direito à cidade? Assim, acrescentam-se as seções 2.3. Deficiência: um conceito em disputa; 2.4. Políticas Públicas; e 2.5. Acessibilidade.

2.1. O direito à cidade

Se há um marco teórico no que diz respeito ao direito à cidade, pode-se dizer que Henri Lefèbvre é o seu principal artífice. Foi ele que, em 1968, elaborou o conceito, ao calor das palavras de ordem das barricadas de estudantes, trabalhadores e outras categorias sociais, de diferentes classes, etnias, culturas e idades, que tomaram as ruas de Paris e depois se espalharam pelo mundo, em um movimento de contestação radical do capitalismo e dos valores burgueses. É no bojo dessa efervescência político-ideológica que surge o direito à cidade como:

[...] um grito e uma demanda... não pode ser concebido como um simples direito de visita ou um retrocesso às cidades tradicionais. Somente pode ser formulado como um direito transformado e renovado à vida urbana como o lugar 'urbano' de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição num espaço temporal elevado ao posto de recurso supremo entre todos os recursos (LEFEBVRE⁶ apud MARCUSE, 2010, p. 89).

A bandeira do direito à cidade nasceu no seio de uma sociedade inconformada com o *status quo*, em que os empresários franceses auferiam lucros cada vez mais vultosos através da enorme pressão exercida sobre os trabalhadores.

O direito à cidade, além de direito difuso a ser gozado por todos que nela habitam, foi alçado à condição de categoria de análise na teoria urbana contemporânea por Lefèbvre. Para ele,

[...] a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto

⁶ Em respeito às normas gramaticais francesas, não colocaremos o acento agudo quando o nome de Henri Lefèbvre for citado em caixa alta.

ideológico e político) dos modos de viver, dos 'padrões' que coexistem na Cidade (LEFEBVRE, 2008, p. 22).

Esses encontros e confrontos, tensões e disputas, que ocorrem no espaço urbano não são apenas inerentes a ele, mas também fundamentais para conferir vida à cidade.

Ainda segundo Lefèbvre (2010, p. 134), o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e à habitação. Sem preconizar uma hierarquização dos direitos, o autor quer chamar a atenção para o fato de que o direito à cidade guarda em si uma gama de outros direitos dos quais deveríamos ser titulares. Sendo assim, o direito à cidade deveria também contemplar e ao mesmo tempo pressupor o direito a acessar com segurança e autonomia os espaços da cidade e a estabelecer livres relações com as pessoas que a povoam.

Essa definição intencionalmente ampla do direito à cidade acaba por permitir que diversos movimentos sociais no âmbito de suas lutas e reivindicações a acionem, dela se apropriem, conferindo-lhe ainda maior possibilidade de angariarem apoios ou estabelecerem alianças.

Por isso, Jouffe (2010, p. 50) sublinha a o potencial político das “reivindicações transversais, isto é, abertas e suficientemente genéricas, do qual o direito à cidade é um modelo que poderia ser conveniente a certas alianças”. Com efeito, sob a bandeira do direito à cidade, poderiam, sem grandes celeumas, se reunir diversos movimentos sociais. Os movimentos das pessoas com deficiência, por exemplo, em nome do direito à cidade, poderiam unir-se àqueles que lutam por uma cidade mais igualitária com relação à habitação, ao saneamento e à mobilidade urbana. Nessa convergência, todos poderiam se beneficiar mutuamente.

Ao mesmo tempo, porém, um uso excessivamente impreciso poderia conduzir à perda do vigor político do conceito de Lefèbvre. A esse propósito, Trindade (2011) reconhece que o filósofo francês:

[...] não estava se referindo ao direito à cidade como a possibilidade de correção das distorções da economia capitalista no plano da produção do espaço urbano, mas sim a um processo de transformação social mais amplo, capaz de produzir uma outra cidade a partir de uma nova lógica de produção e de uso do espaço (TRINDADE, 2011, p.4).

Por isso, Marcelo Lopes de Souza critica o uso recorrente e generalizado da expressão “direito à cidade”, incorporado em escala internacional no vocabulário de

inúmeras ONGs, institutos de pesquisa, agências governamentais, estudiosos da questão urbana e movimentos sociais vinculados às lutas referentes à produção do espaço urbano (habitação, saneamento ambiental, transporte público, etc.). Dessa forma, segundo ele, o “direito à cidade” teria se constituído em uma espécie de “expressão guarda-chuva”, em um processo semelhante ao que ocorreu com o conceito de “sustentabilidade”, tornando-se, dessa forma, esvaziado de sentido analítico e rigor conceitual (SOUZA, 2010, p. 315-316). Ou seja: direito à cidade ao qual estes grupos se referem significa um conjunto de *melhorias* a serem incorporadas pela cidade capitalista: melhores condições habitacionais, uso racional da infraestrutura urbana e dos recursos naturais, transporte público eficiente, além, é claro, do aperfeiçoamento dos mecanismos de controle do Estado e participação popular. Para esse autor, o direito à cidade nos termos de Lefèbvre não deve ser reduzido a eventuais progressos nas condições de vida das classes populares na cidade capitalista, mas significa, antes, o direito a uma vida urbana muito diferente, no contexto de uma outra cidade e de uma outra sociedade (p. 318) ou seja, a partir de uma nova lógica de produção e de uso do espaço.

Entretanto, nesse debate, concordamos com Teixeira (2011), que problematiza a análise de Souza:

Levando-se em conta o contexto histórico-político em que Henri Lefèbvre formulou seu conceito - final da década de 1960 - e pensou as possibilidades de transformação social e de ruptura com o modelo capitalista de cidade (e de sociedade), deve-se reconhecer que as condições sociopolíticas mudaram consideravelmente até os dias atuais. Neste sentido, deve-se atentar para o fato de que os conceitos científicos e filosóficos não ficam incólumes às transformações sociais. (TEIXEIRA, 2011, p. 4-5).

Por este motivo e ao mesmo tempo fazendo uma ressalva, o autor assevera, ainda, que os conceitos também mudam de significado ao longo do tempo, produto direto dos contextos históricos nos quais são utilizados:

Mas, por outro lado, é inevitável que os conceitos e formulações teóricas elaborados no passado sejam reinterpretados e imbuídos de novos sentidos analíticos com o passar do tempo; em outras palavras, os conceitos também são moldados e produzidos historicamente. [...] a argumentação desenvolvida por Marcelo Lopes de Souza no que tange ao sentido do conceito lefebvriano é totalmente correta e precisa, ou seja, a forma com que o conceito é majoritariamente utilizado hoje (sobretudo pelos atores da chamada sociedade civil) não corresponde exatamente à sua proposição original. Contudo, queremos ressaltar que isso não deve se constituir em um impedimento para que se construa um esforço intelectual e analítico no sentido de promover uma releitura/reinterpretação de tal conceito. Se Lefèbvre preocupou-se em pensar a organização da vida social e do espaço urbano em uma sociedade diferente da sociedade

capitalista, nada nos impede de questionar o que significa pensar o direito à cidade nesta sociedade, com todas as suas assimetrias e imperfeições (TEIXEIRA, 2011, p. 4-5).

Uma outra possível maneira de ressignificar o termo seria ampliá-lo, estendê-lo para além dos muros da cidade. Talvez por isso Milton Santos fala de direito ao *entorno*. O autor denuncia a negação do direito ao entorno e a falta de medidas que garantam a sua efetiva implementação e das “mudanças brutais que se operam na paisagem e no meio ambiente, sem a menor consideração pelas pessoas” (SANTOS, 1987, p. 47). Mudanças que produzem resultados que ofendem, expulsam, desenraizam, desorientam as pessoas. Nesse sentido, o que dizer das mudanças que se operam na paisagem (na cidade ou fora dela) e ignoram as pessoas e as suas necessidades? Ao lado disso, o autor lembra os processos de privatização do espaço público por meio dos quais os cidadãos são alijados de elementos típicos da vida urbana, perdem o direito de usufruir de bens que, por ser essenciais, deveriam continuar públicos. Mais uma vez, se preferirmos, o direito à cidade é flagrantemente violado.

Ao lado disso, vale lembrar outro importante autor que trabalha na perspectiva do direito à cidade, David Harvey. Segundo ele:

O direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual de acessar os recursos urbanos. É o direito de transformarmos a nós mesmos através da transformação da cidade. É, além disso, um direito comum ao invés de individual, uma vez que essa transformação inevitavelmente depende do exercício de um poder coletivo de remodelar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer nossas cidades e a nós mesmos é, eu quero argumentar, um dos mais preciosos ainda que mais negligenciado dos nossos direitos humanos⁷ (HARVEY, 2008, p. 23).

Essa citação é importante também para enfatizar que os titulares do direito à cidade devemos ser todos. Todos, coletivamente, temos o direito de atuar na reconfiguração dos processos de urbanização, a liberdade de fazer e refazer nossas cidades e nós mesmos, inclusive aqueles que, cotidianamente, batalham para escapar das engrenagens produtoras de marginalização e ter voz ativa na definição dos rumos da cidade e usufruir seus equipamentos, em que pesem as barreiras que lhes são socialmente impostas.

⁷ Versão original: *The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes of urbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human right.*

Quando Harvey diz que nós devemos construir a cidade na qual queremos viver, clara está uma “convocação” para que a sociedade enfrente a situação vigente, a exemplo do que vem ocorrendo ao redor do mundo desde 2011, com as juventudes tomando a frente de diversos protestos:

A recente onda de movimentos liderados pela juventude ao redor do mundo, do Cairo à Madri a Santiago – sem falar da revolta nas ruas de Londres, seguida por um movimento “Ocupe Wall Street” que começou em Nova Iorque antes de se espalhar por inúmeras cidades nos Estados Unidos e agora ao redor do mundo – sugere que há algo de político no ar da cidade lutando para ser expresso⁸ (HARVEY, 2012, p. 116-117).

Nesses protestos, mais uma vez, a cidade torna-se um palco privilegiado para a expressão do dissenso, do descontentamento e da busca por novas maneiras de se expressar politicamente, por meio da ocupação de seus espaços, marcando posição e exigindo mudança. Em diversos lugares, os enfrentamentos com as “forças da ordem” encarregadas de desocupar os espaços, também traduzem em cores acesas a luta pelo direito à cidade.

Muito antes de toda essa efervescência política, porém, o tema do direito à cidade já vinha sendo articulado e se fortalecendo. A tentativa mais contundente de conferir maior visibilidade a ele se deu em 2005, com a elaboração da Carta Mundial do Direito à Cidade, documento redigido no Fórum Social Mundial das Américas em Quito (julho de 2004), retificado no Fórum Mundial Urbano de Barcelona (setembro de 2004) e, mais tarde, no V Fórum Social Mundial de Porto Alegre (janeiro de 2005). Por tal instrumento, o direito à cidade:

[...] se define como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social. Entendido como o direito coletivo dos habitantes das cidades em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que se conferem legitimidade de ação e de organização, baseado nos usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito a um padrão de vida adequado (Preâmbulo, CARTA MUNDIAL DO DIREITO À CIDADE).

Percebe-se que o documento reconhece a atenção especial aos grupos de maior vulnerabilidade e menos favorecidos, dentre os quais estão as pessoas com deficiência. A Carta considera “mais vulneráveis”:

[...] as pessoas e grupos em situação de pobreza, de risco ambiental (ameaçados por desastres naturais ou vítimas de desastres

⁸ Versão original: *The current wave of youth-led movements throughout the world, from Cairo to Madrid to Santiago – to say nothing of a street revolt in London, followed by an “Occupy Wall Street” movement that began in New York City before spreading to innumerable cities in the US and now around the world – suggests there is something political in the city air struggling to be expresse.*

ambientais gerados pelo homem), vítimas de violência, os incapazes [*“disabled people”*, na versão em inglês], imigrantes e refugiados e todo grupo que segundo a realidade de cada cidade esteja em situação de desvantagem a respeito dos demais habitantes. Nestes grupos serão objeto de maior atenção os idosos ou pessoas da terceira idade, mulheres, em especial as chefes de família e as crianças (Artigo II.6, CARTA MUNDIAL DO DIREITO À CIDADE)

Mais adiante, em um capítulo que versa sobre o direito ao transporte público e à mobilidade urbana, no artigo XIII, a Carta faz menção específica às pessoas com deficiência:

1. As cidades garantem o direito a mobilidade e circulação na cidade através um sistema e transporte públicos acessíveis a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, e com base nos meios de transportes adequados as diferentes necessidades sociais (de gênero, idade, incapacidade [*“incapacities”*, na versão em inglês]) e ambientais, com preços adequados a renda dos cidadãos(ãs). Será estimulado o uso de veículos não contaminantes e 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 [*“disabled persons”*, na versão em inglês] (CARTA MUNDIAL DO DIREITO À CIDADE).

Pensamos que, em consonância com o princípio de direito à cidade, insere-se o direito das pessoas com deficiência à acessibilidade e, com isso, poder ter acesso, compartilhar e participar dos espaços e das decisões da cidade, sem preconceitos ou discriminações. Para isso, o reconhecimento da existência de *barreiras* produtoras de efeitos incapacitantes foi crucial.

Um grande avanço, um dos mais importantes marcos nesse terreno foi a aprovação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, cujo Preâmbulo destaca o reconhecimento pelos Estados-Partes de que:

[...] a deficiência é um conceito em evolução e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas (ONU, Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, 2006).

A Convenção, elaborada ao longo de quatro anos, contou com a participação de 192 países membros das Nações Unidas e de centenas de representantes da sociedade civil de todo o mundo (FERREIRA, 2007). Seu texto final foi aprovado juntamente com o Protocolo Facultativo pela Assembleia Geral da Organização das

Nações Unidas (ONU) em dezembro de 2006, com assinatura do Brasil e de outras 85 nações, em 30 de março de 2007. A Convenção e seu respectivo Protocolo Facultativo foram ratificados pelo Congresso Nacional brasileiro por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008 e passou a ter validade na norma jurídica brasileira através de sua promulgação por meio do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, com equivalência de emenda constitucional.

Vale reiterar: a partir dessa Convenção, os direitos das pessoas com deficiência não são apenas afirmados no terreno dos direitos humanos, mas a própria deficiência é redefinida como “conceito em evolução”, que resulta da “interação entre pessoas com deficiência e as barreiras relativas às atitudes e ao ambiente”, considerados os reais fatores impeditivos da participação plena e efetiva delas na sociedade em igualdade de oportunidade. Ou seja, o tratado redefine os termos da discussão, reconhecendo a acessibilidade como princípio e como direito, sendo também considerada garantia para o pleno e efetivo exercício de demais direitos.

Nesse sentido, recoloca-se a discussão em novos termos, francamente emancipatórios e exigindo-se da sociedade medidas para enfrentar as barreiras incapacitantes que ela mesma produz e coloca, impedindo o acesso, a igualdade de oportunidades e a participação social das pessoas com deficiência. Isso tudo contribui para uma maior convergência entre as discussões em torno do direito das pessoas com deficiência e aquelas sobre o direito à cidade.

Ainda no âmbito da discussão sobre o direito à cidade e sobre os direitos das pessoas com deficiência, não foi por acaso que elas conseguiram ser contempladas com políticas e serem ratificada a Convenção no Brasil. O que disse Harvey anteriormente acerca do fato de nós criarmos as cidades de que necessitamos, em uma clara afirmação de que a mobilização da sociedade é essencial, vem ao encontro do que diz Garcia, segundo o qual:

A participação direta e efetiva dos indivíduos com limitações físicas, sociais e cognitivas na elaboração da Convenção (e posteriormente na sua internalização) não foi fruto do acaso, mas decorre do paulatino fortalecimento deste grupo populacional, que sobreviveu e passou a exigir direitos civis, políticos, sociais e econômicos (GARCIA, 2011).

Esse panorama social e político nos remete à necessidade de se desenharem políticas públicas que incluam em suas pautas as pessoas com deficiência, suas necessidades e a eliminação das barreiras por elas enfrentadas. Leis, Tratados, Cartas e Convenções que versam sobre o direito à cidade e sobre os direitos das

peças com deficiência são uma realidade e, de certa forma, constituem um reconhecimento de que estas pessoas tem sido histórica e sistematicamente privadas ou afastadas do convívio social e do mundo da vida.

No entanto, a cidade capitalista e as suas relações antecedem a todo o arcabouço jurídico-normativo e suas dinâmicas de funcionamento, hierarquização, marginalização, segregação e exclusão estão no cerne dos processos discriminatórios vividos pelas pessoas com deficiência.

2.2. A cidade capitalista

Aqui é interessante assinalar a existência na Geografia de uma corrente de pensadores que trabalha com a noção de “opressão social da deficiência”. Os teóricos da geografia da deficiência, afiliados epistemologicamente ao materialismo histórico de Karl Marx, defendem que a sociedade e as forças produtivas são responsáveis pela construção de um espaço urbano refratário aos deficientes. As cidades seriam, dessa forma, produzidas para um padrão de corpo dominante, *normalmente* branco e masculino. No rol de corpos que fogem da norma, além dos deficientes físicos, estariam os obesos, os idosos, as crianças, as gestantes, entre outros. Segundo Gleeson:

[...] o desenho discriminatório é uma manifestação crítica, e causa, da opressão social porque reduz a habilidade das pessoas com deficiência de participarem integralmente da vida urbana. Mais particularmente, as restrições de mobilidade na cidade capitalista contemporânea são sérios impedimentos para as chances de alguém de conseguir um emprego significativo, o que resulta em uma intensificação do risco de pobreza⁹ (GLEESON, 1998, p. 92).

Não bastasse essa característica altamente segregatória, some-se o fato que, em virtude de a legislação sobre acessibilidade na grande maioria dos países ocidentais, aponta Gleeson (1998), se opor aos interesses de reprodução capitalista, os governos tendem a ser menos rigorosos na sua aplicação. E mais:

Recentemente nos Estados Unidos, interesses de poderosas corporações têm argumentado diante do judiciário federal que o Ato Americano contra as Deficiências, através da cobrança de providências para possibilitar o acesso com cadeira de rodas, é uma restrição desnecessária diante dos direitos de propriedade privada, e

⁹ Versão original: [...] *discriminatory design is a critical manifestation, and cause, of social oppression because it reduces the ability of disabled people to participate fully in urban life. More particularly, mobility constraints in the contemporary capitalist city are serious impediments to one's chances of gaining meaningful employment and are hence linked to heightened poverty risk.*

portanto uma infração à Quinta Emenda¹⁰ (HELVARG, 1995 apud GLEESON, p. 92-93).

Estamos diante de uma tentativa de impedir o acesso de pessoas cadeirantes a espaços que, mesmo sendo privados, deveriam ser obrigatoriamente aptos a receber essas e outras pessoas com deficiência. Do contrário, estariam essas pessoas sem condições de frequentar restaurantes, cinemas, livrarias, o comércio em geral – propriedades privadas.

Essa é uma discussão que nos leva ao seguinte questionamento: por que as cidades possuem essa configuração tão específica que acaba por apartar a maioria de seus usuários de uma vida plena? A resposta estaria justamente na teoria capitalista de produção do espaço. Assim, a relação entre as pessoas com deficiência e seu entorno torna obrigatório o debate sobre uma das categorias de análise mais caras à Geografia: o espaço. No caso, será o espaço urbano e sua forma concreta, a cidade, que farão parte da construção da pesquisa. Conforme Corrêa:

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado (CORRÊA, 1995, p. 7).

O espaço urbano, assim, é aquele em que a cidade se materializa, não como resultado casual ou obra da natureza, mas que ganha conformação ao sabor de processos sócio-históricos, fruto do labor, das disputas e das definições em torno dos usos da terra. Não por acaso, Carlos observa:

A cidade enquanto construção humana, produto social, trabalho materializado, apresenta-se enquanto formas de ocupações. O modo de ocupação de determinado lugar da cidade se dá a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver (CARLOS, 2005, p. 45).

Para o estudo da cidade e para a compreensão da questão de seu acesso pelas pessoas com deficiência é interessante que façamos algumas reflexões sobre seu significado. Ainda segundo Carlos:

¹⁰ Versão original: *Recently in the United States, powerful corporate interests have argued before the federal judiciary that the Americans with Disabilities Act, by requiring businesses to provide wheelchair access, is an unnecessary restriction upon private property rights, and therefore an infringement of the Fifth Amendment.*

O entendimento da cidade deve ser feito tendo como pano de fundo a sociedade urbana em processo de constituição, portanto, em movimento. Significa, na perspectiva geográfica, pensar a cidade a partir da espacialidade das relações sociais em sua natureza social e histórica (CARLOS, 2005, p. 90).

A autora aponta algumas definições de cidade trabalhadas por autores ao longo do tempo e que guardam entre si algumas similaridades. O Quadro 1 sintetiza um conjunto de diferentes definições de cidade apontados por ela:

Quadro 1 – Definições de cidade

Autor	Definições
Friedrich Ratzel	Reunião durável de homens e habitações humanas que cobre uma grande superfície e se encontra no cruzamento de grandes vias comerciais.
Jean Brunhes	Local em que a maioria de seus habitantes emprega o seu tempo no interior da aglomeração.
Hans Bobek	Aglomeração fechada de uma certa importância e onde se leva uma vida urbana.
Ferdinand Von Richtofen	Agrupamento cujos meios de existência normais consistem na concentração de formas de trabalho que não são consagradas à cultura, mas ao comércio e à indústria.
Werner Sombart	Aglomeração de homens dependendo dos produtos do trabalho exterior.
Max Sorre	Aglomeração de homens mais ou menos considerável, densa e permanente, altamente organizada, geralmente independente para sua alimentação do território sobre o qual se desenvolve o que implica, para sua existência, em uma vida de relações ativas necessárias à manutenção de sua indústria, de seu comércio e demais funções.
Pierre George	Forma de acumulação humana e de atividades concentradas, próprias a cada sistema econômico e social, reconhecidos a partir de fatos de massa e arquitetônicos.

Adaptado de: CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2005. p 68-69.

Percebe-se que há um ponto de convergência entre os autores, qual seja, a ideia de que as cidades constituem uma aglomeração humana em que se realizam determinadas atividades. O componente econômico está intrinsecamente ligado ao social quando se pretende definir o espaço urbano. Por este motivo, a perspectiva

crítica da cidade como um espaço capitalista ganha relevo. Segundo Carlos (2005, p. 69), além de aglomeração, a cidade é “o *locus* da produção, concentração dos meios de produção, do capital, da mão-de-obra”.

Sob esse prisma e segundo a definição de Corrêa de espaço urbano, podemos considerar a cidade o espaço urbano por excelência, ou seja:

[...] simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais [...] e manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (CORRÊA, 1995, p. 7).

As pessoas circulam por esse espaço em um movimento cotidiano que o transforma. Esta mutação não ocorre sem um preço, pois estamos falando de um espaço urbano capitalista e tudo o que isto implica, ou seja, a manifestação da articulação também pode ocorrer de maneira mais sutil, mas com efeitos perversos. Esta seria outra apreensão do que é espaço urbano que, para Corrêa (1995, p. 8), envolve “a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia”. Os efeitos perversos se manifestam, sob esta ótica, na característica desigual que permeia o espaço urbano. Esta desigualdade seria uma terceira apreensão da cidade capitalista: um reflexo da sociedade de classes. Pode-se, assim, dizer que a segregação social é acompanhada de uma segregação espacial. Uma quarta apreensão do que é o espaço urbano nos é apontada por Corrêa, a de que, ao mesmo tempo em que a sociedade condiciona o espaço, este também modifica a sociedade e suas relações através das formas espaciais fixadas pelo homem. Tudo com vistas à continuidade da reprodução das condições de produção, bem entendido.

Aglomeração de pessoas, concentração de atividades econômicas, reflexo da sociedade de classes. Várias são as características que as cidades possuem, mas uma das mais importantes e que guarda profunda relação com a segregação dos deficientes é a de que o espaço urbano é também um produto de lutas. Carlos (2005, p. 71) assevera que “no embate entre o que é bom para o capital e o que é bom para a sociedade hoje, o urbano se produz, a cidade se estrutura e a paisagem ganha sua configuração”. Ainda segundo a autora:

O urbano produzido através das aspirações e necessidades de uma sociedade de classes fez dele um campo de luta onde os interesses e

as batalhas se resolvem pelo jogo político das forças sociais. O urbano aparece como obra histórica que se produz continuamente a partir das contradições inerentes à sociedade. Essas contradições são produzidas a partir do desenvolvimento desigual de relações sociais (de dominação-subordinação) que criam conflitos inevitáveis. Esses conflitos tendem a questionar o entendimento da cidade enquanto valor de troca e, conseqüentemente, as formas de parcelamento e mercantilização do solo urbano. Com isso, questiona-se o exercício da cidadania e o direito à cidade (CARLOS, 2005, p.71).

Sobre o valor de troca e o valor de uso da cidade, é importante destacar que, com o advento do modo de produção capitalista, o espaço urbano passou a refletir a ideologia de consumo¹¹ que permeia a sociedade capitalista apesar de o espaço como produção, fruto da relação do homem com a natureza, anteceder o capitalismo (CARLOS, 2011). No entanto, este processo em que, através da natureza, o homem realiza o trabalho, passa a ser orientado pela visão de mundo capitalista, que, em última instância, prega a produção do espaço como forma de acúmulo de capital. No bojo desta dinâmica, o espaço urbano se configura tendo como fio condutor a circulação de mercadorias, que passa a comandar os investimentos públicos em infraestrutura. O Estado se torna o agente produtor do espaço por excelência – um papel que passa a servir ao capital e aos grandes empreendimentos. O habitante torna-se relegado, os locais que já sofriam com poucos investimentos, moradia de grande parte da força de trabalho, se deterioram e o capital financeiro dita as regras de alocação de recursos. Esta é a tônica da cidade desigual. O que impera é o pensamento de que, para ser cidadão, é necessário ter condição de pagar.

O que dizer, então, das pessoas com deficiência que, além de estarem sujeitas a todas as limitações, ora expostas devido à pobreza (porque a deficiência é também uma causadora da pobreza), estão sujeitas às limitações impostas pela forma como o espaço urbano está posto, com todas as suas barreiras? E que tipo de cidadão é a pessoa com deficiência? Ela é menos cidadã? Ou, apropriando-nos de uma noção pensada por Kowarick (2000), ela é um “cidadão privado”? Privado no sentido de estar circunscrito ao espaço da casa, o lar propriamente dito, porque, como afirma o autor:

[...] no espaço público “somos rigorosamente ‘subcidadãos’”. Sem sombra de dúvida, em contraposição à segurança do espaço privado – a casa –, a violência do espaço público – a rua – é das principais

¹¹ Milton Santos nos chama a atenção sobre a “glorificação do consumo” que ocorre nas sociedades contemporâneas, e que se acompanha: “da diminuição gradativa de outras sensibilidades, como a noção de individualidade que, aliás, constitui um dos alicerces da cidadania. Enquanto constrói e alimenta um individualismo feroz e sem fronteiras, o consumo contribui ao aniquilamento da personalidade, sem a qual o homem não se reconhece como distinto, a partir da igualdade entre todos” (SANTOS, 1987, p. 35)

características do dia-a-dia de nossas cidades: nelas, o espaço público se traduz na banalidade da violência cotidiana das horas gastas no percurso que une a moradia ao trabalho, [...] é também sinônimo de desrespeito, sentimento de derrota e medo (KOWARICK, 2000, p. 114).

Em um jogo de palavras, o “privado” que compõe o binômio “cidadão privado”, pode muito bem significar também o ser privado de algo. O cidadão privado do usufruto do uso da cidade e de toda a potencialidade que ela nos reserva.

As pessoas com deficiência, cidadãos verdadeiramente privados, são objeto do tópico a seguir, no qual abordaremos o conceito de deficiência e o embate entre os modelos médico e social.

2.3. Deficiência: um conceito em disputa

A escolha de qual conceito de deficiência empregar não é algo sem efeito, ingênuo ou desinteressado. Os embates em torno dele mobilizam não apenas valores e distintas compreensões acerca do que seria uma possível dificuldade, lesão ou falta, mas vão muito além, apresentando implicações político-ideológicas acerca do corpo, da sociedade, do direito à diferença, das políticas públicas e, claro, do direito à cidade. Com efeito, Medeiros e Diniz observam que definir deficiência:

[...] não é uma tarefa fácil, uma vez que a busca de critérios essencialmente técnicos e para determinar o que é deficiência não é só ingênuo como, geralmente, oculta, sob uma fachada neutra, valores altamente prescritivos quanto à função e objetivos das políticas sociais (MEDEIROS e DINIZ, 2004, p. 108).

No imaginário social, as representações de deficiência mais recorrentes são tributárias de um modo de ver e classificar que tende a nos fazer pensá-la enquanto manifestação da natureza ou de algum infortúnio, uma sina, um castigo ou mera fatalidade. Ou seja, são representações que, em geral, possuem uma matriz naturalizadora até mesmo quando esse suposto dado natural é visto como um “erro da natureza”, um defeito, uma aberração ou algo a que se estaria destinado. Em tais casos, não se costuma colocar uma discussão que vá além de discursos em torno da caridade, da complacência, uma vaga e inócua “tolerância” que apenas reafirma as hierarquias sociais. Um cenário geralmente marcado por processos ambivalentes nos quais a tolerância aquiescente pode conviver ou se fazer acompanhar de esforços “bem-intencionados” que visam a produzir uma espécie de conversão forçada dos “anormais”, que, por sua vez, teriam que se esforçar para se enquadrarem no mundo e nas regras dos “normais”. Em caso de insucesso, os “anormais” não teriam muitas opções além do que ter que admitir-se merecedores de estigmatização, repulsa social,

desumanização, marginalização e exclusão. A responsabilidade seria toda das pessoas deficientes. A incapacidade seria delas, e ninguém mais teria a ver com isso:

[...] é forte o estigma referente às pessoas portadoras de deficiência. Estas, independentemente de suas potencialidades individuais, encontram-se amordaçadas por uma ideia globalizante de incapacidade e invalidez, que compromete tremendamente seu aproveitamento como força de trabalho, da mesma forma que diminui suas possibilidades de realização afetiva, educacional e política. Ao colocar as pessoas deficientes numa condição de inferioridade corpórea e de incapacidade produtiva, a sociedade gera uma estratificação, com limites muito claros quanto às possibilidades de realização pessoal, profissional e afetiva de seus membros (MARQUES, 1988, s/p.).

Esse tipo de compreensão encontrou eco, sofisticação e sustento político-ideológico em um arsenal teórico no qual a deficiência era entendida basicamente como consequência natural da lesão em um corpo e a pessoa deficiente era vista como objeto de cuidados médicos. No melhor dos casos, haveria uma ação voltada a promover uma tutela de ordem médica ou biomédica que não contemplava a hipótese de se reconhecer ou promover a autonomia do sujeito. Pela fundamentação fortemente medicalizada e medicalizadora desse enfoque, ele passou a ser conhecido na literatura como “modelo médico (ou biomédico) de deficiência” (DINIZ, 2004).

Em contraposição a esse modelo, ainda hegemônico na cultura brasileira e em muitas sociedades, se coloca uma compreensão em que a deficiência é entendida como algo socialmente produzido, rechaçando-se o entendimento de que ela deveria estar apenas ou sobretudo na órbita médica. Ou seja, o “modelo social de deficiência” sustenta a tese de que são os contextos pouco sensíveis à diferença e à diversidade os responsáveis pela segregação do deficiente. A “incapacidade” antes atribuída à pessoa do deficiente passa agora a ser identificada em uma sociedade que se coloca como incapaz de respeitar¹² e reconhecer a legitimidade da expressão dessa diferença. O modelo social de deficiência problematiza a ideia de normalidade e se confronta com os processos de “normalização”¹³, indo em direção oposta, ou seja: vai

¹² Junqueira (2012) lembra que a noção de respeito está historicamente fundamentada no princípio da não-discriminação: respeitar é agir com justiça e não com bondade. Nesta acepção, segundo o autor, trata-se de um direito, dificilmente garantido apenas por via jurídica.

