



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE CENTRO DE CIÊNCIAS
HUMANAS, LETRAS E ARTES DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

DAVI DANTAS ALVES

**PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO À CIDADE: UMA ANÁLISE DO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA - PB.**

NATAL

2023

DAVI DANTAS ALVES

**PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO À CIDADE: UMA ANÁLISE DO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA - PB.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN para fins de conclusão do curso de Mestrado e obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Linha de Pesquisa: Território, Desenvolvimento e Políticas Públicas

Orientador: Prof. Dr. João Bosco Araújo da Costa

NATAL

2023

DAVI DANTAS ALVES

**PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO À CIDADE: UMA ANÁLISE DO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA - PB.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) como exigência para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Natal/RN 24 de Fevereiro de 2023

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. João Bosco Araújo da Costa
Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
(Orientador)

Prof^ª. Dr^ª. Maria Ivonete Soares Coelho
Universidade Estadual do Rio Grande do Norte - UERN
Avaliadora externa

Prof. Dr. Lucas Fortunato Rego de Medeiros
Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Avaliador interno

Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Sistema de Bibliotecas - SISBI
Catalogação de Publicação na Fonte. UFRN - Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes -
CCHLA

Alves, Davi Dantas.

Pessoas com deficiência e o direito à cidade : uma análise do plano de mobilidade urbana do município de João Pessoa - PB / Davi Dantas Alves. - Natal, 2023.
91 f. : il.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Natal, RN, 2023.
Orientação: Prof. Dr. João Bosco de Araújo da Costa.

1. Pessoas com Deficiência - Dissertação. 2. Direito à Cidade - Dissertação. 3. Mobilidade Urbana - Dissertação. I. Costa, João Bosco de Araújo da. II. Título.

RN/UF/BS-CCHLA

CDU 711.4 (813.3)-056.2

“Se os lugares podem ser vistos como intermédio entre o mundo e o indivíduo, o desenho da cidade e de seus lugares possui uma responsabilidade direta nessa intermediação e na noção de mundo e de sociedade que o indivíduo apreende e vivencia”.

Vicente Del Rio

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelas oportunidades que coloca em minha vida e pela força.

Ao meu orientador o prof. Dr. João Bosco de Arújo da Costa agradeço por toda a paciência e pela disponibilidade de sempre contribuir com a minha vida acadêmica.

Aos Professores do Programa de Pós-Graduação em Ciência Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN, o qual tive o prazer de aprender um pouco mais sobre questões Sociais, como também a construir um novo olhar para o mundo em que vivemos.

A Professora Dra. Maria Ivonete Soares, pelas contribuições feitas na fase de qualificação, agradeço o zelo e o cuidado com a minha pesquisa.

A todos os amigos que fiz durante essa caminhada acadêmica, dentre eles: Márcia Melo, Carla Djaine e Vinicius Laranjeira.

Ao meu marido, Francisco Paulino da Silva Junior que sempre me ajudou nas intempéries da vida acadêmica, e na luta incansável pelo direito a igualdade, o meu muito obrigado.

A todos meus familiares e amigos, que souberam entender meus momentos de ausência e de dedicação à vida acadêmica.

E, finalmente, a todos aqueles que contribuíram, direta ou indiretamente, para a realização e conclusão deste trabalho

RESUMO

A ideia de direito à cidade como direito humano, por sua vez, foi mundialmente debatido, no final do século XX, com a apresentação da Carta Mundial pelo Direito à Cidade do Fórum Social Mundial em 2006 que avultou a necessidade de tutelar os direitos do homem no âmbito urbano. Esta pesquisa tem como objetivo principal analisar o direito à cidade das pessoas com deficiência e o Plano de mobilidade urbana do município de João Pessoa – PB e de forma específica situar a evolução histórica dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil; situar as políticas públicas que contribuem para a manutenção das pessoas com deficiência na sociedade e por último analisar o plano de mobilidade urbana de João Pessoa – PB. Ao abordar a temática da cidade se faz necessário compreender que o objeto de estudo está inserido em um campo completamente multidimensional que envolve diversas interfaces jurídicas, sociais e políticas. Para substanciar o estado da arte utilizaremos as principais noções e teorias sobre a cidade discutidas por Henri Lefebvre e David Harvey e as contribuições de Ermínia Maricato, Marcelo Lopes de Sousa, Amartyan Sen, Manuel Castells, e outros autores que abordam questões ligadas a democracia, desenvolvimento e políticas públicas. A metodologia utilizada é a documental, tendo em vista os documentos oficiais do município e outras legislações especiais que abordam o tema. A pesquisa bibliográfica também se faz presente visto o vasto acervo literário sobre direito à cidade, acessibilidade, inclusão e mobilidade urbana. Constatase que no Brasil, com o advento da Lei Federal 10.587 de 2012 que instituiu A política Nacional de Mobilidade Urbana, foi possível criar mecanismo e diretrizes para a mobilidade urbana, evidenciando o desenvolvimento das funções sociais da cidade e de seus habitantes. Quando uma cidade estabelece uma política de mobilidade urbana que vise promover o direito de todos os cidadãos como forma de desenvolvimento humano e social de seus munícipes, reduz os obstáculos que impedem o individuo de usufruir do espaço público e contribui para a incorporação das funções de Cidadania (Educação, Saúde, Proteção e Segurança) e para as Funções de Gestão (Prestação de Serviços, Planejamento, Preservação do Patrimônio Cultura e Natural e Sustentabilidade Urbana).

PALAVRAS-CHAVE: PESSOAS COM DEFICIÊNCIA. DIREITO À CIDADE. MOBILIDADE URBANA. POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA.

ABSTRATC

The idea of the right to the city as a human right, in turn, was debated worldwide at the end of the 20th century, with the presentation of the World Charter for the Right to the City at the World Social Forum (2006), which highlighted the need to protect the rights of the man in the urban environment. The main objective of this research is to analyze the right to the city of people with disabilities and the Urban Mobility Plan in the city of João Pessoa - PB, and specifically to situate the historical evolution of the rights of people with disabilities in Brazil; situate the public policies that contribute to the maintenance of people with disabilities in society and finally analyze the urban mobility plan of João Pessoa - PB. When approaching the theme of the city, it is necessary to understand that the object of study is inserted in a completely multidimensional field that involves several legal, social and political interfaces. To substantiate the state of the art, we will use the main notions and theories about the city discussed by Henri Lefebvre and David Harvey and the contributions of Erminia Maricato, Marcelo Lopes de Sousa, Amartyan Sen, Manuel Castells, and other authors who address issues related to democracy, development and public policies. The methodology used is documental, considering the official documents of the municipality and other special legislation that address the subject. Bibliographical research is also present given the vast literary collection on the right to the city, accessibility, inclusion and urban mobility. It appears that in Brazil, with the advent of Federal Law 10,587 of 2012, which instituted the National Urban Mobility Policy, it was possible to create mechanisms and guidelines for urban mobility, highlighting the development of the social functions of the city and its inhabitants. As well as that when a city establishes an urban mobility policy that aims to promote the right of all citizens as a form of human and social development of its citizens, it reduces the obstacles that prevent the individual from enjoying the public space and contributes to the incorporation of the Citizenship functions (Education, Health, Protection and Security) and Management Functions (Provision of Services, Planning, Preservation of Cultural and Natural Heritage and Urban Sustainability).

KEYWORDS: DISABLED PEOPLE. RIGHT TO THE CITY. URBAN MOBILITY. PUBLIC POLICIES ON URBAN MOBILITY.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: A calçada como local destinado aos pedestres.....	50
Figura 02: Calçada ocupada por carros – Itália.....	51
Figura 03: Mapa da área de estudo.....	58
Figura 04: Veículos estacionados sobre as calçadas – Avenida Eptácio Pessoa – JP.....	66
Figura 05: Rua sem calçada, periferia do bairro da Torre – JP.....	71
Figura 06: Ambulantes dificultando a passagem na esquina da rua Treze de Maio com a av. Dom Pedro II – Centro – JP.....	72
Figura 07: Lanchonete utilizando mais de 50% da calçada na avenida Santa Catarina – Bairro dos Estados – JP.....	74
Figura 08: Ambulantes dificultando a passagem na esquina da rua Santo Elias com a rua Eliseu César – Centro – JP.....	74
Figura 09: Calçada não pavimentada na avenida Eptácio Pessoa – JP.....	77
Figura 10: Cadeirante sendo ajudado por usuário e motorista do transporte público de João Pessoa – PB.....	79

LISTA DE SIGLAS

CF – Constituição Federal

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NBR – Norma Brasileira

PCD – Pessoa com Deficiência

PB – Paraíba

SEMOB – Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 PERSPECTIVAS HISTÓRICAS ACERCA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: DA INVISIBILIDADE SOCIAL AO RECONHECIMENTO DE DIREITOS	18
2.1 Por uma construção conceitual da pessoa com deficiência.....	18
2.2 As pessoas com deficiência como sujeitos de direitos.	23
2.3 O direito à cidade frente à pessoa com deficiência.	31
3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL.....	34
3.1 A cidade como palco das políticas públicas.....	34
3.2 Políticas públicas de acessibilidade e Inclusão no Brasil.....	43
3.3 O Direito à mobilidade como ferramenta de Promoção da Pessoa com Deficiência	52
4 POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM JOÃO PESSOA – PB	55
4.1 João Pessoa, a capital da Paraíba: Configurações do seu espaço urbano.	55
4.2 O planejamento urbano e o Plano Diretor de João Pessoa – PB	64
4.3 Políticas de mobilidade, acessibilidade e inclusão em João Pessoa – PB	69
4.4 A mobilidade urbana e as pessoas com deficiência em João Pessoa - PB.....	75
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	81
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	84

1 INTRODUÇÃO

A ideia de direito à cidade como direito humano, por sua vez, foi mundialmente debatido, no final do século XX, com a apresentação da Carta Mundial pelo Direito à Cidade do Fórum Social Mundial em 2006 que avultou a necessidade de tutelar os direitos do homem no âmbito urbano.

A presente pesquisa versa sobre pessoas com deficiência e o direito à cidade, como forma de inclusão, desenvolvimento humano e social da pessoa com deficiência no município de João Pessoa – PB. Para tanto, pretende-se analisar os desafios e limites da política de mobilidade urbana do município de João Pessoa, vislumbrando quais são os direitos e garantias dessa parcela da sociedade e se essa política pública garante inclusão deste público alvo.

Esse estudo tem como objetivo principal analisar o Direito à Cidade das Pessoas com Deficiência e o Plano de Mobilidade Urbana do município de João Pessoa – PB. E como objetivos específicos: Situar a evolução histórica dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil; Situar as políticas públicas que contribuem para a manutenção das pessoas com deficiência na sociedade; Analisar o Plano de mobilidade urbana da pessoa com deficiência na cidade de João Pessoa – PB;

A ideia dos direitos humanos consubstancia-se em um conjunto de valores e prerrogativas afirmadoras da dignidade da pessoa humana, tendo sido conquistada e aprimorada ao longo da história da humanidade através de lutas de classes e conflitos sociais pautados no estabelecimento de igualdade e condições adequadas de vida e desenvolvimento.

Em 1975, foi aprovada a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas. Em seu texto, é afirmado que as pessoas deficientes gozam dos mesmos direitos civis e políticos, econômicos, sociais e culturais iguais aos humanos sem deficiência, além de que as mesmas têm direito a adoção de medidas tendentes a promover sua autonomia.

Em 2007, o Brasil recebeu a Convenção de Nova York sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu protocolo facultativo sendo ratificado pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo n.º 186 de 09 de julho de 2008 e sua promulgação se deu através do Decreto n.º 6.949, de 25 de agosto de 2009. A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi a primeira norma

internacional sobre direitos humanos a ser incorporada com status de Emenda Constitucional, uma vez que seguiu os termos do novo §3º, do art. 5º, do texto constitucional de 1988.

A ideia de direito à cidade como direito humano, por sua vez, foi mundialmente debatida, no final do século XX, com a apresentação da Carta Mundial pelo Direito à Cidade do Fórum Social Mundial (2006) que avultou a necessidade de tutelar os direitos humanos, também, no âmbito urbano. O advento desta Carta representou um enorme avanço em termos de regulamentação do crescimento urbano, ou seja, constituiu-se um guia de decisões dos gestores públicos de acordo com o anseio da coletividade.

Um fator determinante para a existência de uma cidade é a presença de pessoas, afinal não existe cidade sem habitantes. Essa afirmação parece óbvia, mas analisando o desenvolvimento e o comportamento das cidades nos últimos anos e a maneira como elas se desenvolveram, percebe-se que os locais de vivência e partilha estão sendo reduzidos ou obstaculizados, o aspecto humano está ficando em segundo plano (GEHL, 2013).

De acordo com os dados fornecidos pelo Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ao se verificar as condições dos entornos das residências das áreas urbanizadas do país, se constatou que até então o Brasil seguia “a passos lentos” na promoção da acessibilidade, pois apenas 4,7% das suas vias urbanas possuíam rampas para cadeirantes, sendo a região Nordeste a que apresentou os piores resultados, onde somente 1,6% dos domicílios urbanos possuíam rampas.

A urbanização brasileira ocorreu de forma célere e crescente. Tal afirmação evidencia-se pelos dados fornecidos pelo IBGE, os quais demonstram que a população urbana brasileira saltou de 55,9% em meados dos anos setenta para 84,4% no ano de 2010 (IBGE, 2013, p. 73).

Contudo, tal processo evolutivo não considerou a importância de uma infraestrutura adequada para o recebimento de pessoas com deficiência, permitindo o surgimento de entraves que obstaculizaram o acesso aos espaços públicos. Com efeito, alguns problemas urbanos surgiram e, mesmo hodiernamente, tendem a comprometer a vivência coletiva e os direitos básicos indispensáveis a uma existência digna nesses espaços, a saber: a deficiência na prestação de serviços públicos urbanos, a ocupação desordenada de áreas ambientalmente vulneráveis, o

congestionamento de veículos, o transporte público precário, o acirramento das desigualdades sociais existentes, o acesso à moradia digna, a acessibilidade e mobilidade urbana, entre outras variáveis.

Nesse sentido, quando uma cidade é marcada pela desigualdade social e pela exclusão territorial, se torna impossível promover o desenvolvimento humano. Assim, é preciso aproveitar a oportunidade criada pelo Estatuto da Cidade e pela concepção de direito à cidade para colocar os direitos humanos no centro das preocupações da sociedade e do Estado.

Neste lume, a Carta Constitucional Brasileira de 1988 estabeleceu diretrizes no tocante ao direito à cidade, em seu Capítulo II, Título VII (Da Ordem Econômica e Financeira), a matéria pertinente a “política urbana”, onde estabeleceu princípios, diretrizes e instrumentos para a realização da função social da propriedade urbana.

Uma das primeiras definições da temática referente ao direito à cidade surgiu com o sociólogo francês Henri Lefebvre, num livro de 1968, chamado “O direito à cidade” que, dentre outros aspectos fundamentais, trata da segregação socioeconômica e do fenômeno do afastamento das populações de baixa renda dos centros urbanos, que são forçadas a viver em guetos residenciais longe do centro da cidade. Cumpre, pois, ao direito à cidade, a recuperação coletiva do espaço urbano por grupos marginalizados que vivem nos distritos periféricos da cidade, sendo, em síntese, um direito de não exclusão da sociedade urbana e, portanto, de não exclusão das qualidades e benefícios da vida urbana (LEFEBVRE, 2015, p. 106).

Hodiernamente, o Brasil tenta minimizar essas barreiras da vivência social através da criação de mecanismos de proteção dos mais vulneráveis, com aporte em estratégias que estimulam a vivência no espaço urbano por todos os indivíduos. A conquista mais recente para as pessoas com deficiência foi a Lei Federal 13.146/2015, que Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Sob o viés da acessibilidade, observa-se que essa prerrogativa se confunde com o próprio direito à igualdade material, no sentido de que determinados sujeitos e grupos, em função de suas particularidades, só conseguem alcançar desenvolvimento a partir da construção de uma cidade inclusiva que permita-lhes eliminar as barreiras físicas e participar das potencialidades que a cidade pode oferecer. Não obstante, a acessibilidade relaciona-se com as transformações sociais necessárias à igualdade de oportunidades, promovendo alterações no espaço físico urbano, na educação e

nas práticas humanas que permitam que todos os indivíduos tenham as mesmas condições e direitos.

Em relação à participação democrática da pessoa com deficiência, a República Federativa do Brasil preceitua como objetivo primordial a construção de uma sociedade livre, justa e solidária e a promoção do bem todos, sem preconceito de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação e progride sobre a ideia reducionista que diz que a democracia é o simples resultado da vontade da maioria. Consagra assim uma concepção democrática que se preocupa com o bem de todos, sem exclusão de ninguém e institui uma base hermenêutica para uma leitura mais participativa e aberta de todo o ordenamento jurídico brasileiro, compreendendo o povo (*demos*) como um conjunto plural de titulares do poder (*kratos*).

