

# QUALIDADE DE VIDA PARA QUEM?

## IQVU e a invisibilidade da pessoa com deficiência

Frederico Bernis<sup>1</sup>

Lucas Lafetá L. Pereira<sup>2</sup>

Luciana Drumond<sup>3</sup>

## INTRODUÇÃO

“A deficiência como uma expressão da desigualdade pelo corpo lança desafios singulares” (DINIZ; SANTOS, 2010).

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

---

<sup>1</sup> 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 (EAUFMG).

<sup>2</sup> Mestrando em Sociologia pela UFMG Graduado em Direito - Faculdades Milton Campos Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Minas Gerais.

<sup>3</sup> Doutoranda em Sociologia pela UFMG. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia/UFMG.

ou limitação funcional (R\$ 985 contra R\$ 1331) além de menor escolaridade (11,7% possuem curso superior, contra 21,8%, respectivamente) (GARCIA; MAIA, 2014). Especificamente em Belo Horizonte, segundo o inquérito domiciliar “Saúde Beagá”, conduzido pelo Observatório de Saúde Urbana da UFMG, entre o período de 2008 e 2009, dos 4.048 participantes do estudo, a prevalência de autorrelato de deficiência foi de 10,43%, sendo que 53,11% eram mulheres, com média geral de idade de 40,94 anos (FELICISSIMO et al, 2017).

A bibliografia produzida relacionando deficiência e desigualdade aponta as más condições de acessibilidade urbana como um dos fatores que contribui para tal quadro (LIMA, CARVALHO FREITAS e SANTOS, 2013). Por isso o artigo 55 da mencionada lei 13.146 institui:

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade (BRASIL, 2015).

Para combater processos de exclusão, a urbanista Raquel Rolnik defende novas estratégias de investimentos públicos que visem descentralizar a distribuição dos recursos. Assim como Rolnik, também o sociólogo norte-americano Willam J. Wilson atribui ao poder público a responsabilidade pela implementação de uma agenda política democrática visando combater desigualdades urbanas (WILSON, 2012).

Uma estratégia de investimentos que privilegia de forma excludente uma determinada área da cidade, ou uma determinada funcionalidade (como o transporte individual), influi radicalmente na lógica da distribuição das centralidades – e portanto oportunidades de emprego, renda e educação – no espaço intraurbano. (ROLNIK, 2002)

Nesse sentido, uma ferramenta relevante foi desenvolvida na cidade de Belo Horizonte: o Índice de Qualidade de Vida Urbana (IQVU-BH). O IQVU se apresenta como um instrumento de gestão pública que tem como objetivo “quantificar a oferta e acessibilidade da população aos bens e serviços urbanos públicos e privados, nos diversos espaços da cidade”. Ao identificar os espaços onde há menor acessibilidade aos serviços, o IQVU auxilia a gestão pública na tarefa de direcionar o fluxo dos investimentos municipais segundo o critério de inversão de prioridades: quanto menor o IQVU, mais recursos recebidos (NAHAS; MARTINS, 1995).

A construção da metodologia do IQVU-BH data de 1994, mediante uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (PBH) e a Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUCMinas). O índice é composto por indicadores passíveis de atualização em um curto intervalo de tempo (anuais ou bienais) e pode ser calculado a partir de

informações provenientes dos próprios órgãos municipais e dos prestadores de serviços públicos. Em virtude dessas características, seu primeiro cálculo foi concluído em 1996 e deu origem a uma série histórica, com resultados apurados referentes aos anos de 1994, 2000, 2006, 2010, 2012 e 2014.

Para efeito do cálculo do índice, a cidade é dividida em unidades de planejamento (UP) segundo alguns critérios principais, tais como homogeneidade das características de ocupação, padrão das construções e perfil socioeconômico da população. A partir dos bancos de dados e informações fornecidas pelos órgãos públicos, uma série de indicadores é avaliada considerando não só a presença dos bens e serviços mas também o tempo para sua acessibilidade: abastecimento, cultura, educação, esportes, habitação, infraestrutura urbana, meio ambiente, saúde, serviços urbanos e segurança (ver Anexo I). Por fim, a avaliação de cada um dos indicadores é agregada, dando origem ao índice.<sup>4</sup>

A aceitação da experiência no caso de Belo Horizonte ao longo de 20 anos transformou o IQVU-BH em referência teórico-metodológica para o desenvolvimento e aplicação do índice pelo Ministério das Cidades, servindo como instrumento de diagnóstico das cidades brasileiras e ferramenta nacional de planejamento das políticas públicas municipais (NAHAS et al., 2016). A partir daí, tem-se, em escala nacional, um instrumento que, ao menos em teoria, realizará a tarefa de avaliar a “qualidade de vida urbana” dos brasileiros, ou seja, a possibilidade espacial de acesso da população à oferta de serviços e recursos urbanos.