¹³ Por meio dos processos de normalização, uma identidade específica é arbitrariamente eleita e naturalizada, e passa a funcionar como parâmetro na avaliação e na hierarquização das demais. Ela, assim, recebe todos os atributos positivos, ao passo que as outras só poderão ser avaliadas de forma negativa e ocupar um status inferior (SILVA, 2000). “Quem não se mostrar apto a ser normalizado torna-se digno de repulsa e abjeção, habilitando-se a ocupar um grau inferior ou nulo de humanidade” (JUNQUEIRA, 2011, p. 85). Por conseguinte, todo processo de normalização se relaciona a processos de marginalização.

ao encontro de uma discussão que considera a pessoa com deficiência como alguém com um diferente *estilo* de vida e cujas desigualdades por ele experimentadas são oriundas da falta de sensibilidade da sociedade com relação a estilos de vida considerados “fora da norma”.

Com efeito, os estudos sobre deficiência, sobretudo no Reino Unido e nos Estados Unidos a partir da década de 1970, passaram a abarcar não apenas a perspectiva médica, de modo que eles passaram também a ser considerados um campo das Humanidades (DINIZ, 2007, p. 9). De uma compreensão de que a deficiência seria oriunda de uma lesão que impede a pessoa de participar ativamente da sociedade, passou-se a considerá-la fruto da opressão social infligida à pessoa deficiente. Aliás, vale lembrar que é no bojo desse debate que surgem os termos “pessoa deficiente”, “pessoa com deficiência” e “deficiente” em substituição à expressão “portador(a) de deficiência”, uma vez que esta conota que a pessoa carregaria consigo algo que não é normal, que a distingue negativamente e a inferioriza. A alteração dessa nomenclatura não foi e não tem sido simples. Conforme Medeiros e Diniz (2004):

Por algum tempo se evitou o uso do termo *deficiente* para se referir às pessoas que experimentavam a deficiência, por se acreditar que se tratava de um termo estigmatizante. Foram buscadas alternativas como *pessoa portadora de necessidades especiais*, *pessoa portadora de deficiência* ou o mais recente, *pessoa com deficiência*, todos buscando destacar a importância da *pessoa* quando feita referência à deficiência. Aqueles com preferência pelo reconhecimento da identidade na deficiência utilizam simplesmente o termo *deficiente*, seguindo princípios semelhantes aos que levam a preferência pelo termo *negros* para fazer referência às pessoas de cor preta ou parda (MEDEIROS; DINIZ, 2004, p. 107).

Oliver (1990 apud DINIZ, 2003) critica duramente o conceito de “pessoa com deficiência”, pois considera que se trata de um modo de ver liberal e humanista que se choca contra a realidade experimentada pelos “deficientes” que sustentam ser a deficiência uma parte essencial da constituição de suas identidades e não meramente um apêndice. Segundo o autor, não faz sentido falar sobre pessoas e deficiência separadamente: os deficientes demandam reconhecimento tal como são, isto é, como deficientes.

A discussão terminológica permanece um ponto central dos embates entre diferentes correntes do movimento social. Grosso modo, Diniz (2003) identifica duas grandes tendências: de um lado, a estadunidense, pautada em uma plataforma de direitos civis, que adota o conceito “pessoa com deficiência” ou “pessoa portadora de

deficiência” e, de outro, a tradição britânica, em especial a do modelo social da deficiência, que prefere os termos “pessoa deficiente” ou “deficiente”.

Trata-se evidentemente de um terreno movediço, no qual os termos são às vezes utilizados de maneira alternada, ou expressando praticamente a mesma valência simbólica. Ou então, o contrário: pode-se verificar o uso de um mesmo termo em textos de matrizes teórico-ideológicas distintas.

De todo modo, hoje, o termo que parece ter cada vez melhor receptividade no contexto brasileiro é o “pessoa com deficiência”, utilizado inclusive na versão em português da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência já em seu artigo 1º, em uma abordagem que se aproxima mais do modelo social de deficiência, pois coloca nas barreiras, e não na lesão, a responsabilidade pela exclusão das pessoas com deficiência:

O propósito da presente Convenção é promover, proteger e assegurar o exercício pleno e eqüitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente.

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (ONU, Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, Art. 1º, 2006).

O modelo social da deficiência teve duas gerações de teóricos. A primeira, desbravadora, formada apenas por homens que possuíam, em sua maioria, lesão medular. Os nomes de maior expressão dessa geração são os de Paul Hunt e Michael Oliver, dois sociólogos deficientes físicos que constituíram, em 1976, a Liga dos Lesados Físicos contra a Segregação (Upias), primeira organização política formada e gerenciada por deficientes. A eles juntaram-se Paul Abberley e Vic Finkelstein, também sociólogos. Os primeiros teóricos do modelo social descreviam o processo de opressão social dos deficientes em termos de marginalização. Ou seja, o principal objetivo do grupo era a redefinição da deficiência, que “passou a ser entendida como uma forma particular de opressão social, como a sofrida por outros grupos minoritários, como as mulheres ou os negros” (DINIZ, 2007, p. 17).

A segunda geração surgiu entre os anos 1990 e 2000, a partir da crítica ao modelo social formulado pela Upias. Tratava-se de uma crítica pautada nos estudos de gênero e no feminismo, por meio da qual se identificava uma hegemonia da “ideologia da masculinidade” nos primeiros estudos sobre deficiência, a qual dificultava a compreensão da experiência de outros grupos de deficientes, tais como mulheres e

minorias raciais (DINIZ, 2003, p.6). As feministas, tais como Jane Morris e Eva Kittay, trouxeram novidades para o debate, temas relegados pelos teóricos da primeira geração (tais como as questões do cuidado, da dor, da lesão, da dependência e da interdependência) e considerando imoral a desigualdade e lutando contra a opressão (DINIZ, 2007, p. 56). Com efeito:

[...] foram as feministas que mostraram que, para além da experiência da opressão pelo corpo deficiente, havia uma convergência de outras variáveis de desigualdade, tais como raça, gênero, orientação sexual ou idade. Ser uma mulher deficiente ou ser uma mulher cuidadora de uma criança ou de um adulto deficiente era uma experiência muito diferente daquela descrita pelos homens com lesão medular que iniciaram o modelo social da deficiência (DINIZ, 2003, p. 4).

A contribuição mais original dessa geração foi lançar luz sobre papel das pessoas cuidadoras dos deficientes, bem como contribuir para a ampliação do conceito de deficiência, permitindo-o englobar o envelhecimento e as doenças crônicas. A deficiência passava, então, a ser vista não mais como algo que afetasse uma minoria de lesionados, mas um número crescente de pessoas ou, se preferirmos, potencialmente todas as pessoas em distintos momentos da vida.

Promovendo certa problematização em relação à primeira geração de teóricos do modelo social de deficiência, as feministas da “segunda geração” (ou seja, pós Simone de Beauvoir) criticavam a sobrevalorização da independência que alguns discursos em torno da autonomia preconizavam. Segundo elas, nem todos os deficientes seriam capazes de alcançá-la, tampouco conseguiriam uma posição no mercado de trabalho, mesmo que supostamente todas as barreiras fossem eliminadas. Esta discussão traz à tona as limitações de um modelo que trabalha com a premissa de que é simplesmente necessário incluir o deficiente, especialmente no mercado de trabalho. É preciso deixar claro que tais teóricas e militantes feministas viam como necessário dotar a pessoa com deficiência de instrumentos que a faça apoderar-se do espaço em que vive, que a permita, por exemplo, circular pela cidade sem que para isso necessite de alguém para ajudá-la. No entanto, as feministas observam que muitos deficientes, idosos, pessoas com lesões não permanentes não podem simplesmente abrir mão da figura da pessoa cuidadora. O olhar delas foi fundamental, pois demonstrou que, em um campo já extremamente desigual como o da deficiência, há situações extremas, nas quais o cuidado é essencial e nas quais as pessoas cuidadoras também são colocadas em desvantagem social. O objetivo final do modelo social da deficiência enriquecido com a problematização feminista passa a ser o de, sem abrir mão pelo direito à autonomia política do sujeito, reconhecer também as

relações de dependência e cuidado como questões de justiça social para deficientes e não deficientes (DINIZ, 2007, p. 69).

Entre muitos que parecem adotar ou se aproximar mais do modelo social de deficiência e que reconhecem a importância da ideia de interdependência entre as pessoas, ainda predomina a ideia de que se deva buscar a autonomia e a independência. Entre esses, há quem argumente que, especialmente na cidade, nem sempre há a presença de uma pessoa cuidadora, parente ou amiga para ajudar, por exemplo, nos momentos de locomoção.

Contudo, pensamos que ambos os entendimentos podem ser conciliados porque não são incompatíveis ou mutuamente excludentes, mas complementares. Haverá situações em que a pessoa com deficiência, assim como qualquer pessoa, em algum grau ou circunstância, dependerá de alguém para realizar algo. Todos podemos precisar de ajuda. Mesmo assim, a questão da autonomia não pode ser negligenciada ou abandonada, pois constitui aspecto primordial para a acessibilidade das pessoas com deficiência ou, mais amplamente, é dimensão crucial da ideia de direitos humanos numa perspectiva emancipatória. Como, de resto, observa Aguirre:¹⁴:

“[...] é preciso parar com a mania de trabalhar para normalizar o que já se perdeu [...] o que se perdeu, se perdeu, não tem como fazer a pessoa voltar a enxergar, portanto vamos trabalhar com a potencialidade dele. Isso significa que a partir de agora nós vamos ter que usar a criatividade [...] para ver as maneiras como ele interpreta o mundo. O objetivo sempre é a autonomia, é ele conseguir fazer sozinho [...] sem precisar perguntar, sem precisar que tenha um terceiro, porque essa é a busca das pessoas regulares.”

Tais propósitos contrastam, na prática cotidiana, com o ainda hegemônico entendimento da deficiência segundo os cânones do modelo médico e com a falta de iniciativas voltadas a dotar os espaços públicos do maior número possível de recursos que auxiliem as pessoas com deficiência a superar barreiras socialmente impostas e, com isso, acessar a cidade (e, portanto, viver e participar ativamente nela) de maneira segura e autônoma. Por tais iniciativas, evidentemente, referimo-nos, sobretudo, às políticas públicas.

¹⁴ Dário de Avila Aguirre, especialista em acessibilidade consultado durante a realização desse trabalho. Em virtude de atuar no campo da capacitação de profissionais e da promoção de soluções de acessibilidade para o Atendimento Educacional Especializado para pessoas com necessidades especiais.

2.4. Políticas públicas

A adoção de conceitos, valores e pressupostos mais afinados ou com o modelo médico ou com o modelo social de deficiência tende a incidir fortemente sobre o que geralmente definirá o tipo e o alcance de política pública a ser aplicada quando se fala em pessoas com deficiência e acessibilidade.

Antes de avançarmos nessa reflexão, é preciso observar que, quando nos referimos à política pública, reportamo-nos a Muller e Surel (2002), segundo os quais estamos diante de um termo polissêmico e, portanto, revestido de diversas conotações. Dentre os diversos sentidos que o conceito abrange, destacamos aquele diretamente relacionado a uma série de etapas através das quais serão criados, ou não, programas voltados ao bem-estar da população: a política pública enquanto “*policy*”, termo em inglês que designa o “processo pelo qual são elaborados e implementados programas de ação pública, isto é, dispositivos político-administrativos coordenados em princípio em torno de objetivos explícitos” (MULLER; SUREL, 2002, p. 11)¹⁵.

Sob este significado está a política que alcança sua destinação final, através de um processo no qual estão implícitas determinadas fases pelas quais ela se realizará (ou não) a contento. Ou seja, tal acepção carrega consigo o anseio de que ocorrerá a materialização da vontade política através de programas que objetivem a obtenção de um retorno positivo para a população.

Segundo Jones (1970), uma política pública “faz parte de um campo fluido, não estanque e que, portanto, vai além da teoria. Trata-se de uma categoria analítica, produto tanto do trabalho de construção do seu objeto pelo pesquisador, quanto da ação dos atores políticos” (Jones, 1970 apud MULLER; SUREL, 2002, p. 13). A política pública, então, pode ou não existir, constituindo um desafio para os atores que, de acordo com a sua posição, tenderão a sobrevalorizar a racionalidade da própria ação ou a colocar em causa sua coerência e existência (MULLER; SUREL, 2002, p. 13).

Essa discussão acerca da existência ou não da política é complexa, uma vez que para ser analisada, é necessário ao menos que haja a intenção de colocá-la em prática. Nesse sentido, os autores chamam a atenção para a dificuldade de definição do que seja política pública, que pode tanto ser classificada como o que o governo

¹⁵ Sobre as outras acepções do que venha a ser política pública e sobre os processos de elaboração e implementação de programas em uma visão mais pormenorizada, veja MULLER e SUREL (2002).

decide fazer¹⁶ ou não fazer¹⁷, quanto como um programa de ação governamental num setor da sociedade ou num espaço geográfico (MULLER; SUREL, 2002, p. 14).

Para Souza (2006), política pública seria:

[...] o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente). A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real (SOUZA, 2006, p. 26).

Sobre o alcance das políticas, Pereira (2008) chama a atenção para o caráter de universalidade da política pública, que ultrapassa quaisquer limites e é feita para atingir a todos. Quando esse objetivo de atingir a todos é restringido no sentido de beneficiar apenas uma parcela da sociedade, estamos falando de política social, seja ela de acessibilidade, saúde, educação etc. No entanto, como insiste Junqueira (2011), esse pensamento não quer dizer que apenas os que diretamente necessitam de tal política sejam beneficiados, uma vez que a sociedade igualitária pressupõe direitos equânimes para todos, sendo assim uma sociedade melhor em sua totalidade. O autor observa que o enfrentamento ao preconceito contra os deficientes, assim como o enfrentamento ao racismo, ao sexismo, à homofobia, à pobreza, quando colocados na agenda política e transformados em políticas sociais, tendem a produzir efeitos em diversos âmbitos sociais. Isso porque implicam (ou podem implicar) conflitos entre visões de mundo, disputas políticas, questionamento de privilégios e hierarquias sociais historicamente assentadas em relações de poder e violência. Uma rede de opressão que geralmente está naturalizada e, por isso, não é percebida enquanto tal. Assim, de uma forma ou de outra, podemos ser todos afetados.

¹⁶ Por exemplo, quando criou a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, sancionada pelo Decreto nº 914, de 1993, vemos uma ação concreta no sentido de atender às demandas das pessoas com deficiência. Nela estabeleceram-se, entre outras diretrizes, a inclusão “da pessoa portadora de deficiência, respeitadas, as suas peculiaridades, em todas as iniciativas governamentais relacionadas à educação, saúde, trabalho, à edificação pública, seguridade social, transporte, habitação, cultura, esporte e lazer” (Decreto nº 914/1993, art. 5º, III).

¹⁷ O que ocorre, por exemplo, com a Lei nº 10.257, de 2001, mais conhecida como “Estatuto das Cidades”, que estabelece diretrizes gerais da política urbana no Brasil. Não há menção alguma às questões de acessibilidade, apesar de constar entre suas diretrizes o ordenamento do “pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana [...] mediante garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (Lei nº 10.257/2001, art. 2º, I).

Se a formulação de políticas públicas é a fase em que os governos traduzem em ação suas plataformas políticas, então faz sentido que consideremos o Estado, sob o comando de seus governantes, o agente produtor e indutor de modificações no espaço. Corrêa (1995) aponta o Estado como o agente singular para a realização das políticas públicas. Segundo o autor:

[...] é através da implantação de serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo etc., interessante tanto às empresas como à população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais corrente e esperado. A elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras as normas do zoneamento e o código de obras constituem outro atributo do Estado no que se refere ao espaço urbano. E é decorrente de seu desempenho espacialmente desigual enquanto provedor de serviços públicos, especialmente aqueles que servem à população, que o Estado se torna o alvo de certas reivindicações de segmentos da população urbana (CORRÊA, 1995, p. 24-25).

Todas essas atribuições se materializam, assevera Corrêa, em uma atuação estatal que, fundamentalmente e em última análise, visa “criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações” (CORRÊA, 1995, p. 26). Não por acaso, o Estado capitalista formula e implementa políticas que tendem a estruturalmente promover segregações e exclusões espaciais, mesmo quando se proclama um ordenamento democrático. Por isso, ao falar de exclusão espacial, Duarte e Cohen observam (s/d):

O conceito de exclusão espacial [...] encara o espaço como um ator que se relaciona com o usuário de forma a excluí-lo ou a incluí-lo no âmbito de uma inter-relação espacial. A exclusão espacial acontece quando os espaços se transformam na materialização das práticas segregatórias e da visão de mundo de sociedade que dá menor valor às diferenças (sociais ou físicas). Quando não são acessíveis, os espaços agem como atores de um *apartheid* silencioso que acaba por gerar, junto às pessoas com restrições físicas, a consciência de pertencer a uma minoria excluída da sociedade. A exclusão espacial representa a impossibilidade de vivenciar o espaço da mesma forma que outra pessoa devido a componentes físicos. Ela se traduz numa barreira ao relacionamento que pode, em muitos casos, ser considerada maior do que os obstáculos físicos do espaço. Isto, obviamente, influencia a competência ambiental e afasta as pessoas com deficiência das condições ideais de experiência espacial e socialização. Assim, por mais que a sociedade apresente um discurso que condena a exclusão social, os espaços que ela cria falam por ela, muitas vezes contradizendo o que proclama. A exclusão espacial passa, então, a significar também a exclusão social (DUARTE e COHEN, s/d).

As autoras não percebem aí, porém, que as pessoas com deficiências sensoriais (por exemplo: cegas e surdas) podem também enfrentar situações

dramáticas de segregação espacial. No entanto, fica suficiente claro nessa citação o quanto a experiência da segregação espacial atenta contra o direito à cidade.

Assim, mais do que um problema de um grupo de deficientes, a experiência da segregação impacta no modelo social de convivência cidadã e afeta, de maneira limitante, as concepções e o modelo de cidadania, direitos humanos e democracia de uma sociedade. Ao lado disso, continuarão pesando as representações que se constroem ou se cultivam de deficiência, de tal modo que a construção de padrões mais efetivos de acessibilidade dependerá, em grande medida, da superação do modelo médico de deficiência (ainda hegemônico em nossa sociedade) em favor da compreensão da deficiência enquanto interposição social de barreiras, cujo enfrentamento exigirá políticas públicas intersetoriais de bem-estar social e de justiça social.

2.5. Acessibilidade

Neste tópico faremos uma breve introdução sobre a evolução do conceito, o qual está extremamente relacionado à discussão sobre deficiência, já que ele surgiu devido à necessidade de eliminação das barreiras arquitetônicas que enfrentavam as pessoas com deficiência no momento de suas reabilitações físicas. Em seguida, tentaremos diferenciar “acessibilidade” de “mobilidade”, uma vez que, equivocadamente, ambos os conceitos tendem a ser utilizados como sinônimos. Por fim, discutiremos algumas das acepções de “acessibilidade”.

2.5.1. Evolução do termo “acessibilidade”

Segundo Sasaki (2006), a evolução do conceito data do final dos anos 1940, quando se falava de “reabilitação física e profissional” das pessoas com deficiência. A partir da década de 50, os profissionais que assistiam essas pessoas passaram a perceber a grande dificuldade na reabilitação devido às barreiras interpostas pela arquitetura, tanto nos espaços urbanos, edifícios e meios de transporte público, quanto nas residências das pessoas. É o surgimento do que denomina o autor de “fase de integração, que duraria cerca de 40 anos até ser substituída gradativamente pela fase da inclusão” (SASSAKI, 2006).

O pioneirismo nas mudanças arquitetônicas ficou a cargo das universidades americanas, que na década de 1960, começaram a eliminar algumas barreiras em

seus espaços: “áreas externas, estacionamentos, salas de aula, laboratórios, bibliotecas, lanchonetes etc.” (SASSAKI, 2006).

Surge, na década de 1970, o primeiro Centro de Vida Independente (CVI) do mundo, na cidade americana de Berkeley, no estado da Califórnia¹⁸. O CVI é uma organização não governamental (ONG) que procurou ressaltar as potencialidades das pessoas com deficiências muito severas e possibilitou a criação de recursos e serviços de apoio para essas pessoas. Os debates sobre a eliminação das barreiras arquitetônicas se intensificam e na década de 1980 são criadas campanhas em âmbito mundial, desenvolvidas pelas pessoas com deficiências, que se viram empoderadas também com a criação do Ano Internacional das Pessoas Deficientes. A discussão sobre o desenho adaptável (eliminação das barreiras arquitetônicas) e sobre o desenho acessível (projetos arquitetônicos sem quaisquer barreiras) é colocada em pauta¹⁹, e o conceito de inclusão surge na segunda metade da década de 1980 em contraponto ao de integração.

A década de 1990 é pautada pelo paradigma do desenho universal²⁰, que não apenas prevê a criação de espaços, meios de transporte e utensílios voltados às necessidades das pessoas com deficiência, como também para quaisquer pessoas. O ponto alto será, com o advento da fase de inclusão, a compreensão de que a acessibilidade não se limita apenas à transposição de barreiras arquitetônicas, mas também a outros tipos de barreiras que excluem a pessoa com deficiência de uma vida plena.

¹⁸ O primeiro CVI no Brasil foi criado em 1988, no Rio de Janeiro e, atualmente, conta com dezenas de unidades espalhadas pelo país. Para maiores informações, acesse: <<http://www.cvi.org.br/cvibrasil.asp>>.

¹⁹ Segundo Sasaki, “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. Tanto no desenho adaptável como no acessível, o beneficiado específico é a pessoa com deficiência” (SASSAKI, 2006).

²⁰ Segundo a NBR 9050 (2004, p. 3), desenho universal é aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população. Conforme Vaz, possui como pressupostos: a utilização equitativa (para pessoas com diferentes capacidades); flexibilidade no uso (engloba uma gama extensa de preferências e capacidades individuais); uso simples e intuitivo; captação da informação (deve ser eficaz na transmissão ao usuário); tolerância para o erro (minimização dos riscos e consequências negativas que decorram de ações acidentais ou involuntárias); e a dimensão e espaço para uso e interação (ambos adequados a qualquer tipo físico e a quaisquer deficiências) (VAZ, 2009, p. 29).

2.5.2. Acessibilidade e mobilidade

Como mencionamos, é corrente na literatura a prática de se utilizarem os termos acessibilidade e mobilidade como sinônimos. Com o intuito de tentarmos apaziguar as dúvidas que porventura possam existir entre tais conceitos, faremos inicialmente a diferenciação entre ambos para, em seguida, iniciarmos a discussão específica sobre acessibilidade.

Na tentativa de diferenciar acessibilidade de mobilidade, Jones refere-se à acessibilidade como:

A oportunidade que um indivíduo possui para participar de uma atividade em um dado local, sendo tal potencialidade disponibilizada pelo sistema de transporte e pelo uso do solo, o que permitiria que diferentes tipos de pessoas desenvolvessem suas atividades (JONES, 1981 apud CARDOSO, 2007, p. 19).

O conceito de “mobilidade”, segundo Jones (1981), relaciona-se à capacidade de deslocamento de um indivíduo e envolveria dois componentes:

O primeiro irá depender da performance do sistema de transporte, revelada pela capacidade deste interligar locais espacialmente distintos. Já o segundo depende das características do indivíduo, associadas ao seu grau de inserção perante o sistema de transporte, e das suas necessidades (Jones, 1981 apud CARDOSO, 2007, p. 19).

Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, há uma diferença sutil entre mobilidade e mobilidade urbana:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável [...] define mobilidade como: “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”; “a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.)... É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 41).

Tanto a mobilidade quanto a mobilidade urbana são atributos relacionados ao deslocamento no espaço. E ambos os conceitos consideram tais deslocamentos independentes do meio de transporte:

[...] afinal a sua primeira manifestação é andar a pé, e conseqüentemente, independente da escolha modal (bicicleta, automóvel, carroça, ônibus, trem, etc.). Na verdade, durante seus deslocamentos, as pessoas costumam desempenhar,

sucessivamente, diversos papéis: pedestre, passageiro do transporte coletivo, motorista, etc.; ou variá-los em função do motivo, do momento ou de outras condições particulares dos seus movimentos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 41).

A mobilidade, portanto, estaria relacionada ao fato de como um indivíduo alcança seus destinos e como se move pela cidade. Aliás, é esta a concepção presente no dicionário Houaiss (2010, p. 526):

“mo.bi.li.da.de s.f. 1 característica do que é móvel ou capaz de se movimentar 2 facilidade para andar, dançar, saltar etc.”

A deficiência pode parecer, à primeira vista, um fator de restrição à mobilidade, ou mesmo de impedimento total aos deslocamentos de qualquer pessoa, acirrando as desigualdades socioespaciais. Pires (2009 e 2010) observa que a capacidade de as pessoas se deslocarem para realizar suas atividades é a definição do conceito de mobilidade, uma esfera em que pode se manifestar a desigualdade. Isso, sem dúvida, seria um reflexo da forma como ocorre a produção do espaço urbano, sua reprodução e apropriação segundo a lógica capitalista. Nesse sentido, Pereira (2006, p. 42) assevera que “a circulação e a mobilidade de pessoas, bens e mercadorias, nesse espaço, dão-se diferentemente, de acordo com os fatores econômicos, políticos e sociais”. Ainda conforme a autora, a mobilidade urbana pode ser um fator de restrição à acessibilidade:

A mobilidade como um fim a ser obtido por um meio de transporte varia de acordo com o meio em que ela é realizada. Em alguns casos e situações podemos nos movimentar, movermo-nos pelo espaço urbano a pé, para realizar algumas atividades. À medida que a extensão territorial desse espaço se amplia e parte dos equipamentos coletivos ainda permanece centralizada, faz-se necessário o deslocamento por meio de transporte motorizado. Esses meios podem ser públicos e coletivos ou privados e individuais, de acordo com a renda dos usuários, sendo que a oferta, qualidade, eficiência e o tempo de deslocamento entre eles serão bastante diferenciados, implicando em menor grau de acessibilidade dos que dependem do transporte coletivo (PEREIRA, 2006, p. 61).

Essa discussão nos leva ao conceito de “acessibilidade” que, por seu turno, nos remete à condição de estar acessível, qualidade mais do que necessária quando se fala em direito à cidade. O direito de acessar com segurança os espaços e equipamentos públicos deve estar ao alcance de todos, mas torna-se um desafio para as pessoas com deficiência, que são cotidianamente alijadas do direito básico de acesso, com qualidade, a locais de lazer, consumo, trabalho ou equipamentos públicos, como é o caso da Rodoviária do Plano Piloto.

Para o Ministério das Cidades, acessibilidade significa:

[...] a condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, “*dentro de suas capacidades individuais*”, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise se utilizar de objetos e aparelhos específicos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 42).

Existem outras acepções do conceito, nenhuma delas podendo ser considerada a definitiva, como bem notou Cardoso (2007). O autor diz que não há pleno consenso acerca da definição de acessibilidade, tendo em vista a diversidade de olhares provenientes de diferentes formações (CARDOSO, 2007, p. 20). Estamos em uma seara interdisciplinar e as definições se moldam de acordo com as especificidades de cada área de estudo. No caso da Geografia Urbana:

[...] o conceito tem sido comumente empregado na explicação de transformações socioespaciais, sendo fator decisivo no estreitamento das relações existentes entre transporte, renda, uso e valorização dos terrenos urbanos e o crescimento das cidades (CARDOSO, 2007, p. 20).

O fato de este ser um trabalho eminentemente de cunho geográfico não quer dizer que esta é a definição correta para a consecução de nossa tarefa. A escolha sobre o significado de acessibilidade deve se moldar ao objeto principal, qual seja, o de avaliar as condições de acessibilidade da Rodoviária do Plano Piloto. Para tanto, utilizaremos como complementação as seis dimensões do conceito de acessibilidade, todas “devendo ser consideradas em conjunto, pois se faltar uma, as outras são comprometidas” (VAZ, 2009, p. 20):

Acessibilidade Arquitetônica

Sem barreiras ambientais físicas, nas escolas, nas empresas, nas residências, nos edifícios públicos, nos centros de convenção, nos espaços urbanos, nos locais de lazer e turismo e nos meios de transporte individual ou coletivo.

Acessibilidade Comunicacional

Sem barreiras na comunicação interpessoal (face-a-face, língua de sinais, linguagem corporal, linguagem gestual, etc.), na comunicação escrita (jornal, revista, livro, carta, apostila, etc.), incluindo textos em braille, textos com letras ampliadas para quem tem baixa visão (além de notebook e outras tecnologias assistivas²¹ para comunicar) e na comunicação virtual (acessibilidade digital).

Acessibilidade Metodológica

²¹ O Comitê de Ajudas Técnicas da então Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (Corde) definia tecnologia assistiva “uma área do conhecimento, de característica interdisciplinar, que engloba produtos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivam promover a funcionalidade, relacionada à atividade e participação, de pessoas com deficiência, incapacidades ou mobilidade reduzida, visando sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social” (INSTITUTO DE TECNOLOGIA SOCIAL, 2008, p. 11).

Sem barreiras nos métodos e nas técnicas de estudo (adaptações curriculares, aulas baseadas nas inteligências múltiplas, uso de todos os estilos de aprendizagem, participação do todo de cada aluno, novo conceito de avaliação de aprendizagem, novo conceito de educação, novo conceito de logística, didática, etc.), de trabalho (métodos e técnicas de treinamento e desenvolvimento de recursos humanos, ergonomia, novo conceito de fluxograma, empoderamento, etc.), de ação comunitária (metodologia social, cultural, artística, etc. baseada em participação ativa) de educação dos filhos (novos métodos e técnicas nas relações familiares, etc.) e de outras áreas de atuação.

Acessibilidade Instrumental

Sem barreiras nos instrumentos e utensílios de estudo (lápis, caneta, transferidor, régua, teclado de computador, materiais pedagógicos), de trabalho (ferramentas, máquinas, equipamentos) de atividades da vida diária (tecnologia assistiva para comunicar, fazer a higiene pessoal, vestir, comer, andar, tomar banho, etc.), de lazer, esporte e recreação (dispositivos que atendam às limitações sensoriais, físicas e mentais etc.) e de outra área de atuação.

Acessibilidade Programática

Sem barreiras invisíveis embutidas em políticas públicas (leis, decretos, portarias, resoluções, medidas provisórias etc.), em regulamentos (institucionais, escolares, empresariais, comunitários, etc.) e em normas de um modo geral.

Acessibilidade Atitudinal

Sem preconceitos, estigmas, estereótipos e discriminações, como resultado de programas e práticas de sensibilização e de conscientização das pessoas em geral e da convivência na diversidade humana (Sasaki, 1993 apud VAZ, 2009, p. 20-21, grifos nossos).

Podemos perceber que a cada tipo de acessibilidade corresponde uma barreira a ser transposta. Sobre as barreiras, o Decreto nº 5.296/2004 traz sua definição no art. 8º, inciso II, especificando quais os tipos de barreiras existentes:

[...] **barreiras**: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação, classificadas em:

a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;

c) barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes; e

d) barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação (BRASIL, Decreto nº 5.296/2004, grifos nossos).

Em verdade, o rol dos tipos de acessibilidade não se esgota em uma lista. Tudo aquilo que se configura uma barreira para que uma pessoa possa viver com dignidade e qualidade de vida em seu cotidiano deve ser visto com um entrave à acessibilidade. As dimensões da acessibilidade trazidas por Sasaki são de extrema importância, pois vão além do que se encontra na legislação em vigor.

Outros dois significados podem ser mencionados aqui. O primeiro, e que claramente serviu de base para a aceção escolhida no início do tópico, é o fornecido pelo Decreto nº 5.296/2004, segundo o qual acessibilidade é a:

[...] 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, Decreto nº 5.296/2004).