Nesta pesquisa, busca-se refletir a cerca do direito à cidade e da mobilidade urbana das pessoas com deficiência, no intuito de considerar os avanços históricos que essas pessoas passaram até conseguirem obter a credibilidade para exercer as tomadas de decisões sobre os assuntos públicos que lhes dizem respeito. Para tanto, observar-se-á o papel das políticas públicas, como ferramenta que assegura a manutenção e o protagonismo das pessoas com deficiências nas tomadas de decisões sobre os assuntos públicos.

Ao abordar a temática do direito à cidade se faz necessário compreender que o objeto de estudo está inserido em um campo completamente multidimensional que envolve diversas interfaces jurídicas, sociais e políticas. Neste sentido, o direito à cidade, quando analisado sob o prisma das pessoas que têm algum tipo de deficiência, seja ela, provisória ou permanente demonstra-se bastante fragilizado.

Considerando, pois, a histórica invisibilidade social das pessoas com deficiência no Brasil e a obstaculização do seu pleno desenvolvimento, sobretudo no tocante à inserção social e à garantia de suas demandas cotidianas através do acesso à cidade e seus espaços coletivos, a presente pesquisa lança mão da seguinte problematização: de que modo o planejamento urbano, por meio do Plano de mobilidade urbana, garante a promoção dos direitos da pessoa com deficiência no município de João Pessoa – PB?

A Hipótese para o presente problema de pesquisa é a de que a mobilidade urbana de Joao Pessoa – PB não apresenta ferrementsas suficientes que promovem a inserção ou manutenção das pessoas com deficiência nos espaços urbanos, impedindo-os de usufruir dos seus direitos de cidade-cidadania. A carência na

prestação dos serviços dificulta o acesso e a permanência desses indivíduos, gerando barreiras que impossibilitam o gozo de direitos básicos presentes na cidade.

A noção de pertencimento deve estar atrelada ao exercício da cidadania, não se pode falar em inclusão quando não se tem condições necessárias para tanto.

A cerca da metodologia, Richardson (2017, p.70) aduz que a pesquisa deve ser iniciada e executada observando algumas normas exigidas em cada método utilizado na investigação, que de modo geral, pode ser dividida entre método qualitativo e método quantitativo. O primeiro se refere na utilização de um instrumento estatístico como fundamento do processo de análise do problema já o segundo, distintamente, é utilizado em estudos em que se busca compreender os fenômenos sociais, pois é utilizado para descrever a complexidade de um dado problema, ou a compreensão das particularidades do comportamento dos indivíduos (2017, p.80).

O estudo foi elaborado através de uma pesquisa qualitativa, já que o tema proposto prescinde da análise de documentos públicos e bibliográficos. Em primeiro momento será feita uma revisão bibliográfica acerca do direito à cidade, da pessoa com deficiência e das políticas públicas urbanas voltadas a estes atores sociais a partir de autores de referência das Ciências Sociais e do Direito, bem como pesquisas já realizadas sobre a temática. Quanto aos objetivos, a pesquisa necessitará do método explicativo, pois se preocupa em identificar e demonstrar como as políticas públicas são pensadas para o público alvo desta e quais são as ferramentas que podem contribuir para uma melhor qualidade de vida das pessoas com deficiência, especialmente no município de João Pessoa, PB.

O método de pesquisa utilizado é a documental, a mesma será desenvolvida através da coleta e análise de documentos do poder público municipal da cidade de João Pessoa, e de outros documentos oficiais que fomentam a mobilidade urbana e o pertencimento da pessoa com deficiência no meio social, além de análise de legislações específicas sobre o tema, resoluções, instruções normativas, dentre outros. Com isso, busca-se a melhorar compreensão do tema, visto que haverá a possibilidade de observá-lo a partir de diferentes perspectivas, sendo um assunto bastante interdisciplinar e que envolve questões como o desenvolvimento humano, acessibilidade e inclusão urbana.

O método de pesquisa bibliográfico também se faz presente, tendo em vista a necessidade de pesquisa em acervo literário sobre direito à cidade, acessibilidade,

mobilidade, participação democrática, bem como sobre a pessoa com deficiência, público alvo desta pesquisa. Para tanto, será necessário à utilização das diversas fontes de pesquisa, tais como: livros, artigos acadêmicos, materiais científicos obtidos no meio eletrônico, revistas e outras produções que contribuam com a temática.

De acordo com Draibe (2001), a tomada de decisão sobre o processo de implementação de uma política pública deve resvalar em critérios, estratégias, escolhas e decisões dos agentes que irão conduzir, implementar ou dela se beneficiar. Nesse sentido, cabe ao pesquisador interpretar, objetivar e indentificar, as ações e procedimentos que fomentam as políticas públicas, e dessa forma, apresentar os julgamentos ou avaliações sobre o objeto estudado (DRAIBE, 2001).

Nesta mesma perspectiva, temos o entendimento de Arretche (1998), a análise de políticas públicas, entende-se o estudo da engenharia institucional e dos desdobramentos integrantes dos programas. As políticas públicas podem ser pensadas e executadas de diversas formas. Podendo ocorrer parcerias entre o público e privado, diversas formas de financiamento e até mesmo como será prestação do serviço. A análise de uma política pública visa restabelecer essas diversas faces no intuito de dar sentido e entendimento à ação pública (ARRETICHE, 1998).

Nessa mesma toada, Arretche (2003) aduz ser de extrema importância que as políticas públicas passem por análises e avaliações independentes para que o próprio cidadão e o órgão implementador possam ter controle sobre a qualidade e eficiência do serviço disponibilizado.

Quando uma cidade estabelece uma Política Pública de Mobilidade Urbana que vise promover a manutenção dos direitos humanos como forma de desenvolvimento humano e social de todos os seus munícipes, acaba reduzindo os obstáculos que impedem o indivíduo de usufruir do espaço público urbano.

O município de João Pessoa-PB, de acordo com os dados fornecidos pelo IBGE (2019), possui cerca de 809.015 habitantes, desse contingente populacional 247.230 pessoas possuem algum tipo de deficiência considerando todos os níveis, tem a primeira economia do Estado da Paraíba, e, por conseguinte, apresenta um número considerável de postos de trabalhos que podem ser ocupados por indivíduos que tem algum tipo de deficiência, oportunidades essas que podem contribuir para o desenvolvimento humano e para a promoção socioeconômica deste contingente populacional, como também fomentar a inclusão e o pertencimento ao meio ambiente urbano (IBGE, 2010).

Ante o exposto, verifica-se a necessidade de se analisar como ocorre a política de mobilidade urbana do município pessoense, com vistas a observar o ir e vir da pessoa com deficiência no espaço urbano e se as questões referentes à acessibilidade, a inclusão e a manutenção dos direitos humanos são abordadas, e sistematizadas nas leis do poder público municipal.

A prefeitura de João Pessoa/PB por meio da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB) vem instrumentalizando o plano de mobilidade urbana da microrregião da cidade desde o ano de 2017, o mesmo obedece ao que está regulamentado no Plano Diretor municipal (Decreto nº 6.499, de 20 de março de 2009). O Plano de mobilidade urbana de João Pessoa foi promulgado em maio de 2022 no intuito de direcionar as atividades do órgão gestor na internalização das diretrizes e dos princípios presentes na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012).

Para tanto, o presente trabalho foi pensado a partir da construção de três partes, incluindo esta introdução. No primeiro capítulo, será feita uma breve discursão acerca da evolução histórica dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil e no mundo, o que permitirá compreender como era o tratamento dado a esses atores sociais, e como o Estado repensou a tutela jurídica desses indivíduos, retirando-os da invisibilidade e os transformando em sujeitos de direitos, reorientando suas políticas públicas e dando visibilidade social.

A segunda parte é destinada a analisar as políticas públicas que fomentam a manutenção da vida em sociedade das pessoas com deficiência e como o Brasil vem reduzindo as barreiras da invisibilidade e promovendo uma construção cidadã da imagem do ser humano com deficiência.

A terceira parte foi destinada a analisar a vivência do direito à cidade da pessoa com deficiência no tocante a mobilidade, como também, apresentar o cenário geográfico urbano de João Pessoa – PB, a política pública de mobilidade e os serviços públicos ofertados a essa parcela da sociedade, no intuito de compreender o exercício da cidade-cidadania. Após a feitura do levantamento bibliográfico em relação a mobilidade urbana e o direito à cidade e delineando-se como a estrutura metodológica, serão apresentados os resultados coletados através da pesquisa documental que forneceram dados necessários para uma melhor tratativa sobre o tema.

2 PERSPECTIVAS HISTÓRICAS ACERCA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: DA INVISIBILIDADE SOCIAL AO RECONHECIMENTO DE DIREITOS

Numa era onde muito se questiona sobre o princípio da dignidade como base fundamental a condição humana, embrandece-nos, demasiadamente, vislumbrar que as pessoas com deficiência, antes da busca pela dignidade, tiveram primeiro que lutar pelo direito a vida e o simples fato de existirem como “Pessoas”.

Para tanto, é oportuno trazer a baila toda a trajetória histórica das pessoas com deficiência ao longo dos anos, visto que os momentos históricos demonstram o misto de conquistas do homem e de desenvolvimento da sociedade.

Diante da carência de dados que demonstram a vivência das pessoas com deficiência nos períodos pré-históricos, alguns indícios arqueológicos encontrados em cavernas habitadas nesse período, denotam a existência de indivíduos com algum tipo de deficiência, e esse será o ponto de partida (GUGEL, 2007).

Ao analisar diferentes períodos da nossa história e das civilizações que fomentaram a formação humana, percebe-se que pessoas com deficiência tiveram diferentes tratamentos, dentre esses: abandono, extermínio ou aceitação.

Nos dias atuais, a compreensão sobre pessoa com deficiência esta diante de um novo paradigma, as Convenções Internacionais, os Tratados Internacionais e Leis brasileiras sobre a temática, consubstanciaram uma nova tratativa aos direitos dessas pessoas.

Nos últimos anos os direitos das pessoas com deficiência passaram a figurar nos cenários de discussão tanto em espaços públicos quanto privados, as diferentes formas de abordagem contribuem para que ocorra a aplicabilidade e efetividade das diferentes políticas públicas que são postas em prática em todo o Brasil.

2.1 Por uma construção histórica da pessoa com deficiência.

De acordo com a ideia de SILVA (2009) “Anomalias físicas ou intelectuais, deformações congênitas, amputações traumáticas, doenças graves e de consequências incapacitantes, sejam elas de natureza transitória ou permanente, são tão antigas quanto à própria Humanidade”, percebe-se que a deficiência ou outras enfermidades permeiam a nossa história, e por vezes, essas adversidades contribuíam para a própria segregação dentro da sociedade onde estavam inseridos.

Nos primórdios da humanidade, há mais ou menos trinta mil anos, a caça e a pesca eram a fonte de subsistência desses povos. O homem primitivo sem conhecimento dos meios e ferramentas do plantil se via obrigado a extrair da fauna os meios necessários a manutenção da vida na terra. Segundo WELLS (2011, p. 53) esse período pode ser entendido da seguinte forma:

Não deixaram indícios de que tenham erigido qualquer espécie de edificação, ainda que possam ter construído barracas de pele, e, embora tenham esculpido figuras em argila, nunca chegaram à fabricação de cerâmica. Na medida em que não tinham utensílios para cozinhar, seu preparo dos alimentos deve ter sido rudimentar ou não existente. Não tinham nenhuma noção de cultivo e nem de tecelagem e fabricação de cestos. A não ser por seus roupões de pele ou pelo, eram selvagens nus e pintados.

De acordo com GUGEL (2007, p. 01), “são infimos os indícios de como os primeiros grupos de humanos na Terra se comportavam em relação às pessoas com deficiência. Tudo indica que essas pessoas não se desenvolviam frente ao próprio ambiente hostil da Terra”.

Anos mais tarde, após as primeiras descobertas dos primeiros sinais de manifestação da sapiência humana, pode-se perceber a junção de indivíduos em agrupamentos, melhorando a qualidade de vida da espécie e assegurando a subsistência, tem-se aí, o início do período denominado de Neolítico, dando margem a “um novo tipo de vida na Europa, os homens apreenderam não apenas a lascar, mas também a polir e a amolar ferramentas feitas de pedra, tem-se início o cultivo da terra” (WELLS 2011, p.54).

Estudiosos da arqueologia, afirmam que mesmo com as evoluções trazidas com o amadurecimento da mente humana, ainda eram de fato inexpressível que um ser humano com deficiência pudesse sobreviver às adversidades do período, havendo registros de que algumas tribus se desfaziam dos indivíduos que apresentassem alguma característica que divergissem dos demais.

A exclusão e a invisibilidade, apesar de corriqueira no percurso da história, não fazia parte da cultura de todas as civilizações milenares, é possível ver ao passo do desenvolvimento social que algumas sociedades “viam” a pessoa com deficiência com olhar de “aceitação ou dando visibilidade a esses indivíduos”.

A visão antropológica dessas sociedades primitivas nos faz compreender que a aceitabilidade e inclusão de pessoas com deficiência era relativamente variável, ao

estudar a temática percebe-se que as diversas regiões do planeta apresentavam comportamentos diferentes frente aos mesmos atores.

De acordo com SILVA (2009), uma tribo denominada Aonas (localizados na região de Rudolf – Quênia) em decorrência do cenário vivido se tornaram grandes pescadores. Essa tribo era cheia de superstições e uma delas era relacionada às pessoas que apresentavam deficiência visual. Segundo esse povo, os deficientes visuais tinham uma relação direta com os espíritos do fundo do lago, e esses por ventura, apontavam onde poderia ser encontrados peixes com fartura. Nesse sentido, esses indivíduos com deficiência eram respeitados e aceitos por todos os outros.

Em exemplo contrário, SILVA (2009), descreve uma atitude divergente em outra tribo localizada na Colômbia, os Chiricoa que corriqueiramente se desfaziam de idosos enfermos e de deficientes.

Segundo a arqueologia, fragmentos humanos e traços artísticos do Egito Antigo demonstram que pessoas com deficiência não eram alvo de segregação. A arte, a escrita e a mumificação servem de base para clarificar a inclusão da pessoa com deficiência em todas as camadas sociais (GUGEL, 2007, p. 2).

Achados arqueológicos datados de mais de 5 mil anos, mostram que seres humanos com nanismo, poderiam prestar serviços a funcionários do governo egípcio, e com isso tinham certos privilégios, dentre eles, a possibilidade de um funeral em locais reservados para o alto escalão próximo as pirâmides (GUGEL, 2007, p. 2).

Com isso, percebe-se que o povo egípcio tinha certa respeitabilidade com pessoas com deficiência, doentes e idosos. Esse tipo de entendimento pode ser compreendido frente à análise dos vestígios arqueológicos e no estudo da língua desses antepassados. Os papiros do Egito Antigo demonstram tratamentos médicos relacionados a pessoas com deficiência (SILVA, 2009).

Além disso, estudos feitos em múmias apontam que a civilização egípcia era constantemente assolada por doenças oculares, em razão dessa peculiaridade essa civilização também ficou conhecida como a “Terra dos Cegos, pois era possível ver esse tipo de deficiência em todas as camadas sociais e até mesmo em Faraós” (SILVA, 2009).

Na Grécia, Platão e Aristóteles, em suas obras *A República* e *A Política*, respectivamente, já indicavam a condução desses indivíduos à eliminação, através de abandono ou os atirando de montanhas, quando tratavam do planejamento de cidades gregas (GUGEL, 2003, p. 63). Daí infere-se à intolerância quanto àqueles que não se

equiparavam aos demais, por determinadas limitações, deformidades ou enfermidades.

Na sociedade Espartana, as leis da época, “obrigavam os pais a apresentarem seus bebês, a uma comissão de anciãos para examinar e tomar conhecimento do novo cidadão” (SILVA, 2009).

Feita a análise dos traços da criança, os pais tomavam conhecimento sobre o destino do mesmo. Se a criança fosse considerada “normal”, leia-se normal como sinônimo de forte e belo, a família poderia ter a dádiva de criar e após os sete anos entregá-lo aos cuidados do Estado. Se, dá análise feita pelos anciãos o resultado fosse o oposto, a criança exprimisse algum traço divergente da normalidade, essa seria sacrificada. O sacrifício era feito do alto de um penhasco, denominado Apothetai (depósito), localizado nas cadeias montanhosas de Esparta (SILVA, 2009).