Curiosamente, a leitura do Relatório Geral do Cálculo do Índice de Qualidade de Vida Urbana de Belo Horizonte (BELO HORIZONTE, 2016) permite concluir que a palavra “acessibilidade” é utilizada somente em uma de suas acepções, acesso a determinado bem ou lugar, não contemplando o conceito de acessibilidade apresentado pelo Estatuto da Pessoa com deficiência, que se refere à possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo (BRASIL, 2015). A análise dos critérios que compõem o índice torna certa a suspeita de que as demandas de pessoas com deficiência não são levadas em conta no cálculo da qualidade de vida urbana.

O principal objetivo na criação do índice é a distribuição de recursos públicos, de modo a diminuir a desigualdade entre as Unidades de Planejamento. Acredita-se que a invisibilidade das demandas de pessoas com deficiência acarreta enorme prejuízo na realização de tal proposta, além de ferir o §5º do artigo 55 da Lei 13.146, onde se lê: “Desde a etapa de concepção, as políticas públicas deverão considerar a adoção do desenho universal<sup>5</sup>” (Brasil, 2015).

---

<sup>4</sup> Para mais informações sobre a metodologia de construção do IQVU, ver: NAHAS, M. I. P.; MARTINS, V. L. A. B. O índice de qualidade de vida urbana para Belo Horizonte IQVU/BH: a elaboração de um novo instrumento de gestão municipal. *Rev. bras. adm. contemporânea*, v. 1, n. 8, p. 337–50, 1995.

<sup>5</sup> O desenho universal é 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 (BRASIL, 2015).

O presente artigo busca explicitar como os critérios de cálculo do IQVU não refletem a “qualidade de vida” de pessoas com deficiência. Para isso foram entrevistados usuários de cadeiras de rodas que apontaram em que medida as variáveis do índice impactam em sua qualidade de vida e indicaram pontos renegados que são imprescindíveis para tal cálculo. Ao final, são tecidas sugestões para aperfeiçoamento do IQVU.

## DEFICIÊNCIA E DESIGUALDADE

Os estudos sobre deficiência são um campo fértil de produção intelectual. Autoras como Diniz (2017), Carvalho Freitas (2013), Barreto (2016), Mello (2012) e Almeida (a ser publicado) apresentam levantamentos bibliográficos robustos, que contemplam diversas abordagens acerca do tema.

Para esse trabalho o foco se concentra em uma corrente teórica específica, por ter sido esta a responsável por quebrar o paradigma vigente sobre deficiência e influenciar legislações como as apresentadas acima.

O modelo social da deficiência foi concebido por autores como Paul Hunt, Michael Oliver e Paul Abberley, sociólogos deficientes que criaram a Liga dos Lesados Físicos contra a Segregação (UPIAS) no começo da década de 1970 na Inglaterra. Seu postulado básico era o entendimento da deficiência como questão eminentemente social, questionando o modelo biomédico que aponta a deficiência como consequência de uma lesão individual (DINIZ, 2017).

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 cadeirantes, como os entrevistados, 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)

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, CARVALHO FREITAS e SANTOS, 2013).

## CIDADE E MOBILIDADE

Não é incomum nas 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.

Nessas áreas privilegiadas também se encontram concentrados os esforços urbanísticos por parte do poder público no sentido de tentar imaginar e colocar em prática as soluções que, pelo menos em teoria, melhor atenderão às demandas da cidade naquele ponto. São áreas onde estão reunidos os maiores investimentos, o maior número de projetos urbanísticos e grande parte dos bens e serviços disponíveis naquela cidade. Enquanto isso, as regiões menos privilegiadas crescem de maneira desordenada, sem urbanismo, sem infraestrutura, sem serviços e à revelia do poder público, lógica esta que o IQVU busca subverter.

