

CAPÍTULO 17

MOBILIDADE E DEFICIÊNCIA

CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO

Frederico Bernis¹

Lucas Lafetá L. Pereira²

Luciana Drumond³

Resumo: Este artigo aborda as restrições de mobilidade causadas pela falta de acessibilidade do espaço urbano e seus impactos na vida das pessoas portadoras de deficiência. Propõe-se tomar a deficiência para além da “lesão corporal” e revelar a estruturação social excludente que hierarquiza corpos. Nesse sentido, a investigação conduzida apresenta a infraestrutura urbana como fator redutor de mobilidade, útil para a categorização da pessoa deficiente, bem como pensa a possibilidade subversiva da ação política em assembleia visando uma vivência mais inclusiva. A partir da análise de pontos do Estatuto da Pessoa com Deficiência, confrontados por relatos de experiências de uma mulher cadeirante e uma revisão bibliográfica sobre o tema, a pesquisa busca compreender o quanto as práticas urbanas dos cadeirantes são limitadas se comparadas àquelas das pessoas não-cadeirantes, os efeitos dessa limitação socialmente imposta e as possibilidades políticas de ação que busquem tornar a cidade mais acessível.

Palavras-chave: Deficiência física; segregação urbana; acessibilidade; mobilidade.

¹ Doutorando em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia/UFMG. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU) da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (EA-UFMG)E-mail: fredericobernis@gmail.com

² Mestrando em Sociologia pela UFMG Graduado em Direito - Faculdades Milton Campos Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Minas Gerais E-mail: lucaslafeta86@gmail.com

³ Doutoranda em Sociologia pela UFMGMestre pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia/UFMG. E-mail: [lucianadrumondalmeida@gmail.com](mailto: lucianadrumondalmeida@gmail.com)

Abstract: This paper presents a study about the restriction of urban mobility caused by the lack of accessibility on the city space and its impacts on the life of people with disabilities. The idea is to think about disability beyond the “corporal impairment” and unveil the excludent social structuration that creates a hierarchy of bodies. The research presents urban infrastructure as a factor that reduces mobility and helps to categorize a disabled person, but also offers possibilities of political action seeking a more inclusive life. Through the analyses of excerpts from “Estatuto da Pessoa com Deficiência” confronted by the relates of a woman who uses a wheelchair to walk and a bibliographical research, a comparison of urban practices between non-disabled people and wheelchair users is brought, as a reflection about the effects of the mobility limitation that is socially imposed.

Keywords: Urban segregation; accessibility; mobility; people with disabilities.

I. Introdução

Qualquer texto que pretenda abordar o tema deficiência se inicia com um desafio particular: a própria definição do conceito. Para o presente estudo toma-se emprestada a lição do artigo 2º do Estatuto da Pessoa com Deficiência, que preconiza:

Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas. (BRASIL, 2015)

O excerto em destaque confere ênfase na participação social igualitária como desafio assumido e regulado pela lei em tela. Anos antes o Brasil havia assinado a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, promulgada em 2009 e cujo propósito é “promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente” (BRASIL, 2009).

De acordo com o Censo Demográfico 2010, o Brasil tem 12,8 milhões de habitantes com deficiência severa, configurada pela impossibilidade ou dificuldade permanente em ver, ouvir ou se locomover mesmo com aparelhos, além de limitações mentais ou intelectuais. A mesma fonte escancara a desigualdade em comparação com outros brasileiros. Pessoas com deficiência têm menor remuneração mensal média se comparadas a pessoas sem deficiência ou limitação funcional (R\$ 985 contra R\$ 1331), além de menor escolaridade (11,7% possuem curso superior, contra 21,8%, respectivamente) (GARCIA; MAIA, 2014).

Em sua obra “Corpos em aliança e a política das ruas: Notas para uma teoria performativa de assembleia”, Judith Butler (2018) sugere que os corpos vulneráveis devem se mobilizar em conjunto, uma vez que há uma dimensão invariavelmente performativa para os tipos de reivindicações que são feitas, em que a performatividade funciona como uma relação cruzada entre corpo e linguagem: “Não vamos às ruas exclusiva ou primariamente como sujeitos portadores de direitos abstratos. Vamos às ruas porque precisamos andar ou nos mover nas ruas” (BUTLER, 2018, p. 151). Todavia, a própria autora já se antecipa à maior dificuldade de coligação das pessoas com deficiências em razão de sua vulnerabilidade. Dado o caráter eminentemente social da deficiência, a coligação surge como possibilidade política de emancipação que é quase impossibilitada por cidades que restringem fisicamente a capacidade das pessoas com deficiência estarem na rua.