Em outra região da Grécia, os bebês com má formação eram levados a um local sagrado e lá deixados à própria sorte ou aos desejos dos deuses. De acordo com Silva (2009):

[...] quando nascia uma criança, o pai realizava uma festa conhecida como ‘amphidromia’ [...]. Os costumes exigiam que ele tomasse a criança em seus braços, dias após o nascimento, e a levasse solenemente à sala para mostrá-la aos parentes e amigos e para iniciá-la no culto dos deuses. A festa terminava com banquete familiar. Caso não fosse realizada a festa, era sinal de que a criança não sobreviveria. Cabia, então, ao pai o extermínio do próprio filho.

Nessa mesma toada, PLATÃO (2010, p. 155), descreve que tais medidas eram necessárias para proteger a sociedade e para fortalecer o poderio do Estado, esse modelo social serviria para fortalecer a ideia defendida de uma república ideal. Vejamos:

Pegarão então nos filhos dos homens superiores, e levá-los-ão para o aprisco, para junto de amas que moram à parte num bairro da cidade; os dos homens inferiores, e qualquer dos outros que seja disforme, escondê-los-ão num lugar interdito e oculto, como convém.

Aristóteles (2003, p. 150) outro filósofo da época, coadunava com a mesma ideia de Platão, assegurando em uma de suas obras que: “Com respeito a conhecer quais os filhos que devem ser abandonados ou educados, precisa existir uma lei que proíba nutrir toda criança disforme”.

Na sociedade Romana, temos o incio de outra compreensão do modo de ver e viver a vida em sociedade seja ele na arquitetura, na arte, na literatura ou em leis da época. O direito romano possuía um arcabouço normativo que reconhecia direitos dos nacíuros, como também, previa a possibilidade de conferi-los ou não. Ser considerado humano já abarcava algumas garantias.

De acordo com ALVES (2010, p. 99), a escrita jurídica de Roma apresentava quase que sempre a expressão “forma humana”, mas esse termo não era definido na mesma, em contrapartida, transcrevia que “aquele que não apresentasse a mesma (forma humana) poderia ser considerado uma aberração, prodigium ou portentum (sinônimos da mesma natureza)”.

Nos seus estudos ALVES (2010, p. 99), aponta duas situações possíveis de ocorrer no cenário romana, vejamos: a primeira situação deriva da seguinte ação, “quando tivessem, no todo ou em parte, configuração animal (os romanos acreditavam na possibilidade de nascerem seres híbridos ou inumanos da cópula entre animal e mulher)”; e, em segundo lugar, “quando apresentassem deformidades externas excepcionais, como, por exemplo, o caso de acefalia (ausência aparente de cabeça em criança, que, apesar disso, muitas vezes vive por algum tempo)”.

Nesse sentido, a criança quando apresentava traços das situações supramencionadas não teria direito a vida, o pátrio poder concedia ao genitor a possibilidade de exterminar o próprio filho. Esse direito estava disposto na Lei das 12 tábuas (450 – 459 a.C). Segundo essa Lei “era permitido ao pai matar o filho que nasceu disforme, mediante o julgamento de cinco vizinhos”.

Como observa BONFIM (2009), o historiador e crítico literário grego, Dionísio de Halicarsso (2009, p. 24), escreveu:

Rômulo ordenou que todos os habitantes da cidade deveriam criar seus filhos homens e a primeira criança menina, não deveriam matar nenhuma criança abaixo de 3 anos **a menos que ela fosse deficiente** (grifos nossos).

É válido frisar que as pessoas com deficiência que sobreviviam a estas situações estavam sujeitas a passar por um verdadeiro circo de horrores, elas poderiam ser utilizadas comercialmente para fins de prostituição ou entretenimento das pessoas ricas. Segundo SILVA (1987, p. 47):

Cegos, surdos, deficientes mentais, deficientes físicos e outros tipos de pessoas nascidos com má formação eram também, de vez em quando,

ligados a casas comerciais, tavernas e bordeis; bem como a atividades dos circos romanos, para serviços simples e às vezes humilhantes.

O processo de mendicância das pessoas com deficiência nesse período se alastra de forma assustadora, a falta de conhecimento e as debilidades provocadas por uma sociedade malgrado, faz com que essa fase da história se apresente de forma tão nevasta. Foi na cidade de Atena, que seres humanos com deficiência puderam ter alguns direitos respeitados, recebendo do governo local uma contrapartida econômica para custear a vida na urbe.

A Idade Moderna trouxe uma quebra de perspectivas entre a pré-história e o período medieval no que tange as pessoas com deficiência. As novas ideias e as novas compreensões tiveram como substrato o renascimento das artes, da música e das ciências. Nesse período, foi possível a criação e o desenvolvimento da língua de sinais propostas por Gerolamo Cardano e Pedro Ponce de Leon, tempos mais tarde deu-se o surgimento do ensino de Libras idealizado por Charles Barbier. Todas essas criações possibilitaram a passos curtos a inclusão de todos dentro dos espaços públicos e privados (GUGEL, 2007).

2.2 As pessoas com deficiência como sujeitos de direitos ao longo da história.

A mudança de perspectiva em relação à pessoa com deficiência surge na época do cristianismo na Europa em meados do século IX. Esta modificação fundamenta-se de acordo com a propagação da doutrina cristã no continente que, segundo MARANHÃO (2005, p.25):

[...] baseava-se na caridade – virtude que tinha como base o sentimento de amor ao próximo, o perdão, a humildade e a benevolência – conteúdo este pregado por Jesus Cristo e que, cada vez mais, conquistava sobremaneira os desfavorecidos. Entre estes estavam aqueles que eram vítimas de doenças crônicas, defeitos físicos e mentais.

A religião cristã rechaçava de forma contundente a prática costumeira do atual sistema social, que pregava a “morte de crianças não desejadas pelos pais devido a deformações” (SILVA, 2009).

O cristianismo tinha como base a prática do assistencialismo aos menos favorecidos e aos enfermos, influenciando substancialmente na mudança

paradigmática das concepções romanas da época, contribuindo sobremaneira para a formulação de leis na gestão do imperador Constantino em 315 d.C., tendo como base o respeito à vida, essa era uma das premissas da gestão. Como assevera SILVA (2009):

Essa lei considerava os costumes arraigados – embora não generalizados – de mais de cinco séculos, prevalentes em Roma desde a Lei das Doze Tábuas, e em Esparta principalmente, que não só permitiam como também exigiam que o pai de família, senhor absoluto de tudo e de todos no lar, fizesse morrer o recém-nascido que ele não queria que sobrevivesse, devido a defeitos ou a malformações congênitas. Constantino taxou esses costumes de “parricídio” e tomou providências para que o Estado colaborasse para a alimentação e vestuário dos filhos recém-nascidos de casais mais pobres. Exigiu que essa nova lei fosse publicada em todas as cidades da Itália e da Grécia, e que fosse em todas as partes gravada em bronze para, dessa forma, tornar-se eterna.

Nesse mesmo período, tem-se a criação dos primeiros hospitais e de organizações assistenciais fundadas na ética católica e nos dogmas da igreja, essas insituições foram importantes, pois contribuíram para uma melhor qualidade de vida dos pobres, dos deficientes em situação de abandono e dos enfermos (SILVA, 2009).

Em meados do século V, ano 476 d.C, chega ao fim o Império Romano e tem-se início a Idade Média e com ela um novo olhar para as questões sociais e um recrudescimento para a pessoa com deficiência.

Na vigência do Império Bizantino, “as ideias que envolviam as pessoas com deficiência estavam impregnadas de pensamentos místicos, mágias e mistérios, de baixo padrão” (MARANHÃO, 2005, p.25).

A sociedade desta época convivia com pessimas condições de vida e saúde. Os mitos ligados as diferentes religiões dificultavam a vida das pessoas com deficiência, tudo que acontecia nesse tempo estava condicionado aos designos de Deus. Se caso uma criança vier a nascer com características “anormais”, essa ja era vista como um castigo divino e por essa razão estaria ligado à feitiçaria ou a bruxaria. Ser deficiente nesse período da história era ser lançado à própria sorte.

Registra-se que nesse momento histórico têm-se a criação dos primeiros locais voltados ao cuidado da saúde, estes eram controlados pelos donos dos feudos, que prestavam assistência às pessoas com deficiência, embora, no meio social as ideias misticas e fantasiosas permeassem a origem da deficiência de alguém (SILVA, 1987).

De acordo com Maranhão (2005, p. 25):

[...] casos de doenças e de deformações começaram a receber mais atenção e isto ficou demonstrado com a criação de hospitais e abrigos para doentes e pessoas portadoras de deficiências, por senhores feudais e por governantes com a ajuda da Igreja.

Os serviços assistenciais prestados por hospitais foram de sobremaneira essenciais para a manutenção da vida das pessoas com deficiência, dentre esses empreendimentos se destaca o hospital *Quinze-Vingts* criado por Luiz IX (1214-1270), que ofertava aos pacientes, moradia e alimentação.

O período Renascentista foi crucial para o início da modernidade, que culminou com a tomada de Constantinopla pelos Turcos em 1453 e com a Revolução Francesa em 1789.

A arte, a música e as ciências se transformaram durante o período renascentista, juntos esses segmentos transformaram de forma significativa o olhar em relação às pessoas com deficiência. De acordo com MARANHÃO (2005, p. 26): “Surgiram, nesse contexto, hospitais e abrigos destinados a atender enfermos pobres. Os deficientes, aquele grupo especial que fazia parte dos marginalizados, começaram a receber atenções mais humanizadas”.

O reconhecimento social a esse grupo estigmatizado desencadeou no cenário científico a descoberta de tratamentos que melhoraram a vida de quem tinha determinadas deficiências. Esses avanços corroboraram de forma significativa tanto na área da saúde como também no âmbito educacional. Nessa fase da história, o médico e matemático italiano Gerolamo Cardano (1501-1576), criou um sistema que tinha como base códigos de sinais que ensinava surdos a ler e a escrever (GUGEL, 2007).

Seguindo as influências educacionais de Cardano, o monge beneditino Pedro Ponce de Leon (1520-1584), criou uma forma de ensino para deficientes auditivos com base no código de sinais (GUGEL, 2007). O ensino por meio do alfabeto da língua de sinais foi apresentado pelo espanhol Juan Pablo Bonet (1579-1633) no livro *Reduction de las letras y arte para enseñar a hablar los mudos*, essa obra foi importante porque difundiu que o ensino por meio de gritos e de métodos ortodoxos não contribuía para a educação desta população (GUGEL, 2007).

No âmbito das doenças da mente, os estudos que ganharam força foram os do

médico Philippe Pinel (1745-1826). O mesmo defendia tratamentos mais humanizados e menos castigantes, partia do pressuposto que os problemas neurológicos decorriam de patologias presentes no cérebro, de traços hereditários, de danos traumáticos ou psicológicos. Os indivíduos que sofriam de problemas mentais eram costumeiramente presos em correntes e ao passo que as ideias de Pinel se difundiam e ganhavam novos adeptos esses indivíduos passaram a serem cuidados sem o uso de correntes.

Apesar da gama de reconhecimentos sociais advindos da época renascentista e do enaltecimento do homem, muitos indivíduos com deficiência ainda viviam na extrema pobreza e em total insibilidade social, e para sobreviver essas condições, as pessoas pediam nas ruas num processo de mendicância ou praticavam pequenos furtos (MARANHÃO, 2005, p. 26).

Em meados do século XIX, a sociedade começa a enxergar pessoas com deficiência numa perspectiva menos assistencialistas, passando a integrar esses indivíduos ao convívio. De acordo com SILVA (2009), a caridade não supria as demandas dessa parcela, “não era apenas uma questão de abrigo, de simples atenção e tratamento, de esmola ou de providências paliativas similares, como sucedera até então”. Necessitava-se de algo ainda mais aprimorado e contínuo.

Essa mudança de olhar frente à deficiência possibilitou uma mudança no comportamento social, “na verdade não se precisava tanto de hospitais de caridade ou de casas de saúde, mas de organizações separadas, o que tornaria seu cuidado e seu atendimento mais racional e menos dispendioso” (SILVA, 2009).

No Brasil, Dom Pedro II (1840-1889) com base nos pensamentos europeus criou dois institutos que deram aporte às pessoas com deficiência, o primeiro deles foi o Imperial Instituto dos Meninos Cegos em 1854 e o Imperial Instituto dos Surdos Mudos em 1857 (MAZZOTTA, 2005, p 28-29).

No entanto, apenas no decurso do século XX que se iniciaram as primeiras ações com tratativas de institucionalizar medidas que pudessem contribuir para uma melhor qualidade de vida das pessoas com deficiência em sociedade.

Na esteira do século XX, diversos países começaram a pensar as problemáticas que envolviam as pessoas com deficiência, através de fóruns e congressos, temas relevantes foram colocados em pauta, e a partir de então, tem-se o início da visibilidade social destes indivíduos. Dentre esses eventos podemos citar: a primeira Conferência sobre Crianças Inválidas (Londres/Inglaterra, 1904);

Congresso Mundial dos Surdos (Saint Louis/EUA, 1909); a primeira Conferência da Casa Branca sobre os Cuidados de Crianças Deficientes (Washington D.C/EUA, 1909) (GUGEL, 2007).

Ocorre que ao passo que essas conquistas eram alcançadas, mesmo que a passos lentos, alguns eventos de níveis mundiais provocavam o retroceder dessas vitórias. No caso em especial, a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). As obrigações militares impostas aos civis do sexo masculino fizeram com que as mulheres casadas assumissem obrigações tanto em casa, quanto no trabalho. Segundo WELLS (2011, p. 352):

Toda a humanidade saudável da Europa foi empurrada para os exércitos ou para as marinhas ou para as fábricas improvisadas que serviam a guerra. Ocorreu uma enorme substituição de homens por mulheres na indústria. É provável que mais da metade da população, nos países beligerantes da Europa, tenha mudado completamente de emprego durante a luta estúpida. [...] A educação e o trabalho científico normal eram restritos ou desviados para fins militares imediatos [...].

O pós-guerra trouxe consigo uma piora considerável na qualidade de vida das pessoas com deficiência, pois muitos soldados retornaram para suas casas mutilados, sobrecarregando toda a sociedade e os governos, somando-se a isso, uma crise financeira assolava o mundo, e toda força de produção era imprescindível, esse cenário culminou com a criação de instrumentos que reabilita-esse indivíduos para estabilizar a ordem financeira.

Esse acontecimento histórico deu passo para a Conferência da Paz que resultou no Tratado de Versalhes, esse instrumento definiu algumas ações pós-guerra, dentre elas, ficaram definidos os limites fronteiriços da Alemanha, as sanções e obrigações impostas aos vencidos. O mesmo também possibilitou a criação de “um importante organismo internacional para tratar da reabilitação das pessoas para o trabalho, inclusive dos deficientes: a OIT – Organização Internacional do Trabalho” (GUGEL, 2007).

Nesse interim, tem-se também a criação da primeira instituição voltada a reabilitar pessoas com deficiência, a chamada Sociedade Escandinava de Ajuda a Deficientes, hoje denominada de Rehabilitation International (GUGEL, 2007).

Anos depois, após o fim da Segunda Guerra Mundial, finca-se na Europa a ideia do Estado de Bem-Estar Social que possibilitou um olhar mais aguçado e

assistencialista em relação as pessoas com deficiência e a população em geral. Depois desses eventos mundiais, programas e políticas de assistência começaram a serem implementadas com pobres, idosos, crianças, pessoas com deficiência e as vítimas da guerra. Como exemplo, tivemos na Grã-Bretanha, que em 1919, criou a Comissão Central para o cuidado do Deficiente. (GARCIA, 2010, p. 22-23).

Após todo esse recrudescimento social causado pelos eventos pós-guerra, em 1948 o mundo viu surgir um instrumento que possibilitava dar dignidade à vida de todos os seres humanos que habitam o planeta. A Declaração Universal dos Direitos do Homem, criada pela Organização das Nações Unidas, no bojo desse instrumento tem-se o artigo 25 que faz uma expressa menção as pessoas com deficiência, chamada de inválida, expressão costumeiramente utilizada na época.

Artigo XXV. 1. Toda pessoa tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem-estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis, o direito à segurança, em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência em circunstâncias fora do seu controle.

Esse documento possui uma valoração histórica importantíssima, pois foi através dele que outras ações internacionais e nacionais puderam ser melhoradas e modificadas com foco no ser humano, e em especial na pessoa com deficiência. Foi através desse instrumento que as noções de inclusão e de pertencimento permearam o meio social.

Anos mais tarde, mais precisamente segunda metade do século XX, a sociedade como um todo começou a perceber uma mudança significativa na tutela jurídica voltada aos mais vulneráveis socialmente. Só sendo possível através da criação de tratados e convenções internacionais, como por exemplo: A Convenção sobre o Estatuto dos Refugiados (1951); O Pacto Internacional dos Direitos Civi e Políticos (1966); A Convenção sobre a eliminação de todas as formas de Discriminação Racial (1969); A Convenção sobre a eliminação de todas as formas de Discriminação contra a Mulher (1979); A Convenção sobre os Direitos Políticos das Mulheres (1979); A Convenção sobre os Direitos das Crianças (1989); A Declaração dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência (1975); A Declaração de Salamanca (1994); dentre outros instrumentos.