## EXCLUSÃO SOCIAL E MOBILIDADE

O fato é que o morador dessas 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)

Ou seja, a segregação urbana 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 obrigatoriamente desigual, temos então uma cidade 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). Os moradores com maior dificuldade de acessar a infraestrutura disponível não competirão em igualdade de condições com aqueles que acessam essa infraestrutura com facilidade.

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), “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 e 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. Portanto, considerando a desigualdade como um grave problema a ser enfrentado, seria importante então poder pensar em políticas urbanas que consigam parar a máquina de produção da exclusão (ROLNIK, 2002). E tal política urbana deve considerar a importância do papel da mobilidade no contexto de inclusão sócio-espacial.

## 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), 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)

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, 2011a). 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: "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 amigos 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).

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.

Complementando 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).

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 despossessão. 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" (WILSON, 2012).

Dessa forma, seu trabalho acaba por reunir ideias presentes na obra dos autores citados anteriormente. Por um lado a ideia de Bourdieu segundo a qual aqueles desprovidos de capital acabam “condenados” a estar ao lado de seus iguais na despossessão, intensificando a experiência de imobilidade. Por outro lado, Wilson trata também da falta de oportunidade, experimentada nos guetos, para construção de novas redes.

Os trabalhos acima citados apontam para a importância da mobilidade para a realização dos interesses do indivíduo, seja no que diz respeito ao acesso a bens e serviços urbanos, seja para a construção de novas redes. A possibilidade (ou a impossibilidade) de acessar o espaço urbano 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.

## METODOLOGIA

A principal intenção do presente trabalho é confrontar os indicadores que compõem o Índice de Qualidade de Vida Urbana, elaborado pela Prefeitura de Belo Horizonte, com as necessidades de adaptação da cidade consideradas imprescindíveis para a qualidade de vida de pessoas com deficiência. Para tal, faz-se o que aparentemente não fizeram os idealizadores do índice: escutar esses indivíduos.

Vale ressaltar que diferentes tipos de deficiência acarretam necessidades diversas de adaptação. Diante da impossibilidade da pesquisa em contemplar todas as modalidades de deficiência e suas peculiaridades na adequação urbana, optou-se pelo foco em um tipo específico.

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com cadeirantes, pessoas que utilizam cadeira de rodas para locomoção autônoma. A primeira entrevistada foi escolhida por conveniência e indicou mais dois indivíduos que satisfaziam o critério proposto. A amostragem em bola de neve se revela adequada em razão da dificuldade de acesso à população estudada e da natureza sensível do objeto de estudo.

O método é bem adequado para várias finalidades de pesquisa e é particularmente aplicável quando o foco do estudo é um assunto delicado, possivelmente relacionado a um assunto relativamente privado, e requer, portanto, o conhecimento de pessoas de dentro para localizar pessoas para estudo (BIERNACKI; WALDORF, 1981).

As entrevistas realizadas buscam elucidar os acertos e falhas dos critérios adotados no cálculo do IQVU levando em consideração as demandas dos entrevistados. Passo seguinte, são buscadas sugestões para aprimoramento do índice, de modo a torná-lo mais



inclusivo. Finalmente, os respondentes apresentam suas opiniões sobre as implicações da segregação social e espacial determinadas pela infraestrutura urbana.

## ANÁLISE DE DADOS

Ao serem questionados, os entrevistados foram unânimes em apontar que alguns dos critérios de avaliação aplicados para a construção do IQVU desconsideram algumas demandas específicas e essenciais para a população pesquisada.

O componente PAVIMENTAÇÃO, incluído na variável INFRAESTRUTURA URBANA, por exemplo, considera apenas a proporção das vias pavimentadas em relação ao total de vias de cada Unidade de Planejamento. Ocorre que fatores tais como o tipo de pavimentação, a declividade e a presença de rampas são indispensáveis para a mobilidade do cadeirante.

Uma das entrevistadas mencionou que o material usado para a pavimentação de muitas vias da região central (pedra portuguesa) praticamente inviabiliza sua locomoção na área. Vale destacar que, para fins do cálculo do IQVU, o componente PAVIMENTAÇÃO relativo ao Centro da cidade foi avaliado com nota 91, em um máximo de 100, considerada muito alta em comparação com o restante da cidade. Outro entrevistado, morador do bairro Mantiqueira, que tem uma nota ainda maior no componente PAVIMENTAÇÃO, também classificou as vias de seu entorno como intransitáveis.