Precisamos que as ruas sejam construídas de modo que não importa se estamos ou não em uma cadeira de rodas, por exemplo, possamos nos mover e passar por esse espaço sem obstrução, assédio, detenção administrativa ou medo de injúrias ou morte. Se estamos nas ruas é porque somos corpos que exigem formas públicas de apoio para sustentar e mover, bem como viver a vida que importa (acredito que a afirmação abrangente dos estudos sobre a deficiência – de que todos os corpos precisam de apoio para se mover – tem implicações quando se pensa sobre o que apoia as mobilizações públicas e, em particular, o que apoia as mobilizações por financiamento público de apoio para infraestrutura). (...) Mas outras vezes, caminhar nas ruas, exercer essa pequena liberdade, representa um desafio a um determinado regime, uma ruptura performativa menor representada por um tipo de gesto que é ao mesmo tempo um movimento naquele sentido duplo, corporal e político. (BUTLER, 2018, p. 152, 153)

E para entender a vulnerabilidade dos corpos com deficiência, ressaltamos que, segundo Butler (2018), exatamente porque os corpos são formados e sustentados em relação com apoios de infraestrutura (ou sua ausência) e redes sociais e tecnológicas ou teias de relações, não podemos retirar o corpo das relações que o constituem – essas relações são sempre específicas, tanto econômica quanto historicamente. A mobilidade é em si mesma um direito do corpo, mas é também uma precondição para o exercício de outros direitos, como o próprio direito de assembleia. No caso das pessoas com deficiência, o direito à mobilidade depende de pavimentos e máquinas que a tornem possível.

Nesse sentido, observamos como característica das cidades brasileiras a existência de uma discrepância muito grande de urbanização entre partes distintas das mesmas. Enquanto algumas poucas áreas são privilegiadas e bem servidas no que diz respeito à sua infraestrutura urbana, grande parte da cidade apresenta carências que podem chegar ao limite de ausência de qualquer tipo de serviço urbano (MARICATO, 2001, p. 4).

Tem-se assim um cenário em que importantes equipamentos da cidade, tanto públicos como privados, estão centralizados em algumas poucas áreas da cidade enquanto, ao mesmo tempo, são grandes os obstáculos urbanos para acessá-los. Não só o transporte público insuficiente e caro, mas também a falta de segurança e o péssimo estado das vias, rampas, passeios e calçadas constituem verdadeiras barreiras para que o cidadão possa usufruir da cidade. Essa situação se torna ainda mais grave se abordarmos o problema a partir do ponto de vista da pessoa com deficiência.

Assim, pode-se compreender que, para que uma pessoa com dificuldade de locomoção possa criar experiências afetivas nos espaços e se identificar com a cidade que habita, é preciso que ela seja capaz de se introduzir em seus espaços com seu corpo e seus sentidos, e que estes lhe permitam que sua experiência espacial se concretize de forma satisfatória. (DUARTE; COHEN, 2004, p. 5)

Com o intuito de investigarmos as possibilidades e impossibilidades de inserção no espaço público, bem como as vulnerabilidades vivenciadas na cidade de Belo Horizonte, a legislação que confere direitos de acessibilidade às pessoas com deficiência será confrontada com relatos do cotidiano de uma mulher com deficiência física que faz uso de cadeira de rodas para locomoção, também autora do presente artigo. Buscaremos explicitar como as condições de infraestrutura urbana impactam na

mobilidade e o peso da segregação espacial na constituição da identidade “deficiente”. Busca-se conhecer ainda possíveis formas de coligação e ação política adotadas visando tornar a cidade mais acessível.

2. Estudos sobre deficiência

O termo “deficiência” foi concebido no século XVIII para conceituar variantes de uma suposta normalidade corporal. Os estudos acerca da temática se concentravam no campo biomédico, que entendia a deficiência como consequência natural da lesão em um corpo (DINIZ, 2017, p. 7).

Na década de 1960, o sociólogo deficiente Paul Hunt passa a estudar a deficiência como fenômeno sociológico. Sua iniciativa motivou a criação da UPIAS (Liga dos Lesados Físicos Contra a Segregação), que reuniu diversos pesquisadores (todos homens) e revolucionou os estudos em deficiência com a criação do chamado modelo social. (DINIZ, 2017, p. 7) A inovação trazida era a quebra do monopólio biomédico. A lesão passou a ser entendida como o impedimento corporal e a deficiência como “desvantagem ou restrição de atividade provocada pela organização social contemporânea, que pouco ou nada considera aqueles que possuem lesões físicas e os exclui das principais atividades da vida social” (UPIAS, 1976, p. 3).