Percebe-se que essas conquistas de direitos passaram a fomentar ao passar

dos anos a inclusão das minórias nos debates sociais, se fazendo necessário mudar ordem dos fatores e dando visibilidade às questões que envolviam mulheres, negros, crianças, pessoas com deficiência, refugiados, moradores de rua, e uma infinidade de atores que agora nos novos tempos passaram a ter vez e voz.

De acordo com BOUDON e BOURRICAUD (2002, p. 93) o termo minoria pode ser compreendido da seguinte forma:

[...] um grupo de pessoas que diferem pela raça, pela religião, pela língua ou pela nacionalidade do grupo mais numeroso no meio do qual vive. Duas precisões devem ser feitas. Em primeiro lugar, um grupo só constitui uma minoria se tomar consciência de si próprio enquanto **grupo diferente dos outros e, na maioria das vezes, socialmente inferiorizado**, sobretudo se é assim visto pelos outros. Os ruivos são menos numerosos que os morenos nas nossas sociedades, mas não formam uma minoria, na medida em que, não tendo a cor dos cabelos significação social, eles não têm consciência de constituir um grupo particular. Por outro lado, o termo "minoria" tem sempre uma dimensão social e política: na maioria das vezes, a minoria constitui um grupo ao mesmo tempo menos numeroso, menos considerado e menos poderoso; mas não é necessariamente esse o caso. Os Negros, majoritários pelo seu número na África do Sul, constituem, no entanto, uma minoria na ordem social e política instalada naquela república. As relações entre maioria e minorias são habitualmente conflituosas, mas nunca se fixam uma vez por todas (Blalock 1967). Entre a maioria e a ou as minorias existem conflitos, mas também acordos e formas de aculturação (Barth 1969). As populações judaicas, sempre minoritárias, conheceram formas de aculturação diferentes nas nações ocidentais e nos países muçulmanos. A situação de uma ou das minorias varia segundo a natureza dos regimes políticos e sociais, a sua possibilidade ou a sua vontade de reconhecer, de maneira formal ou informal, a existência das minorias. No seu princípio, o Estado-nação, elaborado na Europa na época dos nacionalismos, não admite a existência das minorias nacionais ou culturais e ignora as minorias religiosas. Os negociadores do Tratado de Versalhes esforçaram-se depois da Primeira Guerra Mundial - sem de resto o conseguirem - por reconstruir a Europa com base no princípio das nacionalidades e por suprimir as minorias no interior das nações europeias. Em contrapartida, a Suíça ou o Líbano foram fundados por um acordo político entre grupos religiosos e nacionais quantitativamente desiguais, que reconhecia a existência e os direitos de todos esses grupos. O número das minorias modifica também o sentido da relação maioria-minoria. (grifo nosso).

Nessa mesma toada, AMARTYA SEN (2011, p. 260) faz contribuições importantes em relação às minorias sociais, demonstrando que as minorias estão presentes em todos os locais, inclusive em Estados ricos e bastantes desenvolvidos, observe:

É importante notar que a opulência econômica e a liberdade substantiva, embora não sejam desconectadas, frequentemente podem divergir. Mesmo com relação a ser livre para viver vidas razoavelmente longas (livre de doenças evitáveis e outras causas de morte prematura), **é notável que o**

grau de privação de determinados grupos socialmente desfavorecidos, mesmo em países muito ricos, pode ser comparável ao das economias em desenvolvimento. Por exemplo, nos Estados Unidos, os afro-americanos dos centros urbanos deteriorados não têm como grupo maiores chances — na verdade, elas são substancialmente menores — de chegar a uma idade avançada do que as pessoas nascidas em muitas regiões mais pobres, como Costa Rica, Jamaica, Sri Lanka ou grande parte da China e da Índia. A liberdade de poder evitar a morte prematura é, evidentemente, em grande parte incrementada por uma renda mais elevada (isso não se discute), mas ela também depende de muitos outros fatores, em particular da organização social, incluindo a saúde pública, a garantia de assistência médica, a natureza da escolarização e da educação, o grau de coesão e harmonia sociais, e assim por diante. Faz diferença se olharmos apenas para os meios de vida, em vez de considerarmos diretamente as vidas que as pessoas conseguem levar. (grifo nosso).

De acordo com o pensamento dos autores supramencionados, as minorias independentemente de sua quantidade se fazem presentes em todas as sociedades e em todos os países do mundo.

O ponto chave do início da proteção jurídica das pessoas com deficiência se dá com a criação do Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos de 1966 da Assembleia-Geral das Nações Unidas, essa constatação se dá em razão do artigo 27 do mencionado instrumento, quando o mesmo se refere à proteção das minorias étnicas, religiosas e linguísticas e que garante direitos essenciais para manutenção da vida em sociedade.

No caso do Brasil, apenas com a Constituição Federal de 1988 é que o direito das minorias foi amplamente reconhecido e em especial os direitos basilares das pessoas com deficiência, essas garantias estão presentes nos art. 7º, inciso XXXI, art. 23, inciso II, art. 24, inciso XIV, art. 37, inciso VIII, art. 40, § 4º, inciso I, art. 100, § 2º, art. 201, § 1º, art. 203, incisos IV e V, art. 208, inciso III, art. 227 e art. 244.

Nesta mesma perspectiva de igualdade de direitos entre os cidadãos temos a importante contribuição de John Rawls (2002) o autor estabelece em seus estudos que a justiça deve ser entendida na medida da equidade dos bens sociais disponíveis. Os bens sociais ou primários são obtidos através das instituições, como no caso da renda, direitos e liberdades. Esses bens podem ser utilizados pelo simples fato de ser cidadão, livre e com igual condição de acesso.

Nesse sentido, Rawls (2002) entende que essa distribuição de bens deva ser fornecida de forma igualitária entre todos os indivíduos de uma sociedade. Nesse sentido, o transporte público pode ser compreendido como um bem primário, pois é essencial na garantia da mobilidade, permitindo o acesso de todos o ir e vir e a

participação na vida social.

Os estudos de Rawls são importantes para as sociedades atuais, por que demonstra a necessidade uma justiça distributiva democrática. Esse fenômeno ocorre através da equidade, no qual alude que todos podem receber um tratamento equitativo numa sociedade de iguais oportunidades, e é por intermédio da política que os indivíduos podem conciliar ideias conflitantes e plurais no contexto democrático (RAWLS, 2002).

2.3 O direito à cidade frente à pessoa com deficiência.

Ao estudar a cidade a partir de sua evolução histórica se faz necessário compreender as diferentes nuances que a corroboraram para o processo de urbanização. Alguns teóricos do meio urbanístico, afirmam que as cidades assumem a forma que entendemos hoje a partir do início da revolução industrial. A cidade antiga e também do período medieval dependia muito do campo e por essa razão era de difícil separação entre campo/cidade, ocorre que, ao passo que o processo de industrialização cresce fica mais fácil compreender o que configura o campo e o que caracteriza as cidades.

Neste sentido, surgiram diversos mecanismos que fomentaram o povoamento dos territórios, como se pode ver:

O processo de urbanização decorreu de uma associação humana que tinha o ideal de proporcionar proteção contra as diversas intempéries naturais (frio, feras, fome, chuva) e, por que não, contra os diversos conflitos provocados pelo próprio homem (tribos rivais). O conforto, a segurança, o bem-estar, características desejadas e buscadas pelo homem, ao longo de sua existência, foram paulatinamente conquistados graças aos processos de desenvolvimento humano e, paralelamente, aos processos de desenvolvimento das famílias, tribos e aldeias, convergindo, mais à frente, ao status de cidades. (RAMOS JUNIOR; VIEIRA, 2015, p.38).

A Revolução Industrial possibilitou o desenvolvimento da cidade e o nascimento das formas de viver dentro da cidade. Neste lume, a noção de cidade enquanto realização dos homens nos dirige a pensá-la como fruto do trabalho que tem sua origem fincada no processo de sedentarização.

De acordo com RAQUEL ROLNIK (2004, p.16), “A cidade, enquanto local

permanente de moradia e trabalho se implanta quando a produção gera um excedente, uma quantidade de produção para além das necessidades de consumo imediato”.

Neste mesmo sentido, RONILK (2004, p. 36) aduz que depois do processo de sedentarização humana, o caminho limiar para a existência da cidade foi o excedente agrícola, ao passo que seus habitantes se tornam consumidores e deixam de ser produtores a produção agrícola passa a ser impulsionada pelas cidades.

Toda essa dinâmica social contribuiu para a formação e criação do mercado, que em uma primeira análise demonstra-se como instrumento essencial para o surgimento da cidade. SPOSITO (2008) orienta em seu estudo que ao contrário do que se pensa é que a origem da cidade não se explica unicamente nos fins econômicos, devendo ser contemplados o social e o político como aspectos fundamentais, assim a cidade em sua origem não seria necessariamente o lugar da produção, mas o espaço da dominação.

De acordo com Ana Fani Alessandri Carlos (2009), o nascimento das cidades vincula diretamente à existência de uma ou mais funções urbanas – industrial, cultural, comercial, administrativa ou política – que assumem diferentes abordagens de acordo com as condições históricas de cada ambiente e em decorrência das diferenças espaciais. Neste sentido, a cidade apresenta uma origem histórica, que se constitui ao longo de um processo, assumindo diferentes formas e conteúdos, organizando e integrando, tornando independente um dado espaço em detrimento de uma função ou finalidade.

Deste modo, as nuances econômicas fazem surgir às noções da divisão do trabalho e, por conseguinte, se apresentam como um fator decisivo na organização espacial, o que implica uma forma de segregação espacial entre os homens e se desdobra nas relações campo e cidade (CARLOS, 2009). Diante de tais apontamentos, o nascimento da cidade estaria relacionado a uma hierarquização social, que a encabeça. Assim, podem-se elencar seis elementos que demarcam o nascedouro da cidade, são eles: a) Divisão do trabalho; b) Separação da sociedade em classes; c) Arsenal tecnológico; d) Produção do excedente agrícola decorrente da evolução tecnológica; e) Modelo de comunicação; f) Um conjunto de agrupamentos das atividades não agrícolas.

Este processo de reforço à economia mercantil permitiu a extensão da

urbanização ao mundo colonial, a partir do século XV. Ainda que as primeiras cidades coloniais não tenham sido mais do que portos construídos para escoar as riquezas coloniais em exploração, ou fortes para proteger os colonizadores, a extensão do fato humano a novas áreas foi importante, porque se constituiu num embrião de um processo de ampliação espacial da urbanização e no suporte de articulação destas novas áreas ao capitalismo mercantil europeu. À medida que o próprio capitalismo se desenvolvia, esta urbanização no mundo colonial foi se ampliando e tomando um caráter de multiplicidade funcional (SPOSITO, 2008, p.39).

Na atualidade, a cidade se apresenta como pertencente ao capital e pode ser compreendida “[...] como um ímã, um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens” (ROLNIK, 2004, p.12). Neste viés, a cidade pode ser estudada, sobretudo como o *lócus* da produção, do acúmulo dos meios de produção, do capital, da mão-de-obra, e do mesmo modo da concentração de população e bens de consumo coletivo.

[...] a cidade é condição geral da produção, e este fato impõe uma determinada configuração ao urbano, aparecendo enquanto fenômeno concentrado, fundamentado numa complexa divisão espacial do trabalho, formando uma aglomeração que, no capitalismo, tem em vista o processo de acumulação. Um aglomerado que busca diminuir a distância entre processo de produção da mercadoria e seu processo de consumo. Nessa perspectiva, a cidade é o *lócus* da concentração dos meios de produção e de pessoas ligadas à divisão técnica e social do trabalho, articuladas ao processo produtivo. Assim, a cidade é analisada enquanto concentração de instrumentos de produção, serviços, mercadorias, infraestruturas, trabalhadores e reserva de mão-de-obra. [...] A cidade se produz de modo a permitir a articulação entre processos de produção – distribuição – troca, consumo e a gestão (CARLOS, 2009, p. 73-74).

Segundo DONNE (1979, p. 146), o elemento emergente da revolução industrial é constituído pelo afluxo em direção à cidade de enormes massas proletárias cujas condições de vida e de trabalho, a sua posição no próprio coração da cidade punham em sério perigo o sistema social.

A cidade modifica-se a partir do momento que seu organismo social como um todo evolui, e por essa razão, a cidade é vislumbrada como produto da história, do social e das relações entre a sociedade e o seu conjunto (CARLOS, 2009). Nesta perspectiva, o âmbito geográfico pode ser compreendido como decorrente de um processo histórico e a cidade como o resultado cumulativo de todas as outras preexistentes, formadas pelas transformações sociais decorrentes ao longo dos anos,

produzidas pelas relações que modificam estas transformações (SPOSITO, 2008).

3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL

Para a concretude dos objetivos sociais e econômicos pretendidos e para efetivar os direitos fundamentais, o Estado planeja e articula um conjunto ordenado de programas e ações que são comumente chamados de políticas públicas.

As políticas públicas podem ser compreendidas como os programas, planos e diretrizes governamentais que orientam a aplicação de estruturas, bens e agentes na execução das atividades estatais e privadas e, como também, os diversos atores e interesses envolvidos na concretude dos objetos relevantes e determinados (BUCCI, 2021, p. 241).

Desta forma, as políticas públicas ultrapassam o limiar entre a simples colocação e disposição de recursos para a garantia de prestação de serviços pelo Estado, abrangendo a atividade normativa, reguladora e de fomento que utilizada de forma correta e eficiente direcionam os esforços da via pública e privada, na obtenção dos fins almejados pela constituição e sociedade (BARCELLOS, 2006 p. 18).

No transcorrer deste capítulo será possível perceber o desenvolver de políticas públicas que permitirram mesmo que forma tímida o desenvolver das pessoas com deficiências nos espaços públicos e privados.

3.1 A cidade como palco das políticas públicas

Com o surgimento das primeiras cidades, observa-se principalmente nas cidades europeias que o processo de evolução da humanidade não reconhecia as pessoas com deficiência como seres humanos detentores de direitos e deveres e com possibilidade de usufruí-los igualmente como qualquer cidadão. Neste sentido, a deficiência por si só já era fator excludente da permanência desses indivíduos no usufruto dos espaços urbanos.

Neste diapasão, é perceptível que a construção dos espaços urbanos, desde a formação das primeiras cidades, não considerou as necessidades especiais dessa parcela da sociedade. Assim sendo, a cidade ergue-se no contexto histórico da

pessoa com deficiência como um dos mais difíceis entraves para a sua promoção, tornando-se um meio inacessível e constrangedor, pois para se transitar no meio urbano moderno a pessoa com mobilidade reduzida ou com deficiência necessita da ajuda de outros indivíduos para conseguirem chegar ao destino almejado.

Observando o desenvolver ds cidades européias pode-se comprrender que esses territorios tinham como base a ideia de espaços que serviam como locais de chegadas e partidas, de transformação econômica (produção), política (redistributiva), social (relacional) e de interação social (POLANYI, 1994), e dessa compreensão surge à necessidade de se discutir a relação existente entre políticas públicas e a cidade como femômeno da admnistração pública. Refletir sobre o contexto das cidades tem-se modificado ao passar do tempo, ao mesmo passo que a sua população vem aumentando, tanto de forma dimensional como populacional. Desta forma, debates voltados à urbanização se tornaram destaque ao passo que supera o número de habitantes da zona rural.

O espaço urbano desenpenha uma função fundamental de concentrar uma boa parte da mão de obra no processo de produção, unindo infraestrutura como mecanismo de redução dos custos na circulação do capital. Desta forma, esses espaços urbanos estão preenchidos por uma boa parcela da população mundial, as cidades funcionam como mola propulsora das economias globais e nacionais.

Além disso, é na cidade que se localiza a maior porcentagem dos recursos energéticos, e esse fator corrobora para tencionar-la nos grandes processos de tomadas de decisões e na organização do sistema de Classes (LEEDS e LEEDS, 2015, p. 57).

Quando uma cidade padece da presença do Estado intevindo nas demandas de cidadania e de inclusão pode contribuir para o empobrecimento social ou econômico, e desta forma, corroborar para que o proletariado sofra com regiões superlotadas, precárias e com moradias que elevem os custos de vida (HARVEY, 2001). No Brasil, questões habitacionais nem sempre foram o foco das gestões governamentais, esse tipo de situação fica mais evidente quando percebemos que desde 2010 o deficit de habitação saltou para 5,8 milhões de residências, enquanto o número de domicílios desocupados chegou a 6 milhões, esse tipo de situação seria sanado se essas propriedades não fossem tão somente ativos de investimento.