O outro significado é o adotado pela Norma Brasileira NBR 9050/2004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas, que também fornece o conceito do que é “acessível”:

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 com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação (ABNT, NBR 9050/2004, p. 2, grifos nossos).

Há muitas similaridades entre o Decreto e a Norma Técnica, como a questão do acesso com segurança e autonomia dos espaços, das edificações, do mobiliário e dos equipamentos urbanos e da acessibilidade física e comunicacional. Na verdade, um não exclui o outro; devemos trabalhar sob a perspectiva de complementaridade. E tanto o Decreto quanto a Norma são utilizados como referências para a confecção de leis que versem sobre os direitos das pessoas com deficiência.

Acerca da questão da autonomia, anteriormente abordada quando falamos sobre deficiência, vale ressaltar que:

Usualmente, considera-se o andar como um meio secundário, complementar aos demais modos. No entanto, partindo da noção que todo deslocamento depende em algum momento do modo a pé, e que o modo a pé é o único modo capaz de começar e terminar, sozinho, um deslocamento, cabe aqui uma inversão de conceito: andar é o meio de transporte mais importante, sendo os demais

modos extensores e complementares do andar, maximizando-o” (Magalhães et al., 2004: p. 1002 apud CARDOSO, 2007, p. 22).

Aqui se descortina, de certa maneira, a importância do pedestre e de sua visibilidade nos estudos de acessibilidade em meio às cidades capitalistas cada vez mais desiguais e segregadas. Segundo Pereira:

A mobilidade espacial e a acessibilidade [...] interferem no uso e na apropriação do espaço urbano, de acordo com a utilização do tempo que se encontra cada vez mais organizado com base na função trabalho, para a maioria da população, implicando na diversidade de atividades desenvolvidas, caracterizando o cotidiano de cada um. Essa configuração cotidiana mantém correspondência com o acesso distinto à cidade capitalista, que é diferenciada e segregada socioespacialmente.

A discussão torna-se ainda mais interessante quando seu foco são as pessoas com deficiência, uma vez que elas também se deslocam “a pé” e fazem uso de um equipamento urbano como a Rodoviária do Plano Piloto, local estratégico na distribuição dos deslocamentos e lugar de convívio, consumo e uma gama variada de interações sociais.

Neste trabalho utilizaremos o conceito de acessibilidade fornecido pelo Decreto nº 5.296/2004 por se tratar da definição legalmente adotada e também por acreditarmos que é a que está afinada com alguns dos pressupostos da pesquisa. As dimensões da acessibilidade, por sua vez, serão mencionadas no decorrer da pesquisa.

No próximo capítulo discutiremos as políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência adotadas no Brasil e no Distrito Federal.

3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE PARA AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Este capítulo explora a terceira questão de pesquisa, que se orienta para entender como diferentes conceptualizações de deficiência podem implicar distintas maneiras de conceber o papel do Estado ou das políticas públicas de acessibilidade. Dessa forma, divide-se na seção 3.1. Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Brasil; e 3.2. Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Distrito Federal.

3.1. Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Brasil

3.1.1. Marcos legais

Um marco legal a ser considerado quando falamos de políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Brasil é a Constituição de 1988, que institui, no artigo 227, inciso II:

[...] criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Ainda no texto da Carta Maior, no parágrafo 2º do mesmo artigo coloca-se a obrigatoriedade de se criar uma lei que garanta o acesso adequado às pessoas com deficiência. “A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.” (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Com efeito, segundo Maior (1997), através da Constituição de 1988 passaram a estar assegurados os direitos de cidadania plena das pessoas com deficiência com a proteção específica ao grupo legalmente garantida. No entanto, vale ressaltar que, apesar de o Estado tornar-se o responsável pelos princípios gerais de equiparação de oportunidades, a Constituição não é auto-aplicável, e as leis voltadas aos deficientes surgiram a partir de 1990. Isso ocorre porque a própria Carta Magna “praticamente

remeteu todas as conquistas para a esfera da legislação supletiva, de iniciativa do poder legislativo e da esfera administrativa”. (MAIOR, 1997, p. 38).

Apesar dessa verdadeira “barreira programática”²², a alusão às pessoas com deficiência como titulares de direitos na Constituição é um considerável avanço que decorre da intensa mobilização dos deficientes nos anos 1980, quando, inspirados pelas ideias do já mencionado Ano Internacional das Pessoas com Deficiência, declarado pela ONU em 1981, passam a articular-se em torno de uma agenda política que culminasse em mudanças efetivas na qualidade de vida. De fato, Wederson Santos assevera que:

Educação, o mundo do trabalho, acessibilidade e assistência social passaram a contar com diretrizes constitucionais, que favoreceram o surgimento de diversas políticas públicas para atender as reivindicações por inclusão e cidadania das pessoas com deficiência. Apenas no decorrer da última década foi possível a estruturação de um conjunto de instrumentos jurídicos e de políticas públicas para expressar materialmente os direitos afiançados pelo texto constitucional. E ainda assim, tal cenário apresenta avanços modestos ao lado de uma série de desafios, como pode ser verificado nas políticas de educação e ações para inclusão no mundo do trabalho, remoção de barreiras arquitetônicas, sensibilidade nos transportes públicos para a diversidade corporal, entre outras políticas para os deficientes (SANTOS, 2010, p. 88).

Percebe-se que, apesar de relativamente nova em termos de políticas públicas, a acessibilidade, assim como outras demandas de extrema relevância para as pessoas com deficiência, passaram a serem consideradas como políticas de Estado no sentido de conferir a inclusão dessas pessoas na sociedade.

Como vimos, a Constituição Federal instituiu as bases para a criação de programas e de leis que disponham sobre o assunto. Assim, foram elaboradas as Leis nº 10.048 e nº 10.098, ambas em 2000, regulamentadas pelo Decreto nº 5.296/2004. Este último, ao se voltar a estabelecer “normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” introduz a noção de barreiras no ordenamento jurídico brasileiro.

Na construção desses marcos legais e na formulação de novas políticas públicas, em geral, costumamos verificar certo empenho em torno do estabelecimento ou da definição de parâmetros técnicos que, embora voluntariamente inovadores, não deixam de ser animados por valores prescritivos quanto aos objetivos e o alcance das políticas sociais (MEDEIROS e DINIZ, 2004). E, mais do isso, eles podem ainda estar

²² Sobre as dimensões da acessibilidade e suas barreiras, inclusive a programática, vide o Capítulo 2, seção 2.5.2. Acessibilidade e mobilidade deste trabalho.

em certa medida balizados por compreensões mais sintonizadas com compreensões próprias de um modelo anterior que se esperava superar.

Com efeito, as políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência implementadas a partir de então mostram-se mais pautadas por uma compreensão de deficiência tributária do modelo médico de deficiência. Ao se optar por um modelo ou outro, tendemos a alcançar resultados diferentes não só no que diz respeito à acessibilidade, mas, antes disso, também no que concerne ao potencial alvo dessa política e à tecnologia de política social que poderá ser acionada (por exemplo: atenção clínica, de um lado; políticas intersetoriais, de outro).

Dessa forma, em outros contextos os marcos legais podem conferir legitimidade jurídica a concepções restritivas, que desconsideram os debates e as disputas em torno do reconhecimento das deficiências não mais como doenças a serem curadas, desvios a serem reparados, faltas a serem preenchidas, corpos e mentes a serem aproximados da “normalidade”, mas como expressões legítimas da diversidade humana.

A partir de tal entendimento, os direitos humanos devem ser vistos como demandas éticas ao invés de exigências que se esgotam na formalidade legal. A política pública, nessa perspectiva, seria voltada a intervir nos espaços e nas relações aí estabelecidas de modo a promover a cultura dos direitos, reconhecer e assegurar direitos, garantir a assistência e a proteção, reduzir desigualdades, prevenir e enfrentar situações de opressão (desumanização, restrições de liberdade e oportunidades, subalternização, marginalização, exclusão, carência de poder, violência etc.), bem como contribuir para a consolidação e o alargamento da ideia de humano e, no caso em questão, reduzir ou eliminar as desvantagens sociais impostas às pessoas com deficiência.

Vale ainda assinalar que o modelo médico, ainda hegemônico no Brasil, se contrapõe, em certa medida, à noção de deficiência comumente em circulação no âmbito dos organismos internacionais. Naquele contexto, embora a definição de deficiência seja ainda nebulosa, é algo que se encontra em maior proximidade em relação ao modelo social, tal como coloca Ribas (2007) sobre a tentativa da Organização Mundial da Saúde:

O que ela fez foi criar a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde que não define, por exemplo, a paraplegia ou a tetraplegia como deficiência, mas as insere no conjunto de situações que leva as pessoas que terem mais ou menos possibilidade de Inclusão Social. [...] Na verdade, [...] não tem o

objetivo de rubricar as pessoas. Por isso mesmo é o documento que melhor relativiza o conceito de deficiência inserindo-o no contexto social e inter-relacionando-o com outros fatores como idade, sexo etc. [...] Acontece que esse documento da OMS é muito pouco utilizado no Brasil, sobretudo porque é razoavelmente desconhecido (RIBAS, 2007, p. 17-18).

O autor faz-nos notar que a legislação brasileira atual parece pouco afinada com diretrizes mais atentas à necessidade se pensar a deficiência a partir de compreensões mais contextualizadas em termos socioculturais. Isso, na prática, coloca institucionalmente o país em uma posição dissonante com relação às publicações internacionais sobre o tema. Exemplo nítido disso, segundo ele, é a definição de deficiência adotada em um dos marcos legais brasileiros mais importantes nesta matéria, o Decreto nº 5.296/2004:

[...] ainda que em alguns aspectos seja um avanço legal, ele sustenta-se numa visão médica da deficiência e não numa visão sociocultural, Assim, não nos convida a relativizar. Simplesmente tacha, rotula (RIBAS, 2007, p. 18).

De fato, embora o Decreto promova um avanço ao falar em barreiras, a classificação de deficiência ali adotada nos remete, em grande medida, à noção de que os corpos deficientes são fruto das lesões e não das barreiras interpostas pela sociedade:

Considera-se, para os efeitos deste Decreto:

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

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplicia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. comunicação; 2. cuidado pessoal; 3. habilidades sociais; 4. utilização dos recursos da comunidade; 5. saúde e segurança; 6. habilidades acadêmicas; 7. lazer; e 8. trabalho;

e) deficiência múltipla - associação de duas ou mais deficiências. (BRASIL, Decreto nº 5.296/2004, art. 5º, § 1º).

O salto de qualidade nesse terreno ocorre com a aprovação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo pela Assembleia Geral da ONU, em dezembro de 2006, ambos promulgados no Brasil por meio do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, com equivalência de emenda constitucional.

O salto é representado pelo fato de, no tratado, a deficiência ser redefinida como “conceito em evolução”, entendido como resultado da interação entre pessoas que possuem algum tipo de lesão e as barreiras sociais, atitudinais e ambientais, consideradas os reais fatores impeditivos da participação plena e efetiva delas na sociedade em igualdade de oportunidade. Vale insistir: o tratado rompe com a hegemonia do discurso biomédico e redefine os termos da discussão, ressitua-a em termos mais próximos às Ciências Sociais e Humanas, reconhecendo a acessibilidade como princípio e como direito, sendo também considerada garantia para o pleno e efetivo exercício de demais direitos. A deficiência passa a ser juridicamente entendida como algo socialmente produzido, permitindo enfrentamentos cada vez mais atentos dos mecanismos complexos, sutis e profundos relacionados aos preconceitos e às discriminações.

Os efeitos que a Convenção poderá produzir no cenário brasileiro dependerá não apenas de sua força como instrumento jurídico em senso estrito, mas sobretudo da capacidade de mobilização dos setores interessados e do curso das transformações sociais. O tratado, de todo modo, parece potencialmente fornecer um solo jurídico fértil para recolocarmos com maior ênfase a discussão em termos, francamente emancipatórios e exigindo-se do Estado e da sociedade medidas para não só eliminar barreiras incapacitantes de diversas ordens, mas para se rediscutir noções e valores de cidadania, direitos humanos, diversidade e, nessa esteira, direito à cidade.

3.1.2. Censos demográficos: geografias da deficiência no Brasil

Ao lado de toda a discussão acerca dos marcos legais que norteiam as políticas públicas no Brasil, vale observar que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) vem, desde 2000, incluindo em seus questionários do Censo perguntas sobre deficiência, perfazendo o que Ribas (2007) chamou de “a geografia da deficiência no Brasil”.

Naquele ano, os recenseadores perguntavam às pessoas se alguém na residência pesquisada possuía, de maneira permanente, uma das seguintes deficiências: visual, auditiva, motora ou mental. Ou seja, a investigação é feita com base autodeclaratória. Assim, o Censo 2000 revelou que 14,5% da população brasileira era “portadora de, pelo menos, uma das deficiências investigadas”. A maior proporção se encontrava no Nordeste (16,8%) e a menor, no Sudeste (13,1%). Existiam 148 mil pessoas cegas e 2,4 milhões com grande dificuldade de enxergar. O número de surdos era de 166.400. Além disso, cerca de 900 mil pessoas declararam ter grande dificuldade permanente de ouvir.

Questões de gênero, cor e deficiência se mostraram sobrepor. Por exemplo, 22,4% da população ocupada sem deficiência ganhavam até 1 salário mínimo. Entre as pessoas com deficiência, esse percentual era de 29,5%. Entre homens e mulheres sem deficiência os percentuais eram de 19,3% e 27,3%, respectivamente. Já a proporção de pessoas que se declararam brancas que ganhavam até 1 salário mínimo era de 18,15% e a de pessoas que se declararam pretas, 34,50%. Quanto à esperança de vida ao nascer, o brasileiro vive em média 68,6 anos e passa 80% da vida sem apresentar nenhuma incapacidade. Como a esperança de vida livre de incapacidade é de 54 anos, a população viverá em média 14 anos com algum tipo de deficiência.

Para o Censo de 2010, houve algumas mudanças no que se refere à coleta de dados sobre deficiência: o IBGE passou a inquirir sobre o grau de sua severidade, ou seja, passou a indagar sobre o grau da limitação das pessoas na realização de atividades. Segundo informações disponibilizadas no site do Instituto, foram adotadas as seguintes definições de deficiência para o Censo 2010:

Deficiência - Foram investigadas: deficiência mental permanente, deficiência física permanente (tetraplegia, paraplegia, hemiplegia, falta de membro ou de parte dele), deficiência auditiva, visual e motora.

Deficiência auditiva - Incapacidade auditiva (mesmo com o uso de aparelho auditivo, se a pessoa usá-lo) dividida em: *Incapaz de ouvir*

(pessoa se declara totalmente surda), *Grande dificuldade permanente de ouvir* (pessoa declara ter grande dificuldade permanente de ouvir, ainda que usando aparelho auditivo) ou *Alguma dificuldade permanente de ouvir* (pessoa declara ter alguma dificuldade permanente de ouvir, ainda que usando aparelho auditivo).

Deficiência física - Foram consideradas deficiências físicas a Tetraplegia (paralisia permanente total de ambos os braços e pernas), *Paraplegia* (paralisia permanente das pernas), *Hemiplegia* (paralisia permanente de um dos lados do corpo) ou *Falta de membro ou de parte dele* (falta de perna, braço, mão, pé ou do dedo polegar ou a falta de parte da perna ou braço).

Deficiência mental permanente - Retardamento mental resultante de lesão ou síndrome irreversível, que se caracteriza por dificuldades ou limitações intelectuais associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, autodeterminação, cuidados com saúde e segurança, aprendizagem, lazer, trabalho etc. Não foram consideradas deficiências mentais perturbações como autismo, neurose, esquizofrenia e psicose.

Deficiência motora - Incapacidade motora (mesmo com o uso de prótese, bengala, ou aparelho auxiliar, se a pessoa usá-los) dividida em: *Incapaz de caminhar ou subir escadas* (pessoa se declara incapaz de caminhar ou subir escadas sem ajuda de outra pessoa, por deficiência motora), *Grande dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas* (pessoa declara ter grande dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas sem ajuda de outra pessoa, ainda que usando prótese, bengala ou aparelho auxiliar) ou *Alguma dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas* (pessoa declara ter alguma dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas sem ajuda de outra pessoa, ainda que usando prótese, bengala ou aparelho auxiliar).

Deficiência visual - Incapacidade visual (mesmo com o uso de óculos ou lentes de contato, se a pessoa usá-los) dividida em: *Incapaz de enxergar* (pessoa se declara totalmente cega), *Grande dificuldade permanente de enxergar* (pessoa declara ter grande dificuldade permanente de enxergar, ainda que usando óculos ou lentes de contato); ou *Alguma dificuldade permanente de enxergar* (pessoa declara ter alguma dificuldade de enxergar, ainda que usando óculos ou lentes de contato).

Segundo o IBGE (2010), a investigação dos graus de severidade de cada deficiência permitiu conhecer a parcela da população com deficiência severa. O Instituto considera as pessoas com “deficiência severa” aquelas que declararam as opções de resposta “sim, grande dificuldade” ou “sim, não consegue de modo algum” para as deficiências visual, auditiva e motora ou declararam ter deficiência mental.

Assim, como era previsto, o Censo 2010 mostrou um aumento no índice de pessoas que declaram ter alguma deficiência: cerca de 45 milhões de pessoas (cerca de 24% da população) declararam possuir pelo menos uma das deficiências investigadas. O total de pessoas que declararam possuir pelo menos uma deficiência severa no país foi de 12.777.207, representando 6,7% da população total. A

deficiência visual severa foi a que mais incidiu sobre a população: 3,5% das pessoas declararam possuir grande dificuldade ou nenhuma capacidade de enxergar. Em seguida, apareceu a deficiência motora severa, atingindo 2,3% das pessoas. O percentual de pessoas que declararam possuir deficiência auditiva severa foi de 1,1%, e o das que declararam ter deficiência mental (intelectual) foi de 1,4%. O IBGE declarou considerar a população com deficiência severa o principal alvo das políticas públicas voltadas para a população com deficiência.

3.1.3. O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (“Brasil Acessível”) foi criado em 2004 pelo Ministério das Cidades com o objetivo de:

estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, Implementação de Políticas Municipais de Acessibilidade, Caderno 4, s/p).

Conforme esclareceu Renato Boareto²³, o Programa tinha o desafio de “ampliar a visão predominante dos problemas de circulação, de modo a incorporar dimensões econômicas e sociais normalmente não consideradas” (BOARETO, 2005, s/p). Ele completou:

A acessibilidade é vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito de seus direitos fundamentais [...] O primeiro requisito para o sucesso da política de acessibilidade é interromper a criação de novas barreiras na construção das cidades, princípio tão importante quanto adequar os espaços. Ao se promover a mobilidade das pessoas com deficiência pela cidade, faz-se necessária a promoção do acesso aos prédios públicos, estabelecimentos de comércio, serviços e áreas de lazer (BOARETO, 2005, s/p).

Assim, o Brasil Acessível se insere no âmbito das políticas públicas voltadas a garantir a uma parcela crescente da população o direito de acessar com qualidade e segurança os espaços públicos que compõem as cidades brasileiras. Por isso, mais detalhadamente, os principais objetivos do Programa são:

²³ À época, Diretor de Mobilidade Urbana Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

[...] incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades. Um dos desafios colocados para todos os municípios brasileiros é a inclusão de parcelas especiais da população no cotidiano das cidades.

[...] estimular a apoiar os governos municipais e estaduais e desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, página 3).

Esse programa, pelo modo em que está formulado, parece vir ao encontro das tendências mais atuais no tocante à execução das políticas públicas no enfrentamento às desigualdades sociais, considerando a intersectorialidade²⁴ e a transversalidade²⁵ como meios de se alcançar suas metas e objetivos. Sobre a redução das desigualdades específicas, Sadeck (2011) afirma que sua redução:

[...] depende da articulação de políticas sensíveis ao atendimento de demandas particulares dos diversos grupos sociais presentes na população brasileira direcionadas a realidades locais e de uma mudança nas políticas sociais, de políticas de integração para ações de inserção dos grupos excluídos da sociedade, para que não se construa cidadania sobre inutilidade social (SADECK, 2011, p. 236).

Extrapolaria os objetivos do presente trabalho fazer profundas ou extensas considerações sobre o alcance do programa. No entanto, vale lembrar que seu êxito dependerá em grande medida do envolvimento dos estados e municípios, que são convidados a participar de sua implementação mediante o desenvolvimento de ações que:

[...] garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Para a elaboração de uma política pública de mobilidade para as pessoas com deficiência, os três níveis de governo (municipal, estadual e federal) têm de considerar como diretrizes a garantia da acessibilidade, equiparação de oportunidades, garantia do exercício de direitos fundamentais, um processo irreversível de inclusão social, controle público sobre a implementação da política, aplicação e aperfeiçoamento da legislação

²⁴ Conforme Junqueira, “a intersectorialidade constitui uma concepção que deve informar uma nova maneira de planejar, executar e controlar a prestação de serviços para garantir o acesso igual dos desiguais. Isso significa alterar toda a forma de articulação dos diversos segmentos da organização governamental e dos seus interesses” (Junqueira, 1999 apud COMERLATTO et al., 2007, p. 267).

²⁵ Segundo Ariznabarreta, “a transversalidade [...] supõe aproximar a capacidade de tomada de decisão por parte da gestão pública com as necessidades e demandas da população” (Ariznabarreta, 2001 apud SADECK, 2011, p. 236). Para Yannoulas e Soares, os gestores das políticas transversais, tais como as que lidam com questões de raça, gênero e deficiência, são aqueles “que estimulam a incorporação de problemáticas específicas na formulação e avaliação de políticas setoriais” (YANNOULAS e SOARES, 2009, p. 33).

existente, sensibilização da comunidade sobre o assunto, desenvolvimento tecnológico e adoção do princípio do desenho universal na elaboração de projetos (BOARETO, 2005, s/p.).

Essa é uma importante fase na consecução das políticas intersetoriais, uma vez que estas pressupõem a articulação entre os governos federal, estadual, municipal e entidades da sociedade civil “para ampliar e potencializar e oferta dos programas e ações complementares aos beneficiários das políticas sociais, [...] criados por diferentes níveis de governo, que se combinam para ampliar os resultados de sua ação” (Quinhões e Fava, 2010 apud SADECK, 2011, p. 237).

Nesse sentido, a adesão de estados e municípios é o primeiro passo no que se refere à concretização do programa. Outras três fases foram previstas:

Na primeira, o Ministério das Cidades, junto com seus parceiros nacionais, oferece os instrumentos para capacitação de pessoal e elaboração de um diagnóstico sobre a legislação local e as condições de acessibilidade de idosos e pessoas com deficiência, abrangendo os serviços públicos essenciais e as áreas públicas de circulação. Na segunda etapa, os municípios elaborarão um plano de mobilidade, compreendendo a alteração da legislação municipal necessária para evitar-se a construção de novas barreiras arquitetônicas, as intervenções emergenciais, bem como as ações a médio e longo prazo. Na terceira etapa serão elaborados os projetos executivos e realizadas as intervenções propostas no plano de mobilidade (BOARETO, 2005, s/p.).

Para que este e tantos outros programas sejam efetivos no que se propõem, será necessária a participação da sociedade civil, cuja relação com o Estado na elaboração, implementação e avaliação das políticas sociais é fundamental. Não à toa, Costa (2004) afirma que:

Assim, ganham relevância os mecanismos de participação social. O investimento em processos de participação popular torna-se essencial como possibilidade de criação, transformação e controle social, tendo em perspectiva a construção de espaços públicos nos quais os interesses diferenciados entram em disputa (Costa, 2004 apud SADECK, 2011, p. 239).

A discussão, com foco no Brasil, apresentou que há de fato uma política pública de acessibilidade e de mobilidade nas cidades que, colocada na prática por um programa pontual, objetiva readequar o espaço urbano para possibilitar seu acesso pelas pessoas com deficiência. Cabe ressaltar, contudo, que um panorama sobre a efetividade do Programa Brasil Acessível só poderá ser delineado por meio de instrumentos específicos de avaliação de políticas públicas. Tal procedimento avaliatório deverá ocorrer com programas eventualmente adotados pelos estados da

federação e seus municípios. Isso posto, traçamos a seguir um cenário das políticas públicas de acessibilidade no Distrito Federal.

3.2. Políticas públicas de acessibilidade para as pessoas com deficiência no Distrito Federal

Segundo o Censo 2010, o Distrito Federal possuía 2.570.160 habitantes. Desses, 573.805 (22,3% do total) declararam possuir uma das deficiências investigadas (visual, motora, auditiva ou mental) na pesquisa. O Distrito Federal responde pelos menores percentuais de pessoas com deficiência auditiva e motora (respectivamente, 4,1% e 5,1%), possui uma das menores taxas de pessoas com deficiência mental (1,1%) e está entre as unidades da federação com menores índices de pessoas com deficiência visual (18,0%).

A análise por tipo de deficiência investigada segundo o grau de severidade também mostra que o Distrito Federal é uma das duas unidades da federação com os menores índices de deficiência em todos os tipos investigados. Assim, 0,9% de sua população afirmaram possuir deficiência auditiva severa; 1,7% declararam possuir deficiência motora severa; e 2,9% dos residentes no Distrito Federal disseram possuir deficiência visual severa.

Dentre as políticas públicas atualmente em vigor voltadas para as pessoas com deficiência, uma das mais significativas talvez seja aquela desencadeada a partir da publicação do Decreto nº 22.420/2001, por meio do qual o Governo do Distrito Federal instituiu a Comissão Permanente de Acessibilidade/CPA para acompanhar o “Programa Acessibilidade Direito de Todos” e implantar medidas de promoção de acessibilidade.

Contudo, a atuação do Governo do Distrito Federal no que tange à inclusão das pessoas com deficiência não se inicia e nem se limita a um decreto ou programa social, mas se dá na esteira de um conjunto variado de medidas sociopolíticas e jurídicas que, com maior ou menor êxito, voltam-se a sustentar processos sociais, incentivos a práticas de acessibilidade e de enfrentamento a situações que limitam a mobilidade, a oportunidade, a participação social e a expressão das pessoas com deficiência.

Uma das medidas anteriores que merecem menção é o Código de Edificação do Distrito Federal, aprovado por meio da publicação do Decreto nº 19.915, de 17 de

dezembro de 1998, o qual regulamenta a Lei nº 2.105 de 8 de outubro do mesmo ano. O decreto dispõe sobre acessibilidade e chega a dedicar ao tema uma inteira sessão. O Código, no entanto, coloca ênfase em aspectos relativos à edificação e à urbanização e situa a discussão apenas em torno do acesso das pessoas com dificuldades motoras – desconsiderando as dificuldades de mobilidade espacial das pessoas com deficiências sensoriais. Acessibilidade no documento é assim definida:

“conjunto de alternativas de acesso a edificações, espaços públicos e mobiliário urbano que atendem às necessidades de pessoas com diferentes formas de dificuldade de locomoção e oferecem condições de utilização com segurança e autonomia” (DISTRITO FEDERAL. Decreto 19.915/1998, art. 3º, inciso II).

Assim, para uma melhor visualização das normas correlatas à questão da acessibilidade produzidas nos últimos anos no Distrito Federal, disponibilizamos o Quadro 2, que traz uma síntese da legislação distrital.

Quadro 2 – Legislação distrital sobre acessibilidade

Legislação	Conteúdo	Observações
Decreto nº 21.673, de 31 de outubro de 2000.	Dispõe sobre adaptações nas vias públicas do Distrito Federal, e dá outras providências.	Obriga o Governo do Distrito Federal a adaptar as vias públicas de modo a permitir a plena acessibilidade pelas pessoas com deficiência.
Decreto nº 22.419, de 21 de setembro de 2001.	Dispõe sobre a criação de Selo de Acessibilidade e dá outras providências.	O Selo será emitido para as edificações de uso público ou coletivo, onde estiverem garantidas condições de acessibilidade. Tais garantias ocorrem quando as edificações proporcionarem acesso livre de barreiras arquitetônicas em seu interior e no seu percurso até as calçadas em área pública.
Decreto nº 22.420, de 21 de setembro de 2001.	Institui a Comissão Permanente de Acessibilidade e dá outras providências.	Primeiro passo no sentido de efetivar o primeiro programa relacionado à questão da acessibilidade no Distrito Federal, o Programa “Acessibilidade: Direito de Todos”.
Decreto nº 23.842, de 13 de junho 2003.	Dispõe sobre a acessibilidade para pessoas “portadoras de necessidades especiais” em imóveis ocupados pelo	Conforme este Decreto, os imóveis do Distrito Federal que forem edificados, reformados, ampliados ou instalados

	Governo do Distrito Federal.	deverão atender às condições de acessibilidade. Igualmente importante é o fato de que os imóveis que forem alugados, ou tiverem a renovação de aluguel aventada, deverão ser adaptados para o atendimento das pessoas com deficiência segundo o disposto no Código de Edificações do Distrito Federal.
Lei nº 3.919, de 19 de dezembro de 2006.	Altera a Lei nº 2.105, de 8 de outubro de 1998, que "Dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal", e dá outras providências.	Constitui um "marco legal na regulamentação da acessibilidade arquitetônica e urbanística do Distrito Federal", pois cria a obrigatoriedade de construir observando as normas de acessibilidade.
Decreto nº 27.912, de 02 de maio 2007.	Institui a nova Comissão Permanente de Acessibilidade do Governo do Distrito Federal e dá outras providências.	Tal Comissão, intersetorial, é composta por membros das Secretarias de Estado de Educação, Esporte, de Fazenda, de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania, de Transportes, entre outros, além de contar com a participação de todas as Administrações Regionais do Distrito Federal.
Decreto nº 27.977, de 28 de maio 2007.	Cria o Programa Mão na Roda destinado a transportar pessoas com mobilidade reduzida, no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.	Este Programa tem como escopo possibilitar o deslocamento de usuários portadores de deficiência, idosos e portadores de doença causadora de mobilidade reduzida, e está a cargo da Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania.
Decreto nº 27.987, de 29 de maio de 2007.	Dispõe sobre o Conselho de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CODDEDE, e dá outras providências.	O Conselho é um órgão colegiado, vinculado à Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania e é composto de representantes, e respectivos suplentes, de órgãos e entidades do Governo do Distrito Federal, além de entidade da sociedade

		civil do Distrito Federal.
Decreto nº 28.494, de 04 de setembro de 2007.	Dispõe sobre acessibilidade em instalações esportivas e dá outras providências.	Leva em consideração a necessidade de democratização do esporte por meio da garantia de acesso às atividades desportivas sem quaisquer distinções; a importância do esporte como recurso para reabilitação e inclusão social da pessoa com deficiência e; a educação pelo esporte fundamental para a promoção do desenvolvimento humano. Para tanto, as instalações esportivas deverão ser construídas, ampliadas ou recuperadas atendendo aos preceitos da acessibilidade e do desenho universal.

Fonte: VAZ, 2009, p. 40-41 (com adaptações).

Adicionalmente, a Lei Distrital nº 3.939/2007, que institui o Estatuto do Portador de Necessidades Especiais e dá outras providências, pode ser considerada um avanço no que concerne aos direitos das pessoas com deficiência no Distrito Federal. Não é um instrumento específico de promoção de acessibilidade, mas procura promover o direito ao acesso destas pessoas aos serviços públicos ou privados de que necessite. No art. 6º estão elencados os objetivos do Estatuto, que são assegurar:

I – o acesso, o ingresso e a permanência da pessoa portadora de deficiência em todos os serviços públicos ou privados de que necessite, oferecidos à comunidade;

II – a integração das ações dos órgãos públicos e entidades privadas nas áreas de saúde, educação, trabalho, transporte e assistência social, edificação pública, previdência social, habitação, cultura, desporto, lazer, visando à prevenção das deficiências, à eliminação de suas múltiplas causas, à inclusão social e à otimização da prestação dos serviços públicos;

III – o apoio à formação de recursos humanos para atendimento da pessoa portadora de deficiência;

IV – a garantia da efetividade dos programas de prevenção, de atendimento especializado e de inclusão social. (DISTRITO FEDERAL, Lei nº 3.939/2007).