Pensar a deficiência como forma de opressão social implica dizer que a sociedade impõe as limitações do corpo com lesão. Assim, a deficiência não seria, por exemplo, a impossibilidade de caminhar, mas teria como sintoma a ausência de rampas ou calçadas que permitam a um cadeirante se locomover pela cidade. Daí a distinção entre lesão e deficiência:

Lesão: ausência parcial ou total de um membro, ou membro, organismo ou mecanismo corporal defeituoso; deficiência: desvantagem ou restrição de atividade provocada pela organização social contemporânea, que pouco ou nada considera aqueles que possuem lesões físicas e os exclui das principais atividades da vida social. (UPIAS, 1976, p. 3, 4)

A semelhança entre o trecho acima e o já colacionado artigo 2º do Estatuto da Pessoa com Deficiência demonstra a atual influência dessa corrente de pensamento na instituição de políticas públicas. Foram os teóricos do modelo social os primeiros a pleitear a busca de autonomia por meio de intervenções estatais que considerassem suas demandas “(…)

o tema deficiência não deveria ser matéria exclusiva dos saberes biomédicos, mas principalmente de ações políticas e de intervenção do Estado” (DINIZ, 2017, p. 16).

Dentre as intervenções políticas necessárias para o aumento da qualidade de vida da pessoa com deficiência, merece destaque a questão da mobilidade urbana. No caso específico de usuários de cadeira de rodas, barreiras físicas usualmente impedem ou dificultam a locomoção, gerando segregação espacial e até social. No entanto, essas podem ser suprimidas por medidas de acessibilidade.

(...) a garantia de acessibilidade urbana possibilita a conquista de espaços livres de barreiras físicas e implica a possibilidade e condição de alcance e utilização do espaço urbano em todas as suas dimensões materiais e imateriais de forma independente. (LIMA; DE CARVALHO FREITAS; DOS SANTOS, 2013, p. 363)

Vale ressaltar que a segregação social tem a falta de acessibilidade como uma de suas causas, e pode surtir efeitos no agravamento da desigualdade, como será debatido adiante.

Constata-se que as barreiras físicas podem se configurar como agentes da exclusão social das PcDF [pessoas com deficiência física] na medida em que impedem o comparecimento delas a lugares ou eventos por essa causa. Quando a falta de acessibilidade é vivenciada como constrangimentos e dificuldades, ela tem um impacto aversivo, e pode retirar o prazer de experiências que poderiam ser positivas. Frente a essa situação, verifica-se que as PcDF podem adotar como uma estratégia possível a aceitação das condições existentes, fazendo sempre as mesmas programações. (LIMA; DE CARVALHO FREITAS; DOS SANTOS, 2013, p. 370)

O modelo social influenciou gerações de novos estudantes com sua abordagem inédita e foi importante ao abrir diálogo com o poder público sobre as demandas da população com deficiência, motivando até mesmo reformas legislativas na busca por maior inclusão social. No entanto, tais estudos eram conduzidos majoritariamente por homens e, portanto, sob uma ótica privilegiada que renegava outras formas de vivência com deficiência (DINIZ, 2003, p. 1). Emergem daí as críticas feministas, que:

Primeiro, entendem a deficiência como um sistema de exclusões que estigmatiza as diferenças humanas. Em segundo lugar, revelam as comunidades e as identidades que os corpos que consideramos deficientes têm produzido. Em terceiro lugar, mostram atitudes e práticas discriminatórias dirigidas a esses corpos. Em quarto lugar, expõem a deficiência como uma categoria social de análise. Em quinto lugar, enquadram a deficiência como um efeito das relações de poder. *Feminist disability studies* mostram que a deficiência - similar à raça e gênero - é um sistema de representação que marca corpos como subordinados, ao invés de uma propriedade essencial dos corpos que, supostamente, têm algo de errado. (GARLAND-THOMSON, 2005, p. 1557)

Inspirado pela teoria *queer*, que contesta a naturalização do binarismo de gênero, Robert McGruer (2006) criou a teoria *crip*, que problematiza a naturalização discursiva que opõe corpos deficientes e “normais”. O autor compara a heterossexualidade normativa criticada por Judith Butler a uma “capacidade corporal compulsória” (compulsory able-bodiedness), inalcançável enquanto categoria normativa e responsável pela opressão social dos *crips* (aleijados).