O Século XXI se apresenta com novos questionamentos para os debates sociais que giram em torno das cidades. As cidades hoje podem ser vistas não apenas

como um emaranhado de ruas e casas, mas sim, como um espaço que pulsa transformações e que busca incasavelmente atingir todos aqueles que estão nas suas dependências. A cidade passa a ser palco das demandas que tangem mobilidade, acessibilidade, desenvolvimento, inclusão. Esses e tantos outros direitos são frutos das discussões locais que só acontecem nas cidades.

A cidadania não é sinônimo apenas nascer ou viver em determinado local, mas sim poder participar ativamente das demandas daquela localidade. De acordo com CASTELLS (2004), a literatura já vem expressando uma cultura de movimentos sociais que funcionam como ciclos de mobilizações, com períodos de mudanças nos significados das demandas populacionais em toda a forma de atuação e até como se apresentam.

De acordo HARVEY (2004, p.208):

O que nos distingue parcialmente, na qualidade de arquitetos humanos, das abelhas é que nós somos agora obrigados (como decorrência de nossas próprias realizações) a elaborar na imaginação, bem como por meio de debates discursivos, nossas responsabilidades individuais e coletivas não só com relação a nós mesmos e aos outros como em relação àqueles “outros” formados pelo que normalmente designamos por natureza “exterior” (quer dizer, “exterior” a nós). Chegamos a uma condição evolutiva em que há necessidade de fazer opções conscientes não apenas sobre o nosso caminho evolutivo, mas também sobre o de outras espécies.

Segundo LEFEBVRE (2008), a cidade não pode ser vista apenas pelo viés urbanista, metafísico, espacial ou arquitetônico, mas sim abordado através da vivência social e dos significados que os agentes sociais atribuem aos acontecimentos ao seu redor, ou seja, essa compreensão pode ser múltipla em razão da sua condição social.

De acordo com Gomes (2007, p. 41):

[...] legada como pressuposto-testemunho do processo emancipatório da humanidade, especialmente assimilado pelo ideário de progresso, a cidade vem sendo tomada como o espaço de síntese do concreto, de implantação e arranjos de múltiplas intervenções e feitos da civilização ao longo da história.

Nesse sentido, a gerência do Estado sobre os espaços urbanos e as condições econômicas pode mascarar ou alienar o indivíduo, transformando o sujeito social em objeto social. De acordo com Lefebvre, o espaço urbano deve reduzir a ótica administrativa e fazer surgir à produção social do espaço urbano, pois são indivíduos

que tem maior facilidade para determinar quais são as ações que podem contribuir para uma melhor vivência em sociedade. Percebe-se, que essa participação social supracitada extrapola o sentido de votar e de ter voz, pois se trate de uma manifestação democrática mais direta.

Lefebvre apresenta em seus estudos, o que entende por direito à cidade:

[...] o *direito à cidade* (não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o *uso* pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) (Lefebvre, 2008, p. 139, grifos do autor).

[...]

O *direito à cidade* não pode ser concebido como um direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive da vida camponesa conquanto que “o urbano”, lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização prático-sensível. (LEFEBVRE, 2008, p. 117-118, grifos do autor).

Nesse interregno, a obra “Ralé brasileira: quem é e como vive”, Jessé Souza aborda um contexto social que vislumbra os seus problemas como de fácil resolução por intermédio do crescimento econômico. Ocorre que dentro dessa ideia reside um grande abismo, pois ao compararmos indivíduos em situação de vulnerabilidade a outros que tem condições distintas nos dá a falsa ilusão de que “[...] o miserável e sua miséria são sempre percebidos como contingentes e fortuitos, um mero acaso do destino, sendo a sua situação de absoluta privação facilmente reversível, bastando para isso uma ajuda passageira e tópica do Estado para que a situação seja superada (SOUZA, 2009, p. 17).” Infelizmente o caso brasileiro foge a esse imaginário de ajudas esporádicas e temporárias, as dificuldades econômicas impedem que o cidadão possa usufruir dos serviços que o seu ambiente oferece, e quando observamos pela ótica da pessoa com deficiência essas barreiras de uso do espaço podem ser elevadas a escala máxima.

Diante de tais apontamentos, a proteção dos direitos das pessoas com deficiência foi fator determinante para amenizar o sofrimento destes indivíduos. Acerca da construção dessa proteção dos direitos das pessoas com deficiência,

PIOVESAN (2017) contextualiza:

A história da construção dos direitos humanos das pessoas com deficiência compreende quatro fases: a) uma fase de intolerância em relação às pessoas com deficiência, em que simbolizava impureza, pecado ou mesmo castigo divino; b) uma fase marcada pela invisibilidade das pessoas com deficiência; c) uma terceira fase, orientada por uma ótica assistencialista, pautada na perspectiva médica e biológica de que a deficiência era uma “doença a ser curada”, estando o foco no indivíduo “portador de enfermidade”; e d) finalmente uma quarta fase, orientada pelo paradigma dos direitos humanos, em que emergem os direitos à inclusão social, com ênfase na relação da pessoa com deficiência e do meio em que ela se insere, bem como na necessidade de eliminar obstáculos e barreiras superáveis, sejam elas culturais, físicas ou sociais, que impeçam o pleno exercício de direitos humanos.

O direito a uma cidade acessível pode propiciar um gama de efeitos positivos na vida dos indivíduos que tem algum tipo deficiência, a acessibilidade pode ser compreendida como uma ferramenta transformadora e de cunho emancipatório. Quando o Estado possibilita por meio da nossa Constituição Federal de 1988 a garantia de um meio urbano acessível, o mesmo retira essas pessoas de uma total invisibilidade, conferindo-lhes reconhecimento e a garantia dos seus direitos sociais básicos.

A acessibilidade é um conceito amplo, que abrange a possibilidade de acesso fácil e seguro ao meio físico e aos meios de transporte. Deve funcionar como antídoto a obstáculos com que se defrontam as pessoas com necessidades especiais [...] A importância da acessibilidade é incomensurável para as pessoas com necessidades especiais. Essa afirmação resulta patente, levando-se em conta que, para uma existência digna, todo ser humano merece ter viabilizada a busca de realizações nos diversos meandros da vida social e econômica, o que lhe exige estar nos mais variados lugares de uso público ou abertos a esse uso [...] Para haver a perspectiva de ingressarem nesses ambientes, devem estes ser dotados de estruturas físicas compatíveis com as singularidades daqueles seres humanos, que, igualmente, para poderem chegar até esses locais, devem ser favorecidos por meios de transporte coletivo dotados de apetrechos acessíveis, em termos de assentos e mecanismos que permitam ingressar e sair de ônibus, embarcações, aviões etc. (RAIOL, 2012).

O direito à cidade torna-se essencial, no sentido que a prestação dos serviços básicos e essenciais de manutenção da vida em sociedade é prestada de forma desigual, devendo este revestir-se em instrumento de concessão dos bens sociais básicos a todos indistintamente.

Então, ao invés de ser questão técnica, como uma resposta adequada encontrada dentro dos limites do ordenamento jurídico, a construção da legislação urbana constitui um processo político, cuja dimensão também se encontra na produção da “cidade-cidadania”. Mas, até que isso seja equalizado para contornar essa situação, por meio da efetiva aplicabilidade material dos atuais instrumentos jurídicos que foram discutidos, legislados e promulgados, muitas pessoas continuam vivendo em uma ordem jurídico-urbana, de certa forma, excludente e segregadora. (CATÃO, 2017, p. 93).

Percebe-se que o direito à cidade é algo que interfere na vida em sociedade e para tanto, há diferentes óticas para se abordar esta temática, tanto em um horizonte mais teórico, quanto em uma perspectiva prática. No entanto, antes da apresentação de tais configurações e com a consciência de que o direito à cidade é multifacetado, crê-se na cidade como um direito “a estar” incluso no ambiente urbano, socialmente integrado e fronteiriçamente livre. Salienta HARVEY (2004):

Nossas responsabilidades coletivas perante a natureza humana e perante a natureza precisam ser unidas entre si de uma maneira bem mais dinâmica e co-evolutiva que abarque uma variedade de escalas e espaços-temporais. Questões como a conservação de micro-habitats, projetos de restauração ecológica, planejamento urbano, uso de combustíveis fósseis, padrões de exploração de recursos, proteção aos meios de vida, manutenção de certas formas culturais geograficamente específicas, o aumento de chances de vida em todos os níveis, do global ao local – tudo isso precisa de alguma maneira ser unido e transformado num sentido mais generalizado de como poderia surgir uma alternativa político-econômica a partir das contradições ecológicas de um sistema capitalista fundado em classes (Harvey, 2004 p. 303).

As cidades têm uma figuração central no convívio humano em sociedade e acabam por propiciar inúmeras formas de acesso à composição de seu espaço em suas mais diversificadas atividades, como, comprar, comer, passear, praticar esportes, visitar museus e como ferramenta de acesso as políticas públicas e sociais. Perante mencionadas opções o direito à cidade alcança a cidade em si quando possibilita seu aproveitamento como um todo, por isso, fala-se da mobilidade e acessibilidade urbana.

Ao compreender o Direito à Cidade, sob uma perspectiva contemporânea, HARVEY (2014, p. 74) pondera:

O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual para acessar os recursos urbanos: é o direito de mudar a si mesmos por mudar a cidade. É,

sobretudo, um direito comum, ao invés de individual, pois esta transformação inevitavelmente depende do exercício de um poder coletivo para dar nova forma ao processo de urbanização. O direito a fazer e refazer as cidades é também o direito de refazer a nós mesmos e assim um dos mais preciosos, e ainda assim mais negligenciados, de nossos direitos humanos

Denota-se que o conceito trazido por Harvey aponta elementos que dão um sentido de coletividade ao direito à cidade, não apenas como um direito individual de acesso aos recursos urbanos.

Segundo Edésio Fernandes (2007) a compreensão jurídica do direito à cidade ultrapassa os ensinamentos expressos por Lefebvre, pois as questões apontadas por ele têm desdobramentos singulares em cada ótica de estudo, pois ao analisar a cidade nos deparamos como a noção de espaços públicos e privados que se entrelaçam e fazem ressurgir outras nuances do mesmo direito. Neste sentido, FERNANDES aduz:

[...] o fato é que o conceito de “direito à cidade” de Henri Lefebvre foi muito mais uma plataforma político-filosófica e não explorava diretamente como, ou em que medida, a ordem legal determinava o padrão excludente de desenvolvimento urbano. Aos argumentos sociopolíticos de Lefebvre, deve ser acrescentada outra linha, ou seja, argumentos jurídicos que nos permitam construir uma crítica à ordem legal não apenas na perspectiva de valores sociopolíticos ou humanitários, mas desde dentro da própria ordem legal (FERNANDES, 2007, p. 208).

A constituição da República Federativa do Brasil de 1988 traz em seu artigo 5º, inciso XXIII, que a propriedade atenderá a sua função social, e o artigo 21, inciso XX, define a União como competente para instituir diretrizes do desenvolvimento urbano, dentre eles: habitação, saneamento básico e transporte urbano.

No artigo 30º, inciso VIII, o texto constitucional, atribui aos Municípios competência de promover, no que couber adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Já nos artigos 182 e 183 da CF expressa a ideia de desenvolvimento e de bem-estar social, vejamos:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política

de desenvolvimento e de expansão urbana. (BRASIL, 1988).

Como o advento da Lei Federal Nº 10.257 de 10 de julho de 2001 que instituiu o Estatuto da Cidade, foram possíveis criar mecanismos e diretrizes para a política urbana, evidenciando o desenvolvimento das funções sociais da cidade e de seus habitantes. Nos seguintes termos:

Art. 1.º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal será aplicado o previsto nesta Lei. Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. (BRASIL, 2001).

Apesar da lei supracitada estabelecer parâmetros de igualdade no usufruto das cidades, percebe-se que no interior das cidades existem muitas barreiras que impedem o desenvolvimento de algumas pessoas que têm necessidades diferentes da maioria, porque se comportam de forma contrária ao que é legalmente estabelecido pela legislação urbanística brasileira (SPINELLI; SOUZA, 2019).

A cidade por representar esse lugar de trocas e relações entre todos os indivíduos, e por ser reflexo de uma sociedade pós-moderna composta por diversas pessoas que possuem necessidades gerais ou específicas e que reivindicam inclusão e valor de suas ações sociais, precisa urgentemente parar de produzir barreiras arquitetônicas, por muito velada, para assim poderem permitir o ir e vir de todos (SPINELLI; SOUZA, 2019).

Percebe-se, que ao estudar o direito à cidade ou a estrutura urbana estamos lidando intimamente como o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e por essa razão se faz necessário preservar para as presentes e futuras gerações. Segundo GOMES (2007, p.41):

No âmbito do planejamento institucional e das diretrizes urbanísticas preconizadas de intervenções para esta instância espacial, em suas variadas escalas, têm sido absorvidas privilegiadamente, na dimensão política e administrativa, representações que, guardem afinidades como um “futuro” garantidor, ou guardião, das “permanências e conquistas” atingidas pelo “progresso” perseguido nos moldes capitalistas evocados. Repousa-nos, até agora, inevitáveis prognósticos do comprometimento desde “futuro” o

“adjornamento” da questão ambiental, como imprescindível variável a ser considerada nas reflexões e nas práticas das diversas classes sociais, considerando seus rebatimentos espaciais, com ênfase na cidade (GOMES, 2007, p. 41).

Neste sentido, o Estatuto da Cidade apresenta em seu artigo 4º o plano diretor como instrumento que dará norte para os gestores municipais na elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano e, por conseguinte, a concretude do direito a cidade.

Art. 4.º Para os fins desta Lei serão utilizados, entre outros instrumentos:

[...]III – planejamento municipal, em especial:

- a) plano diretor;
- b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;
- c) zoneamento ambiental;
- d) plano plurianual;
- e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;
- f) gestão orçamentária participativa;
- g) planos, programas e projetos setoriais;
- h) planos de desenvolvimento econômico e social; (BRASIL, 2001).

Diante do exposto, observa-se que a Função Social da Cidade, está diretamente ligada aos direitos fundamentais do cidadão, ramificado em diferentes categorias do contexto social e presente em todas as esferas, podendo serem vistas como: Funções Urbanísticas (Habitação, Trabalho, Lazer e Mobilidade), Funções de Cidadania (Educação, Saúde, Proteção e Segurança, na qual claramente se abrigam a preocupação com as pessoas com deficiência), Funções de Gestão (Prestação de Serviços, Planejamento, Preservação do Patrimônio Cultural e Natural e Sustentabilidade Urbana) dentre outras classificações.

Além das necessidades e liberdades de cada indivíduo, o homem possui necessidades sociais, que podem ser vistas como opostas e ou complementares. São opostas e complementares porque compreendem uma complexidade de fatores, dentre eles: a necessidade de segurança e de abertura; de certeza e aventura; do trabalho e do esporte; de previsibilidade e do imprevisto; de unidade e de diferença; de isolamento e de encontro; de trocas e de investimento; de independência (até mesmo solidão) e de comunicação; do imediato e da perspectiva em longo prazo

(LEFEBVRE, 2015, p. 215).

Percebe-se, portanto, que o Plano diretor pode contribuir significativamente para que as pessoas com deficiência possam promover-se socialmente, como também, adquirir independência econômica, através da construção de uma cidade acessível. Um ambiente acessível e favorável pode minimizar os problemas hoje enfrentados por essa parcela da sociedade.

Como mencionado alhures, a organização de uma cidade com base num plano diretor que vise inclusão e acessibilidade de todos pode reduzir diversos entraves na vida de todos os que dependam dos serviços e espaços públicos disponíveis numa cidade. No próximo tópico será possível perceber de forma mais exemplificativa os avanços brasileiros em matéria de acessibilidade e inclusão, como também as diferentes formas de assistencialismo que as pessoas com deficiência conquistaram por parte do governo e da sociedade nos últimos anos.

3.2 Políticas públicas de acessibilidade e Inclusão no Brasil

Para a concretude dos objetivos sociais e econômicos pretendidos e para efetivar os direitos fundamentais, o Estado planeja e articula um conjunto ordenado de programas e ações que são comumente chamados de políticas públicas.

As políticas públicas podem ser compreendidas como os programas, planos e diretrizes governamentais que orientam a aplicação de estruturas, bens e agentes na execução das atividades estatais e privadas e, como também, os diversos atores e interesses envolvidos na concretude dos objetos relevantes e determinados (BUCCI, 2021, p. 241).

Desta forma, as políticas públicas ultrapassam o limiar entre a simples colocação e disposição de recursos para a garantia de prestação de serviços pelo Estado, abrangendo a atividade normativa, reguladora e de fomento que utilizada de forma correta e eficiente direcionam os esforços da via pública e privada, na obtenção dos fins almejados pela constituição e sociedade (BARCELLOS, 2006 p. 18).