No que tange à acessibilidade e àquilo que pode se relacionar ao foco deste trabalho (a acessibilidade na Rodoviária do Plano Piloto), o Estatuto dispõe de um inteiro capítulo que versa sobre o acesso aos prédios públicos. A Rodoviária, um

equipamento público urbano²⁶ por excelência, administrada pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, está contemplada na lei. O artigo 57 da lei dispõe sobre a promoção de adaptações, eliminações e supressões de barreiras nas edificações de órgãos e entidades da Administração Pública e espaços de uso público:

Art. 57. Os órgãos e as entidades da Administração Pública deverão promover as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios e espaços de uso público e naqueles que estejam sob sua administração ou uso (DISTRITO FEDERAL. Lei nº 3.939/2007).

O “Programa Acessibilidade Direito de Todos”, que trata especificamente da acessibilidade como política de governo e atualmente sob responsabilidade da CPA, se inscreve no âmbito das políticas públicas de desenvolvimento urbano do Distrito Federal, a cargo da Secretaria de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano - Sedhab. Foi inicialmente idealizado no ano 2000 pela Coordenadoria para Inclusão da Pessoa com Deficiência do Distrito Federal (CORDE-DF), a partir de um seminário sobre o tema, que contou com a participação de técnicos das áreas de engenharia e arquitetura dos órgãos públicos do Governo do Distrito Federal, grupos e associações da terceira idade, pessoas com deficiência e representantes de entidades ligadas à questão (VAZ, 2009, p. 46). O objetivo principal desse programa é:

Concretizar as ações de acessibilidade às pessoas com deficiência, amparadas na legislação existente, garantindo a condição de cidadania com eliminação das barreiras em suas 3 (três) principais dimensões: urbanística, arquitetônica e de transporte (GDF. SEDHAB. COMISSÃO PERMANENTE DE ACESSIBILIDADE, s/d).

Além disso, o programa possui o que se denominaram “eixos de operacionalização”, a saber: eliminação de barreiras arquitetônicas, articulação de parcerias e campanhas publicitárias. Cada um deles está fundamentado em diversos dispositivos legais, possuindo propostas que procuram contemplar diversos aspectos da acessibilidade (ANEXO C).

Não pretendemos aqui fazer uma análise das diversas ações previstas no o âmbito do Programa. Tampouco iremos confrontar suas propostas com a realidade para saber em que situação se encontra o Programa de fato. Importa-nos saber, contudo, que existem leis que vigoram no Distrito Federal e que não só amparam ações de acessibilidade, mas que também obrigam a Administração Pública a se

²⁶ Segundo a NBR 9050/2004, equipamentos urbanos são “todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados”. (ABNT, 2004, p. 3).

mover e implementar políticas voltadas a assegurar os direitos das pessoas com deficiência.

No entanto, no que diz respeito precisamente ao foco do presente trabalho, vale mencionar que a reforma da Rodoviária do Plano Piloto não foi prevista no Programa Acessibilidade Direito de Todos. Mesmo assim, em matéria veiculada pelo Jornal de Brasília em 06/09/2011, o local é apontado como alvo de reformas, sobretudo de acessibilidade, devido à necessidade de adaptação de Brasília para a Copa do Mundo.

Ao lado disso, outro projeto de reforma da Rodoviária, em estudo pela Secretaria de Obras do Distrito Federal e pela Novacap (Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil), simplesmente não menciona questões de acessibilidade, desconsiderando a legislação vigente e os compromissos assumidos no âmbito do Programa. De todo modo, a conclusão desse projeto estava prevista para o fim de 2011. No entanto, nota apresentada na *homepage* da Secretaria de Obras, de 29/09/2011, informa que a reforma não ocorreria dentro do prazo previsto devido à revogação do Edital que contrataria a reforma. As razões disso, segundo a própria Secretaria, se devem justamente à ausência de previsão de acessibilidade no projeto e à inobservância de normas exigidas pelo Iphan. Até a conclusão deste trabalho, em agosto de 2012, as obras de reforma na Rodoviária com ênfase na acessibilidade não haviam começado.

A discussão mostrou que a legislação distrital é farta no que se refere ao atendimento das necessidades das pessoas com deficiência. No entanto, pode-se perceber que nem todo aparato legal é capaz de operar mudanças que sejam de fato significativas. Como visto anteriormente, o “não-agir” é também um tipo de política pública. A omissão em determinado assunto pode ser orientada por determinada conjuntura não favorável, o que faz com que uma política venha a ser adotada quando for mais conveniente, em momento mais oportuno. Ao mesmo tempo, é preciso que setores da sociedade interessados nas modificações cobrem, se façam visíveis e atuantes, configurando assim uma faceta da política que não deve por nada ser desprezada. A seguir, faremos um breve panorama da gênese de Brasília e a inserção da Plataforma Rodoviária do Plano Piloto de Lúcio Costa como estrutura fundamental na articulação da cidade.

4. BRASÍLIA E A PLATAFORMA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO

Este capítulo analisa a quarta questão de pesquisa, que indaga em que medida os preceitos da cidade modernista contemplam as necessidades das pessoas com deficiência. Nesse sentido, divide-se nas seções 4.1. Brasília modernista e o Plano Piloto; e 4.2. A Plataforma Rodoviária no Plano Piloto de Lúcio Costa.

4.1. Brasília modernista e o Plano Piloto

Brasília²⁷, a Nova Capital, cidade planejada para ser a capital da República de um Brasil moderno, desde o seu nascedouro exibiu o seu caráter excessivamente setorizado, classista e segregacionista tanto social quanto territorialmente. Uma cidade, um monumento adornado de jardins, um enclave rodeado do que antes se chamavam “cidades-satélites”, em um Distrito Federal todo ele estruturalmente mal servido de serviços públicos.

[...] a oposição entre o Plano Piloto e as denominadas cidades-satélites é notável. Ela (Brasília) é o exemplo acabado do planejamento do Estado capitalista criando condições distintas de vida e reprodução das diferentes classes sociais (CORRÊA, 1995, p. 28).

Conforme Holston (1993), Brasília é a cidade que representa o modernismo arquitetônico, cujo projeto segue os manifestos propostos pelos *Congrès Internationaux d'Architecture Modern* (CIAM). Segundo o autor, Brasília:

“Corporifica, em sua forma e organização, a premissa de transformação social dos CIAM, ou seja, a de que a arquitetura e o urbanismo modernos são os meios para a criação de novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana” (HOLSTON, 1993, p. 37).

Assim, a futura capital da nação foi idealizada sob os preceitos modernistas, segundo os quais as cidades devem ser construídas com o intuito de “salvar”, libertar o ser humano do jugo da sociedade capitalista e industrializada. Além disso, a cidade sob a perspectiva modernista deve, de acordo com Holston, constituir “uma solução para as crises urbana e social atribuídas à dominação irrefreada dos interesses

²⁷ Reiteramos que por “Brasília” entendemos, neste trabalho, a exemplo de Holanda (2002), a formação urbana do Distrito Federal no seu conjunto, ou seja, incluindo as demais áreas administrativas, inicialmente chamadas “cidades-satélites”. Quando falarmos em “Plano Piloto”, nos reportaremos ao projeto original, que compreende o centro da cidade e seu entorno imediato.

privados no âmbito público da cidade, na acumulação da riqueza e no desenvolvimento da indústria” (HOLSTON, 1993, p. 47).

No entanto, os habitantes da Nova Capital, conforme se dizia à época da sua fundação, deveriam ser dotados de “cabeça, tronco e rodas”. Um bordão eloquente para se descrever um conjunto de dificuldades cotidianas desde logo enfrentadas por aqueles que se viam obrigados a enfrentar grandes distâncias em um espaço tão setorizado e apartado.

A Brasília que vemos hoje, assim, é justamente um retrato da ingerência dos interesses privados sobre os espaços públicos da cidade, onde o alto poder aquisitivo alimenta um mercado imobiliário voraz, ávido por novos espaços nos quais possam edificar fora dos padrões estabelecidos pelas leis de uso de solo. Apesar de essa discussão fugir um pouco do escopo deste trabalho, sua menção é importante para demonstrar que, se Brasília realmente foi erguida sob os princípios da arquitetura modernista, os rumos que tomou no decorrer de sua história se aproximam muito mais das regras típicas de um mercado regulado pelas ordens do mercado, e não do Estado. Mas a cidade foi, pelo menos inicialmente, um projeto de Estado que, conforme Campos e Medeiros (2010, p. 140), figurou como “o principal agente articulador de sua organização urbana, desempenhando as funções de planejador, promotor, construtor e financiador do processo de produção espacial”.

Brasília é, de fato, resultado de um esforço empreendido pelas forças políticas e econômicas que vigoravam em meados da década de 1950, quando o país tinha por Presidente da República Juscelino Kubitschek, para quem, conforme Holanda, a argumentação econômica frisava a importância da chamada interiorização do processo de desenvolvimento (HOLANDA, 2002, p. 32). O caráter desenvolvimentista de JK encontra ressonância no contexto econômico que viria a preceder a inauguração de Brasília, no início da década de 1960, se é que podemos ser tão rígidos nesta linha do tempo. Segundo Ferreira:

Brasília como pólo de desenvolvimento antecipa-se a uma nova fase no processo de ocupação do território, com a implantação da modernização conservadora com base na lavoura comercial para exportação, que se inicia nos anos 1960. A urbanização se intensifica com o deslocamento de população rural para as cidades, o meio rural se esvazia, o assalariamento e a migração rural-urbano formam o mercado interno (FERREIRA, 2010, p. 47).

Para além da ideia de se criar uma cidade que servisse de ligação entre o eixo Sul-Sudeste com o interior do país, permitindo assim o desenvolvimento da região central, é preciso reter que Brasília foi criada também com o objetivo de ser o centro

do poder, capital da nação. Seu projeto (Figura 3.1), concebido por Lúcio Costa, possuía alguns princípios em conformidade com o atributo de capital do país, dentre os quais destacam-se a monumentalidade, o rigoroso zoneamento de uso, o espaço aberto dominante em todos os lugares, com os edifícios como objetos isolados, a separação radical entre pedestres e veículos, dentre outros (HOLANDA, 2002). Outras características típicas do Movimento Moderno e que refletem o desejo de seu criador em instituir uma:

Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país (Costa, 1957. In: LEITÃO, 2009, p. 36).

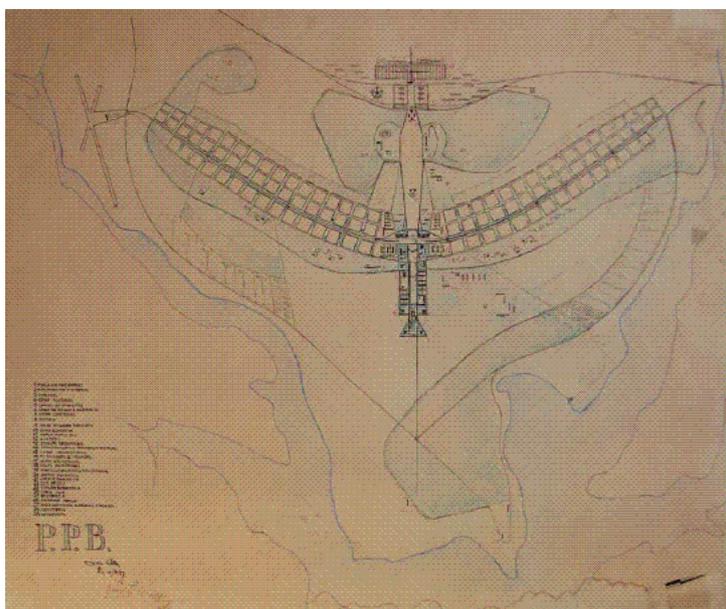


Figura 3.1 – Plano Piloto de Brasília apresentado por Lúcio Costa ao Concurso Nacional do Plano Piloto de Brasília

Para uma cidade ser viva e aprazível, seria necessário que ela acolhesse todas as pessoas, respeitasse as diferenças e garantisse a participação social de todos os seus cidadãos. No entanto, a Nova Capital tornou-se uma cidade em que as narrativas cotidianas de seus cidadãos geralmente nos dão conta da existência de um sistema de transporte ineficiente, caro, cujos ônibus, além de velhos e sem devida manutenção, são desconfortáveis, inseguros e sem suficientes recursos de acessibilidade. Assim, os seus cidadãos de “segunda categoria”, antes ou depois de “pegar a condução”, devem enfrentar grandes distâncias a pé. E, nesse momento, para aqueles cidadãos reduzidos à condição de “terceira categoria” a cidade ainda se mostra ainda menos generosa: os assim ditos “deficientes” devem então enfrentar ulteriores obstáculos, constituídos de calçadas frequentemente mal conservadas, com

irregularidades e degraus, sem as devidas adaptações para pessoas com mobilidade reduzida, sem piso tátil, cheias de obstáculos não sinalizados, sem equipamentos urbanos que contemplem as suas diferenças.

Se havia algum propósito integrador na promessa modernizadora da Nova Capital que logo revelou seus limites e suas contradições, a ausência de uma preocupação em relação à questão da acessibilidade não pode ser inteiramente atribuída aos seus idealizadores. Afinal, na época em que foi gestada e concebida não se colocava na agenda política a preocupação com a temática.

Contudo, isso não nos isenta de ter de enfrentar velhos e novos problemas pensar na Brasília do século XXI, nos processos espaciais que a tornaram uma das maiores metrópoles do país e na preocupação legítima em torno das questões da acessibilidade e dos direitos das pessoas com deficiência. Veremos no tópico a seguir como foi pensada a Plataforma Rodoviária do Plano Piloto e sua importância como nexos articulador dos fluxos da cidade.

4.2. A Plataforma Rodoviária no Plano Piloto de Lúcio Costa

A Plataforma Rodoviária do Plano Piloto, uma superestrutura com 700 metros de extensão, cuja infraestrutura e programa se misturam às demandas urbanas relacionadas ao dia-a-dia da cidade (ROSSETTI, 2010), foi pensada por Lúcio Costa como um espaço agregador, onde as pessoas pudessem experimentar a vida urbana da cidade em toda sua monumentalidade. Segundo o arquiteto e urbanista, trata-se de uma grande plataforma onde situa-se o centro de diversões da cidade, local afeito, sobretudo, ao transitar dos pedestres.

No Plano Piloto de Brasília apresentado pelo arquiteto por ocasião do Concurso Nacional que objetivava escolher o melhor projeto de construção da Nova Capital, a Plataforma Rodoviária é apresentada como local de encontro e convivência dos transeuntes que por ali circulassem. A Figura 3.2 mostra um croqui do arquiteto, especificamente o relacionado ao que ele denominou de “praças privativas dos pedestres”, que constituem:

[...] uma fronteira ao teatro da Ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá (Costa, 1957. In: LEITÃO, 2009, p. 38).

Nessas praças, apenas mais um dos espaços que compõem a Plataforma:

[...] o piso das pistas de rolamento, sempre de sentido único, foi ligeiramente sobrelevado em larga extensão, para o livre cruzamento dos pedestres num e noutro sentido, o que permitirá acesso franco e direto tanto aos setores do varejo comercial quanto ao setor dos bancos e escritórios (Costa, 1957. In: LEITÃO, 2009, p. 38).

A Figura 3.3, por sua vez, é uma representação do espaço que viria a compor o que Lúcio Costa chamou de “face fronteira” da Plataforma, onde se concentraram os cinemas e teatros com gabarito baixo e uniforme, constituindo esse conjunto um:

[...] corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame. [...] tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão” (Costa, 1957. In: LEITÃO, 2009, p. 38).

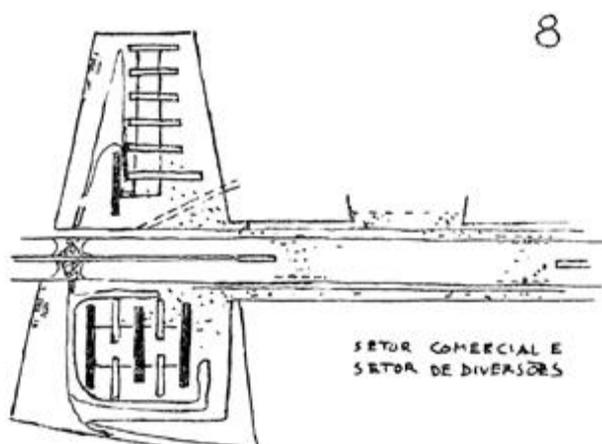


Figura 3.2 – praças privativas dos pedestres e pistas de rolamento sobrelevadas

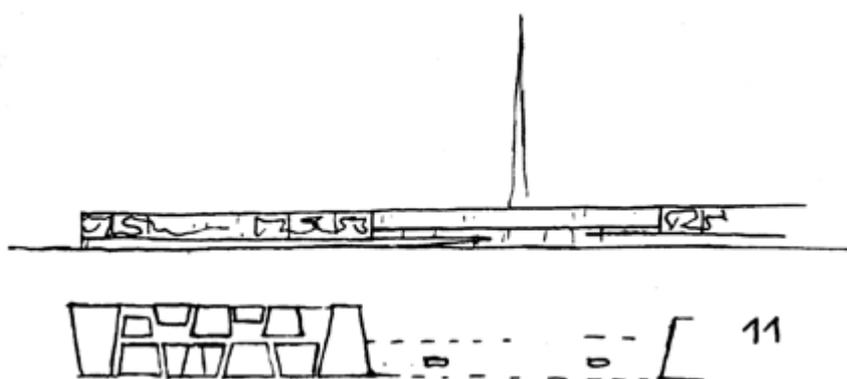


Figura 3.3 – face fronteira da Plataforma

Adicionalmente, no Quadro 3 exibimos algumas imagens da Plataforma Rodoviária ao longo do tempo. Tais imagens, no entanto, não nos fornecem a dimensão exata desta que constitui, talvez, a obra mais complexa e de importância

ímpar da cidade que se iniciava. O espaço, segundo Rossetti, (2010, p. 1) é “ponto fulcral do tecido urbano de Brasília, determinando um lugar privilegiado, constituindo-se como a gênese do desenho urbano do projeto de Lúcio Costa”. O autor assevera, ainda, que a obra:

[...] se configura como uma infraestrutura urbana fundamental para a consolidação do tecido urbano do Plano Piloto, articulando diretamente os setores conexos e se inscrevendo como espaço estratégico para o funcionamento do Plano Piloto. [...] A Plataforma está implantada magistralmente num arranjo topográfico concebido especialmente para acomodá-la ao seu lugar exclusivo e eterno, demarcando em definitivo o cruzamento dos dois eixos do Plano Piloto da Capital no território do cerrado e no Planalto Central do Brasil. (ROSSETTI, 2010, p. 2).

Quadro 3 – Plataforma Rodoviária do Plano Piloto²⁸



O marco zero, Cruzamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário

Fonte: Brasília 1960 2010



Plataforma Rodoviária construída em meio à paisagem árida dos primórdios da cidade

Fonte: Correio Braziliense.



Estruturas e planos das diferentes cotas da Plataforma Rodoviária

Fonte: Vitruvius

²⁸ As referências a estas fotos encontram-se ao final das Referências Bibliográficas.



A Plataforma Rodoviária em seus primeiros anos
Fonte: Vitruvius



Plataforma Rodoviária – cruzamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário
Fonte: Brasília 1960 2010

Como um espaço público que se pretende articulador das diversas escalas propostas por Lúcio Costa (a monumental, a bucólica, a gregária e a residencial – ANEXO A)²⁹, a Plataforma Rodoviária se transforma no ponto de convergência principal por onde circulam milhares de pessoas diariamente, dentre as quais estão as pessoas com deficiência. Segundo o urbanista “a escala gregária prevista para o centro da cidade – até hoje ainda em grande parte desocupado – teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro” (LEITÃO, 2009, p.71). Dotar tal espaço de condições de acessibilidade é permitir tanto que os seus usuários possam satisfazer plenamente suas necessidades de circulação, quanto dar corpo ao que Lúcio Costa chamou de garantia do “uso livre do chão”.

Rossetti afirma que a Plataforma constitui uma série de espaços que:

Dotados de feixes de pistas automobilísticas no sentido Norte-Sul e Leste-Oeste, calçadas, e áreas de estar, entre zonas de sombra e passeios a céu aberto, estas superfícies se convertem elas mesmas - através de seu desenho - em novos lugares e espaços urbanos. A infraestrutura e o programa da Plataforma se integram às demandas urbanas correlatas ao cotidiano da cidade. A vitalidade urbana da Plataforma advém da presença dos habitantes e usuários dos múltiplos meios de transporte e serviços de interesse público que ela abriga, bem como dos milhares de transeuntes que se deslocam

²⁹ Segundo Lúcio Costa *apud* EL-DAHDAH (2009), “é o jogo de três escalas que vai caracterizar e dar sentido a Brasília... a escala residencial ou cotidiana... a dita escala monumental, em que o homem adquire dimensão coletiva; a expressão urbanística desse novo conceito de nobreza... Finalmente a escala gregária, onde as dimensões e o espaço são deliberadamente reduzidos e concentrados a fim de criar clima propício ao agrupamento... Poderemos ainda acrescentar mais uma quarta escala, a escala bucólica das áreas abertas destinadas a fins-de-semana lacustres ou campestres”. A Plataforma Rodoviária faz parte da escala gregária, assim como os denominados Setores de Diversões, Bancários, de Autarquias, Comerciais, Hoteleiros, Médico-Hospitalares e de Rádio e Televisão, que integram as partes sul e norte do Plano Piloto

entre os setores urbanos que ela articula direta e indiretamente. (ROSSETTI, 2010, p. 2).

Esta visão do autor acerca dos espaços da Plataforma traduz um pouco o que desejava o presidente Juscelino para o local, quando discursou em 12 de setembro de 1960:

“Em torno dessa magnífica plataforma, não tardará a instalar-se um centro borbulhante de vida, com as suas instituições de cultura, as suas salas de espetáculos, as suas lojas, as suas galerias, as suas vielas de porte veneziano, seus trevos, terraços e cafés, onde se encontrará o ambiente propício à vida em comum, o lugar de encontro, o convívio tão necessário ao cidadão.” (CORREIO BRAZILIENSE, 31/12/2011).

Diante da possibilidade de adiamento da construção da Plataforma e do arcabouço viário da Asa Norte, aventado pelo próprio Lúcio Costa, o Presidente objetou:

“Não Senhor. Eu faço questão de levantar essa Plataforma. São 700 metros. Porque se não a fizer, há o risco de não ser feita no futuro, ou ser protelada indevidamente, comprometendo a concepção do seu plano. A concepção do plano é baseada no cruzamento dos eixos, em vários níveis. Sem a Plataforma, isso não funciona, ainda que para o uso inicial da cidade não seja, de fato, necessária. É preciso fazer o supérfluo, porque o necessário será feito de qualquer maneira; o supérfluo é que precisa ser feito agora, porque será necessário amanhã e se não for feito agora a cidade correrá o risco de atrofiar-se, de não se realizar na sua plenitude. Quero fazer a estrutura de ponta a ponta, quero deixar o esqueleto da cidade já montado, e iluminado” (COSTA e LIMA, 2009, p. 50 - depoimento de Lucio Costa em Seminário promovido pelo Senador Catete Pinheiro em Brasília, 1974).

Dessa maneira, a Plataforma Rodoviária de Lúcio Costa tomou forma. Seu autor vislumbrava um local de encontro, parte do cotidiano dos habitantes de Brasília e mais do que apenas uma obra na paisagem, um espaço público de convívio e articulador das escalas da cidade (ROSSETTI, 2010). Sua experiência cosmopolita lhe autorizava ousar e imaginar para Brasília um local que fosse uma mescla de *Piccadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées*³⁰ (o centro de diversões da cidade). Um lugar, portanto, vivo e dinâmico, pensado não somente como local de passagem, como também de convívio entre seus frequentadores. O próprio autor do projeto, no entanto, quando voltou à Brasília na década de 1980, ficou surpreso ao se deparar

³⁰ A *Piccadilly Circus* e a *Times Square* são famosas praças localizadas, respectivamente, em Londres e em Nova Iorque. A primeira está situada em uma das zonas mais movimentadas da capital britânica, enquanto que a praça estadunidense foi o ponto turístico mais visitado do mundo em 2011, segundo o sítio eletrônico da revista especializada em Turismo, *Travel + Leisure* (Disponível em: <<http://www.travelandleisure.com/articles/worlds-most-visited-tourist-attractions/2>>. Acesso em: 07 jul. 2012). A *Champs Elysées*, por sua vez, é a célebre avenida de Paris, conhecida na França como a mais bela avenida do mundo.

com uma cidade vibrante, cujos espaços foram apropriados de uma maneira que não previra:

“Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreendeu aqui foi a Rodoviária, à noitinha. Eu sempre repeti que esta Plataforma Rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contacto com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasilienses, esse milhão que vive fora e converge para a Rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde se sentem à vontade. Eles protelam, até, a volta para a cidade-satélite e ficam ali, bebericando. Eu fiquei surpreendido com a boa disposição daquelas caras saudáveis. E o shopping center, então, fica funcionando até meia noite... Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como um centro requintado, igual a Champs Elysées ou Picadilly Circus, uma coisa mais cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros legítimos que construíram a cidade e estão instalados ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isso. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma Bastilha” (Lucio Costa, entrevista ao Jornal do Brasil, novembro de 1984 apud COSTA e LIMA, 2009, p. 58-59).

E isso, essa nova forma de utilização do espaço, não se verifica apenas com relação à Plataforma. Segundo Costa e Lima (2009), havia uma proposta inicial específica para a Estação Rodoviária, objeto deste trabalho, a de emprego por ônibus urbanos e interurbanos. Em 1985, quando essa questão foi abordada, afirmaram que:

Hoje as ligações com as cidades-satélites e as linhas de ônibus locais a ocupam inteiramente e o terminal rodoviário interurbano utiliza as dependências da Estação Ferroviária. Esta função de “traço união” entre a capital e as cidades-satélites deu à Rodoviária uma grande vitalidade cotidiana, extremamente importante para a zona central como um todo, que transborda para toda a Plataforma e foi geradora de atividades espontâneas como a feira de artesanato nas imediações da Torre de TV (COSTA e LIMA, 2009, p. 58).

Algo que, de certa forma, vem ao encontro do que se previra como a vocação originalmente concebida para a Plataforma Rodoviária, qual seja, a de um equipamento que servisse à população como lugar de convívio, de socialização, de diversão. Por fim, segundo Rossetti (2010), a Plataforma deveria contribuir com a qualidade de vida dos habitantes:

Ao atuar direta ou indiretamente sobre os fluxos humanos, sobre a mobilidade urbana, sobre a rede dos espaços públicos da cidade, a Plataforma Rodoviária contribuiria com a qualidade de vida dos cidadãos com sombras, espaços de estar e demais equipamentos que configurariam o grau de urbanidade em que seus cidadãos merecem habitar - tais como lixeiras, bancos, iluminação e sinalização (ROSSETTI, 2010, p. 5-6).

Lúcio Costa realmente pensou em um espaço que agregasse as diversas facetas do cotidiano de uma cidade. Como bem destacamos ao longo do trabalho, a cidade e seus espaços são fruto da ação sócio-histórica dos diversos atores que compõem a sociedade. Por isso a Plataforma, incluindo aí sua Estação Rodoviária, adquiriu feição diversa à idealizada e seus usos se adequaram à maneira como as pessoas passaram a se apropriar do conjunto de espaços que a compõem.

A grande mobilização das pessoas com deficiência foi capaz de inserir na agenda política a questão, o que deveria ser suficiente para operar as tão necessárias reformas que confirmam acessibilidade ao local. Infelizmente, há questões de ordem legal que impedem a tão desejada reforma da Estação Rodoviária, dentre as quais o fato de a Plataforma constar do rol de espaços a serem preservados (ANEXO B) segundo a Portaria nº 314/1992 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)³¹, que instaura o tombamento de Brasília. Isso, no entanto, não deve ser motivo para protelar o direito de acesso das pessoas com deficiência a este espaço, o que inclusive vai ao encontro do que imaginava seu idealizador quando pretendia criar um local verdadeiramente democrático.

Ultrapassada a barreira legal, basta que se pense em soluções inteligentes e criativas para tornar a Estação Rodoviária um dos lugares de encontro e permanência originalmente idealizados no Plano Piloto de Lúcio Costa. Isso implica, por óbvio, em mudanças que abarquem todas as dimensões possíveis da acessibilidade, sobretudo as atitudinais e arquiteturais.

No próximo capítulo, iniciaremos a abordagem sobre o objeto de estudo empírico deste trabalho, com uma breve caracterização da Rodoviária, seus usos atuais, a maneira como estão dispostos seus espaços e a forma como as pessoas deficientes lidam com as barreiras sociais impostas pela cidade.

³¹ Esta Portaria coloca, no inciso I do art. 7º, que: “a Plataforma Rodoviária será preservada em sua integridade estrutural e arquitetônica original [...]”. Apesar disso, é prevista na NBR 9050 a situação de equipamentos urbanos tombados, com a respectiva solução: “todos os projetos de adaptação para acessibilidade de bens tombados devem obedecer às condições descritas nesta Norma, porém atendendo aos critérios específicos a serem aprovados pelos órgãos do patrimônio histórico e cultural competentes” (ABNT NBR 9050, p. 79). No caso improvável de o Iphan considerar impraticável a adaptação da Rodoviária para torná-la acessível, a NBR diz que “deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável” (idem).

5. A RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Este capítulo explora a quinta questão de pesquisa, que investiga até que ponto as políticas públicas de acessibilidade tem sido suficientes para a promoção do acesso das pessoas com deficiência aos espaços da Rodoviária do Plano Piloto. Assim, está dividido nas seções 5.1. A organização do espaço na Rodoviária nos dias atuais; e 5.2. Procedimentos específicos da pesquisa de campo.

5.1. A organização do espaço na Rodoviária nos dias atuais

A Plataforma Rodoviária (Figura 4.1) é o conjunto de espaços pensados por Lúcio Costa para servirem de local de convívio aos habitantes de Brasília. Dentre os espaços que a compõem está a Estação Rodoviária, objeto de nossa empreitada. Neste ponto do trabalho, portanto, utilizaremos a denominação “Rodoviária do Plano Piloto” ou simplesmente “Rodoviária” para nos referir ao nosso objeto de estudo empírico.

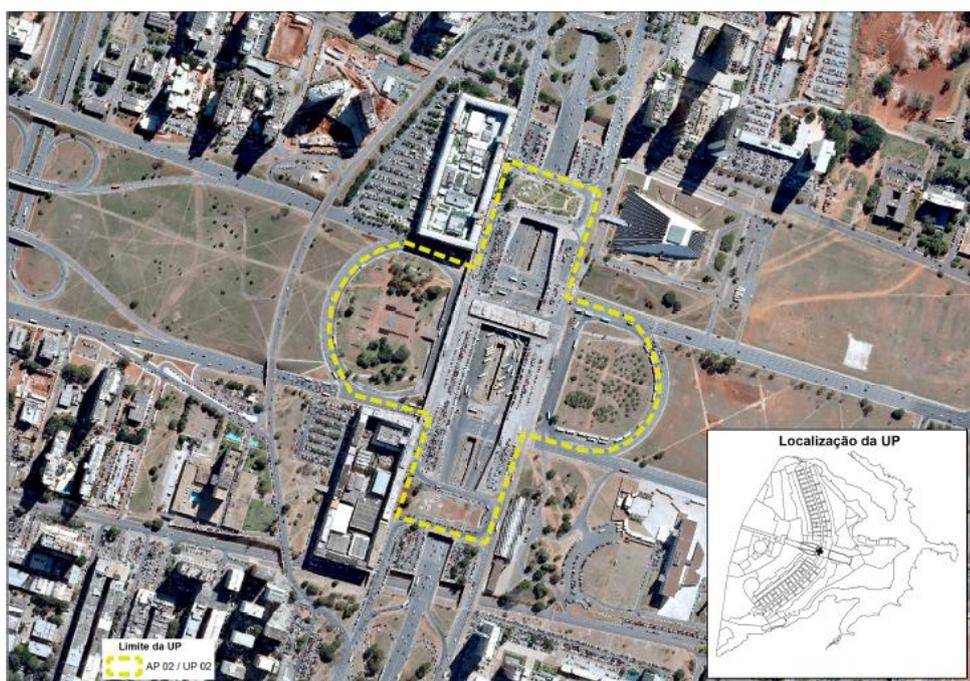


Figura 4.1 – Plataforma Rodoviária do Plano Piloto

Fonte: Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília - PPCUB

Segundo o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico (PPCUB)³², a linha amarela tracejada na figura delimita o que se propõe hoje como a Unidade de Preservação UP2 – Plataforma e Estação Rodoviária, que compõe o que previa Lúcio Costa originalmente.