3. Infraestrutura urbana e desigualdade

A distribuição urbana desigual prejudica o acesso de boa parte dos moradores da cidade a serviços e equipamentos essenciais. E é nesse ponto que se formula o problema a ser debatido: se o acesso aos bens e serviços (públicos e privados) no espaço urbano pelos habitantes se dá de forma desigual, temos então um planejamento urbano que contribui para que a desigualdade entre seus habitantes se aprofunde e se perpetue. Não se pode encarar essa exclusão apenas como “expressão da desigualdade de renda e das desigualdades sociais” (ROLNIK, 2002, p. 53). Os moradores com maior dificuldade de acessar a infraestrutura disponível se encontram em clara desvantagem se comparados àqueles que acessam essa infraestrutura com facilidade.

O fato é que o morador de áreas menos favorecidas acaba tendo maior dificuldade para acessar as oportunidades de trabalho, cultura, educação e lazer. O trabalho desenvolvido pela arquiteta e urbanista Ermínia Maricato direciona para conclusão semelhante e lista algumas das

principais adversidades enfrentadas por esses moradores em sua rotina, seja na periferia desassistida, seja nas favelas mais centrais:

À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos, etc) somam-se menores oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menores oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação de gênero e idade, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. (MARICATO, 2001, p. 4)

Sendo assim, a questão da mobilidade é crucial para entendermos essa desigualdade no esforço investido pelo habitante no intuito de alcançar as oportunidades oferecidas pela cidade. Nas palavras do antropólogo Lênin Pires (PIRES, 2013, p. 6), “circular é a maneira primordial de usufruir a vida urbana”. Nesse sentido, talvez seja pertinente pesquisar as oportunidades de mobilidade do sujeito na cidade. Mas não a mobilidade considerada como mero deslocamento geográfico e sim aquela definida pela “possibilidade de um sujeito social ultrapassar os obstáculos físicos, morais e estéticos para a realização de seus interesses” (PIRES, 2013). Um conceito de mobilidade mais próximo da ideia de “motility”, proposta por Kaufmann, que trata da articulação entre a mobilidade espacial e a mobilidade social (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004). Quanto menor a mobilidade do morador, maior será sua dificuldade para escapar do quadro de exclusão. Equivale a dizer que quanto maior a mobilidade do habitante, maior será sua chance de se incluir socialmente.

4. Capital social, redes e desigualdade

A questão da mobilidade, ou da imobilidade, não afeta apenas o acesso aos bens e serviços disponíveis na cidade: ela influencia também no processo de construção das redes sociais e do capital social do indivíduo. Para Pierre Bourdieu (BOURDIEU, 2011a, p. 107), o capital social se refere a um conjunto de recursos e poderes efetivamente utilizáveis que estão estreitamente associados à extensão e à qualidade da rede de relações do indivíduo.

Os que não possuem capital são mantidos à distância, seja física, seja simbolicamente, dos bens socialmente mais raros e condenados a estar ao lado das pessoas ou dos bens mais indesejáveis e menos raros. A falta de capital intensifica a experiência da finitude: ela prende a um lugar. (BOURDIEU, 2011b, p. 164)

A restrição na mobilidade restringe também a possibilidade de estabelecer novos contatos e construir novas redes. Construir um capital social significa, para Bourdieu, poder lançar mão de “relações mundanas que podem fornecer apoios úteis” (BOURDIEU, 2011^a, p. 112). Um bom exemplo disso pode ser encontrado na obra do sociólogo Mark Granovetter. Em seu livro “Getting a Job: a study of contact and careers”, o autor demonstra que muitos funcionários encontram seus empregos através de contatos sociais e não apenas através de canais formais. Ao estudar como 282 homens nos Estados Unidos encontraram seus empregos, Granovetter avalia que a atividade social tem grande influência no acesso aos mercados de trabalho: o que importa não é o que você sabe, mas quem você conhece (GRANOVETTER, 1995).

Mais do que isso, Granovetter verifica que as informações advindas de círculos de amizades próximos são geralmente redundantes, informações que provavelmente o indivíduo já possui. De maneira que as informações mais relevantes para se acessar uma vaga de emprego são aquelas geradas em redes cujos membros são dispersos e diferentes. É o que o autor chama de vantagem dos laços fracos em oposição aos laços fortes (GRANOVETTER, 1977, p. 348).

Ora, uma cidade que impõe restrições de mobilidade a parte de seus moradores é também uma cidade que dificulta o estabelecimento de redes distantes, cujos membros estão dispersos. Portanto, restringe o acesso a informações relevantes para o ingresso, por exemplo, no mercado de trabalho. Se entendermos a mobilidade como uma forma de capital, conforme a proposta de Kauffman, então podemos concordar com Bourdieu: a falta desse capital prende a um lugar. Nesse caso, o conceito de lugar pode referir-se tanto a uma posição geográfica quanto a uma posição social.