Nesta senda, Eduardo Appio (2005, p. 136) aduz que “as políticas públicas podem ser conceituadas como instrumentos de execução de programas políticos baseados na intervenção estatal na sociedade com a finalidade de assegurar igualdade de oportunidades aos cidadãos, tendo por escopo assegurar as condições materiais de uma existência digna a todos os cidadãos”. Appio esclarece ainda que

“as políticas públicas no Brasil se desenvolvem em duas frentes, quais sejam, políticas públicas de natureza social e de natureza econômica, ambas com um sentido complementar e uma finalidade comum, qual seja, de impulsionar o desenvolvimento da Nação, através da melhoria das condições gerais de vida de todos os cidadãos”.

De certo modo, ao abordar a temática de políticas públicas há de se deparar com algumas complexidades, pois a prestação dos serviços e programas governamentais não se apresenta de forma padronizada e uniforme, e facilmente apreensível pelo sistema jurídico.

No Brasil as políticas públicas urbanas estiveram por muito tempo atreladas aos momentos econômicos e políticos, isso é perceptível ao passo se verificam acontecimentos do período imperial que limitaram o processo de urbanização as áreas litorâneas onde se concentravam a exploração dos recursos naturais a exemplo do pau-brasil, como a criação das vilas foi orientada pelo cultivo, exploração e produção do café nos rincões do nosso país (SILVA, 2012, p. 21).

Neste sentido, percebe-se que a formação das cidades brasileiras passou por processos diferentes dos que ocorreram no oriente. A cidade teve como início uma formação política e orientada para os interesses econômicos da coroa e dos sistemas que se seguiram, o que contribuiu para o baixo grau de participação da sociedade na gestão democrática do espaço urbano e do controle das políticas públicas urbanas (VIANNA, 2005 p. 331).

A cidade funciona como um importante elo de ligação entre campo (local de produção rural) e metrópole (local de exportação) e, portanto, se torna fundamental no progresso da economia de um país pois, pode possibilitar por um lado independência e autonomia dos núcleos urbanos, e por outro, pode se deparar com uma possível baixa em moradia e desocupação (MARICATO, 1997 p. 8).

A falta de participação da sociedade nas tomadas de decisões das cidades pode contribuir para o crescimento de cidades que tenham como configuração moldes coloniais, e com isso políticas públicas que não visualizem necessidades básicas daquela população.. A colonização brasileira não seguiu o exemplo da coroa espanhola, se consolidou como um local pouco povoado, sem urbanidade e com finalidade econômica (HOLANDA, 1995 p. 96).

Percebe-se, que Portugal não se importou em repassar seus desenhos e planos urbanos com os recortes em xadrez de sentido norte-sul e leste-oeste, pois a função da terra aqui encontrada era exclusivamente para a extração das riquezas,

marcada por construções temporárias para armazenamento e exportação das riquezas e de defesa. (VIANNA, 1976 p. 96).

No período em que os Holandeses adentraram no território brasileiro (1630 – 1654), as políticas urbanas promovidas por Nassau provocaram um melhoramento das cidades, ocorre que esse desenvolvimento provocou uma migração do campo e desequilíbrio na ordem estrutural da cidade, gerando uma escassez de habitações e o nascimento de moradias improvisadas (HOLANDA, 1995 p. 92).

Com a transferência da Coroa Portuguesa para o Brasil, diversos impactos foram observados no processo de urbanização, em especial, o Rio de Janeiro que vislumbrou o maior número de políticas públicas gerando um melhoramento da cidade. Isto ocorreu em decorrência da ocupação das instalações por parte da família real e de todo o governo, a vida cultural foi ampliada e possibilitou a construção de prédios como o Teatro Municipal, da Biblioteca Nacional e a Academia de Belas Artes (SILVA, 2012 p. 22).

Desta forma, mesmo com o melhoramento da parte central da cidade, o governo não se orientou para dirimir os outros problemas sociais que sobrevieram com a industrialização e com a má qualidade de vida dos cidadãos, processo esse que se alastrou por toda parte do território brasileiro.

A falta de políticas públicas para a classe trabalhadora e com a constante chegada de escravos livres às cidades possibilitou o crescimento das comunidades em zonas inadequadas e sobrecarregando o sistema por falta de moradias, transportes e serviços urbanos, além do desemprego, da criminalidade e da disseminação de doenças (MARICATO, 1997 p. 12). Para conter os danos da falta de estrutura das cidades em decorrência da demanda populacional o governo implementou a criação de códigos de postura municipais que visavam conter a proliferação das habitações estilo cortiços e autoconstrução de casas nas favelas próximo ao centro da cidade (MARICATO, 1997 p. 28).

O desenvolvimento urbanístico brasileiro persistiu ligado ao aspecto econômico, de modo que determinou o crescimento e as reformas urbanas, no intuito de garantir a dividendos econômicos e os olhares de capitais externos, que exigiu das cidades políticas públicas para ampliação do sistema viário (MARICATO, 1997 p. 30).

O período republicano brasileiro demarca uma fase de ações por parte do Estado de cunho excludente, se comprometendo apenas em retirar trabalhadores e mendigos para localidades distantes e com péssimas condições na prestação de

serviços e de infraestrutura, a ideia de política pública como temos nos dias atuais ainda não fazia parte deste período.

Apenas em meados do século XX que políticas públicas começam a resolver as demandas decorrentes das ocupações irregulares nas cidades, criou-se incentivo por parte do poder público para que o setor privado começasse a construir habitações populares, entretanto, o poder aquisitivo de boa parte da população brasileira não era suficiente para usufruir de tal medida, e junto a isso, o problema da informalidade dos contratos de trabalho inviabilizaram o andamento da proposta (MARICATO, 1995 p. 38).

Em 1930, o Estado toma rédea das políticas urbanas e institui uma normativa que possibilitou a criação de um financiamento que visava única e exclusivamente à construção de moradias para os mais necessitados, por outro lado, essa medida serviu apenas para regulamentar a transferência do proletariado para recortes urbanos “organizados” e afastados das favelas.

O período pós 1930 foi marcado pela demarcação e distinção entre território urbano e rural, considerando como urbano a localidade onde residiam os cidadãos sejam nos municípios ou nos distritos, independente da função que esses municípios desenvolviam. Esse processo de divisão entre espaço urbano e rural no Brasil também demarca o período de desenvolvimento das indústrias e como *lócus* do capitalismo, contribuindo para o processo migratório.

No Brasil, o crescimento das cidades não foi acompanhado por políticas públicas adequadas que regulassem a elasticidade dos espaços urbanos. Após os anos 1930 foi possível detectar um processo de urbanização periférica, que se desenvolveu para acompanhar o desenrolar econômico, e contribuiu para que problemas ambientais e sociais emergissem.

Esse tipo de situação se perdurou por longos anos, pois as atitudes do Estado não condiziam com a realidade social e econômica da população brasileira, arquitetos e urbanistas tentaram criar sistemas e meios para reduzir os impactos causados pelo crescimento desenfreado, mas não obtiveram êxito, pois os mesmos se apoiaram em leis de zoneamento que não condiziam com a realidade posta.

Nem a Constituição de 1988, com amplos regramentos e previsões legais foi capaz de regularizar o cenário da urbanização (MOURA, 2015). Em meados dos anos 1990 os espaços metropolitanos apresentavam cada vez mais a desigualdade social através do crescimento da cidade e do aumento das pessoas que ficavam a margem

desses centros, como também o crescimento da violência. (MARICATO, 1995 p. 47).

No Brasil é possível perceber que a maior parte das políticas urbanas foram marcadas por investimentos estatais voltados para áreas que apresentavam possibilidades latentes de investimentos do setor imobiliário, para isso, o Estado cria por meio de planos de ações e programas mecanismos para valorizar determinadas áreas em detrimento de outras, contribuindo cada vez mais para a segregação espacial. (MARICATO, 1995 p. 54). Esses investimentos por parte do poder público podem ser vistos como melhoramento das malhas asfálticas, dos serviços de limpeza urbana, segurança para bairros ou regiões onde moram pessoas com melhor poder aquisitivo, dentre outros serviços que tornam determinadas regiões mais procuradas por investidores.

A Carta magna de 1988 permitiu por meio dos artigos 182 e 183 a criação de medidas que fomentaram a criação da política pública urbana regulamentada pela Lei Federal 10.257 de 2001, denominada de Estatuto da Cidade, o mesmo visa estabelecer normas de ordem pública e de interesses sociais que regulamentam o bem estar de todos os cidadãos.

A partir do século XXI é que se inicia um movimento de reformulação das medidas voltadas ao meio urbano por meio de políticas públicas mais abrangentes e satisfatórias a todas as classes, no intuito de solucionar antigos problemas como da moradia, da propriedade privada, da mobilidade, dos transportes públicos e etc. No tocante a moradia, foi instituída por meio de uma política pública um programa social que viabilizava a compra de imóvel por pessoas de menor poder aquisitivo, o programa era chamado Minha Casa Minha vida, e atualmente instituída pela Lei Federal 14.118/21 denominado Casa Verde e Amarela.

No tocante a mobilidade urbana, foi instituída a política nacional de mobilidade urbana Lei Federal 12.587 de 2012, a medida tenha como escopo viabilizar o melhor deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, através da integração dos diferentes serviços prestados aos cidadãos, tendo como base a equidade, eficiência e modicidade.

No âmbito da acessibilidade, as cidades tiveram mais uma vez que orientar seu crescimento tendo como base a inclusão de todo e qualquer transeunte, tendo ele necessidade aparente ou não. Nesse interregno, surge outro instrumento normativo que orienta a gestão da cidade tendo como pressuposto a pessoa com deficiência, a Lei Federal 13.146/2015 que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com

Deficiência.

No transcorrer da história, percebe-se que na maioria das vezes a economia e as demandas de mercado estão intimamente ligadas ao crescimento das cidades, pois o acesso aos bens públicos ocorreu de forma tardia e desencadeou diversas formas de segregação. Para minimizar estes obstáculos se faz necessário disseminar no meio urbano as diversas formas de participação das pessoas na gestão das cidades.

Na seara do Direito existe o instituto do Direito Urbanístico que dentro de suas competências contribui para minimizar ou resguardar ações que tenha como foco acontecimentos do meio urbano. O direito aos espaços urbanos foi pensado a partir da compreensão estabelecida pela própria CF de 1988, que estabelece direitos e oportunidades iguais para todos os brasileiros, e desta forma, visa regular e proteger os cidadãos de determinadas ações do poder público ou impedir que dentro da gama de direitos que alguns institutos se sobressaiam por serem essenciais na atualidade e por terem menor dispêndio por parte do poder público.

Os Planos Urbanísticos são alguns desses mecanismos que geram menores custos aos cofres públicos. Dentre eles, se encontra o Plano diretor, o Projeto de Loteamento e o Plano de Operação Urbana Consorciada. Todos esses devem obedecer ao que está expresso na Constituição Federal, no Estatuto da Cidade.

A Lei Federal nº 10.257 de 2001 que determina a criação do Plano diretor aduz em seu artigo 39 que o mesmo deva ser revisto de dez em dez anos, possibilitando que a gestão possa rever as novas necessidades da população e do poder público municipal.

Infelizmente muitos municípios conferem ao Plano Diretor uma condição puramente formal. Nesta toada, todo o arcabouço normativo conferido ao instrumento para garantir uma melhor qualidade de vida e de solução para os problemas da vida urbana fica totalmente comprometida. Um Plano Diretor que observa as normas legais refletiria os anseios de legislador que se empenhou a resguardar um capítulo específico para a política urbana.

No Brasil outros instrumentos normativos são importantíssimos quando nos referimos aos direitos das pessoas com deficiência. A Lei Federal 7. 853 de 1989 é um desses instrumentos, a mesma trata da Política Nacional de Integração da Pessoa com Deficiência, tutelando normas que asseguram a efetivação dos direitos dessa parcela populacional. Como também a recente efetivação da Lei Brasileira de Inclusão, que se configura como o melhor mecanismo de proteção da pessoa com

deficiência na atualidade.

A Lei Federal 10.098 de 2000 é outro instrumento que fala sobre a questão da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Observe o seu artigo 1º:

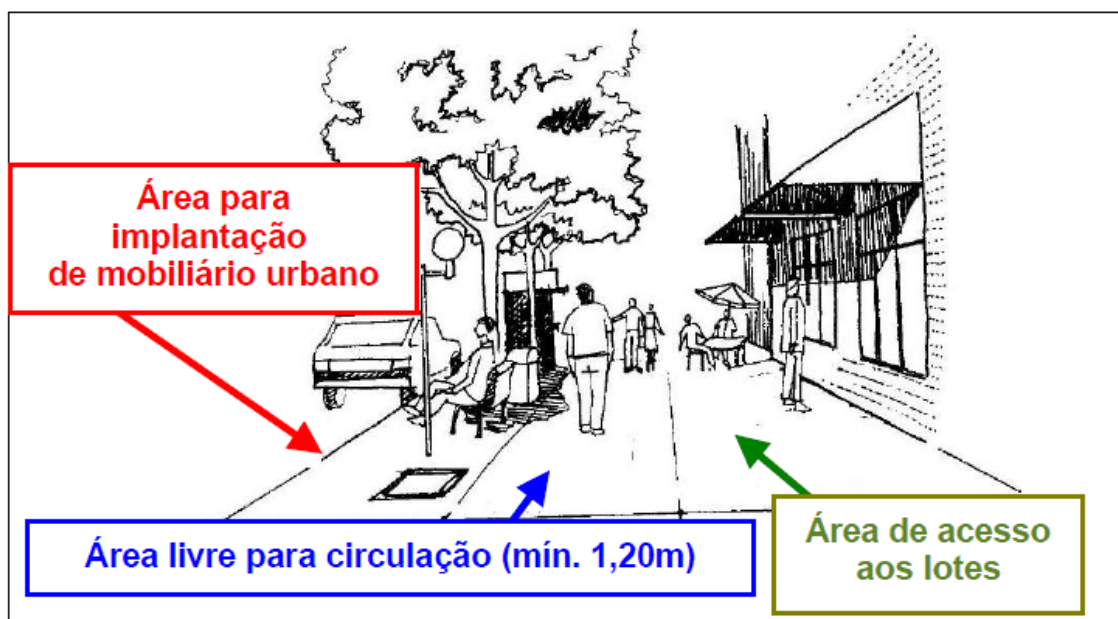
Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. (BRASIL, 2000).

A norma NBR 9050/2020 dispõe sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, tendo a sua primeira redação em 1994 e posteriormente atualizada em 2020, demonstra-se como um importante avanço para acessibilidade de pessoas com deficiência no meio urbano e rural, essas normas devem ser respeitadas em todos os projetos e execuções de obras, espaços de equipamentos urbanos. Essa norma unida a Política de Mobilidade Urbana podem reduzir as barreiras físicas e promover acessibilidade dentro do contexto das cidades.

Mesmo com esse grande arcabouço normativo, a legislação brasileira padece de fiscalização, em muitas localidades percebe-se que muitas dessas normas praticamente inexistem. Os entraves encontrados pelas pessoas que tem algum tipo de deficiência são inúmeros e muitos deles são constatados no primeiro passo fora de casa. As cidades brasileiras precisam enxergar essa parcela da sociedade como pessoas atuantes e que podem exercer uma gama de direitos que são advindos do simples fato de existirem.

De acordo com a NBR 9050/2020 a calçada faz parte da via pública, a mesma se destina ao trânsito de pedestres e para a inserção do mobiliário, vegetação, placas e outros meios de sinalização e por último e não menos importante, não destinada à circulação de veículos. E pode ser dividida em até três faixas de uso, como demonstra a Figura 01.

Figura 01 - Modelo de calçadas da NBR 9550/2020



Fonte: BRASIL (2006, p. 129).

Diante da imagem a acima podemos perceber que a faixa de serviço deve ter uma largura mínima de 0,70 m, essa faixa é destinada para a implementação do mobiliário urbano (sinalização, iluminação, canteiros e árvores), já as calçadas em si devem conter no mínimo 1,5m e não deve conter semáforos, bancos e outras barreiras no percurso da faixa livre.

A faixa livre ou de passeio deve ser destinada prioritariamente para o ir e vir dos pedestres. Já a faixa de acesso aos lotes só é destinada a calçadas que ultrapassem a medida de 2m.

Ocorre que a falta de atenção às normas e planejamento desorganizado das vias públicas acaba se transformando em verdadeiras barreiras para a vida da pessoa com deficiência. As calçadas foram tidas por muito tempo como pertencente aos donos dos empreendimentos privados, em muitas das vezes construídas com materiais inadequados e sem atenção as regras estabelecidas. É bastante comum nos depararmos com ruas em que as calçadas são utilizadas como jardim, garagem, passeio de bicicletas, skates, dentre outros. Esse tipo de situação impede a fluidez da acessibilidade e da mobilidade urbana, impedindo a inclusão das pessoas com deficiências aos espaços abertos. A imagem abaixo releve esse paradigma entre vias acessíveis e vias bloqueadas pelo próprio contexto caótico da urbanização desenfreada.