Além disso, o índice não leva em consideração a existência de rebaixamentos do meio fio para acessibilidade da pessoa com deficiência, conforme preconiza o art. 20, inciso III, da Lei 8.616/03 (BELO HORIZONTE, 2003). A inexistência de rampas, assim chamadas pelo entrevistado, representa mais que uma limitação para a mobilidade, pois coloca até a segurança do cadeirante em risco, conforme relato transcrito:

“Como sou cadeirante, a maior parte do meu deslocamento não é por meio de passeio, eu ando pelo asfalto e na contramão pois aqui na região rampa é raridade, sensação de perigo constante. Se o passeio é perfeito mas não tem rampa, aí não adianta muito”. (Fernando<sup>6</sup>)

Outra entrevistada concordou com a boa avaliação atribuída ao seu bairro, Ouro Preto, no que diz respeito à oferta de bens e serviços urbanos. No entanto, classificaria o acesso a tais bens e serviços como péssimo em razão da falta de adequação das vias para a mobilidade do cadeirante.

“Eu até acho boas as calçadas na minha rua, porque tem muito prédio novo, só que lá não tem serviço nenhum. Já a avenida principal do bairro, que concentra a maioria dos serviços, é muito ruim pra andar com cadeira. É por isso que eu acabo não indo lá”. (Suzana)

---

<sup>6</sup> Nome fictício usado para preservar a identidade do entrevistado. O mesmo expediente será usado para todos os respondentes citados no trabalho.

Os únicos “elogios” reservados à questão da pavimentação de vias couberam às regiões do Centro e Savassi. Um dos entrevistados relatou que encontra na área central maior facilidade de deslocamento com autonomia, em razão das faixas de pedestre elevadas, nivelada com a calçadas. Porém, segundo ele, à medida em que se afasta do Hipercentro, as condições de acessibilidade vão piorando. Outra entrevistada afirma que a região da Praça da Savassi é a única da cidade em que consegue se locomover livremente.

Outro fator impeditivo para o trânsito em algumas regiões é o relevo. Ruas com maior declividade simplesmente inviabilizam a locomoção autônoma por cadeira manual (não motorizada), tal qual relatado por Suzana. Já Fernando, usuário de cadeira motorizada, consegue trafegar em trechos com declividades um pouco maiores. Mesmo assim, grandes declividades como as encontradas no bairro Santo Antônio representam obstáculo quase intransponível. Fato este invisível para o IQVU que avalia o bairro com nota alta na variável INFRAESTRUTURA URBANA.

O componente TRANSPORTE COLETIVO, também incluso na variável INFRAESTRUTURA URBANA, ignora um ponto chave na avaliação de usuários cadeirantes: a acessibilidade da frota e dos pontos de ônibus.

“Primeiro, tem ponto que não é acessível e é impossível de chegar. Segundo, a maioria dos ônibus de bairro não cumpre a nova lei que reserva duas vagas para cadeirante por coletivo. Então muitas vezes fui impedida de pegar ônibus porque a vaga tava preenchida. Várias outras vezes não pude entrar porque o elevador hidráulico tava quebrado, outros ônibus não são adaptados. Isso diminui muito a oferta de transporte que eu posso usar.” (Renata)

O depoimento acima veio de uma moradora do bairro Concórdia. É bom registrar que a Unidade de Planejamento em questão tem uma frota de ônibus considerada nova pelo componente CONFORTO do IQVU, que mede a idade média dos coletivos em circulação. Entretanto, de acordo com os relatos dos entrevistados, o fato de o ônibus ser novo não implica que ofereça condições de acessibilidade.

Usuário de BRT, Fernando também reclamou da falta de autonomia em seu usufruto. Segundo ele, a rampa de acesso ao veículo costuma emperrar por falta de uso, o que o obriga a passar pelo constrangimento de pedir ajuda a terceiros. A frequência de funcionamento das linhas também incomodam o entrevistado, que afirmou às vezes deixar de sair em razão da possível ausência de transporte público em determinados horários. Tal questão afeta toda a população belorizontina, mas é agravada para cadeirantes: “Às vezes tem que ficar no ponto de madrugada durante horas, e para ir no banheiro é muito difícil, aí quando sei que o lugar é ruim de ônibus, nem vou”, afirmou.