A partir de uma contestação ao trabalho de Granovetter, o estudo realizado por Franzen e Hangartner (2006) mostra que a rede social não é importante apenas no que diz respeito à obtenção da vaga. Aqueles que usam redes para encontrar emprego recebem ofertas de trabalho com maior frequência e maior antecedência. Assim, o tempo de busca é

reduzido se comparado àqueles sem acesso a contatos dessa natureza. Por fim, as redes sociais também propiciam, segundo o estudo, um melhor encaixe entre o indivíduo e o emprego. É o que os autores chamam de “vantagens não monetárias”:

Em suma, a aceitação de uma oferta de emprego através da rede parece ter vantagens não monetárias para as entradas no mercado de trabalho. A ajuda da rede aumenta a chance de uma correspondência apropriada entre a educação dos respondentes e o tipo de trabalho. (FRANZEN; HANGARTNER, 2006, p. 364).

O estudo desenvolvido por Nan Lin vai ao encontro dos anteriores ao demonstrar que, para os desfavorecidos obterem um melhor status, devem adotar comportamento estratégico visando acesso a recursos além dos círculos sociais usuais (LIN, 1999). Mais do que isso, Lin argumenta que, nos postos de trabalho de mais alto nível de gestão, em que as habilidades sociais e as redes desempenham papéis críticos nas negociações exigidas pelo cargo, o capital social é ainda mais importante que o capital humano.

William Julius Wilson (2012), em sua análise da convergência entre raça e desigualdade nos Estados Unidos, afirma que a segregação urbana nas metrópoles norte-americanas constitui um problema ainda maior que a questão racial. Os guetos segregados são habitados por uma população cada vez menos diversificada na sua composição e cada vez mais homogênea na desposesão. O contato entre grupos de diferentes classes e origens torna-se raro e, assim, concentram-se as consequências de habitar bairros empobrecidos. Essa concentração tem reflexos no acesso inadequado a empregos e redes de empregos, na falta de envolvimento com escolas de qualidade, e na falta de exposição a redes sociais informais “mainstream”.

Os trabalhos acima citados apontam para a importância da mobilidade para a realização dos interesses do indivíduo, seja no que diz respeito à construção de experiências afetivas no espaço, seja pelo acesso a bens e serviços urbanos, seja para a construção de novas redes. A possibilidade (ou a impossibilidade) de acessar a cidade reflete, portanto, na formação dos capitais humano e social do indivíduo que, como vimos, são fatores bastante relevantes para a reversão do quadro de reprodução social.

5. Metodologia

Busca-se confrontar trechos da legislação que regula os direitos de mobilidade da pessoa com deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) com relatos do cotidiano de uma mulher com deficiência física que faz uso de cadeira de rodas para locomoção, uma das autoras do presente artigo e pesquisadora do tema, Luciana Almeida.

As falas colacionadas contrapõem o ideal buscado pela lei e demonstram os avanços alcançados e desafios surgidos a partir da publicação do estatuto, bem como analisam as possibilidades de ação política diante do paradoxo proposto por Butler. Pessoas com deficiência devem ocupar o espaço público em assembleia almejando serem vistas e ouvidas e tornando a cidade mais democrática. Ao mesmo tempo a infraestrutura urbana limita as possibilidades de ação política, visto que o mero ato de se locomover em centros urbanos no Brasil é uma dificuldade perene para usuários de cadeira de rodas, como se desvelará a seguir.

6. O Estatuto da Pessoa com Deficiência e a realidade de uma usuária de cadeira de rodas

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei 13.146/15, foi sancionado em 06 de julho de 2015. Sua feitura procede à promulgação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, ratificada pelo Brasil em 2009.

O texto da convenção revela grande influência dos teóricos do modelo social ao consagrar a mudança paradigmática de que as limitações impostas ao corpo com deficiência são também de natureza social e não uma questão individual. Tal construção coincide com a quarta fase de desenvolvimento dos direitos da pessoa com deficiência, apontadas por Piovesan (2012). Em um primeiro momento, tais direitos não seriam tolerados e, em seguida, ignorados. A terceira fase reconhece as demandas dessa população, submetidas ao assistencialismo médico. Apenas então a questão passaria a ser tratada sob o paradigma dos direitos humanos, com ênfase na mudança social como meio de garantir a satisfação de direitos.