Figura 02 - Calçada ocupada por carros – Itália.



Fonte: GEHL, 2013 – p.5

Outro fator que dificulta a inserção destes seres humanos no usufruto das tarefas da vida pública é a falta de rampas nas vias públicas, de acordo com a NBR 9050/2020 as rampas devem ter uma inclinação maior que 5% e menor que 8,33%, devem ser construídas nas esquinas ou em meio às quadras, em locais de travessia e em alguns casos com a inserção de piso tátil. Entretanto, se formos analisar minuciosamente os passeios brasileiros dificilmente vamos encontrar rampas que atendam essas determinações legais, isso ocorre em virtude da falta de fiscalização dos órgãos ou da falta de políticas públicas urbanas.

Diante dos embaraços provocados pela inobservância das normas de planejamento das cidades, nos remete aos questionamentos trazidos por Jonh Rawls (2002). De acordo com as ideias Rawlsianas a equidade e a justiça social podem ser vistas dentro do contexto das cidades, estas se inserem nas questões relacionadas a infraestrutura e aos equipamentos. A urbanização deve atender a todos os cidadãos que residam naquela localidade, não importando o local de sua moradia. Ao estudar as cidades brasileiras fica evidente a segregação social e a falta de oportunidades em seus espaços demonstrando de forma objetiva que a falta de mobilidade e de acessibilidade é imprescindível para a equidade urbana.

A acessibilidade e a mobilidade de uma área urbana com uma eficiente rede

de transportes podem reduzir a diferentes formas de desigualdades de grupos diferentes em uma mesma localidade. Um transporte urbano acessível e de qualidade pode permitir que os mais vulneráveis possam usufruir das mesmas oportunidades e com isso ocorra a inclusão social.

3.3 O Direito à mobilidade como ferramenta de Promoção da Pessoa com Deficiência

Na esteira dos estudos relacionados às pessoas com deficiência, tem-se a lógica que primeiro o indivíduo tenha acessibilidade para logo em seguida usufruir do direito à mobilidade. Dessa forma, compreendemos que o exercício de um decorre da conquista do outro. Na prática, funciona da seguinte forma, quando se tem acesso aos espaços, passa a ocorrer uma fluidez nos movimentos de ir e vir, permitindo uma livre circulação nos espaços urbanos.

É nessa perspectiva que se apresenta a importância da mobilidade urbana para todos os seres humanos, e não só exclusivamente para as pessoas com deficiência, pois é através da mobilidade que podemos disfrutar de todos os nossos direitos fundamentais.

De acordo com Pires (2020), o fenômeno da mobilidade abarca inúmeros acontecimentos e dinamismos que interferem na vida em sociedade e na construção das cidades, ao passo que a cidade se desenvolve emergem-se as diferentes classes sociais que transformam e significam os espaços de maneiras diversas. Nos últimos anos a qualidade de vida dos seres humanos é medida a partir das diferentes formas de deslocamento, a liberdade no ir e vir se torna direito fundamental.

O nosso regramento jurídico esbalece a partir da Lei Federal 12.587 de 2012 que mobilidade urbana é a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (art. 4º, II). Para o desenrolar desta mobilidade apresentada no texto legal é necessário que a cidade seja planejada desde questões geográficas, até a oferta de serviços.

Nos ensinamentos de Carvalho (2015) a Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta normas que orientam o sistema de mobilidade, prezando pela acessibilidade de forma universal e sustentável. Estabelece ainda a participação de todos no planejamento, controle e avaliação da política, no intuito de garantir segurança nos trajetos, igualdade na distribuição de benefícios e ônus, meios de

transportes e integração entre mobilidade e uso do solo.

Na visão de Mello e Portugal (2017), a mobilidade pode ser compreendida a partir das suas peculiaridades, dentre elas: a de ser fértil, abrangente, segura e verde. No tocante a fertilidade temos a eficiência energética, a infraestrutura racional, as diferentes formas de locomoção e o resguardo aos mais vulneráveis; na questão da abrangência, deve-se atentar ao auxílio das necessidades universais; a segurança pode ser entendida como questões ligadas a saúde, à vida, aos riscos e cusuísticas; e por último é considerada verde porque deve ser pensada de forma ambientalmente legal.

Neste sentido, temos os ensinamentos de Bernardi e Garcias (2006), de acordo com estes pesquisadores a mobilidade só é eficaz se considerar três pilares essenciais, são estes: a função urbanística (habitação, trabalho e lazer); funções cidadãs (educação, saúde, segurança); e gestão pública (serviços, planejamento e sustentabilidade). Em muitos casos, os entrelaçamentos urbanos impedem algumas dessas ações, quando isso acontece são as pessoas com deficiência que sentem o primeiro impacto dessas barreiras. Esses entraves podem ser as ruas, as calçadas, as árvores e suas raízes expostas, falta de sinalização, lixeiras em locais inadequados, falta de rampas, dentre outros, que não contribuem para vida na cidade.

Segundo Maricato (2011, p.180), “na cidade do capitalismo periférico, a saúde, a previdência, a moradia digna e legal, a mobilidade urbana são apenas para uns e poucos”.

Esse pensamento de Maricato se justifica a partir do momento que vislumbramos o quadro caótico das questões urbanísticas brasileiras, na seara da mobilidade, esses problemas se apresentam de forma mais nítida. O aumento da pobreza, da exclusão e da desigualdade, passa a atingir os serviços sobremaneira. Os transportes públicos urbanos precários dão margem à eclosão de serviços clandestinos frente à falta de fiscalização das autoridades. Os investimentos públicos ultimamente privilegiam mais os automóveis em detrimento a outros serviços (MARICATO,2011).

Para ALVES & RAIA Jr (2000, p. 14):

A mobilidade está associada com a capacidade do cidadão efetivamente utilizar o sistema de transporte desejado. Como exemplo de falta de mobilidade pode-se citar o caso da pessoa que tem o sistema de ônibus passando e parando próximos à sua residência e, no entanto, não dispor de recursos suficientes para usá-lo. Mais recentemente, o conceito de

mobilidade e, por conseguinte, a gestão da mobilidade urbana passa a ter uma conceituação mais abrangente e complexa, passando a considerar a gestão da mobilidade das pessoas e não dos veículos, como acontecia anos atrás. Além disso, hoje, estuda-se e procura-se implementar a chamada mobilidade sustentável, procurando proporcionar os deslocamentos necessários para a população com meios de transportes que não agridam tanto o meio ambiente. Com relação à gestão da mobilidade, não ficam dúvidas que o Brasil, considerado como de pouca tradição em planejamento, em geral, e particularmente em um processo de planejamento urbano integrado às outras áreas, tais como a circulação e transportes, também evoluiu, a partir da criação do Ministério das Cidades e da Secretaria de Transporte e Mobilidade. Um dos resultados mais significativos foi a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, em 2004.

Cidade e mobilidade são termos que estão intimamente ligados, pois para poder se sentir pertencente a um determinado lugar, primeiro você precisa conhecer esse lugar, e isso só é possível com a prática. E é nessa vivência que o cidadão começa a questionar a falta de diversidade de pessoas em determinados locais, a cidade não é feita apenas para aqueles que têm condições econômicas (carro, moto, bicicleta, dentre outros meios de locomoção), mas sim, é feita para todos aqueles que nascem e vivem ali.

A correria do dia-a-dia em muitas das vezes não nos deixa perceber que na maioria dos lugares que frequentamos não se tem a presença de pessoas com deficiência, e isso não dá em decorrência do simples fato de ser minoria. Esse fenômeno ocorre em razão das nossas cidades não serem planejadas para que essas pessoas possam participar da vida pública e de exercerem o seu direito na prática.

4 POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM JOÃO PESSOA – PB

O presente parte pretende analisar o Plano de mobilidade urbana do município de João Pessoa, capital do estado da Paraíba, destinado a todos os munícipes e em especial às pessoas com deficiência, sujeitos historicamente invisibilizados pela sociedade e poder público. A garantia do direito à cidade, compreendido em suas multifaces, conforme dito alhures, permite-nos observar que a emancipação desses indivíduos e o alcance de outros tantos direitos fundamentais às suas existências dependem, precipuamente, de um modelo urbano que lhes permita liberdade de acessos.

Destarte, torna-se imperioso destacar, primeiramente, a contextualização geopolítica e histórica do lugar objeto de análise, qual seja, o município de João Pessoa - PB, para, adiante, tratar das questões que envolvem seu modelo urbano de expansão, seu planejamento infra estrutural e a política de mobilidade urbana que leva em consideração as necessidades de pessoas com deficiência, cujas condições requerem especial atenção do Estado e adaptação de modelos tradicionalmente impostos.

4.1 João Pessoa, a capital da Paraíba: Configurações do seu espaço urbano.

Historicamente, o nordeste brasileiro foi pensado a partir de uma lógica de subdesenvolvimento e subalternização. A imagem de pobreza e fome ainda compõe o imaginário coletivo por força de sua representação na mídia e na literatura popular brasileira. Obras como “O Quinze”, de Rachel de Queiroz, “Vidas Secas”, de Graciliano Ramos e “A Bagaceira” de João Américo de Almeida, por exemplo, marcam uma afirmação identitária nordestina atravessada por questões geopolíticas, socioculturais e ambientais durante o início de século XX.

Esse movimento regionalista retratou uma cultura nordestina mais profunda, com tipos e simbologias bem particulares que acabaram por caracterizar toda a região. Em regra, durante o século XX, o Nordeste era apresentado como o universo cultural produzido por homens e mulheres que articulavam a luta pela sobrevivência com saberes populares, simbolismo religioso e movimentos transgressores – como o êxodo rural, em busca de emancipação política e socioeconômica, sobretudo nos

rincões do semiárido, região mais afetada pela estiagem.

Todavia, a maior parte das narrativas literárias desse período, revelam um espaço fadado ao fracasso econômico e ao abandono político, na medida em que o fenômeno da seca era o epicentro dos enredos que vitimavam os personagens e retiravam-lhe a dignidade dentro desse espaço dos sertões. Durval Muniz (1999, p. 115) identifica que a “literatura das secas” contribuiu para a invenção de uma imagem árida, rural e atrasada de um nordeste brasileiro também atravessado pelo coronelismo e pelo cangaço, cujas violências, igualmente, estigmatizaram a região. A crítica de Durval Muniz à criação de um rótulo para o sertão também tangencia a elite intelectual modernista que, em busca de uma memória afetiva essencialmente brasileira projetou romances regionais com enredos excessivamente coloniais, conservadores e patriarcais.

Em contrapartida, o nordeste litorâneo é representado pela beleza natural, pelo potencial turístico e pela sedução das praias, tão bem representadas em romances de Jorge Amado e, posteriormente, com Dorival Caymmi e Vinícius de Moraes, em textos e canções que retrataram como a presença do mar confere ao nordeste uma imagem bem mais complexa, com camadas mais diversas e sentimentos variados.

Neste cenário de complexidades e subjetividades está localizado o estado da Paraíba, cuja capital é a cidade de João Pessoa, município este que é objeto de investigação da presente seção. Antes mesmo da colonização portuguesa a Paraíba já era habitada por populações indígenas e a etimologia de seu nome resguarda traços da língua tupi, cuja tradução se aproximaria de “mar difícil de invadir” (BARBOSA, 1993).

A pesquisa aqui pretendida, não se estenderá sobre os enfrentamentos históricos da construção do estado, nem sobre as invasões e disputas políticas que marcaram sua formação. Doravante, sua capital, João Pessoa, precisa ser contextualizada para fins de compreensão desta dissertação que precisa conhecê-la para, adiante, evidenciar as configurações de seu espaço urbano que ensejará, posteriormente, a análise da mobilidade urbana na sua circunscrição.

Cumprido esclarecer, prioritariamente, que a nomenclatura da capital paraibana nem sempre foi esta. Sua criação enquanto cidade, inclusive, está intrinsecamente ligada ao fato de Portugal precisar ocupar espaço no norte da costa litorânea brasileira, dominada à época, pelas forças francesas (REIS FILHO, 1968, p. 80). Desde então, observa-se o potencial econômico do ambiente ora investigado pela

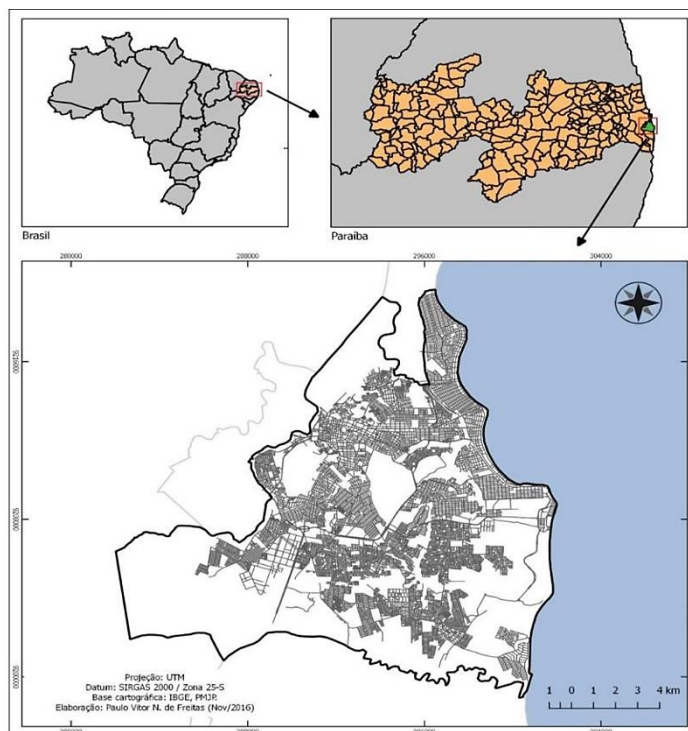
presente dissertação e os vários interesses que, ao longo da história, foram se revelando em sua ocupação.

Sua localização geográfica também configurava um ponto de interesse para povoamento e moradia, pois encontrava-se entre os rios Sanhauá e Paraíba, possibilitando assim, condições necessárias à sobrevivência e alimentação e a serventia dos interesses colonizadores de Portugal, quanto ao comércio e mercado externo (RODRIGUEZ, 1980, p. 44).

A cidade, fundada em 5 de agosto de 1585, foi primeiramente chamada de Cidade Real de Nossa Senhora das Neves. Considerada a terceira cidade mais antiga do Brasil, já se chamou Filipéia de Nossa Senhora das Neves e Frederikstad ou Frederica, em decorrência da invasão holandesa (BEZERRA, 2008, p. 183). Também é nela que se localiza o ponto mais oriental das Américas e um patrimônio cultural de relevada importância para o Brasil.

A capital da Paraíba, João Pessoa, recebeu esse nome em homenagem ao então governador, sobrinho de Epitácio Pessoa, único paraibano a assumir a presidência do Brasil. João Pessoa Cavalcante de Albuquerque, ainda governador, foi assassinado em 26 de julho de 1930 pelo seu algoz João Dantas e sua morte ensejou o início da Revolução de trinta, movimento político contra as oligarquias brasileiras dominantes, liderados pelos estados da Paraíba, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. (BEZERRA, 2008, p.185).

Hoje, a capital paraibana possui a maior economia do estado e um litoral com 55 praias, o que lhe rendeu, em 2013 o título de melhor destino nacional, tendo recebido, naquele ano, cerca de um milhão de turistas (PORTAL DA PARAÍBA, 2013). Para além disso, o município de João Pessoa possui uma área total de 211 km de extensão territorial e uma população de, aproximadamente, 820 mil habitantes estimada para 2021. A demografia da capital paraibana aponta, ainda, para um grande número de pessoas vivendo na zona urbana. Cerca de 99% dos habitantes residem na cidade e em região metropolitana (IBGE, 2010).



Fonte: próprio autor

De acordo com órgãos municipais, o padrão de ocupação da cidade de João Pessoa – PB apresenta dois tipos basilares de ocupação: de um lado temos uma grande concentração de pessoas e moradias presentes na região central, na orla marítima e em torno da “Mata do Buraquinho”, e na outra parte da cidade que fica na região sul temos menos habitações e espaços vazios (STTRANS, 2011).

Esse volume de pessoas vivendo na cidade e ocupando seus espaços urbanos desperta-nos interesse, sobretudo, no que diz respeito ao planejamento para a acomodação desse vultoso número e das diversidades que ele comporta. Um grupo tão expressivo de pessoas pressupõe, certamente, muitas complexidades que se perfazem por questões econômicas, etárias, sociais e, no caso do presente estudo, motoras, como é o caso da mobilidade para pessoas com deficiência.