Existe, portanto, um descompasso entre as avaliações do IQVU e a percepção de pessoas cadeirantes em relação ao acesso a alguns dos serviços e bens mensurados pelo índice. De acordo com a metodologia aplicada, variáveis como abastecimento, cultura, educação, esportes, serviços urbanos e saúde são calculadas de acordo com a existência ou

não dos respectivos componentes em cada Unidade de Planejamento. Ocorre que muitas vezes os bens e serviços ofertados e mensurados pelo IQVU são inacessíveis para a população cadeirante.

Para driblar esse fato, Renata moldou seus hábitos de consumo a partir de uma estratégia que visa concentrar num mesmo local a realização de demandas distintas.

“Vou muito ao shopping porque lá resolvo uma série de problemas no mesmo lugar: supermercado, livraria, correios, banco, essas coisas. Além disso, o piso é plano, fácil de andar com a cadeira, tem elevador, as lojas são mais adaptadas, tem banheiro pra mim e seguranças no estacionamento que me ajudam a fazer o desembarque. é difícil chegar, é difícil entrar, é difícil ter banheiro”. (Renata)

Nesse sentido, em contextos onde a cidade é pouco acessível, a presença de shopping centers nos bairros pode ser considerada um bom indicador de qualidade de vida para um cadeirante.

Ponto de vista semelhante foi relatado em arguição referente à variável saúde. Renata alegou que, embora more em bairro equipado com Posto de Saúde, prefere ir a hospitais que oferecem melhores condições de estacionamento, embarque e desembarque. Já para a compra de remédios, ela afirma optar pela compra via internet. Em raras oportunidades, dirige-se a farmácias que oferecem serviço de drive-thru.

Do conjunto de relatos colhidos depreende-se que as más condições de mobilidade urbana que prejudicam os cadeirantes têm ainda um impacto na constituição de redes de sociabilidade. Dois dos entrevistados afirmaram participar apenas dos seus ciclos sociais habituais, tais como família, trabalho e estudos. Os obstáculos urbanos acabam por desestimular a mobilidade para fins de lazer e cultura, por exemplo.

“Que eu costumo sair mesmo é só pra trabalho, estudo e visitar família. Qualquer outra saída tem que ser ponderada considerando uma série de fatores. E são tantos fatores, e alguns tão imprevisíveis, que muitas vezes eu acabo preferindo ficar quieta em casa. Por exemplo: escada, banheiro, estacionamento”. (Renata)

Seguem, a partir dos relatos, algumas considerações que podem tornar o IQVU mais sensível às demandas de pessoas cadeirantes:

- que o componente PAVIMENTAÇÃO, da variável INFRAESTRUTURA URBANA, não se restrinja apenas ao cálculo da extensão das vias pavimentadas, mas também à qualidade das mesmas no que diz respeito ao seu enquadramento nas regras de design universal.

- Que o indicador CONFORTO, do componente TRANSPORTE COLETIVO, não considere apenas a idade da frota, mas também suas condições de acessibilidade.
- Criação e inclusão da variável específica ACESSIBILIDADE, de maneira a possibilitar o mapeamento da cidade considerando as condições de acessibilidade de cada uma das Unidades de Planejamento. Respeitando a metodologia do IQVU, que prioriza a utilização de bancos de dados e informações fornecidas pelos órgãos públicos, sugere-se o uso dos dados disponibilizados pelo Censo Demográfico (Características Urbanísticas do Entorno dos Domicílios<sup>7</sup>) que se referem à existência de rampas para cadeirantes em vias públicas.
- Inclusão dos shopping centers no cálculo do IQVU como componente relativo à variável ABASTECIMENTO.
- Reconsiderar os parâmetros de cálculo de acessibilidade levando em conta a diferença de tempo gasto para acessar os bens e serviços entre pessoas cadeirantes e não cadeirantes. As categorias desenvolvidas no IQVU para avaliar o tempo de acessibilidade dos equipamentos (imediate, próxima, média, remota) sofrem grande variação de percepção por cada indivíduo.