Na já citada definição do conceito de deficiência, o Estatuto traz uma primeira novidade: a expressão “em interação com uma ou mais barreiras”. Tal excerto aponta para o fato de que, para além da dificuldade física, mental, intelectual ou sensorial, a deficiência se revela na imposição

MOBILIDADE E DEFICIÊNCIA

de barreiras que limitem o pleno exercício social. No caso da pessoa que faz uso de cadeira de rodas, afirma Luciana:

Se eu estou em um espaço sensível às minhas necessidades, como minha casa e trabalho, consigo fazer a maioria das coisas do dia a dia. Cuido de casa, das minhas coisas. No meu trabalho desempenho a maior parte das funções como os outros psicólogos que trabalham comigo. Não há distinção de tarefas devido a minha deficiência. Mas é só sair na rua, seja no bairro onde eu moro ou no que trabalho, que tudo muda. Não consigo transitar pelas ruas sozinha, não consigo ir à padaria, ao supermercado, fazer essas pequenas coisas cotidianas que as pessoas fazem. O que determina na verdade o meu poder de ação não é somente a deficiência, mas sim a disposição desses arranjos no espaço físico e das barreiras atitudinais.

As barreiras físicas não apenas limitam a mobilidade, podendo ainda implicar negativamente no estabelecimento de redes sociais e na acumulação de capital social da pessoa cadeirante.

Se eu encontro essas limitações físicas para transitar nos espaços públicos, fica mais difícil conhecer e conviver com pessoas fora do meu círculo social, como conhecer pessoas pelo bairro, nos estabelecimentos. Além disso, a maioria dos lugares voltados para o lazer não tem adaptações, como parques e bares. Sempre tenho que olhar antes se o lugar tem escada, se tem como eu transitar lá dentro, se tem banheiro adaptado. As opções são restritas.

O artigo 2º do Estatuto afirma que a avaliação da deficiência considerará os “fatores socioambientais”. Uma questão a emergir é: uma mesma condição física, mental, intelectual ou sensorial pode ter resultados diferentes na referida avaliação levando em consideração as diferenças na infraestrutura urbana de cidades distintas?

Acredito que, quanto mais adaptado o lugar, menor será minha experiência de deficiência. Quanto mais eu tenho a possibilidade de ir e vir, condições de fazer o que preciso e quero no espaço público, maiores serão minhas possibilidades de ação e vivência daquele lugar. Por outro lado, espaços onde não consigo transitar me fazem sentir extremamente presa, limitada. Já tive a oportunidade de ir em cidades bastante

acessíveis e a sensação de apropriação do espaço foi totalmente diferente daquela que sinto em minha atual cidade. Coisas pequenas, como poder pegar o ônibus ou o metrô sozinha, sem ter que me preocupar com toda uma logística de qual ponto ou qual estação eu posso descer, ou poder fazer as compras de mercado com total independência me deram uma enorme sensação de autonomia.

A seguir, o Estatuto elenca barreiras que possam limitar ou impedir a participação social de pessoas com deficiência. São essas urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, na comunicação e informação, atitudinais e tecnológicas.

Como uso uma cadeira de rodas, as barreiras que mais me afetam são aquelas que impedem a minha mobilidade. Seja no espaço das ruas, das calçadas, dos estabelecimentos, nos transportes. Todas elas cerceiam as minhas ações, tolhem minhas possibilidades de ir e vir. E é assim que eu me sinto: tolhida. Essas barreiras físicas que estão lá, te mostrando o tempo todo qual espaço você pode entrar, transitar e fazer uso, sem que ninguém precise te dizer que você não pertence àquele lugar, que você não é bem-vinda, que ele não foi concebido para alguém como você. Mas essas barreiras não são as únicas. Acredito que as barreiras atitudinais são as mais difíceis de serem mudadas. Um exemplo simples: uma vez fui a uma loja comprar uma roupa, mas lá não tinha provador adaptado. Pedi ao gerente que eu fosse ao banheiro do shopping para experimentar, o que poderia ser feito na companhia de algum vendedor. Ele respondeu que não e que não havia alternativa. Pronto. A atitude dele foi muito pior do que a falta do provador em si. Outras vezes, quando falo da necessidade de adaptação de alguns espaços, por mais simples que seja, como uma rampa na entrada ou abertura de uma porta, os proprietários respondem: mas quase não vem gente como você aqui, não tem necessidade. Essas falas e posicionamentos não só reiteram as barreiras físicas, mas também impossibilitam as mudanças necessárias. Além disso, no meu trabalho vejo gestores lançando mão do argumento da falta de acessibilidade física como justificativa para não receber algum trabalhador com deficiência. Sem ao menos conhecer a pessoa e saber de suas possibilidades, elencam uma série de entraves físicos para que o candidato nem chegue à porta do

MOBILIDADE E DEFICIÊNCIA

lugar. Essa discriminação é a pior. Pior porque esconde o real motivo da negativa de receber alguém com deficiência e não permite que isso seja trabalhado na instituição, permanecendo as barreiras físicas (porque o gestor não vai se esforçar para mudá-las enquanto servirem de justificativa) e reforçando as atitudinais.