Os usos da Rodoviária do Plano Piloto foram se multiplicando ao longo do tempo, fruto da forma como foi apropriada por aqueles que a utilizam cotidianamente. Segundo Jucá (2009, p. 246), “como lugar de passagem, de chegada e de partida, aberta então a uma pluralidade de significações, a Rodoviária é freqüentada por todos os habitantes do Distrito Federal, sejam pedestres, sejam usuários de transportes públicos e individuais”.

Esse espaço é também plural naquilo que oferece para a população. Além dos usos e serviços relacionados a uma rodoviária, como táxis, cafés, lanchonetes, pequenas lojas etc., a Rodoviária do Plano Piloto abriga uma série de serviços públicos de utilidade para a população, tais como postos dos Correios, da DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Polícia Militar, entre outros. O Quadro 4 sintetiza a gama de atividades e de prestação de serviços permitidos no local.

Quadro 4 – Atividades permitidas na Rodoviária do Plano Piloto

ATIVIDADES PERMITIDAS
COMÉRCIO
Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo,
Comércio varejista de produtos de padaria, laticínio, doces, balas e semelhantes,
Comércio varejista de bebidas,
Comércio varejista de hortifrutigranjeiros;
Comércio varejista de produtos alimentícios em geral ou especializado em produtos alimentícios não especificados anteriormente; produtos do fumo;
Comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação; equipamentos e artigos de uso doméstico;

³² Estão em andamento, por meio da Sedhab, as audiências públicas acerca do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico (PPCUB). Tal Plano deverá redundar em uma lei específica que consolide toda a legislação existente que verse sobre o tombamento de Brasília. A Plataforma Rodoviária está na área tombada, cuja poligonal inclui as regiões administrativas Plano Piloto, Candangolândia, Cruzeiro e Sudoeste/Áreas Octogonais. Foi realizada, em 09 de junho de 2012, a 3ª Audiência Pública do PPCUB, cujo objetivo, segundo a Sedhab “é informar e esclarecer, colher sugestões, opiniões e proposições à minuta do Projeto de Lei Complementar por parte da população, da sociedade civil organizada e das instâncias governamentais”. Para maiores esclarecimentos, acesse o sítio eletrônico <<http://www.sedhab.df.gov.br/>>.

<p>Comércio varejista de artigos culturais, recreativos e esportivos;</p> <p>Comércio varejista de produtos farmacêuticos, perfumaria e cosméticos e artigos médicos, ópticos e ortopédicos;</p> <p>Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados.</p>
<p>PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS</p>
<p>Transporte rodoviário de passageiros,</p> <p>Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana,</p> <p>Transporte rodoviário de táxi;</p> <p>Correio e outras atividades de entrega;</p> <p>Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas;</p> <p>Edição e edição integrada à impressão;</p> <p>Outras atividades profissionais, científicas e técnicas;</p> <p>Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas;</p> <p>Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação e de objetos pessoais e domésticos;</p> <p>Outras atividades de serviços pessoais.</p>
<p>INSTITUCIONAL</p>
<p>Administração Pública, Defesa e Seguridade Social.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base no PPCUB.

Quando pensamos na questão da falta de acessibilidade na Rodoviária, pretendíamos analisar não apenas os percalços cotidianos a que são submetidas as pessoas com deficiências em seus deslocamentos diários. Almejava-se, também, examinar até que ponto estas pessoas são impedidas, ou pelos menos possuem muito mais dificuldades, de consumir. Estamos falando, como já salientamos, do máximo da exclusão em uma sociedade na qual se confere maior importância à mercadoria em detrimento da atenção ao ser humano. Isto significa que o fato de a acessibilidade ser deficiente em um espaço público freqüentado diariamente por milhares de pessoas passa a ser comum, normal, banal. São as barreiras atitudinais e comportamentais que passam a ter relevo e a afetar as pessoas com deficiência tanto quanto as barreiras impostas pela arquitetura.

Poderemos perceber mais amiúde essas dimensões no tópico a seguir, em que detalhamos os procedimentos específicos da pesquisa de campo.

5.2. Procedimentos específicos da pesquisa de campo

Neste ponto do trabalho damos início à pesquisa de campo, por meio da observação *in loco* das condições objetivas da Rodoviária do Plano Piloto e das entrevistas com aplicações de questionários a jovens estudantes com deficiência usuários de meios de transporte e frequentadores da Rodoviária.

5.2.1. Visita à Rodoviária do Plano Piloto: a observação com acompanhamento

Como já tivemos oportunidade de esclarecer, em nossas observações não pretendíamos fazer um trabalho de caráter tipicamente participante, mais recomendado para situações que exigem que o pesquisador integre-se e participe da vida de um grupo observado (LAVILLE; DIONNE, 1999, p. 178). No entanto, também não buscávamos realizar uma observação que pressuporia uma mera visão “do exterior”. Consideramos importante fazer uma observação *in loco* das condições objetivas da Rodoviária do Plano Piloto. Buscávamos, assim, nos aproximar de uma observação direta: um método baseado na observação visual por meio do qual se captam os comportamentos no momento em que eles se produzem, sem a mediação de documentos ou testemunhos (QUIVY e VAN CAMPENHOUT, 1998, p. 196).

Para melhor amparar e enriquecer tal observação, julgamos oportuno nos valermos da contribuição de um especialista em questões de acessibilidade e de adaptação de materiais para deficientes, Dário de Ávila Aguirre, que nos acompanhou na observação *in loco* e nos auxiliou na identificação dos locais e das situações mais problemáticas. Fizemos, então, o que chamaremos aqui de “observação por acompanhamento”.

A visita ocorreu no dia 22 de maio de 2012, uma terça-feira, tendo início às 11h e término ao meio-dia. Estávamos, portanto, próximos a um dos horários de maior fluxo de pessoas.

Utilizamo-nos como parâmetro para a verificação da adequação das condições de acessibilidade e de atendimento às pessoas com deficiência as normas estipuladas pela ABNT NBR 9050 e os termos dispostos nos Decretos nº 5.296/2004 e nº 5.626/2005. Também nos valem de câmera fotográfica para registrar os pontos de

observação e os diversos elementos³³ que os compõem, com o intuito de melhor demonstrar o nível de acessibilidade ao local.

Seguimos um roteiro de observação dos espaços da Rodoviária, tendo por base a nomenclatura utilizada pela Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação do PPCUB, segundo a qual a Plataforma Rodoviária da cidade de Brasília:

Compõe-se de três níveis: o nível superior, vinculado aos Setores de Diversão, cruzado pelos eixinhos, possui áreas de estacionamento e duas pequenas praças; o nível inferior situa-se na cota da Esplanada dos Ministérios e abriga a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. O nível subterrâneo corresponde à passagem do Eixão, ligando as Asas Norte e Sul (DISTRITO FEDERAL, PPCUB, s/d).

Adequando tal terminologia ao nosso objeto, agregamos o mezzanino como um dos patamares que integram a Rodoviária. Desta feita, separamos os locais de seguinte maneira:

a) Nível superior

Referimo-nos à parte central da Plataforma da Rodoviária, que tem início na faixa de pedestre localizada na fachada Oeste, demarcada pela flecha vermelha na Figura 4.2. A partir dali, percorremos todo este nível em direção à fachada Leste, demarcada pela flecha azul e de onde se vislumbra a Esplanada dos Ministérios. É o que Lúcio Costa denominou de “saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao ‘hall’ inferior de embarque separado por envidraçamento do cais propriamente dito” (Costa, 1957. In: LEITÃO, 2009, p. 38).

³³ Segundo a NBR 9050/2004, elemento é qualquer dispositivo de comando, acionamento, comutação ou comunicação, tais como: telefones, intercomunicadores, interruptores, torneiras, registros, válvulas, botoeiras, painéis de comando, entre outros.



Figura 4.2 – Nível superior da Rodoviária do Plano Piloto

Fonte: Google Earth

b) Mezzanino:

Compõe o segundo nível da Rodoviária, acessível tanto pelo nível superior quanto pelo inferior por meio de elevadores, escadas e escadas rolantes. A Figura 4.3 mostra o local, que também foi percorrido no sentido Oeste-Leste.



Figura 4.3 – Mezzanino da Rodoviária do Plano Piloto

Fonte: arquivo do autor

c) Nível inferior

Como bem coloca a Planilha, o nível inferior é o local de embarque e desembarque de passageiros, aquele que expressa a Estação Rodoviária em sua forma mais singular, ou seja, por onde os transeuntes circulam, tanto em busca de

seus ônibus quanto em direção a outros lugares da cidade (inclusive de onde tem acesso à estação do metrô). A Figura 4.4 mostra este nível, no qual se espalham as diversas plataformas aonde chegam e de onde saem os veículos.



Figura 4.4 – Nível inferior da Rodoviária do Plano Piloto

Fonte: arquivo do autor

No próximo item, detalhamos a observação feita em cada um dos níveis percorridos no âmbito da Rodoviária do Plano Piloto.

Nível superior da Rodoviária

Adotando o proposto por nosso plano de observação, atentamos para diversos pontos deste nível, os quais delineamos em seguida.

a) Calçadas

Fixamos a observação nas porções que ficam imediatamente em frente ao saguão da Rodoviária, tanto na fachada oeste quanto na fachada leste (Figuras 4.5 e 4.6).

Notamos que, apesar de amplas e sem obstáculos, as calçadas carecem de piso tátil, tanto alerta quanto direcional³⁴, essenciais ao deficiente visual (Figuras 4.7 e 4.7.1). Aliás, sua inexistência é uma constante em todo o espaço da Rodoviária, tanto interna quanto externamente.

³⁴ Segundo a ABNT NBR 9050/2004 o **piso tátil** é caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual. Tanto o piso tátil **alerta** quanto o **direcional** devem ter cores contrastantes com a do piso.

O único recurso de acessibilidade existente no local é a sinalização sonora que serve para indicar o momento em que a faixa de pedestres pode ser utilizada com segurança. As soluções para os problemas apontados são completamente exequíveis: bastariam a implantação de sinalização tátil e a reconstrução dos rebaixamentos.



Figura 4.5 – Calçada da fachada Oeste

Fonte: arquivo do autor



Figura 4.6 – Calçada da fachada Leste

Fonte: arquivo do autor



Figura 4.7 – Exemplos de piso tátil direcional (à esquerda) e piso tátil alerta

Fonte: <<http://arquitetandonanet.blogspot.com.br/2010/06/pisos-tateis.html>>. Acesso em: 25 jun. 2012.



Figura 4.7.1 – Exemplo de piso direcional e alerta

Fonte: [http://mshoje.com/informativos/1247-siufi-reitera-preocupacao-com-a-cobranca-de-piso-tatil/busca/triplicar+produ+\(%3F%3Ac%7C%E7\)+\(%3F%3Aa%7C%E3\)/](http://mshoje.com/informativos/1247-siufi-reitera-preocupacao-com-a-cobranca-de-piso-tatil/busca/triplicar+produ+(%3F%3Ac%7C%E7)+(%3F%3Aa%7C%E3)/). Acesso em: 25 jun. 2012

Com relação aos rebaixamentos³⁵, observamos que estão em estado precário e não se encontram na mesma direção, em descumprimento ao que preconiza a NBR 9050/2004, obrigando a pessoa que deles necessita a fazer uma travessia na diagonal, interceptando a trajetória dos demais passantes (Figuras 4.8 e 4.9). Além disso, em determinados pontos (os quais demarcamos com círculos) há obstáculos que podem causar acidentes para quaisquer transeuntes, sobretudo para os deficientes visuais ou idosos (Figuras 4.10 e 4.11).



Figura 4.8 – Falta de alinhamento entre as calçadas rebaixadas da fachada Oeste (linha em diagonal: alinhamento atual; linha reta: alinhamento ideal)

Fonte: arquivo do autor

³⁵ Para a NBR 9050/2004, a **calçada rebaixada** é uma rampa construída ou implantada na calçada ou passeio, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável. O rebaixamento para a travessia de pedestres deve ser construído na direção do fluxo de pedestres e localizado em lados opostos da via, devendo estar alinhados entre si.



Figura 4.9 – Pessoa em cadeira de rodas e seu acompanhante atravessam a faixa de pedestre em diagonal, seguindo a disposição dos rebaixamentos
Fonte: arquivo do autor



Figura 4.10 – Calçada rebaixada (fachada Oeste) – destaque para os obstáculos
Fonte: arquivo do autor



Figura 4.11 – Obstáculo próximo ao término da travessia da faixa de pedestre (fachada Oeste)
Fonte: arquivo do autor

A Figura 4.12 mostra o estado precário da calçada rebaixada nas fachadas Leste e Oeste da Rodoviária. Um bom exemplo de calçada rebaixada com rota acessível³⁶ pode ser visto na Figura 4.13.



Figura 4.12 – Calçadas rebaixadas – fachada Oeste (à esquerda) e fachada Leste

Fonte: arquivo do autor



Figura 4.13 – Exemplo de calçada rebaixada com rota acessível em Foz do Iguaçu - PR

Fonte: Programa Brasil Acessível

b) Interior do saguão da Rodoviária

Neste ponto, procuramos observar também a existência ou não de barreiras que impeçam ou dificultem a locomoção, tais como vasos e lixeiras.

³⁶ Segundo a NBR 9050/2004, **rota acessível** é o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc. Em nenhum ponto da Rodoviária há rota acessível.

Este local, que abriga comércios que vão de restaurantes e bares a agência de turismo e livraria, tende a ser um espaço menos opressor para a pessoa em cadeira de rodas e para a pessoa surda. Já para as pessoas cegas ou com baixa visão³⁷ pode se revelar um espaço difícil de se locomover, devido à ausência de piso tátil e de indicações que as orientem.

A Figura 4.14 mostra o corredor junto à parte da frente dos comércios, justamente o local de maior fluxo de pessoas.



Figura 4.14 – Corredor do saguão da Rodoviária

Fonte: arquivo do autor

Os elevadores que dão acesso aos outros dois níveis da Rodoviária, exclusivos para idosos, gestantes e pessoas em cadeiras de rodas, funcionavam normalmente. No entanto, não são acessíveis aos deficientes visuais, uma vez que não há rota acessível que leve a eles, ou mapa acessível³⁸ que indique sua localização.

³⁷ Segundo GIL (2000), baixa visão é “a alteração da capacidade funcional decorrente de fatores como rebaixamento significativo da acuidade visual, redução importante do campo visual e da sensibilidade aos contrastes e limitação de outras capacidades”. Trata-se da “incapacidade de enxergar com clareza suficiente para contar os dedos da mão a uma distância de 3 metros, à luz do dia; em outras palavras, trata-se de uma pessoa que conserva resíduos de visão” (GIL, 2000, p. 6-7).

³⁸ Para exemplos de mapas acessíveis, veja o **ANEXO D**.

Na Figura 4.15, mostramos como deve ser a sinalização tátil de alerta junto à porta de elevador segundo a NBR 9050/2004. A Figura 4.16 faz uma comparação entre o local em que se encontram os elevadores na Rodoviária e um lugar onde há sinalização tátil e rota acessível.

A Figura 4.17 demonstra a ausência de sinalização tátil³⁹ no batente do elevador (ausência verificada em todos os níveis da Rodoviária).

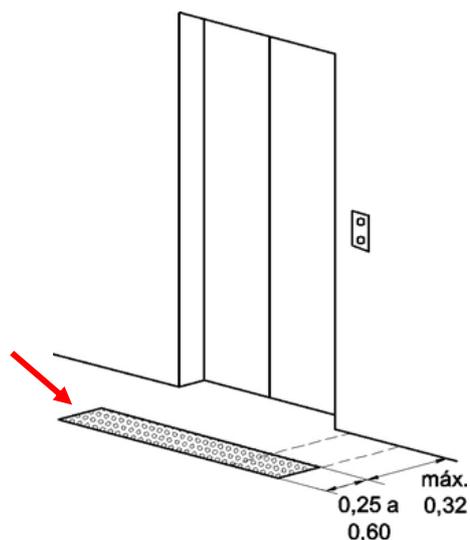


Figura 4.15 – Como deve ser a sinalização tátil de alerta junto à porta de elevador
Fonte: ABNT NBR 9050/2004



Figura 4.16 – Comparação entre elevadores sem e com rota acessível – Rodoviária (à esquerda) e Centro Cultural São Paulo - SP

Fontes: arquivo do autor e <http://www.centrocultural.sp.gov.br/braille_galeria.asp>. Acesso em: 25 jun. 2012.

³⁹ Conforme a NBR 9050/2004, externamente ao elevador e dentro dele deve haver sinalização tátil e visual informando: instrução de uso, fixada próximo à botoeira; indicação da posição para embarque e indicação dos pavimentos atendidos.

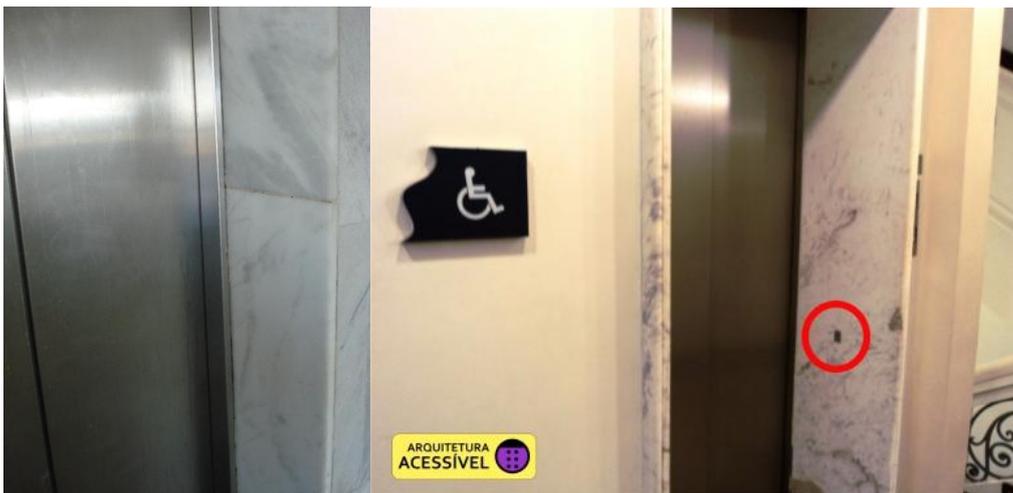


Figura 4.17 – Comparação entre elevadores sem e com sinalização tátil – Rodoviária (à esquerda) e Centro Cultural Banco do Brasil – Rio de Janeiro
 Fontes: arquivo do autor e <<http://thaisfrota.wordpress.com/page/2/>>. Acesso em: 25 jun. 2012

As escadas rolantes, por sua vez, estavam todas inoperantes (Figura 4.18). Ou seja, apenas por meio das escadas fixas ou dos elevadores seria possível se alcançar o mezzanino ou os pisos superior ou inferior da Rodoviária. Além disso, não havia nas imediações nenhum funcionário para alertar os deficientes visuais ou os demais passantes sobre o não funcionamento das escadas.

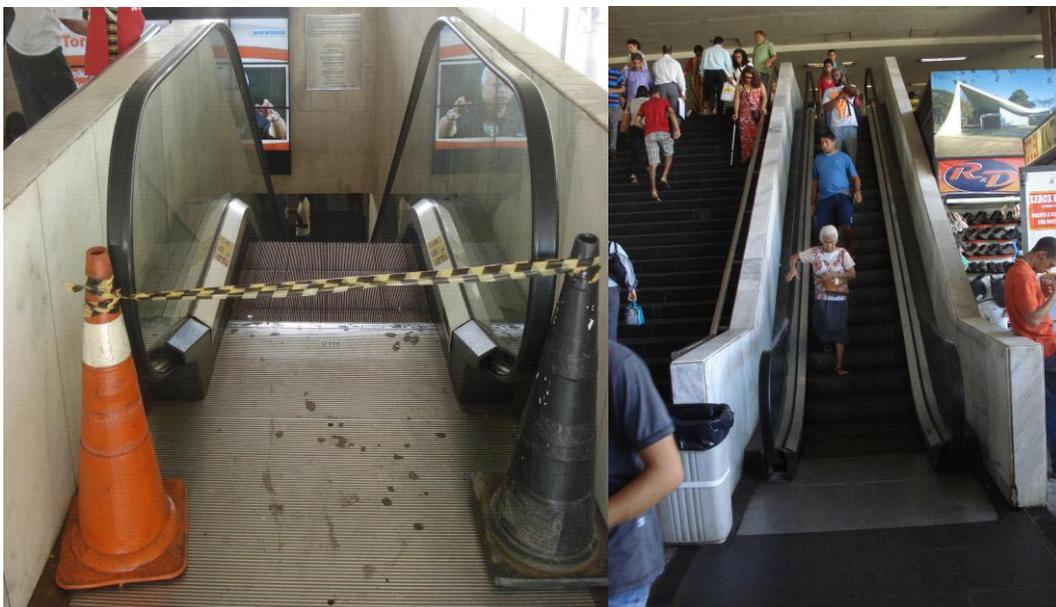
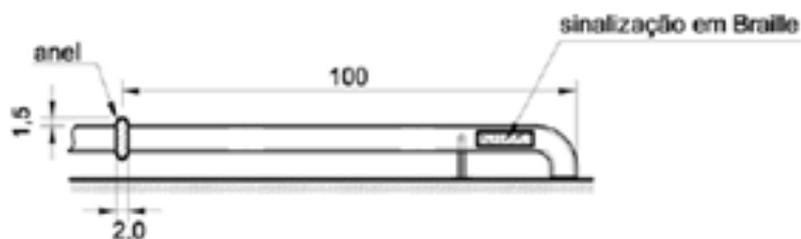


Figura 4.18 – Escadas rolantes inoperantes
 Fonte: arquivo do autor

A situação adquire maior gravidade quando constatamos que as escadas fixas não possuem qualquer sinalização que atenda às recomendações da NBR 9050/2004⁴⁰ (Figura 4.19).

Dimensões em centímetros



Vista superior



Figura 4.19 – Escadas fixas sem sinalização

Fontes: ABNT NBR 9050/2004 e arquivo do autor (abaixo)

Ainda com relação à observação no nível superior da Rodoviária, deparamo-nos com barreiras que podem dificultar a circulação das pessoas com deficiência, como o vaso que estreita a passagem – que poderia facilmente ser eliminado, ou colocado em outro local (Figura 4.20). Em momentos de grande fluxo de pessoas, tal obstáculo pode aumentar a dificuldade de uma pessoa em cadeira de rodas e constitui um óbice desnecessário à circulação mais segura de um deficiente visual. Nesses termos, a parte de trás das lojas (Figura 4.21) parece ser um local mais seguro, tanto

⁴⁰ Segundo a Norma Técnica, recomenda-se que corrimãos de escadas e rampas sejam sinalizados através de anel com textura contrastante com a superfície do corrimão, instalado 1 m antes das extremidades e de sinalização em braille, informando sobre os pavimentos no início e no final das escadas fixas e rampas, instalada na geratriz superior do prolongamento horizontal do corrimão.

pela inexistência de obstáculos quanto pelo fluxo menor de pessoas que por ali circulam.



Figura 4.20 – Exemplo de barreira ambiental

Fonte: arquivo do autor

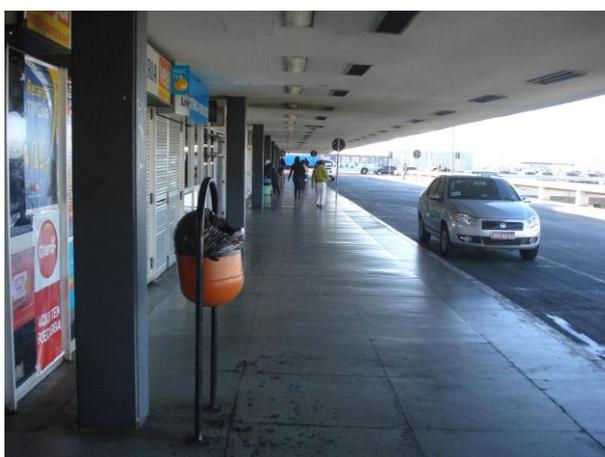


Figura 4.21 – Corredor posterior às lojas do saguão da Rodoviária

Fonte: arquivo do autor

Dos telefones públicos existentes neste pavimento da Rodoviária, apenas um é acessível às pessoas em cadeiras de rodas (Figura 4.22), em conformidade com a NBR 9050/2004⁴¹.

As pessoas cegas ou com baixa visão precisarão perguntar a um transeunte (se conseguirem abordar alguém) para localizarem os aparelhos existentes neste nível da Rodoviária, uma vez que não há quaisquer indicações ou sinalizações que os levem a um dos quatro telefones públicos ali disponíveis.

⁴¹ Conforme a Norma Técnica, 5% dos telefones em ambientes externos, com no mínimo um do total de telefones, devem ser acessíveis às pessoas em cadeiras de rodas. Quando em edificações, deve haver pelo menos um telefone acessível para pessoas em cadeiras de rodas por pavimento. E quando houver instalação de conjuntos de telefones, o telefone acessível para deve estar localizado junto a eles.

Mais adiante veremos que o único telefone acessível para os surdos⁴² se encontra no mezzanino, e que, no momento da visita, não estava em funcionamento.



Figura 4.22 – Telefone acessível para pessoas em cadeiras de rodas

Fonte: arquivo do autor

Os sanitários também foram alvo de observação neste pavimento. À época não pudemos averiguar o interior do “sanitário acessível”, pois estava trancado, ou seja, colocado em situação de inacessibilidade. De todo modo, conseguimos notar que existe o local reservado às pessoas em cadeiras de rodas devido ao símbolo na porta do box (Figura 4.23), que atende em parte o que preconiza a NBR 9050/2004: o aviso “Sanitário para Portadores de Necessidades Especiais”, além de desnecessário, contribui para a estigmatização do cidadão com deficiência.



Figura 4.23 – Símbolo internacional de acesso disponível na porta do box acessível, com dizeres descritivos

Fonte: arquivo do autor

⁴² Segundo o § 2º do art. 16 do Decreto 5.296/2004, a concessionária do Serviço Telefônico Fixo Comutado (STFC), na modalidade Local, deverá assegurar que, no mínimo, dois por cento do total de Telefones de Uso Público (TUP), sem cabine, com capacidade para originar e receber chamadas locais e de longa distância nacional e internacional estejam adaptados para o uso de pessoas portadoras de deficiência auditiva e para usuários de cadeiras de rodas.

Mezzanino da Rodoviária

Neste nível, atentamos para o espaço e suas dimensões, a existência de barreiras e a presença de recursos voltados às pessoas com deficiência. É um local de menor circulação, mas ainda assim recebe considerável fluxo de pessoas diariamente, que, além de simplesmente transitarem, estão também à procura do comércio e serviços oferecidos, tais como farmácias, loja de R\$ 1,99, restaurantes, papelarias, posto dos Correios e posto do CTA – Centro de Testagem e Aconselhamento⁴³. Seu corredor é amplo e livre de obstáculos, apesar de o parapeito, muito baixo, constituir perigo para qualquer pessoa, mas especialmente a cegos, pois não há qualquer indicação ou sinalização (Figuras 4.24 e 4.25).

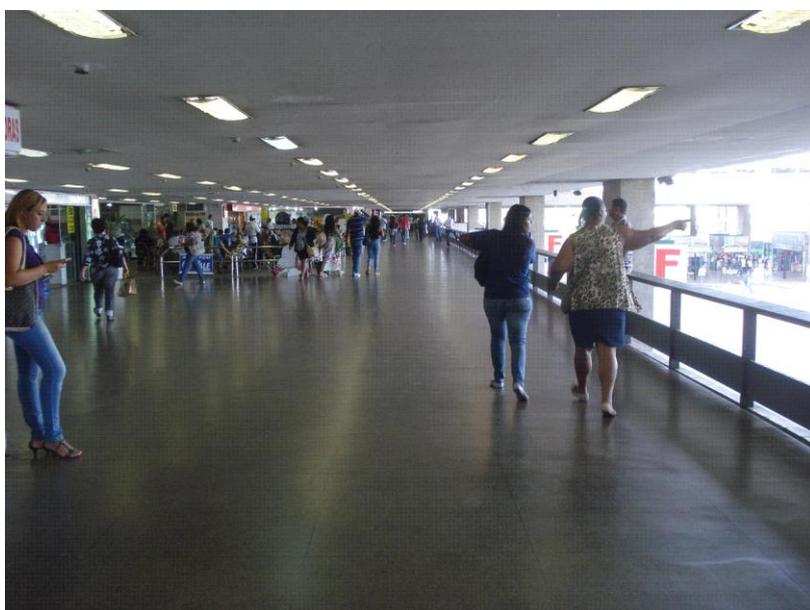


Figura 4.24 – Corredor do mezzanino da Rodoviária

Fonte: arquivo do autor

⁴³ Os Centros de Testagem e Aconselhamento são serviços de saúde que realizam ações de diagnóstico e prevenção de Aids e de doenças sexualmente transmissíveis. Seus postos de atendimento realizam testes para HIV, sífilis e hepatites B e C gratuitamente. O posto da Rodoviária é um dos dois existentes no Plano Piloto.



Figura 4.25 – Parapeito do mezzanino – perigoso devido à sua baixa altura
 Fonte: arquivo do autor

O acesso às lojas e serviços ali prestados é dificultado a todas as pessoas com deficiência, e os entraves observados no piso superior se repetem: não há mapa tátil e rota acessível com piso tátil para os cegos, o que impede, por exemplo, a aproximação autônoma e segura ao posto dos Correios, conforme atesta a Figura 4.26.



Figura 4.26 – Ausência de acessibilidade – como um cego chega ao posto dos Correios?
 Fonte: arquivo do autor

Em algumas lojas, é impossível entrar com cadeira de rodas devido às estreitas dimensões da entrada (Figura 4.27), inferiores a 0,80 m de largura.



Figura 4.27 – Ausência de acessibilidade – como uma pessoa em cadeira de rodas entra na loja?

Fonte: arquivo do autor

Com relação aos telefones públicos, não há um único acessível às pessoas em cadeira de rodas e aquele que poderia ser utilizado pelas pessoas surdas estava fora de operação. A Figura 4.28 exibe o dispositivo de telecomunicação para surdos (*Telecommunication Device for the Deaf – TDD*, em inglês, ou Telefone para Surdos - TS) existente na Rodoviária e um exemplo de sua utilização.