O que se pretende aqui, mais do que propor novas diretrizes ao já consolidado índice, é enfatizar a importância da inclusão das demandas da pessoa com deficiência na metodologia de construção do IQVU.

## CONCLUSÃO

O Índice de Qualidade de Vida Urbana possibilita uma perspectiva comparativa entre Unidades de Planejamento de Belo Horizonte quanto aos critérios convencionados para mensurar a qualidade de vida do morador. Tal iniciativa almeja uma distribuição de recursos públicos mais justa, que considere as demandas de cada região. No entanto, segundo os entrevistados, as variáveis utilizadas no cálculo não contemplam as necessidades de adaptação urbana para cadeirantes. Melhorias nas condições de mobilidade são consideradas urgentes e gerais, já que a precariedade em acessibilidade afeta todas as regiões da cidade independente das notas no IQVU.

A intenção não é desvalorizar o IQVU, mas contribuir para seu aperfeiçoamento a partir da inclusão de relatos daqueles que até então foram esquecidos na metodologia que dá origem ao índice, mas representam uma parcela considerável da população.

O fato de que um índice que se propõe a combater a desigualdade desconsidere as demandas das pessoas com deficiência revela a invisibilidade dessa população na idealização de políticas públicas. Embora o presente trabalho tenha tratado especificamente das questões envolvendo o IQVU e pessoas cadeirantes, vale ressaltar que os diferentes tipos e níveis de deficiência implicam em necessidades específicas que devem ser observadas, assim

---

<sup>7</sup> Para maiores informações, ver

[https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/entorno/default\\_entorno.shtm](https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/entorno/default_entorno.shtm)

como todas as políticas públicas devem ser concebidas e implementadas atendendo aos princípios do desenho universal, conforme preconiza o Estatuto da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2015).

## REFERÊNCIAS

- BARRETO, E. *O Corpo Rebelado. Autonomia, Cuidado e Deficiência Física*. [s.l.] Appris, 2016.
- BELO HORIZONTE. *Índice de Qualidade de Vida Urbana de Belo Horizonte*. Text. Disponível em: <<https://monitorabh.pbh.gov.br/iqvubh>>. Acesso em: 9 jul. 2018.
- BELO HORIZONTE. Lei 8.616, de 14 de julho de 2003. *Contém o Código de Posturas*, 2003.
- BIERNACKI, P.; WALDORF, D. Snowball sampling: Problems and techniques of chain referral sampling. *Sociological methods & research*, v. 10, n. 2, p. 141–163, 1981.
- BOURDIEU, P. *A Distinção. Crítica Social do Julgamento*. Edição: 2a ed. [s.l.] Zouk, 2011a.
- BOURDIEU, P. *A Miséria do Mundo*. Edição: 9a ed. Petrópolis: Vozes, 2011b.
- BRASIL. Lei no 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). *Diário Oficial da União*, 2015.
- 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.
- DE MELLO, A. G.; NUERNBERG, A. H. Gênero e deficiência: interseções e perspectivas. *Estudos Feministas*, v. 20, n. 3, p. 635–655, 2012.
- DINIZ, D. *O que é deficiência*. [s.l.] Brasiliense, 2017.
- DINIZ, D.; SANTOS, W. Deficiência e direitos humanos: desafios e respostas à discriminação. *Deficiência e discriminação*. Brasília: Letras Livres: Editora da UNB, p. 9–18, 2010.
- FELICÍSSIMO, M.F.; FRICHE, A.L.; XAVIER, C.C., NEVES, J.A.B, CAIAFFA, W.T. Posição socioeconômica e deficiência: “Estudo Saúde em Belo Horizonte, Brasil” *Ciência & Saúde Coletiva*, 22(11):3547-3556, 2017.
- 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.

GRANOVETTER, M. *Getting a job: A study of contacts and careers*. [s.l.] University of Chicago press, 1995.

GRANOVETTER, M. S. The strength of weak ties. In: *Social networks*. [s.l.] Elsevier, 1977. p. 347–367.

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.

NAHAS, M. I. P. et al. Metodologia de construção do índice de qualidade de vida urbana dos municípios brasileiros (IQVU-BR). *Anais*, p. 1–20, 2016.