O artigo 4º preconiza que toda pessoa com deficiência deve ter direito a igualdade de oportunidades e não sofrer nenhum tipo de discriminação.

Se você pensar que a cidade não me permite ir e vir como aquelas pessoas que andam, isso seria uma discriminação, não? E se a cidade não me permite movimentar, transitar, como eu posso ter as mesmas oportunidades de acesso aos espaços como aqueles que andam?

O capítulo X do referido dispositivo, cunhado “Do direito ao transporte e à mobilidade” inicia por garantir que “o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso”. Para tal, exige o cumprimento de medidas de acessibilidade como a reserva de vagas de estacionamento, prioridade e segurança no embarque e desembarque em serviços de transporte público, o incentivo à fabricação de veículos acessíveis e a obrigação de aquisição de veículos adaptados para táxis ou frotas de aluguel de carros.

Eu costumo usar o carro para transporte e mesmo com a multa para quem estaciona erroneamente em vaga reservada, é extremamente comum encontrar pessoas sem deficiência nessas vagas. O transporte por ônibus se mostra extremamente difícil devido ao relevo da cidade, inviabilizando a chegada até os pontos de ônibus, como é o caso do bairro onde moro. No caso de ônibus de viagens intermunicipais ou interestaduais, é extremamente constrangedor ter que ser carregada para conseguir embarcar, e, além disso, não tem como usar o banheiro. Todavia, acredito que seja relevante a discussão do transporte público municipal com as pessoas que não têm carro particular.

O título III, denominado “Da acessibilidade”, trata de mecanismos para garantia do direito de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida de viver e participar em sociedades de forma independente. Em relação à infraestrutura e mobilidade urbana, destacam-se os artigos 55, 56, 57 e 60, que tratam dos direitos relativos à acessibilidade em construções e edificações.

Sobre o acesso a prédios públicos e de uso coletivo, encontrei e encontro dificuldades em edificações mais antigas, onde é mais comum não ter acesso por rampas, elevador e contam com banheiro adaptado. Isso vai desde prédios históricos que são utilizados como museus, perpassando por fóruns mais antigos, escolas e até mesmo hospitais. Quanto aos prédios residenciais, os mais novos possuem acessos, mas é extremamente difícil encontrar um em que os apartamentos sejam de fato acessíveis, que permitam que eu transite no espaço ou que contem com banheiro acessível.

Pelos relatos transcritos, nota-se que os direitos garantidos pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência não são cumpridos integralmente. E como aduz Butler (2018), a tomada do espaço público em assembleia por corpos vulneráveis é uma importante alternativa política no sentido de garantir visibilidade para esses corpos e, consequentemente, criar condições de emancipação para as vulnerabilidades, mas a própria infraestrutura urbana acaba por limitar ou impedir tais ações.

Acho que quanto mais as pessoas com qualquer tipo de deficiência ocuparem os espaços, por mais que eles se mostrem adversos, de difícil ocupação, com barreiras tanto físicas quanto (e principalmente) atitudinais, mais a nossa existência se mostra visível e pressiona por mudanças. Essa pressão pode se dar tanto no corpo a corpo, sendo vistos em pequenos estabelecimentos e fazer a nossa presença em um corpo com impedimentos ser notada por quem pode alterá-los, quanto pela cobrança em grupo pelo cumprimento das medidas previstas na Lei de Inclusão. Mas essa ocupação do espaço público precisa ser vista e reconhecida de forma ampla, para que o nosso acesso seja finalmente concebido como um direito, não como um “favor” ou como uma ação somente com a finalidade de cumprir uma norma. É necessário que nos apreendam en-

quanto pessoas que são tão “dignas” (quanto as que não tem deficiência) de se mover e estar nos diferentes espaços.

7. Conclusão

Conforme explicitado nos comentários colacionados, a mera instituição de um dispositivo legal (Estatuto da Pessoa com Deficiência, inspirado em um Tratado Internacional discutido e assinado em reunião das Organizações das Nações Unidas) não garante a satisfação dos direitos preconizados nesse. No caso específico de Belo Horizonte, cidade de residência da pesquisadora que compartilhou seu testemunho, as condições de infraestrutura urbana implicam em drástica redução nas condições de mobilidade para pessoas cadeirantes, o que contribui para o impedimento de concretização da premissa básica do Estatuto, a garantia de igualdade, independência e não discriminação da pessoa com deficiência.

Para além de seus efeitos diretos, a redução das possibilidades de mobilidade afeta também a criação de laços sociais e a acumulação de capital social. Tal realidade reflete no aumento da desigualdade entre pessoas com e sem deficiência.