Conforme o Portal Libras⁴⁴ (2010), o TS é um aparelho com teclado e visor que envia e recebe mensagens através da linha telefônica comum, sem necessidade de conexão à internet. Deve estar sempre ao lado de um telefone público comum e, para usá-lo, o surdo deverá ter o cartão telefônico. Segundo a empresa de telefonia Brasil Telecom⁴⁵, há uma Central de Intermediação surdo/ouvinte (que se acessa pelo número 142), através da qual um atendente localiza a pessoa solicitada pela pessoa surda, a informa sobre a ligação e efetua a leitura da mensagem digitada pelo surdo, ao mesmo tempo em que também pode digitar a mensagem do ouvinte. O TS também pode ser utilizado entre pessoas surdas sem a necessidade de intermediação e por clientes ouvintes que desejam se comunicar com este público.

Cabe ainda ressaltar que, segundo o especialista que nos acompanhou, as pessoas surdas tendem a considerar muito invasiva essa tecnologia, pois, quando há intervenção feita através da Central de Intermediação, o indivíduo que lá trabalha deve

⁴⁴ Disponível em: <<http://www.portallibras.com.br/noticias/telefone-publico-para-surdos.html>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

⁴⁵ Disponível em: <<http://www.brasiltelecom.com.br/static/inst/portadornecessidadesespeciais/comofunciona.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

obrigatoriamente ler todo o conteúdo a ser transmitido para a pessoa do outro lado da linha. Nesse caso, o direito à privacidade é obviamente violado.



Figura 4.28 – Ausência de acessibilidade: telefone público inoperante no mezzanino (destaque para o TDD) – como uma pessoa surda se comunica?

Fontes: arquivo do autor (à esquerda) e Blog Acessibilidade para Surdos. Disponível em: <<http://www.acessibilidadeparasurdos.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 25 maio 2012.

Outro aspecto ao qual procuramos atentar foi com relação à acessibilidade nos sanitários. O sanitário masculino deste nível possui duas entradas: uma com um degrau que pode ocasionar acidentes, devido à sua altura; outra com rampa de acesso, cuja inclinação, em conjunto com o desgaste das faixas antiderrapantes, pode dificultar o acesso das pessoas em cadeiras de rodas (Figura 4.29). Vale notar ainda a estreiteza da passagem, que não permite a circulação de duas pessoas (sendo uma em cadeira de rodas) ao mesmo tempo e em sentido contrário.



Figura 4.29 – Entradas do sanitário masculino no mezzanino

Fonte: arquivo do autor

Uma vez superada essa dificuldade, a pessoa em cadeira de rodas poderá utilizar um boxe para bacia sanitária, cuja porta, no momento de nossa observação, estava trancada, a exemplo do que ocorrera com o sanitário do piso superior.

Nível inferior da Rodoviária

Além da função de Estação Rodoviária, local de chegada e partida dos inúmeros ônibus que ligam a parte central de Brasília a outras partes da cidade e outras cidades do Distrito Federal e de seu entorno, este nível abriga uma série de comércios e serviços de atendimento à população. Além da famosa e tradicional Pastelaria Viçosa, ponto de encontro dos habitantes de Brasília desde a inauguração da cidade, o local conta com livrarias, lojas de calçados, bancas de jornal e vários serviços de utilidade pública que constituem alguns dos fatores que fazem da Rodoviária um lugar também de permanência mais do que simplesmente um local de passagem.

No entanto, em todo o nível (Figura 4.30), composto por seis plataformas de embarque (de A a F), estão ausentes as rotas acessíveis, o piso tátil, as sinalizações diversas, as rampas de acesso a todos os comércios e, não menos importante, os locais de informação aos quais as pessoas com deficiência poderiam recorrer. É um local em que o nível de ruídos é intenso e o fluxo de pessoas, a depender do horário, é muito grande. Isso torna a experiência dessas pessoas com o local algo desgastante ao extremo. Por exemplo, mesmo uma pessoa vidente conseguirá convir sobre o quanto será árduo e inacessível para uma pessoa cega um espaço tão barulhento, com ônibus circulando em diversas direções, partindo de todos os lados da plataforma, tornando difícil orientar-se.





Figura 4.30 – Nível inferior da Rodoviária e suas diversas plataformas de embarque – completa ausência de acessibilidade

Fonte: arquivo do autor

Nossa observação neste nível iniciou-se pelo sanitário, devido à curiosidade que tínhamos em verificar o interior do boxe, uma vez que os dos outros dois níveis

encontravam-se trancados. Desta vez, logramos êxito e pudemos atentar aos componentes necessários a um boxe acessível⁴⁶.

Estão presentes as barras de apoio (flechas azuis da Figura 4.31), imprescindíveis para a transferência segura da cadeira de rodas para a bacia sanitária e o lavatório, ambos exigidos pela NBR 9050. Contudo, no caso deste último, há uma flagrante inadequação: conforme a Norma, não se permitem lavatórios com colunas até o piso ou gabinetes (flecha vermelha da Figura 4.31). Ademais, não há ao lado dele e nem ao seu redor nenhuma barra de sustentação, recurso importante para o uso de pessoas que utilizam muletas ou que, mesmo sendo usuárias de cadeiras de rodas, conseguem se manter em pé por pouco tempo e com ajuda de instrumentos de apoio.

Com relação à área de transferência, não podemos afirmar que a mesma esteja adequada, uma vez que não nos detivemos à verificação de dimensões. No entanto, pudemos perceber que o espaço para manobras é pequeno, sobretudo se consideramos que a porta que abre para a parte interna do boxe dificulta ainda mais a movimentação e a manobra da cadeira (Figura 4.31).

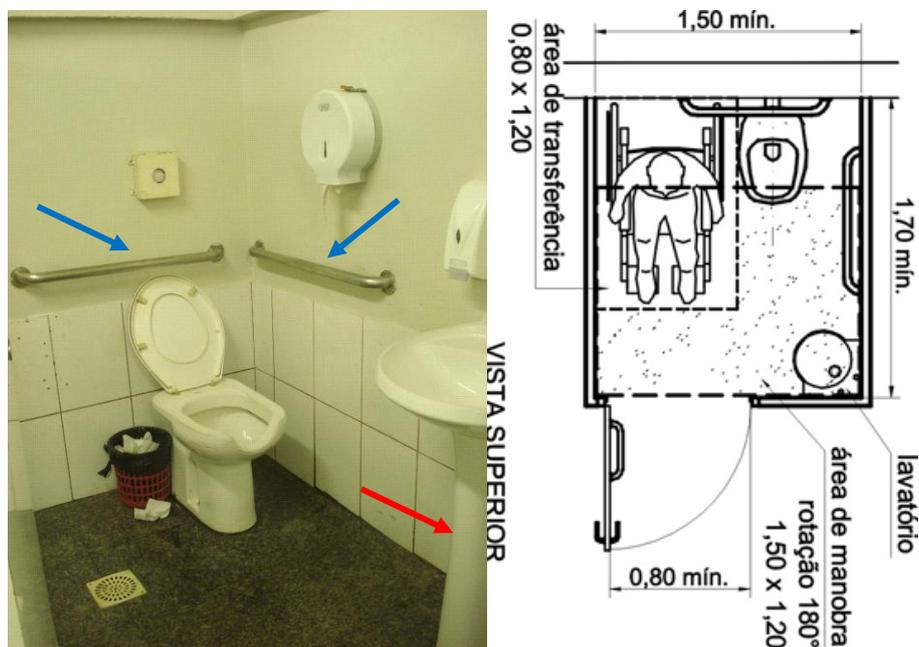


Figura 4.31 – Boxe para bacia sanitária – à esquerda, a realidade; à direita, as especificações da NBR 9050/2004

Fontes: arquivo do autor e ABNT NBR 9050/2004

⁴⁶ Conforme a NBR 9050/2004, os boxes para bacia sanitária devem garantir as áreas para transferência diagonal, lateral e perpendicular, bem como área de manobra para rotação de 180°. Se a área do boxe for menor, pelo menos uma forma de transferência deve ser assegurada.

Antes de prosseguirmos na observação das instalações da Rodoviária, nos deparamos com a crueza de algumas situações que escancararam as condições precárias dos ônibus que servem à população do Distrito Federal e entorno (Figura 4.32). Trata-se de uma frota composta por veículos em sua maioria antigos e desconfortáveis e que não estão adaptados às necessidades das pessoas com deficiência, idosas ou até mesmo que vivenciam a deficiência de forma transitória, como eventuais usuários de muletas, bengala ou que estejam com uma perna engessada, por exemplo.

Como se isso não fosse suficiente, presenciamos várias cenas em que motoristas mostraram-se insensíveis ou descompromissados com a segurança de seus passageiros. Diversas vezes vimos que aceleram e freiam bruscamente, estacionam os veículos fora dos boxes ou no meio das ruas (fora das plataformas), atrás de outros ônibus em movimento e às vezes mantêm os ônibus em movimento enquanto os passageiros estão subindo ou descendo dele. Enfim, a maneira pouco profissional e cidadã de tais profissionais agravam ulteriormente um cenário de violações.



Figura 4.32 – Ônibus sem acessibilidade e motoristas que não respeitam os usuários do transporte público
Fonte: arquivo do autor

Vale mencionar que notamos que a altura do piso das plataformas guarda distância sensível aos primeiros degraus dos ônibus, tornando difícil o acesso de pessoas com mobilidade reduzida.

Ao prosseguirmos com a observação das instalações, deparamo-nos com dois elementos que poderiam auxiliar o deficiente em sua orientação pela Rodoviária, mas que não seguem os princípios da acessibilidade para todos. Trata-se do que chamamos de totens de autoatendimento e de painéis eletrônicos.

Os totens (Figura 4.33) estão em alguns locais da Rodoviária e tem o intuito de permitir ao usuário que verifique, através de tecnologia interativa, as linhas, itinerários, localização do boxe com o ônibus que necessita alcançar etc. No entanto, não identificamos nenhuma tecnologia voltada para o deficiente visual ou para o deficiente auditivo. E, dos 12 totens existentes, apenas um era rebaixado de modo a permitir que a pessoa em cadeira de rodas ou com nanismo o acessasse.

Os painéis eletrônicos (Figura 4.34), 107 no total, estão instalados em frente a cada boxe de ônibus e contém informações sobre linhas e localização dos boxes. Segundo a assessoria do Governo do Distrito Federal (GDF)⁴⁷, o serviço pretende tornar “menos cansativa” a espera dos passageiros.



Figura 4.33 – Totens de autoatendimento

Fonte: arquivo do autor

⁴⁷ Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2011/09/paineis-com-horarios-de-onibus-sao-instalados-na-rodoviaria-de-brasilia.html>>. Acesso em: 25 maio 2012.



Figura 4.34 – Paineis eletrônicos

Fonte: arquivo do autor

Tanto no caso dos totens quanto no dos painéis, as pessoas cegas e com baixa visão nem sequer foram lembradas. Isso mostra o nível de invisibilidade a que são submetidas: mesmo ao se procurar disponibilizar as tecnologias mais inovadoras, as necessidades especiais das pessoas com deficiência tendem a ser ignoradas.

Isso nos leva a pensar em outra questão quando nos locomovemos por este nível da Rodoviária: como os deficientes, em especial os visuais, encontram o local exato para pegar o ônibus? A imagem à esquerda na Figura 4.34 nos dá uma ideia do caos e do quão difícil pode ser para qualquer pessoa achar a fila de sua linha de ônibus. A pessoa que não enxerga, em um ambiente sem acessibilidade para ela, não tem como se orientar, fica totalmente dependente de algum transeunte que por acaso perceba que necessita de ajuda e se disponha a ajudá-la.

A Figura 4.35 mostra uma situação com a qual nos deparamos em um dia diferente de nossa pesquisa de campo. Situados no mezzanino, percebemos que, no andar inferior uma senhora deficiente visual andava em determinada direção e depois mudava para outra, sem saber aonde ir. Demonstrando estar desorientada, ela decidiu, então, ficar imóvel, no meio da plataforma, com a bengala na mão, até que, depois de uns minutos, um passageiro a abordou e a conduziu até outro lugar.



Figura 4.35 – Deficiente visual com dificuldades para se orientar na Rodoviária

Fonte: arquivo do autor

Esse é outro ponto para o qual atentamos: como os deficientes buscam informações na Rodoviária? Que tipo de atendimento eles recebem? Quem está habilitado para fornecer-lhes informação em diferentes formatos acessíveis? Existe esse serviço? Até aqui, já havíamos notado a falta de pisos táteis e de alerta, a ausência de sinalizações em braile, a inexistência de mapas táteis ou mesmo de painéis digitais com legendas, entre outros recursos e ajudas técnicas. Se motoristas, cobradores ou fiscais não sabem a Língua Brasileira de Sinais (Libras), como pessoas surdas conseguem informações sobre os itinerários ou os horários dos ônibus?⁴⁸

⁴⁸ O Decreto nº 5.296/2004 garante o **atendimento prioritário** às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida pelos órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras. Por atendimento prioritário, deve-se entender o **tratamento diferenciado** e o **atendimento imediato** a essas pessoas. O parágrafo do artigo 6º especifica alguns tipos de tratamento diferenciado, dentre os quais: assentos de uso preferencial sinalizados, espaços e instalações acessíveis; mobiliário de recepção e atendimento obrigatoriamente adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT; serviços de atendimento para pessoas com deficiência auditiva, prestado por intérpretes ou pessoas capacitadas em Língua Brasileira de Sinais (Libras) e no trato com aquelas que não se comuniquem em Libras, e para pessoas surdocegas, prestado por guias-intérpretes ou pessoas capacitadas neste tipo de atendimento; pessoal capacitado para prestar atendimento às pessoas com deficiência visual, mental e múltipla, bem como às pessoas idosas.

Com essa preocupação em mente, decidimos simular uma situação na qual o especialista que nos acompanhou encenaria uma pessoa surda em busca de informações.

Assim procedemos em três atos, tendo sido apenas o primeiro premeditado. Os outros se deram em consequência. Neles, o ator “surdo” procurou obter informações fazendo, antes, gestos que indicavam se tratar de uma pessoa com deficiência auditiva em busca de informações sobre uma linha, no caso a “P Norte”. No primeiro ato, a simulação foi feita com funcionários de uma empresa de ônibus. Para conseguir atrair a atenção, o ator se colocou na frente de um deles. Apesar de se mostrarem prestativos, a única atitude que tomaram foi a de imediatamente apontar em direção a um local onde eles talvez acreditassem ser possível obter a informação desejada. A direção indicada: a Administração da Rodoviária.

Seguimos, então, para lá. De fato, a valeremos unicamente pela legislação em vigor⁴⁹, poderíamos esperar que a Administração da Rodoviária seria um local devidamente dotado de pessoal, meios e recursos para prestar um serviço de qualidade e segundo os parâmetros estipulados de acessibilidade. Ali, após o ator se identificar por meio de gestos como pessoa surda, um funcionário, também desconhecedor de Libras, não procurou entender qual era o problema ou o que se buscava. Cuidou logo de, por meio de gestos, indicar outro local onde, quem sabe, o “surdo” poderia conseguir o que buscava. O outro local apontado: o posto de atendimento da DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal (Figura 4.36), quase ao lado da Administração.

Terceiro ato, nova e última tentativa. Chegamos ao posto de atendimento da DFTRANS, autarquia distrital responsável por, dentre outras funções, fiscalizar a área de transportes⁵⁰. Ao entrar ali, o “ator surdo” ficou em pé no meio da sala, fazendo-se

⁴⁹ Segundo o art. 26. do Decreto nº 5.626/2005, a partir de dezembro de 2006 o Poder Público, os órgãos da administração pública estadual, municipal e do Distrito Federal, e as empresas privadas que detêm concessão ou permissão de serviços públicos devem buscar implementar o tratamento diferenciado às pessoas surdas por meio do uso e difusão de Libras e da tradução e interpretação de Libras - Língua Portuguesa, realizados por servidores e empregados capacitados para essa função, bem como o acesso às tecnologias de informação. Além disso, tais instituições devem dispor de, pelo menos, cinco por cento de servidores, funcionários e empregados capacitados para o uso e interpretação da Libras.

⁵⁰ Segundo informa o site da autarquia, “o trabalho da DFTRANS é garantir à população um transporte eficiente e seguro, fiscalizando a área de transporte, colocando em prática o direito de ir e vir do cidadão, com conforto e no menor tempo possível. O enfoque é o usuário e o objetivo é aumentar a oferta de transporte para que a população seja atendida satisfatoriamente, sempre tendo uma atenção particular com os idosos, portadores de deficiência ou necessidades especiais (Disponível em: <<http://www.dftrans.df.gov.br/>>. Acesso em: 29 jun. 2012).

notar. No entanto, teve de esperar alguns minutos para ser atendido, mesmo com todos os funcionários aparentemente desocupados. Quando finalmente foi abordado e deu a entender que era surdo, a funcionária que o atendia voltou-se para outro funcionário e comentou: “Ah, ele não escuta, deve ser retardado”.

O ator prosseguiu com a funcionária, tentando se fazer entender ao pedir informações sobre alguma linha de ônibus para o setor P Norte. A funcionária entregou um pedaço de papel e caneta e fez um gesto curto para que ele escrevesse algo. O “surdo” cuidou de escrever de maneira legível o que desejava. De posse do papel, a funcionária desapareceu do recinto. Depois de aguardar alguns minutos, surgiu em cena outro funcionário que, sem tentar estabelecer algum tipo de comunicação, simplesmente colocou nas mãos do surdo um folheto contendo o itinerário de uma linha de ônibus que servia o setor... M Norte. Pano rápido. “*La commedia è finita*”⁵¹.



Figura 4.36 – Posto de atendimento do DFTRANS – exemplo de inacessibilidade

Fonte: arquivo do autor

Tão ou mais trágico do que a ópera de Leoncavallo, o quadro que aflora dessa observação acompanhada é algo marcado pela presença de algumas ilhas de relativa acessibilidade cercadas por todos os lados de barreiras (sociais, comunicacionais, informacionais, atitudinais, físicas etc.) produzidas por descaso, indiferença, negligência, desrespeito à legislação e, em uma palavra: má-administração. Tudo isso, por sua vez, é acompanhado por uma cotidianidade feita de preconceitos,

⁵¹ Frase célebre pronunciada por Canio após apunhalar mortalmente Sívio, no trágico ato que encerra a ópera “Pagliacci”, de Ruggero Leoncavallo (1857-1919).

discriminações e intermináveis sequências de violações da cidadania, uma autêntica negação do direito à cidade às pessoas com deficiência que necessitam de transporte público na cidade de Brasília e no Distrito Federal.

Fomos buscar melhor entender o enfrentamento dessas barreiras e, mais propriamente das atitudes anticidadãs, entrevistando jovens deficientes usuários dos meios de transporte e frequentadores da Rodoviária.

5.2.2. Relatos das pessoas com deficiência quanto à acessibilidade em Brasília e na Rodoviária do Plano Piloto

Sem objetivar meramente ilustrar o conjunto das observações feitas *in loco*, nem buscar generalizações a partir de entrevistas, decidimos procurar um pequeno número de jovens estudantes deficientes para indagar-lhes sobre suas experiências.

Deste modo, entrevistamos quatro jovens com idades entre 15 e 19 anos, sendo um cego congênito, uma cadeirante, uma com baixa visão e uma cega “adquirida”,⁵² seguindo as técnicas de entrevista semiestruturada (LAVILLE; DIONNE, 1999, p. 188) a partir de um conjunto pré-formulado de perguntas abertas, as quais eram complementadas por novas perguntas com vistas a obter esclarecimentos, podendo ainda os entrevistados acrescentar suas observações (Ver Apêndice B).

Os testemunhos desses estudantes nos propiciaram mais do que uma mera complementação do que observamos na visita à Rodoviária. Eles nos trazem a riqueza de uma cotidianidade na qual, por meio de “táticas criações de práticas de vida” (DE CERTEAU, 1988), esses jovens deficientes criam ou reinventam permanentemente formas e meios para enfrentar situações opressivas de um espaço não pensado para as pessoas com deficiência. Assim, em 5 de junho de 2012, procedemos com as entrevistas a estudantes do Centro de Ensino (CEM) Médio Setor Leste, localizado na avenida L-2 Sul, na quadra 612 Sul, em Brasília.

O CEM Setor Leste possui uma grande quantidade de estudantes com deficiência atraídos por um trabalho pedagógico de anos no campo da Educação Inclusiva, que, ao longo dos anos, viu crescer e se aperfeiçoar uma equipe de professores fortemente sintonizados com a busca de soluções que garantissem melhores condições de inserção e permanência dos estudantes deficientes. A infraestrutura ali fornecida foi, em grande parte, fruto do esforço voluntário de

⁵² “Cegos adquiridos” são assim chamados aqueles que perdem a visão em algum momento de suas vidas, mas não antes do quinto ano.

professores e da comunidade escolar para garantir a construção de uma escola não-exclusiva para estudantes deficientes, mas sim um espaço educacional caracterizado pela promoção do respeito e pela valorização da diversidade. A escola, ademais, conta com professores especializados em deficiência visual para fazer o atendimento educacional especial⁵³.

Fomos recebidos por Cristina Negry, professora de Sala de Recurso da escola e especialista em deficiência visual, que se prontificou a promover os encontros. As quatro entrevistas foram feitas separadamente, em uma sala com condições adequadas a fim de que a privacidade dos entrevistados fosse resguardada. Tivemos o cuidado de elaborar versões adaptadas do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (em macrotipos de corpo 18 e 24) para a estudante com baixa visão. Aos estudantes cegos foi feita a leitura em voz alta do documento.

A primeira entrevista foi feita com Geraldo⁵⁴, 19 anos, morador de Valparaíso – GO e cego congênito. Seus pais são empresários e organizam eventos. Cursa o 2º ano do Ensino Médio, além de fazer alguns cursos (digitação, escrita cursiva e música – piano) no Centro de Ensino Especial de Deficientes Visuais – CEEDV, localizado ao lado do CEM Setor Leste. Ele chamou a atenção para a excelente qualidade de ensino no local, destacando todos os recursos a que tem acesso, como máquinas e impressora braille, livros digitais, computadores e notebooks. Sua alfabetização ocorreu no CEEDV e, antes que chegasse ao Setor Leste, passou por outras três instituições em Anápolis-GO (onde não havia quaisquer recursos, ele era o único aluno cego nas escolas e suas tarefas eram corrigidas por sua tia, que aprendeu braille com ele para poder ajudá-lo) e outra escola em Santa Maria-DF (que também carecia de recursos e onde ele recebia apoio especializado apenas quinzenalmente, quando o serviço de ensino itinerante para alunos com deficiência visual passava por lá). Segundo Geraldo, as escolas localizadas no Plano Piloto são as melhores (as da 405,

⁵³ Sobre o atendimento especial às pessoas com deficiência, a Resolução da Câmara de Educação Básica do Conselho Nacional de Educação CEB/CNE nº 4, de 2 de outubro de 2009, que institui Diretrizes Operacionais para o Atendimento Educacional Especializado na Educação Básica, modalidade Educação Especial estabelece que “os sistemas de ensino devem matricular os alunos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades/superdotação nas classes comuns do ensino regular e no Atendimento Educacional Especializado (AEE), ofertado em salas de recursos multifuncionais ou em centros de Atendimento Educacional Especializado da rede pública ou de instituições comunitárias, confessionais ou filantrópicas sem fins lucrativos; e o AEE tem como função complementar ou suplementar a formação do aluno por meio da disponibilização de serviços, recursos de acessibilidade e estratégias que eliminem as barreiras para sua plena participação na sociedade e desenvolvimento de sua aprendizagem” (Blog Agenda Sociedade Civil, 2009).

⁵⁴ Como de praxe, para preservar o anonimato, os entrevistados serão nomeados por pseudônimos.

408 e 410 Sul), tendo o Setor Leste como referência de “preparação para a vida”. Para ele, as vias e as calçadas de Brasília são precárias, com muitos buracos e sem sinal sonoro. Quando perguntado sobre o acesso à Rodoviária, Geraldo foi taxativo:

“[...] é um lugar que, sinceramente, é muito, muito difícil de uma pessoa deficiente visual andar lá, não só os deficientes visuais, todos com necessidades especiais [...]. Nossa, gente, é muito difícil, é muita gente, é uma **bagunça**, é **sujo**, nossa, é difícil demais.” (Grifos nossos.)

Ele informa que frequenta o local diariamente, sinalizando sobre a precariedade dos serviços prestados:

“[...] o pior é que às vezes não tem lugar e o motorista não para no box e a gente tem que descer [no meio da rua] e alguém nos ajuda, né? Sempre tem alguém que nos ajuda, mas, assim, poxa, o governo tem tanto dinheiro, por que não atenta pra essas coisas?”

Em seguida completa, mostrando perceber que as melhorias beneficiam a todos:

“Muita coisa tá melhorando, em Brasília por exemplo os elevadores já tem aqueles sinais [...] tem que investir porque, de certa forma, vai facilitar pra todo mundo.”

Quando perguntado sobre o comportamento das pessoas na Rodoviária, o estudante afirma:

“[...] às vezes a gente tá andando, aí vem uma pessoa, bate na bengala, a bengala cai no chão, a gente abaixa pra pegar, aí a pessoa bate na gente [...] Aí todos os dias eu desço na Rodoviária e peço: preciso de ajuda pra chegar no Valparaíso. Quando é mais de um deficiente visual, quando tem dois juntos, aí é difícil. Uma vez eu e meu amigo ficamos na Rodoviária pedindo ajuda um tempão. Demorou a vir ajuda, porque **acho que pensaram que nós, juntos, a gente conseguia**, né? [...] **Eu descobri que quando a gente fica parado, vem ajuda rapidinho**” (Grifos nossos.)

Além de uma indiferença social mesclada a uma possível insegurança entre os passantes receosos de não saber como ajudar, desse trecho se depreende um testemunho sobre a ausência de serviço especializado de apoio às pessoas com deficiência. A ausência de tal serviço, além de aprofundar a dependência da ajuda de terceiros desconhecidos, amplia o quadro de vulnerabilidade a que estão sujeitas as pessoas com deficiência.

Sobre a questão da independência, Geraldo coloca que foi a partir de 2010, portanto com 17 anos, que passou a se locomover sozinho pela cidade. Nesse trecho ele já aponta algumas estratégias e ideias para lidar com o espaço e seus obstáculos:

“Eu ando sozinho desde 2010. Minha mãe me trazia, meu irmão, mas aí eu quis ser independente e consegui. [...] Minha mãe começou a me ensinar, **a gente começou a contar as campainhas, [...] depois os quebra-molas.** E eu tive aula de orientação e mobilidade, que é lá no CEEDV, a aula que ensina os deficientes visuais como se locomover no espaço. [...] **A gente tem que pensar assim: eu sei pra onde eu to indo e aonde eu quero chegar. E pensando desse jeito, aí a gente chega aonde quer.**” (Grifos nossos).

Não é incomum que, na cotidianidade das pessoas deficientes visuais, elas se vejam obrigadas a se fazer ajudar por terceiros quando precisam pegar um ônibus em alguma parada, como quase todas as de Brasília, sem nenhum recurso de acessibilidade. Muitos cegos, ao chegarem na parada, gritam, perguntando se há alguém no local para, então, solicitar que lhe parem o ônibus que deseja. Com Geraldo não é diferente. O estudante conta que, quando chega a uma parada de ônibus, pede que parem o ônibus que ele deseja. Porém, quando nota que não há ninguém na parada, ele não tem outra alternativa senão a de fazer sinal para todos os ônibus que passam, esperando contar com a compreensão de motoristas quase sempre muito apressados.

Quando perguntado sobre a qualidade da acessibilidade em Brasília, o estudante voltou a criticar as condições da Rodoviária e a sublinhar sua dependência em relação à ajuda de desconhecidos:

“A estação do metrô é um meio muito acessível. Tem elevador que fala, tem o piso tátil. Eu acho que é o que tinha que ter na Rodoviária. Sinceramente, **eu acho que a Rodoviária tinha que ser mais organizada.** [...] **Se eu pudesse, eu nunca ia lá.** [...] Enquanto não tem piso tátil, nada pra gente se locomover, o chão é totalmente liso, **tenho que pedir ajuda todos os dias.** Quem tiver passando eu peço ajuda. [...] Sempre tem gente, mesmo que demore um pouco.” (Grifos nossos.)

E aí, ao completar, adota um discurso afinado com a reflexão do direito à cidade, criticando o governo e o desinteresse das classes abastadas pela melhoria do transporte público:

“A gente que sente na pele como é difícil, nós mesmos **precisamos nos mobilizar.** Não só a gente. Toda a população precisa falar. Às vezes a gente fica pensando: ‘ah tudo bem, deixa assim mesmo’. Mas a gente tem que ir à luta, tem que fazer movimento, porque **afinal a cidade é nossa, nós somos os habitantes da cidade.** Então, **nós temos que fazer valer os nossos direitos.** [...] **o governo não está nem aí.** O povo de classe alta não enfrenta a Rodoviária, eles não pegam ônibus, não sentem na pele. [...] Todo mundo precisava falar, precisava reagir contra isso. [...] **A gente tem que desnaturalizar as coisas, a gente tem que estranhar, tirar do senso comum [...] senão a gente vai sempre aceitando e aí é difícil, né?**” (Grifos nossos.)

Enfim, um relato lúcido e contundente de um cidadão que é cego há 19 anos e, no entanto, não deixa de acreditar no poder da mobilização e da atitude crítica: afinal, “a gente tem que desnaturalizar as coisas [...] tirar do senso comum”. Geraldo aciona uma representação de cidadania ativa, aquela que se vincula a uma cultura dos direitos humanos em sentido emancipatório.

Sua colocação sobre a necessidade de se “desnaturalizar as coisas” e romper com a visão conformista de mundo parece estar em sintonia com projetos de resistência social e de transformação do espaço e das relações que aí se estabelecem. Isso, aliás, nos faz lembrar do que observa Corrêa (1995), que menciona os grupos sociais excluídos como agentes modeladores do espaço urbano quando produzem a favela:

A produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência. Resistência e sobrevivência às adversidades impostas aos grupos sociais recém-expulsos do campo ou provenientes de áreas urbanas submetidas às operações de renovação, que lutam pelo direito à cidade (CORRÊA, 1995, p. 30).

Apesar de serem situações diferentes, a experiência da opressão e da marginalização as aproxima. Ademais, como bem nos fez entender Geraldo, o poder da mobilização das pessoas com deficiência poderia ser capaz de induzir uma modelação do espaço urbano que seria benéfica a todos. Claro que para tanto seria necessária a pressão deste grupo e dos diversos outros grupos sociais frente ao poder público, para que políticas públicas de acessibilidade fossem melhor elaboradas e implementadas.

As entrevistas continuam. A segunda pessoa a concedê-la é Joana, uma garota de 18 anos que possui baixa visão desde o nascimento (seu pai tem glaucoma congênito) e mora no Paranoá-DF. Seus pais possuem o ensino fundamental. Ela frequenta o 3º ano do Ensino Médio e escolheu o Setor Leste porque ouviu dizer que os professores eram “mais dedicados”. Em uma das escolas que frequentou anteriormente, na 405 Sul, enfrentou dificuldades porque não havia recursos e professores capacitados. A escola do Setor Leste, em vez disso, oferece reforço no contraturno nas matérias em que os alunos possuem maior dificuldade, computadores e notebooks. Tais recursos são suficientes, segundo a estudante, que utiliza ônibus diariamente para se locomover, tanto para ir para a escola, quanto para realizar outras atividades.

Quanto às dificuldades que enfrenta cotidianamente nos pontos de ônibus, Joana fala sobre a falta de conhecimento das pessoas sobre sua deficiência e sobre o sadismo de algumas:

“[...] principalmente eu, que tenho baixa visão, as pessoas ficam assim quando vou pedir ajuda, **acham estranho por eu ter baixa visão⁵⁵. Eu já fiquei presa, tem gente que coloca de perversidade, pra ver se eu enxergo a placa do ônibus, me coloca no ônibus errado.** Fico nervosa, pergunto para o motorista o que posso fazer, se eu posso descer e pegar outro.” (Grifos nossos.)