NAHAS, M. I. P.; MARTINS, V. L. A. B. O índice de qualidade de vida urbana para Belo Horizonte IQVU/BH: a elaboração de um novo instrumento de gestão municipal. *Rev. bras. adm. contemporânea*, v. 1, n. 8, p. 337–50, 199500.

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, F. Fundamental principles of disability. *Reprinted in edited form in M. Oliver, Understanding Disability: From Theory to Practice*, p. 19–29, 1976.

WILSON, W. J. *The Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy, Second Edition*. [s.l.] University of Chicago Press, 2012.



## ANEXO I – PARÂMETROS DE CÁLCULO DO IQVU

Variável	Indicador	Qualitativo	Parâmetro de cálculo (ano-base 2000)	Valor de referência - 2000	Valor de referência p/ conversão de indicadores negativos
<b>1 - Abastecimento</b>	Hiper e Supermercados		95P	569,10	
	Mercearias e similares		95P	236,96	
	Restaurantes e similares		95P	1625,50	
<b>2 - Cultura</b>	Abrangência: tiragem de publicações locais		95P	7281,56	
	Bens Tombados		95P	13,60	
	Distribuição de equipamentos culturais		95P	0,77	
	Livrarias e papelarias		95P	454,97	
<b>3 - Educação</b>	Matrícula no Ensino Fundamental		Externo	100%	
	Tamanho das turmas no Ensino Fundamental		95P	3,80	
	Matrícula no Ensino Médio		Externo	100%	
	Tamanho das turmas no ensino médio		95P	3,12	
	Índice de Aproveitamento no Ensino Médio	SIM	Externo	100%	
<b>5 - Habitação</b>	Área residencial digna		95P	67,72	
	Padrão de acabamento	SIM	95P	13,14	
<b>6 - Infraestrutura urbana</b>	Água tratada		Externo	100%	
	Rede de Esgoto		Externo	100%	
	Fornecimento de Energia Elétrica		Externo	100%	
	Possibilidade de acesso (Pavimentação)		Externo	100%	
	Número de veículos por 1000 habitantes		95P	190,13	
	Conforto (idade média da frota)	SIM	95P	13,51	69,90
<b>7 - Meio Ambiente</b>	Tranquilidade sonora		95P	150,10	153,10
<b>8 - Saúde</b>	Disponibilidade de leitos		95P	21,16	
	Centros de saúde		95P	0,16	
	Outros equipamentos de assistência médica		95P	1650,01	
	Equipamentos odontológicos		95P	30,29	
<b>9 - Serviços Urbanos</b>	Agências bancárias		95P	8,89	
	Telefones Públicos		95P	278,61	
	Bancas de revista		95P	9,58	
<b>10 - Segurança urbana</b>	Ausência de criminalidade (homicídios)		95P	3,63	19,20
	Ausência de tentativas de homicídio		95P	8,54	46,20
	Ausência de crimes contra o patrimônio		95P	73,26	401,80
	Ausência de furto de veículos		95P	57,36	328,30
	Ausência de acidentes de trânsito		95P	236,02	1279,10



QUADRO 02 - Parâmetros de cálculo da acessibilidade - 2006/2010/2012/2014

Tipo	$t_{1/2}$ (em minutos)
Imediata	0,00
Próxima	4,49
Média	13,80
Remota	30,9

Observação:  $t_{1/2}$  é o tempo para a acessibilidade cair à metade, ou seja, tempo em que a probabilidade de se acessar o serviço seria reduzida a ½.

Os valores de  $t_{1/2}$  variam de acordo com os respectivos tipos de serviços. As variáveis que compõem o IQVU estão classificadas em quatro categorias de acessibilidade:

“acessibilidade imediata” – são aquelas para as quais só interessam serviços ofertados na própria UP;

“acessibilidade próxima” – são aquelas para as quais a acessibilidade decai muito rapidamente com a distância – o tempo  $t_{1/2}$  é um tempo relativamente curto;

“acessibilidade média” – são aquelas para as quais a acessibilidade não decai muito rapidamente com a distância – o tempo  $t_{1/2}$  é um tempo médio;

“acessibilidade remota” – são aquelas para as quais a acessibilidade decai lentamente com a distância – o tempo  $t_{1/2}$  é um tempo relativamente longo.

Fonte: Manual do Usuário do Programa Pró-IQVU, p. 15 e 16.