A falta de rampas, calçadas bem pavimentadas e transporte público adaptado são características socialmente impostas de cidades que segregam parte de seus moradores, reforçando o estigma da deficiência em corpos que poderiam se locomover de maneira independente caso o espaço urbano fosse pensado de maneira inclusiva. Uma alternativa de mudança que aumente as condições de acessibilidade e consequentemente diminua a vulnerabilidade do usuário de cadeira de rodas seria a ocupação do espaço público para tornar visíveis as demandas daqueles para quem a sociedade fecha os olhos. Mas a própria infraestrutura urbana acaba por limitar tal possibilidade ao tornar qualquer percurso em cadeira de rodas um verdadeiro martírio.

Por fim, vale ressaltar que diferentes tipos de deficiência acarretam demandas distintas entre si quanto à mobilidade urbana e a implementação de políticas públicas. O presente trabalho concentra apenas nas pessoas cadeirantes, mas é fácil supor que a cidade crie diversos entraves e barreiras para portadores de outras deficiências, cujas limitações também poderiam ser amenizadas pela adoção do desenho universal⁴ e de outras

⁴ II - desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.

regras de acessibilidade. E, tal qual as pessoas cadeirantes, é necessário que suas demandas sejam postas a público e que ações políticas ajudem a tornar uma sociedade cada vez mais inclusiva.

Referências

- BOURDIEU, P. **A Distinção. Crítica Social do Julgamento.** Edição: 2^a ed. Zouk, 2011a.
- BOURDIEU, P. **A Miséria do Mundo.** Edição: 9^a ed. Petrópolis: Vozes, 2011b.
- BRASIL, C. DE. 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**, 2009.
- BRASIL. Lei n° 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Diário Oficial da União, 2015.
- BUTLER, Judith. **Corpos em aliança e a política das ruas: notas para uma teoria performática de assembleia.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2018.
- DINIZ, D. **O que é deficiência.** Brasiliense, 2017.
- DUARTE, C.; COHEN, R. Afeto e lugar: a construção de uma experiência afetiva por pessoas com dificuldade de locomoção” In: **Anais do Seminário Acessibilidade no cotidiano.** Rio de Janeiro, 2004.
- FRANZEN, A.; HANGARTNER, D. Social Networks and Labour Market Outcomes: The Non-Monetary Benefits of Social Capital. **European Sociological Review**, v. 22, n. 4, p. 353–368, 1 set. 2006.
- GARCIA, V. G.; MAIA, A. G. Características da participação das pessoas com deficiência e/ou limitação funcional no mercado de trabalho brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 31, n. 2, p. 395–418, 2014.
- GARLAND-THOMSON, Rosemarie. Feminist Disability Studies. **Signs** Vol. 30, No. 2 (Winter2005)
- GRANOVETTER, M. **Getting a job: A study of contacts and careers.** University of Chicago press, 1995.
- GRANOVETTER, M. S. The strength of weak ties. In: **Social networks.** Elsevier, 1977. p. 347–367.

MOBILIDADE E DEFICIÊNCIA

- KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. M.; JOYE, D. Motility: mobility as capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 28, n. 4, p. 745–756, 1 dez. 2004.
- LIMA, S. S. C.; DE CARVALHO FREITAS, M. N.; DOS SANTOS, L. M. M. Repercussões psicossociais da acessibilidade urbana para as pessoas com deficiência física. **Psico**, v. 44, n. 3, p. 362–371, 2013.
- LIN, N. Social Networks and Status Attainment. **Annual Review of Sociology**, v. 25, n. 1, p. 467–487, 1999.
- MARICATO, E. A bomba relógio das cidades brasileiras. **Revista Democracia Viva**, v. 11, p. 3–7, 2001.
- MCRUER, Robert. **Crip Theory: Cultural Signs of Queerness and Disability**. (2006). New York University Press.
- PIOVESAN, Flávia. Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência: Inovações, Alcance e Impacto. In FERRAZ; et al: (Org.) **Manual dos Direitos das Pessoas com Deficiência**. São Paulo: Saraiva. 2012. p.33.51
- PIRES, L. Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires. **Anuário Antropológico**, n. II, p. 165–193, 31 dez. 2013.
- ROLNIK, R. É possível uma política urbana contra a exclusão. **Serviço Social e Sociedade**, v. 72, n. Cortez, p. 53–61, 2002.
- UPIAS, **Fundamental Principles of Disability**. London: Union of the Physically Impaired Against Segregation, 1976.
- WILSON, W. J. **The Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy, Second Edition**. University of Chicago Press, 2012.