Quando está sozinha em um ponto de ônibus, ela se guia pela cor dos veículos e adota uma prática peculiar aos deficientes visuais:

“[...] dependendo do lugar, tipo na L2, eu **sei que o verde vai pra Rodoviária. Aí eu pego e dou sinal para os ônibus verdes e pergunto.**” (Grifos nossos.)

Joana já está acostumada a se locomover no Paranoá e nas Avenidas L2 e W3 Sul, mas quando precisa ir para outros lugares, sente dificuldades em função da falta de acessibilidade, sobretudo na Rodoviária:

“[...] se eu vou para um lugar diferente, [...] uma cidade diferente, Ceilândia, que eu não ando muito, aí pra mim vai ser difícil achar o ônibus, tem que ficar andando perguntando pra fiscal, perguntando pra fulano. E deveria cada ponto do ônibus ter uma placa maior escrito: aqui fica Ceilândia, grandão.”

O acesso à cidade, na avaliação da estudante, “deixa muito a desejar”. Como se não bastasse, aos entraves físico-espaciais somam-se os sociais: as atitudes anticidadãs das pessoas quando são abordadas por ela, que não se prontificam ou se recusam a acompanhá-la até um ponto de ônibus, ou que, ao perceberem que ela tem algum resquício de visão, passam as informações de maneira incompleta ou até mesmo se afastam ao notarem que serão abordadas.

A terceira entrevistada, Maria, de 18 anos, é cadeirante e mora na Asa Sul. Está no 2º ano do Ensino Médio e frequenta a escola Setor Leste desde 2011. Sobre as dificuldades que enfrenta diariamente, informa:

“Eu venho de ônibus, né? Então, no ano passado, a gente já via dificuldade em termos de ônibus com elevador. Que tem ônibus com elevador e tem aqueles que desce só a tampa. Então, **geralmente quando a gente consegue pegar ônibus com elevador, ou ele tá com defeito ou o motorista ou cobrador não sabem mexer no**

⁵⁵ Vale lembrar que essa representação de que as pessoas com baixa visão tendem a ser menos dependentes da ajuda alheia não é incomum entre as próprias pessoas com a deficiência. Elas, por possuírem resquícios de visão, são muitas vezes propensas a acreditarem que requerem menos ajuda do que uma pessoa com cegueira.

aparelho pra descer ou subir. E quebrado também, né? Então fica meio difícil pra mim e pra qualquer outra pessoa que tenha o mesmo problema que eu. Até mesmo deficiente visual [...] que também tem, além da dificuldade com ônibus, ele tem com o acesso também. Ou o piso tá quebrado, o deficiente visual não consegue visualizar, acaba tropeçando e cai.” (Grifos nossos).

Ela, de maneira sucinta, aponta para um quadro de violação dos direitos de cidadania no caso dos transportes públicos, tal como o escritor Sérgio Porto, o Stanislaw Ponte Preta, em seu “Samba do Crioulo Doido” já denunciava: “Ô, ô, ô, ô, ô, o trem tá atrasado ou já passou”.

No que concerne à autonomia, Maria narra algumas dificuldades de locomoção quando estudava na escola da 408 Sul, sobretudo no momento de entrar na quadra de esportes para as aulas de Educação Física:

“[...] ali eu tinha que em vez de ir reto, eu tinha que dobrar a cadeira pra eu conseguir entrar [...] porque se eu não visse, na hora que eu fosse forçar, a cadeira poderia virar comigo. Então ali eu nem fazia questão de entrar sozinha. Eu sempre pedia pra algum amigo colega meu me ajudar. Mas ali na 408 o problema só era esse.”

A estudante disse nunca se locomover sozinha pela cidade. Sua mãe sempre a acompanha, tanto no trajeto casa-escola/escola-casa, quanto nas atividades fora do horário de aula, como as idas à Enap (Escola Nacional de Administração Pública)⁵⁶ para jogar bocha⁵⁷ e badminton⁵⁸ com outros cadeirantes.

Ao falar das más condições de acessibilidade na cidade, Maria também menciona as práticas de desrespeito aos direitos das pessoas com deficiência:

“[...] o ônibus tem que melhorar, os elevadores dos ônibus tem que melhorar muito. **A Rodoviária nem se fala, aquilo ali é uma bagunça total.** Até a última vez que fui lá, é horrível. [...] elevador quebrado, é muita coisa. Também o acesso. Precisam criar mais

⁵⁶ Na Enap se desenvolvem atividades esportivas adaptadas para pessoas com deficiência. Tais aulas integram programa da Secretaria de Esporte do Distrito Federal, desenvolvido em parceria com o Centro de Treinamento de Educação Especial (Cetefe) e “que tem como objetivo de valorizar o esporte como resgate social da pessoa”. Disponível em: <<http://www.cetefe.org/index.php/esportes>>. Acesso em 27 maio 2012.)

⁵⁷ Esporte que “consiste em lançar bochas (bolas) e situá-las o mais perto possível de um bolim (bola pequena), previamente lançado. O adversário por sua vez, tentará situar as suas bolas mais perto ainda do bolim, ou ‘remover’ as bolas dos seus oponentes”. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Bocha>>. Acesso em 27 maio 2012. A modalidade estreou no programa paraolímpico oficial em 1984 e é administrada no Brasil pela ANDE (Associação Nacional de Desporto para Deficientes).

⁵⁸ “[...] esporte muito parecido com o tênis, porém, no lugar de uma bola utiliza-se uma espécie de peteca”. Disponível em: <<http://www.suapesquisa.com/educacaoesportes/badminton.htm>>. Acesso em 27 maio 2012. Brasília foi sede, em 2009, do 1º Campeonato Nacional de Badminton Adaptado, ou ParaBadminton.

rampas. Ou então aonde tem rampa tem que colocar uma placa pra falar que ali tem uma rampa. Agora mesmo, nesses dias [...] **uma pessoa estacionou o carro bem na metade da rampa**. Minha mãe fica indignada, fala até besteira. Eu digo: Mãe, calma, não adianta. Se ali tem uma rampa, porque que a pessoa vai e coloca logo ali? Então aonde tiver rampa tem que colocar uma placa pra falar que ali não pode estacionar, porque ali é o acesso pra cadeirantes **ou pra qualquer outra pessoa que precisar também.**” (Grifos nossos.)

Algo recorrente até aqui é a preocupação que todos os entrevistados demonstram ter ao pensar nas necessidades do outro, não apenas nas deles. Maria, ainda com relação à questão de as pessoas estacionarem seus carros em locais de acesso para pessoas com deficiência, observa:

“E também aquela pessoa ali tem que pensar. Já pensou, eu ou minha mãe estacionar o carro no lugar de cadeirante? E aquela pessoa, ou ela mesma tenha sofrido um acidente, está cadeirante, ou ela vindo com uma outra pessoa, quando fosse pra descer ali não podia porque ali tem um carro. A pessoa tem que imaginar o futuro dela, porque a gente nunca sabe o que que pode acontecer.”

Mais precisamente sobre a atitude dos outros com relação às pessoas com deficiência, a estudante desabafa:

“[...] eu sabia que isso um dia eu tinha que falar. Teve uma vez que a gente pegou um ônibus e minha mãe teve que descer sozinha comigo. Teve que descer primeiro com a cadeira, depois descer comigo e o ônibus não era adaptado e a gente teve que se virar. Aí, minha mãe acabando de descer comigo, eu sou pesada e minha mãe, magrinha, aí já imaginou. [...] a mão dela [...] nesse dia estava inchada. Aí o motorista foi e falou assim: *‘Então você não pode andar com ela, você não pode acompanhar.’* A minha mãe ficou indignada, deu uma vontade de responder. [...] Gente, eu também até fiquei assim, arrasada, porque a única pessoa que pode andar comigo assim é minha mãe. Porque a minha tia tem as coisas dela pra fazer e não pode fazer tudo. E também eu ando mais com minha mãe do que com minha tia. [...]”

A precariedade dos ônibus adaptados gera desconforto e situações constrangedoras junto aos outros usuários impacientados:

“Assim, o elevador funciona, a gente sobe, aí na hora que é pra descer [...] aí demora, demora muito tempo pro elevador descer e subir de novo. Isso também deixa minha mãe, me deixa também assim meio apreensiva porque o ônibus não é só nosso, é de todo mundo. Aí as pessoas começam a descer do ônibus, aí ficam lá não sei quantas horas na parada pra conseguir pegar outro ônibus. Aí é difícil.”

É notável – senão comovente - a empatia de Maria em relação aos outros. Uma postura que não parece ser sempre recíproca por parte dos demais, cujas posturas constituem autênticas barreiras atitudinais que dificultam ou mesmo impedem

o exercício de cidadania e atravancam o gozo do direito à cidade por parte das pessoas com deficiência.

A próxima entrevistada, Aurora, tem 15 anos e mora em Águas Claras – DF. Seus pais possuem nível superior completo, mas no momento apenas seu pai está empregado. Ela frequenta o 1º ano do Ensino Médio no Setor Leste desde o início de 2012. Estudava anteriormente em Taguatinga e passou a frequentar a escola devido à proximidade com o CEEDV, onde aprendeu a simbologia braile. É cega há quatro anos em decorrência de um acidente que sofreu na escola. Sua experiência com o espaço, portanto, é diferente daquela experimentada por Geraldo, deficiente visual congênito. Se por um lado, cegos “adquiridos”, por todas as informações que receberam antes do advento da cegueira, possuem uma memória visual que os auxilia na relação com o espaço, por outro, costumam apresentar maiores dificuldades no uso de bengalas e outros instrumentos para perceberem o espaço. Ao mesmo tempo, também pode se verificar alguns casos de pessoas cegas adquiridas que cultivam a falsa impressão de serem mais autônomas do que um cego congênito. Este, desde a mais tenra idade, é levado a aprender e adquirir as informações do meio com o qual interage através dos sentidos tátil e auditivo, que se aguçam e lhe conferem um jeito peculiar e eficiente de se relacionar com o espaço⁵⁹.

A locomoção da estudante pela cidade ocorre predominantemente por meio do metrô. Ela pega ônibus apenas quando tem greve dos metroviários. Sobre essa experiência contou:

“[...] foi muito horrível, **ônibus lotado**, não tem lugar disponível para as pessoas com deficiência, pra idoso também. **O metrô é melhor, mas nem tanto, nem todo mundo respeita**, dá lugar para as pessoas que necessitam de lugares.” (Grifos nossos.)

Sua irmã a acompanha diariamente, pois ambas estudam na mesma escola. No entanto, ela sempre está acompanhada quando se locomove pela cidade. O caminho de casa até o metrô em Águas Claras é, em suas palavras, tranquilo. No entanto, no Plano Piloto já é mais complicado:

“[...] aqui na Estação 112, se você subir a escada, você já percebe logo metade da **calçada quebrada**. Então mais difícil, mais complicado pra você às vezes passar pela calçada. Então a gente tem que passar por outro caminho.”

⁵⁹Para uma análise mais aprofundada sobre a relação dos cegos com o espaço, acesse o sítio do Instituto Benjamin Constant – IBC, centro de referência nacional para questões da deficiência visual: <<http://www.ibc.gov.br>>.

Quando perguntada sobre as condições de acessibilidade na cidade e na Rodoviária, Aurora disse:

“Nossa, o **cheiro de lixo** na Rodoviária é desagradável, é muito **lotado** também, **muito grande**. É muito difícil. No meu caso, na Estação 108, tem tapete guia, e não tem na Estação do Plano Piloto. Na questão do metrô, nos casos de pessoas com criança de colo, deficiência, idosos, poderiam ter placas para avisar as pessoas que tem pessoas com deficiência que também frequentam o transporte público. [...] **Falta educação e respeito com as pessoas com deficiência.**” (Grifos nossos).

Além das questões relacionadas à precariedade das condições de acessibilidade física, da ausência ou ineficiência de serviços de apoio especializado, do desconforto do ambiente ou dos meios de transporte, algo que aflorou em todas as entrevistas foi a necessidade de enfrentar situações cotidianas produzidas pelo despreparo, pelo desconhecimento, pelo preconceito e pela intolerância em relação às pessoas com deficiência e pelo desrespeito aos seus direitos.

Quanto a isso, Starobinas (2001) observa que:

“Por ignorância e falta de informação – algumas vezes por má vontade também – as pessoas ditas ‘normais’ acabam não sabendo lidar com os portadores de deficiência da mesma forma que se relacionam entre si. Enxergam os deficientes físicos como “aleijados” e os mentais como “retardados”. Alguns, por pura falta de informação, chegam a acreditar que essas pessoas têm doenças contagiosas e, portanto, devem ser evitadas” (STAROBINAS, 2001, p. 97).

Com efeito, as barreiras atitudinais e comunicacionais são barreiras morais (DINIZ, 2010), também materializadas por meio do preconceito, são, indubitavelmente, mais difíceis de serem transpostas ou rompidas do que as barreiras físicas. De resto, é por demais célebre a afirmação de Einstein quanto à dificuldade de se romper preconceitos: “Triste época! É mais fácil desintegrar um átomo do que um preconceito.”⁶⁰

Ao lado disso, porém, as entrevistas nos trouxeram também o vigor e a disposição de quem não se desanima diante de uma cotidianidade opressiva, de um espaço não pensado para as pessoas com deficiência. Jovens estudantes reinventam a vida, lançando mão de criativas táticas para afirmar seus direitos, suas identidades, seus pertencimentos aos grupos, à escola, à cidade e ao mundo.

⁶⁰ Disponível em: <http://pensador.uol.com.br/frases_de_albert_einstein/>.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, ao refletir sobre a relação entre espaço urbano, deficiência, políticas públicas e condições de acessibilidade, procuramos perceber e evidenciar os nexos entre a produção social da deficiência, suas diferentes definições, as distintas possibilidades de formulação de políticas públicas de acessibilidade e, enfim, o que essa discussão pode ter a ver com a discussão sobre o direito à cidade. Tomando como referência a cidade de Brasília e, mais especificamente, a Rodoviária do Plano Piloto, a discussão ensejou a elaboração de questões a serem respondidas no decorrer da pesquisa: Como diferentes conceptualizações de deficiência podem implicar distintas maneiras de conceber o papel do Estado ou das políticas públicas de acessibilidade? Em que medida os preceitos da cidade modernista contemplam as necessidades das pessoas com deficiência? Até que ponto as políticas públicas de acessibilidade tem sido suficientes para a promoção do acesso das pessoas com deficiência aos espaços da Rodoviária do Plano Piloto?

No Capítulo 2, que contém o referencial teórico, debruçamo-nos sobre alguns conceitos que viriam a permear todo o trabalho: o direito à cidade, a cidade capitalista, deficiência, políticas públicas e acessibilidade. Esta parte contou ainda com duas questões de pesquisa específicas: Em que medida o referencial e a discussão sobre o direito à cidade contempla ou municia a discussão relativa aos direitos das pessoas com deficiência? Até que ponto a discussão sobre deficiência, políticas públicas e acessibilidade pode aportar alguma contribuição para a reflexão do direito à cidade?

Neste capítulo, ao analisarmos a cidade capitalista pudemos perceber que sua configuração é muito próxima do que defendem os geógrafos da deficiência, que responsabilizam os espaços produzidos sob a égide capitalista pela opressão social a que são submetidas as pessoas com deficiência. Com efeito, o espaço urbano é o local preferencial de alocação de recursos e de reprodução do capital. O fato de se atribuir às pessoas com deficiência o estigma de incapazes para a atividade laboral contribuiu sobremaneira para que as cidades capitalistas fossem pautadas por um desenho discriminatório e segregador.

Entendendo com Harvey (2008) que devemos ser todos titulares do direito à cidade e, portanto, de poder participar dos debates e nos envolvermos diretamente nos processos de reconfiguração do espaço urbano, passamos a melhor compreender a importância do referencial teórico do “direito à cidade” para não apenas identificar as questões relativas à acessibilidade, mas para, sobretudo, municiar a reflexão e a construção de um conjunto dinâmico e abrangente de agendas e de ações políticas

voltadas a garantir os direitos dessas pessoas. Para tanto, foi e é indispensável problematizar um conjunto de representações sociais em circulação, tributárias de uma visão de deficiência calcada em pressupostos biomédicos.

Nesse sentido, o Capítulo 3 buscou responder à terceira questão de pesquisa, que tratava da discussão de como os diferentes conceitos de deficiência podem implicar distintas maneiras de conceber o papel do Estado ou das políticas públicas de acessibilidade. Vimos que as políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência, em particular as políticas de acessibilidade, ainda se encontram em sintonia com um arcabouço ideológico assentado sob as premissas do “modelo médico de deficiência”. No imaginário social, as representações de deficiência mais recorrentes tem a ver com um modo de ver e classificar que tende a nos fazer pensá-la enquanto manifestação da natureza ou de algum infortúnio, uma sina, um castigo ou mera fatalidade. São representações geralmente sintonizadas com pressupostos naturalizadores, segundo os quais a deficiência tende a ser percebida mais como um erro da natureza, uma aberração, um defeito, uma falha, uma falta ou algo a que se estaria destinado.

Entendendo-a de tal modo, não se poderia esperar muito mais do que ações assistencialistas, fundadas em um espírito de caridade, complacência ou tolerância, voltados a produzir uma espécie de conversão forçada dos “anormais”, que, por sua vez, teriam que se esforçar para se enquadrarem no mundo e nas regras dos “normais”. Neste caso, a responsabilidade pelo bom êxito, no mais das vezes, caberia às pessoas deficientes. Tal compreensão de deficiência encontrou eco e sustentação científica e político-ideológica em um modelo teórico – o modelo médico – no qual a deficiência era entendida basicamente como consequência natural de uma lesão que tornava deficiente uma pessoa que, daí em diante, deveria ser objeto de cuidados biomédicos.

Na esteira da compreensão que tal modelo produzia ou reiterava, as providências geralmente acionadas propendiam a ser pautadas pelo estabelecimento de uma tutela de ordem médica ou biomédica que, enquanto tal, não tende a contemplar a promoção de reconhecimento da pessoa deficiente como sujeito portador de direitos e, portanto, de autonomia, segundo uma esfera mais ampla. Como o reconhecimento dos direitos e das necessidades das pessoas com deficiência relaciona um conjunto de fatores socioculturais e político-institucionais de uma sociedade, a ausência ou a insuficiência de reconhecimento de tais direitos também impacta significativamente nas possibilidades de formulação e de êxito de políticas

nesse campo e, pior ainda, incide de maneira restritiva sobre a compreensão ética que uma sociedade cultiva sobre a pessoa humana (DINIZ; SANTOS, 2010).

Não por acaso, foi de fundamental importância que ao modelo médico se contrapusesse uma compreensão da deficiência enquanto produção social, cultural, histórica, territorial. Este novo modo de perceber o problema, denominado “modelo social de deficiência” defende que, mais do que as lesões supostamente incapacitantes, são os contextos sociais os responsáveis por tornar a pessoa “deficiente”. Ou seja, a “incapacidade” antes atribuída à pessoa do deficiente passa agora a ser identificada em uma sociedade que se coloca como incapaz de reconhecer a legitimidade da expressão dessa diferença. O modelo social de deficiência problematiza a ideia de normalidade e se confronta contra a violência inerente a determinados processos de “normalização”, intrinsecamente produtores de hierarquizações opressivas, discriminações, marginalização, estigmatização e exclusão, ao instituir um “nós normais” e um “outro deficiente”, anormal, inferior.

Deste modo, parece-nos clara a convergência com esta maneira mais problematizadora de se colocar em discussão a “deficiência” e as reflexões teóricas e políticas do direito à cidade. Pessoas com deficiência seriam estruturalmente alijadas de suas cidadanias e, aí, do direito de aceder aos espaços de convívio social, especialmente os públicos e, portanto, privadas do direito de participar ativamente dos processos decisórios que dizem respeito à sua vida e de seus concidadãos.

Além disso, é preciso perceber que, mais do que um mero problema de um grupo de deficientes, os processos de classificação e estruturação desigual de oportunidades implicados nos processos de normalização pairam sobre as cabeças de todos, produzindo impactos no modelo social de convivência cidadã e afetando, de maneira limitante, as concepções e o modelo de cidadania, direitos humanos e democracia de uma sociedade. Vale lembrar, ainda, que faz diferença adotar conceitos, valores e pressupostos mais afinados com o modelo médico ou com o modelo social de deficiência. A decisão por um modelo ou por outro tende a incidir fortemente sobre o que geralmente definirá o tipo e o alcance de política pública a ser aplicada quando se fala em pessoas com deficiência ou em acessibilidade.

Se a adoção do modelo médico tende a se relacionar a políticas de cunho mais assistencialista e de caráter biomédico, o modelo social de deficiência, em vez disso, tende a requerer reivindicações por ações e políticas sociais mais atentas ao conjunto de fatores sociais geradores das barreiras espaciais, sociais, culturais, comunicacionais, morais, entre outras, a dano direto da cidadania das pessoas com

deficiência. Na esteira do modo de conceber a noção de deficiência posta pelo modelo social, a formulação e a implementação de políticas sociais de acessibilidade devem, por conseguinte, se pautar pela intersectorialidade e a transversalidade, consideradas indispensáveis para dotar de efetividade quaisquer medidas voltadas a promover bem-estar social e justiça social no campo da defesa dos direitos das pessoas com deficiência.

Assim, a consecução de políticas de acessibilidade requererão medidas em diversos setores da governança pública, tais como as operadas nas esferas dos transportes, do uso do solo, da normatização de edificações e do mobiliário, da formação de profissionais especializados, da política de educação e saúde, entre outras. Apesar disso, nada parece indicar que, no conjunto de instrumentos legislativos ou de programas de promoção de acessibilidade, tal preocupação esteja sempre presente. Aliás, a tendência parece ser justamente o oposto disso.

Como vimos, a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Sem políticas públicas efetivamente interligadas, essa característica dos espaços urbanos pode afetar a acessibilidade de quaisquer habitantes, especialmente a dos deficientes, aos diversos locais da cidade (de oferta de emprego, de consumo, de lazer etc.), pelo simples fato de torná-los difíceis de serem alcançados. E quando se consegue alcançá-los, um novo desafio pode se impor: o de acessá-los com segurança e autonomia. Vale ressaltar, ainda, que as condições de acessibilidade dos equipamentos urbanos e aos equipamentos urbanos, assim como a oferta de equipamentos em geral, são características das cidades contemporâneas – e Brasília não é uma exceção. Dessa forma, uma política pública de transportes deve se alinhar às políticas de acessibilidade para permitir que os cidadãos com deficiência não sofram uma dupla exclusão: serem impedidos de alcançarem os logradouros desejados e se, apesar de tudo, conseguirem chegar até ali, não conseguirem acessar suas dependências.

Ademais, é importante observar a convergência entre as premissas teórico-políticas do direito à cidade e as do modelo social de deficiência. Com efeito, os estudos de deficiência críticos em relação ao modelo biológico e mais sintonizados com a perspectiva do modelo social tem pressupostos comuns aos estudos do direito à cidade. Por exemplo, ambos partem da mesma premissa segundo a qual a desigualdade e a opressão devem ser combatidas. O fenômeno social e político da subalternidade das pessoas com deficiência não é meramente determinado pelo fato

de o corpo possuir uma lesão. A explicação para os baixos níveis de mobilidade espacial, de participação e de convívio em diversos ambientes sociais, da escolaridade ou da empregabilidade das pessoas com deficiência não deve ser buscada nas restrições provocadas pelas lesões, mas nas barreiras socialmente erigidas que limitam a expressão de suas capacidades e lhes inibem direitos básicos de cidadania, entre eles, o direito à cidade. Como afirma Diniz (2003), não era mais possível “justificar a opressão dos deficientes por uma ditadura da natureza, mas por uma injustiça social na divisão de bem estar”.

As discussões sobre o direito à cidade também se fundamentam em pressupostos caros às Ciências Sociais, que insistem em desmistificar crenças e suposições baseadas em naturalizações acerca das “forças naturais do mercado” que, na verdade, camuflam processos sociais produtores de desigualdades, marginalização, hierarquização, espoliação, segregação e estigmatização de vários grupos e comunidades urbanas, sistematicamente tolhidos de seu direito de participarem, compartilharem e decidirem sobre os processos de reconfiguração da cidade.

Se a deficiência e a configuração urbana são fenômenos sociais e não determinados pela natureza, o enfrentamento dos problemas não passa pela terapêutica (no caso da primeira) ou pela mera decisão das “forças naturais do mercado”. Ambos os casos pedem intervenções de ordem sociopolítica. A sociedade que não é capaz de reconhecer os direitos e atender à diversidade física e intelectual das pessoas é a mesma que tende a resignar-se diante do avanço avassalador da especulação imobiliária e das reconfigurações de território ao sabor dos interesses do grande capital. Tais fenômenos não tem nada de natural. O modelo social da deficiência e as discussões sobre o direito à cidade partilham do mesmo horizonte de emancipação: um projeto de igualdade e justiça social.

As noções de interdependência e a importância da solidariedade e do cuidado – introduzidas pelas teóricas feministas – sofisticaram as discussões sobre deficiência e podem contribuir para refinar ulteriormente as reflexões sobre deficiência, políticas públicas, direitos humanos e cidadania. Desta forma, uma política pública orientada pelos princípios dos direitos humanos deve se fundamentar em uma ética social emancipatória e alicerçada no princípio do respeito à dignidade humana, em vez de limitar-se a construir – de todo modo importantes – marcos legislativos sobre a proteção dos direitos (JUNQUEIRA, 2009). Tais marcos, em determinados contextos, podem não passar de cartas de intenção, “leis que não pegam”, em meio à inépcia ou

à indiferença social. Por isso, vale observar: “É preciso bem mais para que as leis não apenas peguem, mas que também sejam fatores de cidadania. As leis tendem a se reconfigurar ao abrigo das transformações sociais, que as engendram, e não se pode atribuir a elas o dom de, sozinhas, produzir as mudanças” (JUNQUEIRA, 2012, s/p). As sinalizações de Milton Santos nesse campo são preciosas:

“Promulgada a lei, o discurso da cidadania todavia continua, no objetivo de alargar as conquistas. A lei não esgota o direito. A lei é apenas o direito positivo, fruto de um equilíbrio de interesses e de poder. Daí ser legítima a procura de um novo equilíbrio, isto é, de um novo direito.

A luta pela cidadania não se esgota na confecção de uma lei ou de uma nova constituição porque a lei é apenas uma concreção, um momento finito de um debate filosófico sempre inacabado. Assim como o indivíduo deve estar sempre vigiando a si mesmo para não se enredar pela alienação circundante, assim o cidadão, a partir das conquistas obtidas, tem de permanecer alerta para garantir e ampliar sua cidadania” (SANTOS, 1987, p. 80).

As interações sociais não se processam entre pessoas ou grupos em posições políticas simétricas ou com os mesmos graus de autonomia e mesmas possibilidades de se fazer ouvir na arena pública. Ademais, determinados contextos que, se não devidamente tensionados ou pouco abertos à diversidade e às questões da deficiência, agravam processos de subalternização ou de segregação na esteira da produção do espaço urbano e dos desdobramentos da vida cotidiana. As discussões sobre a geografia da deficiência e da geografia da cidadania se convergem, colocam a centralidade das relações humanas, dos direitos humanos e da cidadania e, assim, repercutem nas discussões sobre o alcance das políticas públicas e as obrigações morais de nosso sistema político e nossa sociedade.

Para responder à quarta questão de pesquisa, que trata da discussão sobre até que ponto as cidades modernistas contemplam as necessidades das pessoas com deficiência, abordamos no Capítulo 4 a criação de Brasília sob os preceitos da arquitetura modernista. Os princípios que regem esta forma de abordagem urbanístico-arquitetônica buscam dotar as cidades de qualidades que permitam às pessoas se apropriarem dos espaços públicos por meio de novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana (HOLSTON, 1993). No entanto, a configuração espacial de Brasília ocorreu por meio de processos sócio-históricos que, em interação entre si, acabaram por produzir e reproduzir na cidade normas, hierarquias, desigualdades e segregações que constituem flagrantes violações aos direitos humanos, inclusive o próprio direito à cidade.

Assim como as políticas públicas devem buscar justiça, comprometida com valores que atendam às diferentes demandas sociais, as políticas de acessibilidade, entre outras coisas, deveriam ser capazes de permitir que as pessoas deficientes tivessem acesso universal aos espaços públicos a que todos aspiramos: espaços de convívio, permanência, formação, trabalho e lazer. Os espaços circunscritos à Plataforma Rodoviária de Brasília, suas adjacências, e a Rodoviária do Plano Piloto em particular, que constituem a escala gregária do Plano Piloto, hoje são o extremo oposto: refletem o caráter desigual inerente às cidades capitalistas e particularmente opressor em relação às pessoas com deficiência. Ao invés de um espaço que agregue, temos aí um dos exemplos mais contundentes de repulsão, pois é um lugar que pouco enseja a permanência e a convivialidade cidadã e respeitosa das diferenças.

A Rodoviária do Plano Piloto prescinde de elementos básicos que possibilitem a acessibilidade dessas pessoas com segurança e autonomia, o que fere de maneira contumaz seus direitos enquanto cidadãos e enquanto usuários de transporte público. Além de não possuir um ambiente de acesso universal conforme o preconizado por lei, os serviços ali prestados carecem de pessoas profissionalmente qualificadas no trato com as pessoas deficientes, sobretudo cegas e surdas. Por conseguinte, revela-se um espaço que, embora seja um ponto de convergência dos tráfegos de pessoas e bens de Brasília, permanece pouco sintonizado com as premissas do direito à cidade.

No Capítulo 5, buscamos responder à quinta e última questão de pesquisa, que procura compreender até que ponto as políticas públicas de acessibilidade tem sido suficientes para a promoção do acesso das pessoas com deficiência aos espaços da Rodoviária do Plano Piloto. A observação *in loco* na Rodoviária e os relatos fornecidos pelos jovens estudantes deficientes usuários de transporte público foram muito elucidativos. A pesquisa de campo, embasada nos critérios estipulados em nosso plano de observação, foi essencial para que nos aproximássemos da hipótese deste trabalho, a de que as políticas públicas de acessibilidade não tem sido suficientemente efetivas.

Além de sabermos um pouco mais sobre as táticas que os jovens deficientes utilizam quando se confrontam com alguma barreira, fomos apresentados a uma realidade que, apesar de distante da maioria da população, se assemelha em alguns aspectos com o cotidiano de qualquer frequentador da Rodoviária. Foi recorrente a menção ao desrespeito com que são tratadas e à falta de solidariedade. Notamos certa desilusão e sensação de desamparo na descrição de uns, enquanto outros

chamaram a atenção para a necessidade de mobilização das pessoas com deficiência. No entanto, todos foram taxativos quanto à percepção de a Rodoviária ser refratária às suas necessidades: um local “horrível”, “bagunçado”, onde é difícil se orientar. Um drama ao qual essas pessoas estão habituadas, mas que de maneira nenhuma deveria ser considerado normal.

Pensamos que a principal contribuição deste trabalho foi a de fornecer subsídios para uma melhor compreensão das relações existentes entre o direito à cidade e as discussões sobre deficiência e políticas públicas de acessibilidade. Ao analisarmos os modelos de deficiência e a preferencial utilização do referencial médico como norteador das políticas públicas no Brasil, pretendemos chamar a atenção para a necessidade de se adotarem medidas intersetoriais mais alinhadas ao modelo social de deficiência. Igualmente, acreditamos ser necessária a revisão das leis que versam sobre deficiência e acessibilidade atualmente em vigor, assim como se faz urgente a flexibilização das normas que tratam do tombamento de Brasília. Se hoje não é mais factível a construção de uma nova cidade nos moldes sugeridos por Lefèbvre, é totalmente lúcida a sua reformulação e aprimoramento nos moldes exigidos pelas leis que, se deficientes em certos pontos, são claras quando buscam a inclusão das pessoas com deficiência nas cidades contemporâneas. Ademais, a construção (ou adaptação) de uma nova Rodoviária do Plano Piloto, assente sob os preceitos do desenho universal, nada mais é do que uma necessidade que vem ao encontro do clamor popular por uma cidade mais acessível para todos.

6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Lara Moreira. “A construção de Brasília: uma contradição entre utopia e realidade”. In: **Revista de História da Arte e Arquitetura** [online]. Campinas: Programa de Pós-Graduação do Departamento de História, 2005. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/brasil/mais>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

ASSOCIAÇÃO Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. **NBR 9050:2004**: Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Impresso no Brasil, 2ª Edição, Rio de Janeiro: 2004, 97 p. Disponível em: <<http://portal.mj.gov.br/corde/arquivos/ABNT/NBR9050-31052004.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

BOARETO, Renato. O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana do Ministério das Cidades - Programa Brasil Acessível. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 15., 2005, Goiânia, GO. Disponível <http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/antp_15congr/pdf/TD-294.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2012.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 25 jun. 2011.

_____. Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, 3 dez. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 25 jun. 2011.

_____. Decreto nº 5.626 de 22 de dezembro de 2005. Regulamenta a Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais - Libras, e o art. 18 da Lei no 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Diário Oficial da União**, 23 dez. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5626.htm>. Acesso em: 20 maio 2012.

_____. Decreto nº 6.949 de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. **Diário Oficial da União**, 26 ago. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: 25 jun. 2011.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Cadernos do Programa Brasil Acessível**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=8&Itemid=66>. Acesso em: 25 jun. 2011

CAMPOS, Neio; MEDEIROS, Ana Elisabete. Cidade projetada, construída, tombada e vivenciada: pensando o planejamento urbano em Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. 2 ed. Brasília: Universidade de Brasília, 2010. p. 137-157.

CARDOSO, Leandro. **Transporte público, Acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. Tese

(Doutorado) – Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais. 2007.

CARLOS, Ana Fani A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 53-73.

_____. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2005.

CARTA Mundial do Direito à Cidade. Fórum Social das Américas – Quito – Julho 2004; Fórum Mundial Urbano – Barcelona – Setembro 2004; V Fórum Social Mundial – Porto Alegre – Janeiro 2005. Disponível em: <http://5cidade.files.wordpress.com/2008/04/carta_mundial_direito_cidade.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2011.

COMERLATTO, Dunia [et al.]. “Gestão de políticas públicas e intersectorialidade: diálogo e construções essenciais para os conselhos municipais”. In: **Revista Katálysis**. Florianópolis, v. 10, n. 2, p. 265-271, jul./dez. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rk/v10n2/a15v10n2.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3 ed. São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. In: LEITÃO, Francisco (Org.). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 35-42.

_____. Brasília Revisitada, 1985-1987. In: LEITÃO, Francisco (Org.). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 69-77.

COSTA, Maria Elisa; LIMA, Adeildo V. de. Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto. In: LEITÃO, Francisco (Org.). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 45-67.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**. v. I. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

DINIZ, Débora; SANTOS, Wederson (Orgs.). **Deficiência e Discriminação**. Brasília: Letras Livres/EdUnB, 2010.

DINIZ, Débora. Modelo social da deficiência: a crítica feminista. **Série Anis**, n. 28, p. 1-8, julho, 2003. Disponível em: <[http://www.anis.org.br/serie/artigos/sa28\(diniz\)deficienciafeminismo.pdf](http://www.anis.org.br/serie/artigos/sa28(diniz)deficienciafeminismo.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2012.

_____. **O que é deficiência**. São Paulo: Brasiliense, 2007.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 19.915 de 17 de dezembro de 1998. Regulamenta a Lei nº 2.105 de 08 de outubro de 1998 que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal. Disponível em: <www.brasilia.df.gov.br/sites/200/204/00000231.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2012.

_____. Lei nº 3.939 de 02 de janeiro de 2007. Institui o Estatuto do Portador de Necessidades Especiais e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, 3 jan. 2007. Disponível em: <http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2007/01_Janeiro/DODF%20003%2003-01-

2007/Se%C3%A7%C3%A3o01,%2002%20e%2003-%20003.pdf>. Acesso em: 20 maio 2012.

_____. Secretaria de Estado de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano. Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB). **Relatório Diagnóstico, Subproduto B, Relatório Consolidado**, v. 1, s/d. Disponível em: <http://www.sedhab.df.gov.br/downloads/ascom/ppcub_diag_1.pdf>. Acesso em: 20 maio 2012.

_____. Secretaria de Estado de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano. Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília. **Aviso de Convocação da 3ª Audiência Pública do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB)**. Disponível em: <<http://www.sedhab.df.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

_____. Secretaria de Estado de Obras do Distrito Federal. **Nota de Esclarecimento – Reforma da Rodoviária**. Disponível em: <<http://www.so.df.gov.br/principal/1-noticias/18-nota-de-esclarecimento-reforma-da-rodoviaria.html>>. Acesso em: 20 mai. 2012.

DUARTE, Rosa; COHEN, Regina. **Conceitos: exclusão espacial**. Núcleo de Pesquisa, Ensino e Projeto Sobre Acessibilidade e Desenho Universal. FAU/ UFRJ. Disponível em: <<http://www.processo.fau.ufrj.br/conceitos/exclusaoespaco.html>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

EL-DAHDAH, Farès. “Lucio Costa e a preservação de Brasília”. In: **Minha Cidade** [online]. São Paulo, 09.107, Vitruvius, jun. 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/09.107/1844>>. Acesso em: 26 maio 2012.

FERREIRA, Vandir da Silva; OLIVEIRA, Lilia Novaes de. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. **Revista Reviva**. Brasília, Ano 4, p. 52-56. 2007. Disponível em: <http://www.mp.go.gov.br/portalweb/hp/41/docs/comentarios_a_convencao_sobre_os_direitos_das_pessoas_com_deficiencia.pdf>. Acesso em; 25 jun. 2011.

GARCIA, Vinícius Gaspar. **As pessoas com deficiência na história do Brasil**. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/pcd-brasil>>. Acesso em: 25 maio 2012.

GIL, Ana Helena C. de F.; GIL FILHO, Sylvio Fausto. Geografia do Cotidiano: uma leitura da metodologia sócio-interacionista de Erving Goffman. **Revista Eletrônica Ateliê Geográfico** [online]. UFG – IESA. Goiânia, v. 2, n. 4, ago/2008, p. 102-118. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/atelie/article/view/4708>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

GLEESON, Brendan. Justice and the Disabling City. In: FINCHER, Ruth; JACOBS, Jane M (eds.). **Cities of difference**. Nova Iorque: The Guilford Press, 1998, p. 89-113. Disponível em: <http://books.google.com/books?hl=ptBR&lr=&id=VLyglMjqhmK&oi=fnd&pg=PA89&dq=DISABILITY+AND+URBAN+SPACE&ots=hnMLvUMoO&sig=XPcL_s3edUM_SLW3zH0UPuse_U#v=onepage&q=DISABILITY%20AND%20URBAN%20SPACE&f=false>. Acesso em: 04 abril 2012.

HARVEY, David. Lutas pela reforma urbana: o direito à cidade como alternativa ao neoliberalismo. In: FÓRUM NACIONAL DE REFORMA URBANA, 2010, Rio de Janeiro. Disponível em:

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2009/02/440802.shtml>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

_____. **Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution**. Londres: Verso, 2012.

_____. The right to the city. **New Left Review** 53, p. 23-40, 2008. Disponível em: <<http://www.newleftreview.org/11/53/david-harvey-the-right-to-the-city>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Universidade de Brasília, 2002.

HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Minidicionário Houaiss da língua portuguesa**. 4 ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010.

HÜHNE, Leda Miranda. **Metodologia científica: caderno de textos e técnicas**. Rio de Janeiro: Agir, 1987.

IBGE. Censo Demográfico 2000. Resultados Gerais da Amostra. Rio de Janeiro, p. 1-178. 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/populacao/censo2000_populacao.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2012.

_____. Censo Demográfico 2000. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/27062003censo.shtm>>. Acesso em: 25 mai. 2012.

_____. Censo Demográfico 2010. Resultados Gerais da Amostra. Rio de Janeiro, p. 1-239. 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/resultados_gerais_amostra/default_resultados_gerais_amostra.shtm>. Acesso em: 25 mai. 2012.

_____. Guia para os Jornalistas. Glossário. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/guia_do_censo_2010_glossario.php>. Acesso em: 25 mai. 2012.

INSTITUTO DE TECNOLOGIA SOCIAL. Tecnologia Assistiva nas Escolas: recursos básicos de acessibilidade sócio-digital para pessoas com deficiência. Disponível em: <<http://www.assistiva.org.br/sites/default/files/TecnoAssistiva.pdf>>. Acesso em: 25 maio 2012.

JOUFFE, Yves. Contra o direito à cidade acessível. Perversidade de uma reivindicação consensual. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (Orgs.). **Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade**. Santiago, Chile: - Habitat International Coalition (HIC), 2010. p. 43-56. Disponível em: <http://www.hic-net.org/content/Cidades_para_todosHIC_PORT.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2011.

JUCÁ, Jane Monte. Realidades e potencialidades das paisagens de Brasília: dos mitos fundadores esquecidos à invenção de um patrimônio mundial. In: LEITÃO, Francisco

(Org.). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 239-253.

JUNQUEIRA, Rogério D. Heterossexismo e vigilância de gênero no cotidiano escolar: a pedagogia do armário. In: SILVA, Fabiane Ferreira da, MELLO, Elena Maria Billig (Orgs.). **Corpos, gêneros, sexualidades e relações étnico-raciais na educação** [recurso eletrônico]. Uruguaiana, RS: Unipampa, 2011.

_____. Pedagogia do armário e currículo em ação: heteronormatividade, heterossexismo e homofobia no cotidiano escolar. In: MISKOLCI, Richard; PELÚCIO, Larissa (Orgs.). **Discursos fora da ordem: sexualidades, saberes e direitos**. São Paulo: Annablume, 2012.

_____. Valores universais ou valores tradicionais? Universalismo versus relativismo: um falso problema. **Série Anis** [online], n. 71, p.1-11, Brasília, Letras Livres, novembro de 2009. Disponível em: <http://www.anis.org.br/serie/visualizar_serie.cfm?IdSerie=93>. Acesso em: 30 jun. 2012.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

_____. **Escritos urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

KULAIF, Angela. CEB/CNE institui diretrizes para o atendimento na Educação Especial. **Agenda Sociedade Civil** (blog), 10 out. 2009. Disponível em: <<http://agendasociedadecivil.blogspot.com.br/2009/10/cebcne-institui-diretrizes-para-o.html>>. Acesso em: 27 mai. 2012.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul Ltda; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MAIOR, Izabel M. M. de L. Políticas públicas sociais para as pessoas portadoras de deficiência no Brasil. In: **Caderno de Pesquisas 7 – Políticas Públicas e Inclusão Social: A Visão das Organizações Não Governamentais** [online]. São Paulo: CEBRAP, maio/1997. Disponível em: <http://www.cebrap.org.br/v2/files/upload/biblioteca_virtual/politicas_publicas_sociais.pdf>. Acesso em: 25 maio 2012.

MARCUSE, Peter. Os direitos nas cidades e o direito à cidade. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (Orgs.). **Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade**. Santiago, Chile: - Habitat International Coalition (HIC), 2010. p. 89-101. Disponível em: <http://www.hic-net.org/content/Cidades_para_todosHIC_PORT.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2011.

MEDEIROS, Marcelo; DINIZ, Débora. Envelhecimento e deficiência. In: CAMARANO, Ana Amélia (Org.). **Os Novos Idosos Brasileiros: Muito Além dos 60?** Rio de Janeiro: IPEA, 2004. p. 107-120.

MARQUES, Carlos Alberto. Implicações políticas da institucionalização da deficiência. **Educação & Sociedade** [online]. v. 19, n. 62, abr. 1998. 105-122. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73301998000100006>. Acesso em: 21 jun. 2012.

MUNHOZ, Dércio Garcia. **Economia Aplicada: técnicas de pesquisa e análise econômica**. Brasília: UnB, 1989.

MULLER, Pierre; SUREL, Yves. **A análise das políticas públicas**. Porto Alegre: Educal, 2002.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Para compreender o “Leviatã Urbano” – a cidadania como nexos político-territorial. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 177-206.

ORGANIZAÇÃO das Nações Unidas. Assembleia Geral. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, 2006. Disponível em: <<http://www.acessibilidadeweb.com/luso/Convencao.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

_____. Nações Unidas do Brasil. A ONU e as pessoas com deficiência. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-as-pessoas-com-deficiencia/>>. Acesso em: 07 mai. 2012.

PAVIANI, Aldo. “Brasília: conceito urbano especializado?”. In: **Arquitextos** [online]. São Paulo, 05.051, Vitruvius, set. 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.051/552>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

PAVIANI, Aldo. “Transporte urbano: O nó metropolitano de Brasília e outras cidades brasileiras”. In: **Minha Cidade** [online]. São Paulo, 10.117, Vitruvius, abr. 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.117/3398>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

PEREIRA, Potyara A.P. **Política Social: Temas e Questões**. São Paulo: Cortez, 2008.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos; mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. Tese (Doutorado) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente-SP. 2006.

PIRES, Fátima Lauria. Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público. **Revista Textos & Contextos**. Porto Alegre, v. 8. n. 2, p. 391-408, jul./dez. 2009. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/fo/ojs/index.php/fass/article/viewFile/6352/4651>>. Acesso em: 20 jun. 2012.

PIRES, Fatima Lauria. Deficiência e Mobilidade: uma Análise da Legislação Brasileira sobre Gratuidade no Transporte Público. In: Debora Diniz; Wederson Santos. (Orgs.). **Deficiência e Discriminação**. Brasília: Letras Livres, 2010, p. 231-258.

PROJETO da Rodoviária do Plano tem foco na acessibilidade. **Jornal de Brasília** [online], Brasília, 06 set. 2011. Disponível em: <<http://www.jornaldebrasilia.com.br/site/noticia.php?id=362888>>. Acesso em: 20 maio 2012.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT. **Manual de investigação em ciências sociais**. 2 ed. Lisboa: Gradiva, 1998.

REBELLO, Adriano Muniz. **Direito à cidade: legislação brasileira e instrumentos de gestão**. Curitiba: PUCPR, 2007. 149 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do

Paraná, Curitiba, 2007. Disponível em: <http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2008-02-08T073428Z-711/Publico/Adriano.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2011.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. "Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília". In: **Arquitextos** [online]. São Paulo, 10.119, Vitruvius, abr. 2010 Disponível em: <<http://vitruvius.es/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

SADECK, Francisco. A elaboração e a execução de políticas sociais no combate às desigualdades sociais. In: VAZ, Flávio T.; MARTINS, Floriano J. (Orgs.). In: **Orçamento e políticas públicas: condicionantes e externalidades**. Brasília: Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil e Fundação ANFIP de Estudos de Seguridade Social, 2011. p. 223-251.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **O Conceito de acessibilidade**. Evolução do Conceito. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/romeusasaki.php>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, Wederson Rufino dos. "Assistência social e deficiência no Brasil: o reflexo do debate internacional dos direitos das pessoas com deficiência". In: **Serviço Social em Revista**. Londrina, v. 13, n.1, p. 80-101, jul/dez. 2010. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/ssrevista/article/view/10440>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

SILVA, Tomaz Tadeu da (Org.). **Identidade e diferença**. Petrópolis: Vozes, 2000.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Which right to which city? In defence of political-strategic clarity. **Interface: a journal for and about social movements**, v. 2 (1), p. 315- 333, 2010. Disponível em: <<http://interfacejournal.nuim.ie/wordpress/wp-content/uploads/2010/11/Interface-2-1-pp315-333-Souza.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2012.

STAROBINAS, Marcelo. Casa de bonecas. In: PINSKY, Jaime (Org.) **12 faces do preconceito**. São Paulo: Contexto, 2001. p. 95-100.

TRINDADE, Thiago Aparecido. **A luta pelo direito à cidade na América Latina: políticas de revitalização das áreas centrais e organizações do movimento de moradia**. 2011. Disponível em: <http://www.centrodametropole.org.br/static/uploads/thiago_aparecido_trindade.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2012.

VAZ, Renata Caroline da Costa. **Sociedade do Distrito Federal e pessoas com necessidades especiais: o impacto dessa relação nas políticas de acessibilidade**. 2009. Trabalho de Conclusão de Curso – Departamento de Serviço Social da Universidade de Brasília. 2009.

YANNOULAS, Sílvia; SOARES, Kelma. Políticas transversais (gênero, raça/etnia e deficiência) e educação/qualificação para o trabalho. **Educação Unisinos** [online], V. 13, n. 1, p. 31-42, jan/abr. 2009. Disponível em: <http://www.unisinos.br/publicacoes_cientificas/educacao/index.php?option=com_content&task=view&id=85&Itemid=171>. Acesso em: 30 jun. 2012

Fotos do Capítulo 4

CORREIO BRAZILIENSE. Como nasce uma cidade. Plataforma Rodoviária é o projeto mais complexo da construção de Brasília. Brasília, 31 dez. 2011. 1 fot., p&b. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/12/31/interna_cidades_df,284667/plataforma-rodoviaria-e-o-projeto-mais-complexo-da-construcao-de-brasilia.shtml>. Acesso em: 25 abr. 2012.

FONTENELLE, Mário. Estruturas e planos das diferentes cotas da Plataforma Rodoviária. **Arquitextos [online], São Paulo**, 10.119, Vitruvius, abr. 2010. 1 fot., p&b. Disponível em: <<http://vitruvius.es/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

FONTENELLE, Mário. A Plataforma Rodoviária em seus primeiros anos. **Arquitextos [online], São Paulo**, 10.119, Vitruvius, abr. 2010. 1 fot., p&b. Disponível em: <<http://vitruvius.es/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

FONTENELLE, Mário. O marco zero. Cruzamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário. **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 43. 1 fot., p&b.

BUENNO. Plataforma Rodoviária – cruzamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário. **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 44. 1 fot., p&b.

7 – APÊNDICES

APÊNDICE A – Plano de Observação

PLANO DE OBSERVAÇÃO DA PESQUISA DE CAMPO NA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO	
<p>1. Piso superior</p> <p>a) Calçadas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rota acessível; ▪ Indicações; ▪ Largura; ▪ Obstáculos; ▪ Piso tátil; ▪ Rebaixamentos. <p>b) Interior do saguão</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rota acessível; ▪ Indicações; ▪ Largura dos corredores; ▪ Obstáculos; ▪ Piso tátil; ▪ Mapa acessível; ▪ Comércio: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Rampas de acesso ▪ Elevadores: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Sinalizações ▪ Escadas rolantes; ▪ Escadas fixas; ▪ Telefones públicos; ▪ Sanitários 	<p>Comentários:</p>
<p>2. Mezzanino</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rota acessível; ▪ Indicações; ▪ Largura dos corredores; ▪ Obstáculos; ▪ Piso tátil; ▪ Comércio: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Rampas de acesso ▪ Telefones públicos; ▪ Sanitários; ▪ Serviços. 	<p>Comentários:</p>
<p>3. Nível inferior</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rota acessível; ▪ Indicações; ▪ Largura dos corredores; ▪ Obstáculos; ▪ Piso tátil; ▪ Comércio: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Rampas de acesso ▪ Telefones públicos; ▪ Sanitários; ▪ Serviços. 	<p>Comentários:</p>

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista semiestruturada aplicado a estudantes com deficiência

ROTEIRO

- Nome:
- Idade:
- Onde mora?
- Escola em que estuda:
- Utiliza ônibus?
- Enfrenta dificuldades nos pontos de ônibus? Quais?
- Enfrenta dificuldades nas filas da Rodoviária? Quais?
- O que pensa das condições de acessibilidade em Brasília?
- O que pensa das condições de acessibilidade na Rodoviária?
- O que poderia contribuir para que sua acessibilidade fosse adequada?
- Qual a reação das pessoas quando percebem sua deficiência?
- Freqüenta edifícios públicos? Tem dificuldades em acessá-los?
- Enfrentou dificuldades para estar na escola? Quais?
- Utiliza recursos que facilitem sua vida escolar? Quais?
- O que faz para se divertir nas horas vagas?

APÊNDICE C – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

O Sr. (a) está sendo convidado (a) como voluntário (a) a participar da pesquisa “CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL”. Neste estudo pretendemos saber como estão as condições de acessibilidade urbana para as pessoas com deficiência no Distrito Federal, sobretudo na Rodoviária do Plano Piloto.

O motivo que nos leva a estudar tais condições é a constatação cotidiana das dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência no acesso à cidade, sobretudo à Rodoviária do Plano Piloto. Isto nos compeliu a adotar o tema para trabalho de monografia com vistas à obtenção do Diploma em nível de Graduação do curso de Geografia da Universidade de Brasília.

O pesquisador irá tratar a sua identidade com padrões profissionais de sigilo.

Os resultados da pesquisa estarão à sua disposição quando finalizada. Seu nome ou o material que indique sua participação não será liberado sem a sua permissão.

O (A) Sr (a) não será identificado em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo.

Este termo de consentimento encontra-se impresso em duas vias, sendo que uma cópia será arquivada pelo pesquisador responsável e a outra será fornecida a você.

Caso haja danos decorrentes dos riscos previstos, o pesquisador assumirá a responsabilidade pelos mesmos.

Eu, _____, portador do documento de Identidade _____ fui informado (a) dos objetivos do estudo “NOME CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL”, de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que a qualquer momento poderei solicitar novas informações e modificar minha decisão de participar se assim o desejar.

Declaro que concordo em participar desse estudo. Recebi uma cópia deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada à oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

Brasília, _____ de _____ de 2012.

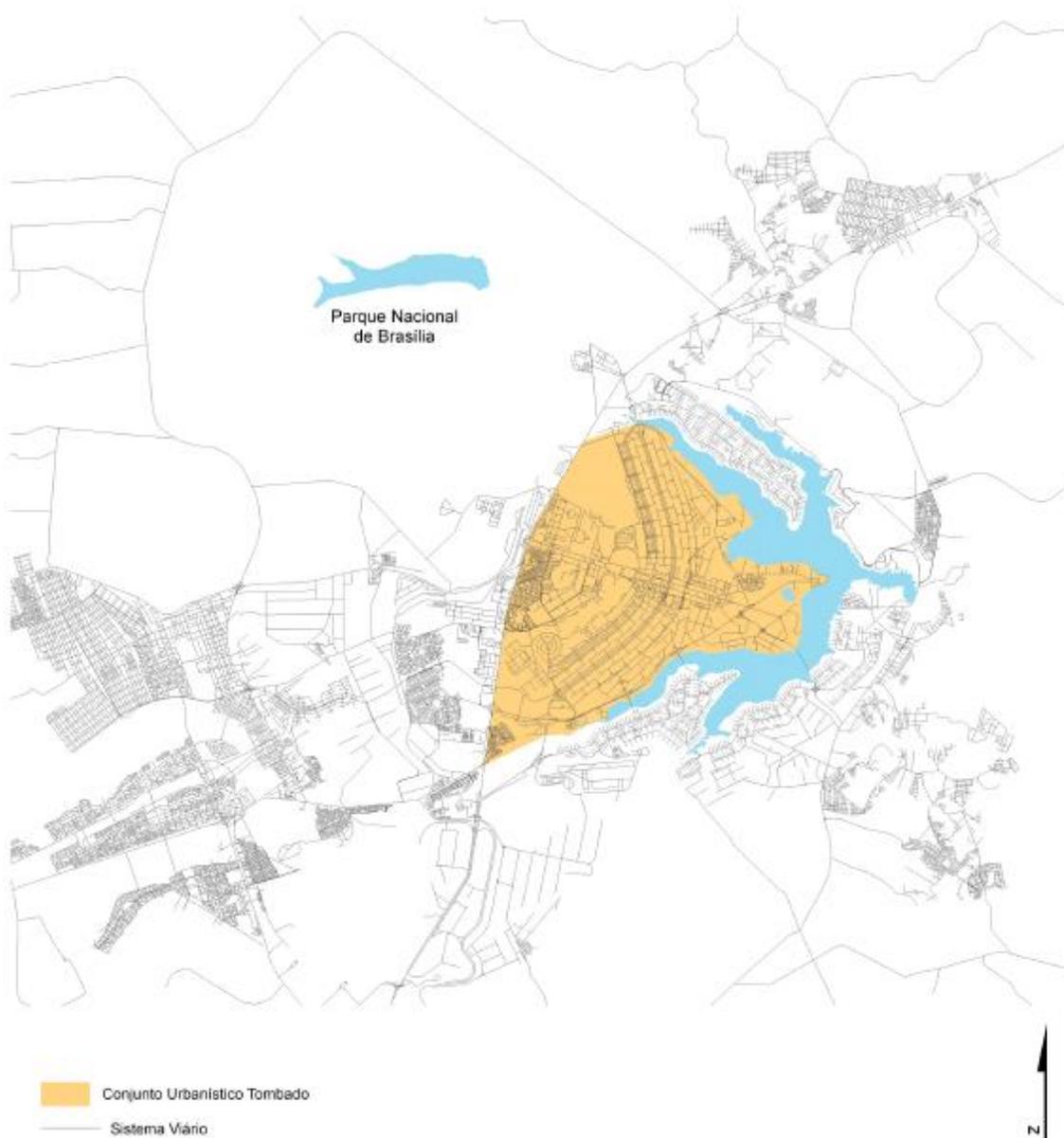
8 – ANEXOS

ANEXO A – Mapa das escalas predominantes



Fonte: LEITÃO, Francisco (Org.). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 69-77.

ANEXO B – Poligonal definida pelo Decreto Distrital nº 10.829/87, pelo Tombamento Federal (1990) e pela Portaria nº 314/92 do IPHAN



Fonte: DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano. **Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília: Relatório Diagnóstico, Subproduto B, Relatório Consolidado**, Volume 1. Disponível em: <<http://www.sedhab.df.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

ANEXO C – Propostas e aplicabilidade do Programa “Acessibilidade: Direito de Todos”

Licenciamento de Edificações

PROPOSTA	APLICAÇÃO
Aprovação de projetos, emissão de alvará de construção e habite-se de acordo com o Código de Edificações	Lei 2.105 de 08/10/98 Decreto nº 19.915 de 17/12/98 e suas alterações

Sinalização

Sinalização sonora	Lei Orgânica do Distrito Federal, inciso IV § 1º, art. 336 Decreto Normativo nº 6.716 de 28/04/82 Lei 258 de 05/05/92, art. 15
Sinalização no chão de obstáculos suspensos (caixas de correio, lixeiras, orelhões etc) em edifício e logradouros de uso público	Lei 2.105 de 08/10/98 Decreto nº 19.915 de 17/12/98 e suas alterações
Sinalização vertical e horizontal (placas indicativas, faixas de travessias de pedestres, etc).	Lei 2.105 de 08/10/98 Decreto nº 19.915 de 17/12/98 e suas alterações

Transporte

Reserva de vagas em garagens e estacionamentos públicos	Lei Orgânica do DF, art. 274 § 2º Lei 2.105 de 08/10/98, art. 120 Decreto nº 19915 de 17/12/1998, art. 134, e suas alterações
Fiscalização quanto ao transporte de pessoas especiais	Lei Orgânica do DF, § 1º, art. 336
Reserva assentos nos veículos que operam nos transportes coletivos do DF	Lei nº 1.727 de 27/10/1997

Transporte

Percentual de ônibus na renovação de frota já com adaptações previstas
--

Eliminação de barreiras com amparo legal

Implantação de rampas	Lei 2.105 de 08/10/98, § 1º, art. 128, e suas alterações
Rever nível de inclinação das rampas nos logradouros públicos em geral e nos acessos aos banheiros	Proposta de alteração da legislação atual Decreto nº 19915 de 17/12/98, inciso VIII, § 1º, art. 128, e suas alterações
Rebaixamento de meio-fio e calçadas	Lei 2.105 de 08/10/98, art. 134 Decreto nº 19915 de 17/12/98, arts. 137 e 138, e suas alterações
Adaptação de sanitários	Lei 2.105 de 08/10/98, art. 125 Decreto nº 19915 de 17/12/98, arts. 132 e 133, e suas alterações
Retirada de obstáculos em vias públicas	Lei 2.105 de 08/10/98, art. 131, e suas alterações
Adaptação dos prédios públicos Salões de múltiplas funções	Lei 2.105 de 08/10/98, arts. 122, 123 e 130, e suas alterações

Administrações Regionais	
Bibliotecas	
Escolas públicas	
Feiras permanentes	

Barreiras Arquitetônicas

Adaptação de espaços públicos	Lei 2.105 de 08/10/98, art. 131
Estacionamentos	
Praças Vivenciais e parques ecológicos	
Espaços de lazer e serviço	
Adaptação de espaços de uso público	Lei 2.105 de 08/10/98, art. 131
Escolas particulares	
Hospitais e clínicas	
Bancos	
Balcões de informações	Lei 2.105, de 08/10/98, Decreto nº 26.048, de 20/07/2005
Projetos Urbanísticos com mobilidade e acessibilidade	
Destinação de recursos para a viabilização dos projetos de acessibilidade	Criação de rubrica específica

Mobiliário Urbano

Adaptação de mobiliário urbano	Lei 2.105 de 08/10/98, art. 133
Implantação de orelhões e caixas de correio acessíveis	Decreto nº 19915 de 17/12/98, art. 140
Abrigos de ônibus	
Playground	
Posteamento de iluminação e sinalização	

Educação

Incluir nas universidades ou faculdades de engenharia e arquitetura matéria ou trabalhos sobre acessibilidade	Decreto nº 3.298 de 20/12/99, § 2º, art. 27
Incluir assunto sobre acessibilidade nos conteúdos de provas em concursos para arquitetos e engenheiros	Elaborar legislação específica

Articulação das Parcerias

Reunião mensal nas Administrações Regionais	Definir o que está sendo feito, o que falta fazer e sugestões de como fazer para melhorar a acessibilidade
Reunião mensal na CORDE	Buscar os meios para a efetiva realização das ações sugeridas pelos representantes das Administrações Regionais
Acordo de cooperação técnica com as cidades do entorno do DF	Articulação entre parlamentares e órgãos do DF e entorno

Campanhas Publicitárias

VIVER A DIFERENÇA

Divulgação do programa no âmbito governamental	Agência de Comunicação
Divulgação do programa na mídia	Agência de Comunicação

CAMPANHA DE CONSCIENTIZAÇÃO

Mensagem nas contas das concessionárias, contra cheques de pagamento e BRB	Secretaria de Gestão Administrativa
Trabalho direcionado para séries iniciais, secundários e professores das escolas mediante campanha institucional	Secretaria de Educação/Gerências Regionais de Ensino
Projetos comunitários nas escolas: Campanhas Educativas nas Escolas	Gerências Regionais de Ensino
Sensibilização de motoristas e cobradores de transportes coletivos	Secretaria de Transportes e Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania/SEJUS
Reciclagem dos técnicos dos órgãos públicos	Comissão Permanente de Acessibilidade
Importância da acessibilidade	Agência de Comunicação
Contra a discriminação	Agência de Comunicação
Questionamento sobre a eficácia ou sobre a aplicação das leis	CORDE/ENTIDADES
Respeito à pessoa com deficiência	Secretaria de Comunicação Social
Como lidar com as pessoas com deficiência	CORDE/SEJUS
Sensibilizar e conscientizar os veículos de comunicação a respeito de acessibilidade	CORDE/SEJUS

Fonte: Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA/Sedhab. Disponível em: <<http://www.cpa.sedhab.df.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

ANEXO D– Exemplos de mapas acessíveis: mapa tátil (à esquerda) e mapa universal



Fonte: <<http://pbsembarreiras.files.wordpress.com/>>. Acesso em: 30 jun. 2012



Fonte: <http://tccdi.blogspot.com.br/2011_09_01_archive.html>. Acesso em: 30 jun. 2012