No final dos anos oitenta, onde o potencial turístico da cidade já se evidenciava, Flávio Sátiro (1989, p. 227) alertou:

De fato, João Pessoa é uma das poucas capitais brasileiras que oferecem condições agradáveis de vida aos seus habitantes. No entanto, a cidade cresce vertiginosamente. Expande-se por sítios nunca antes imaginados, espraia-se pela antiga mata atlântica, fazendo brotar por meio dos conjuntos habitacionais grandiosos bairros periféricos que haverão de multiplicar os seus problemas e as dores de cabeça de seus ocupantes. E nessa febre de crescimento a quatrocentona cidade haverá de chegar ao seu milhão de habitantes, o que vale dizer, haverá de tornar-se uma cidade infernal.

Observa-se, com efeito, a preocupação com um crescimento populacional desordenado que comprometesse a boa qualidade de vida do lugar, sobretudo para os seus habitantes. Na medida em que as preocupações com o planejamento urbano são diminutas ou incipientes, os problemas com habitação e mobilidade urbana tendem a crescer e ganhar dimensões mais complexas.

Parte das complexidades repousa na diversidade populacional. A heterogeneidade da população urbana é fator que deve ser considerado porque nem todas as pessoas possuem as mesmas condições físicas e econômicas de locomoção. Rodriguez (1994, p. 24) esclarece que durante o final do século XIX e início do século XX, a cidade de João Pessoa não possuía uma estrutura urbana definida, com ruas irregulares e sem calçamento.

A partir de meados do século XX, os movimentos migratórios para o litoral se intensificaram, sobretudo pela questão do transporte público que permitia conexões com outras localidades. Outro fenômeno importante foi o surgimento de políticas públicas federais que, nos anos sessenta, implementaram na cidade vários órgãos destinados ao desenvolvimento de financiamento de habitação (SERRA, 1991).

Contudo, sob a égide de um governo federal tecnocrata, questões sociais como planejamento urbano e mobilidade eram postas em segundo plano em nome do povoamento e ocupação dos grandes centros como signo de crescimento econômico.

Somente no final dos anos setenta surge uma Política Nacional de Desenvolvimento de Urbano (PNDU), porém com controvérsias quanto às suas bases estruturantes. Não se compreendia, ao certo, sua existência e os espaços de sua destinação. No caso de João Pessoa, como em outras tantas cidades litorâneas brasileiras, tensões particulares são observadas na medida em que recortes de classe social são estabelecidos na própria estruturação da cidade.

Tais recortes são observados na medida em que unidades habitacionais mais sofisticadas, ruas mais largas, com sinalização e saneamento são majoritariamente ocupadas por indivíduos de maior poder econômico. Ao passo que as zonas periféricas, cujos habitantes não possuem o mesmo poder econômico, os acessos são mais limitados, as habitações mais precárias, por vezes, insalubres, e ruas sem pavimentação, saneamento ou coleta de resíduos. Esse modelo de estruturação das cidades tem traços colonizadores e uma formação capitalista (SINGER, 1978, p. 77).

Neste diapasão, observamos que a estrutura de acessibilidade também fora produzida pelo Estado, uma vez que ele financia as habitações e estabelece as

“regras do jogo” no tocante à ocupação de territórios urbanos, permitindo às classes abastadas o controle dos processos de urbanização. Nesse contexto de tensões, a cidade de João Pessoa foi sendo ocupada desconsiderando as multifaces de seus componentes demográficos e marcadores sociais importantes como deficiência e classe socioeconômica da população local.

A forte especulação imobiliária nas capitais do Nordeste a partir dos anos noventa, estabeleceu um padrão de uso e ocupação do território urbano com edifícios monofuncionais e isolados, ou com pouca conexão com as ruas e avenidas. Em João Pessoa, a qualidade ambiental das ruas e espaços públicos em geral é baixa, e menos da metade da população utiliza-se dos espaços públicos, uma vez que praças e centros de convivência social concentram-se, majoritariamente, em regiões mais abastadas (BID, 2014).

Como outras tantas cidades, a formação de João Pessoa contempla, igualmente, a criação de bairros equidistantes, seja por razões culturais, etnográficas, sociais e/ou econômicas. Todas essas subjetividades acentua as questões experimentadas pelas grandes cidades que cresceram de forma desordenada.

Especialmente para esse estudo, a questão da acessibilidade e da mobilidade urbana das pessoas com deficiência na cidade de João Pessoa é o ponto mais sensível a ser observado, haja vista as notáveis vulnerabilidades sofridas por essa população que, a despeito de gozarem dos mesmos direitos que outros indivíduos e grupos, se veem impedidos de exercê-los pelas limitações impostas pela vida e negligenciadas pelo Estado.

De acordo com os dados fornecidos pelo IBGE podemos destacar três características que podem apresentar uma melhor compreensão da infraestrutura urbana da cidade de João Pessoa-PB, segundo esses dados 70,8% dos domicílios apresentam esgotamento sanitário adequado, 78,4% das residências possuem arborização, e 25,1% das moradias estão em vias adequadas (presença de bueiros, calçadas, pavimentação e meio-fio). Quando comparado esses três elementos a outros municípios do Estado, a cidade ocupa a 11ª posição dentre os 223, 180 de 223 e 10 de 223, respectivamente. Já quando analisamos esses quesitos frente a outras cidade brasileiras a sua posição é 1354 de 5570, 2525 de 5570 e 1522 de 5570 (IBGE, 2010).

A Gestão pública municipal para atingir os objetivos de uma melhor aplicação dos recursos e das políticas públicas dividiu o território urbano da cidade com base

nas participações populares de cada localidade e levou em consideração as necessidades de cada setor, formou-se 14 grandes regiões, cada região com um articulador que reúne os problemas da comunidade até os órgãos gestores competentes, Vejamos como ficou a divisão:

1º Região:

Bairros: Aeroclube, Bessa, Jardim Oceania, Manaíra, Jardim Luna, Brisamar, João Agripino, Bairro São José.

Comunidades: São Luiz, São Gabriel, São Mateus, Travessa Washington Luís e Chatuba I, II e III.

2º Região:

Bairros: Penha, Quadramares, Altiplano, Cabo Branco, Tambaú, Seixas.

Comunidades: Jacarapé, Aratu, Vila dos Pescadores, Rio do Cabelo, Vila do Sol, Vila São Domingos, Rabo do Galo, Vila Mangueira, Barreira do Cabo Branco e Paulino Pinto.

3º Região:

Bairros: Mangabeira I, II, III, IV, V, VI e VII, Cidade Verde I e II.

Comunidades: Aratu, Girassol I e II, Feirinha, Jardim Mangueira, Nova Esperança, IPEP, Projeto Mariz I, II e III, Patrícia Tomaz, Conjunto dos Militares, Com. do Balcão.

4º Região:

Bairros: Valentina I e II, Paratibe, Cuiá, Muçumagro.

Comunidades: Barra de Gramame, Frei Damião, Santa Bárbara, Doce Mãe de Deus, Praia de Gramame, Praia do Sol, Parque do Sol, Cidade Maravilhosa, Quilombolas, Boa Esperança, Nova Mangabeira, Nossa Senhora das Neves.

Residenciais/Conjuntos Habitacionais: Nice de Oliveira (Paratibe), Manacá (Paratibe), Da Cidadania (Paratibe), Da Amizade (Paratibe).

Loteamentos: Sonho Meu

5º Região:

Bairros: José Américo, Água Fria, Cidade dos Colibris (1 e 2), João Paulo II, Ernani Sátiro, Esplanada, Costa e Silva, Grotão, Geisel, Funcionários II, III e IV.

Comunidades: Jardim Nova Canaã, Colibris, Laranjeiras, Boa Vista, Citex, Nova República, Nova Trindade III, Lago Sul, Arame, 1º de Abril, Lava Jato, Maria de Nazaré, Presidente Médici, Gauchinha, Taipa, e Sesi.

Residenciais/Conjuntos Habitacionais: Conjunto da FAC I e II (José Américo), Conjunto dos Radialistas (Geisel), Condomínio Fraternidade (Funcionários IV),

Jaqueiras I, II, III e IV (José Américo).

Loteamentos: Jardim Sepol (Ernani Sátiro), Santa Verônica (José Américo), Loteamento Mares do Sul (José Américo), Quadra Mares (José Américo), José Mariz I (José Américo), Brasa Mar (José Américo), Loteamento Greenville (Grotão), Loteamento Morada Verde (Grotão).

6º Região:

Bairros: Bairro das Indústrias, Distrito Industrial, Jardim Veneza, Mumbaba, Mussuré.

Comunidades: Nova Trindade, Distrito Sítio Mumbaba, Três Lagoas, Jardim Veneza.

Residenciais/Conjuntos Habitacionais: Anayde Beiriz, Vieira Diniz I, II, III E IV, Jardim Veneza (Dilmão), São Rafael, Conjunto Nossa Senhora das Graças, Conjunto das Indústrias, Conjunto Padre Ibiapina, da Paz.

Loteamentos: Clovis Gondim, Jardim Verona, Cajueiro, Verde Vale, Cidade Jardim, Estrela de Prata, Jardim Paraíso, Barro de Ouro, João Magliano, Cidade Verde I, II, III (Mumbaba), Nova Veneza.

7º Região:

Bairros: Cristo, Jaguaribe, Rangel.

Comunidades: Boa Esperança, Jardim Bom Samaritano, Riacho Doce/ Ceasa, São Geraldo, Redenção, Jardim Itabaiana, Bela Vista, Da Mata, Matinha, Monte Cassino, Paturi e Cemitério.

Residenciais/Conjuntos Habitacionais: Vale das Palmeiras.

8º Região:

Bairros: Cruz das Armas, Funcionários I, Jardim Planalto, Oitizeiro.

Comunidades: Jardim Guaíba, Baleado, Lagoa Antônio Lins, Alvorada I e II, Novo Horizonte II, Ribeirinhas, Travessa São Luiz, Buraco da Gia, Bom Jesus, Bethania(4 de Outubro), São João Batista, Emaus, São Sebastião, Nova Jerusalém, Santo Agostinho, São Pedro e São Paulo.

9º Região:

Bairros: Alto do Mateus, Ilha do Bispo, Bairro dos Novais, Centro Histórico, Varadouro.

Comunidades: Distrito Mecânico, Beira da Linha, Com. 5 de junho, Juracy Palhano, São Judas Tadeu, Miramangue, Jardim Mônica, Aratu, Rua da Lama, Tanque, Av. Nova Liberdade, José Félix, Coronel Bento, Cícero Moura, Bola na Rede, Ninho da Perua, Campo da Alvorada, Porto do Capim, Praça 15 de Novembro, Vila Nassau, Trapixe, Renascer I, Santa Emília de Rodat e Saturnino de Brito, Cabral Batista.

Residenciais e Conjuntos Habitacionais: Conjunto do IPEP, Conjunto Tiradentes, Conjunto dos Motoristas, I, II e III, Condomínio Índio Piragibe, Conjunto Frei Marcelino, Conj. Dom José Maria Pires.

10º Região:

Bairros: Roger, Tambiá, Treze de Maio

Comunidades: Asa Branca, do S, Felipéia, Vila Japonesa, Riachinho, Terra do Nunca e Buraco da Gia, Cabeça de Burro.

11º Região:

Bairros: Mandacarú, Pedro Gondim, Bairro dos Ipês I e II, Bairro dos Estados, Padre Zé.

Comunidades: Boa Esperança, Jardim Ester, Jardim Mangueira, Beira da Linha, São Pedro, Porto João Tota, Beira Molhada, Rua do Cano.

12º Região:

Bairros: Gramame, Engenho Velho, Ponta de Gramame, Colinas do Sul I e II, Gervásio Maia.

Residenciais/Conjuntos Habitacionais: Conjunto Marinês, Residencial Gervásio Maia, Vista Alegre, Irmã Dulce, Jardim das Colinas, Conjunto 410.

13º Região:

Bairros: Centro, Torre, Tambauzinho, Expedicionários, Miramar.

Comunidades: Padre Hildon Bandeira, Cafofo/Liberdade, Brasília de Palha, Vila Tambauzinho, Tito Silva, Miramar e Travessa Yayá.

14º Região:

Bairros: Castelo Branco I, II e III, Bancários, Anatólia, Jardim São Paulo, Jardim Cidade Universitária, Colibris II.

Comunidades: São Rafael, Santa Clara, Timbó, Alto Timbó, Eucalipto, Paulo Miranda e Santa Bárbara.

Dentre essas regiões algumas realidades se distorcem de uma localidade para outra, seja em detrimento da vulnerabilidade social e econômica ou por questões de infraestrutura urbana, nas áreas que ficam localizadas mais próximas da orla marítima as pessoas apresentam um poder aquisitivo mais elevado e por essa razão os bairros apresentam condições estruturais que viabilizam a mobilidade de seus transeuntes. Nas áreas centrais do município e em regiões periféricas fica evidente a falta de estrutura e de ausência do poder público.

Esse tipo de recorte ajuda o poder público municipal a orientar suas ações e a

forma de atender as demandas de cada localidade. Desta forma, a depender do serviço e da urgência o poder público estabelece uma escala de prioridades articulando quando e de que maneira o problema ou pedido será solucionado.

Adiante, a pesquisa abordará questões de caráter mais técnico sobre o Planejamento urbano da cidade ora investigada, através da análise de seu Plano de mobilidade e das políticas públicas que versam sobre os direitos das pessoas com deficiência.

4.2 O planejamento urbano e o Plano Diretor de João Pessoa – PB

A expansão urbana traz consigo diversas complexidades e problemáticas. O crescimento territorial e populacional das cidades requer dos agentes públicos um esforço maior no atendimento das necessidades particulares e coletivas de toda comunidade.

Quando bem geridas as cidades podem oferecer oportunidades importantes para o desenvolvimento socioeconômico local, como também, criando ferramentas promotoras de crescimento econômico, de inovação e de emprego. As cidades são também, os centros da vida moderna, os seus habitantes comumente desfrutam de melhores acessos aos serviços, se comparados aos habitantes das áreas rurais, como no caso da educação, saúde, e dos serviços básicos de infraestrutura como eletricidade, água e saneamento, mas apesar disso altas taxas de pobreza podem ser encontradas em muitas delas (COHEN, 2006).

Através do planejamento urbano as cidades podem oferecer melhores qualidades de desenvolvimento e oportunidades de múltiplos acessos à população. Neste sentido, o planejamento urbano possui um viés mais holístico, na medida em que, de modo interdisciplinar, buscar reunir uma série de conhecimentos de várias ciências para a composição de um espaço urbano harmonioso e adequado às demandas da população que, deve, inclusive, participar desse processo de reorganização dos espaços urbanos (RATTNER, 2006).

Neste sentido, o planejamento urbano reestrutura espaços considerando também fatores sociais e se dedicando, igualmente, a diminuir a exclusão social e a invisibilidade sujeitos sociais que requerem a utilização das cidades da mesma forma que os demais indivíduos. Ressalte-se, por oportuno, o caso das pessoas com deficiência, objeto deste trabalho, cujos direitos foram historicamente negados, inclusive no tocante ao uso dos espaços públicos de convivência.

Por essa razão, planejar de forma interdisciplinar é indispensável para que se possa verificar o atendimento das demandas de pessoas e grupos vulnerabilizados que necessitam de condições básicas para exercerem sua rotina de vida e atingir o desenvolvimento de suas potencialidades humanas, de forma livre e emancipada.

Neste sentido, é válido salientar que conforme preceitua o art. 3º § 1º, do Estatuto da Cidade que a participação popular na construção do Plano Diretor e das políticas públicas urbanas representa a expressão mais ativa do exercício da cidadania, por meio da interação direta do querer popular com os processos de tomada de decisão em nível governamental (MATTOS, 2000, p. 70).

Conforme mencionado anteriormente, a participação popular serve como instrumento eficaz para a criação de mecanismos que podem melhorar a vida do indivíduo em sociedade. Esse momento de escuta da comunidade se faz através dos debates públicos propostos entre a gestão municipal e seus minicípios, nesses eventos a gestão se propõe a ouvir a demanda do cidadão ou de grupos sociais e a partir de então criar, implementar, melhorar ou repensar as políticas públicas locais.

Esses momentos de escuta são essências, pois eles possibilitam que problemas da urbe sejam resolvidos com maior celeridade e observando a necessidade daqueles moradores. No caso em tela, a prefeitura de João Pessoa – PB promove ao longo do ano diversas audiências “públicas” que auxiliam na tomada de decisões. Esses encontros servem para que a sociedade fique atenta aos projetos e prioridades elencadas ano a ano pela prefeitura municipal.

Ocorre que a simples realização de audiências “públicas” não apresentam o anseio de toda uma população, pois são muitos os obstáculos que impedem a participação de boa parte da população nesses eventos. Quando observamos pela ótica das pessoas com deficiência, percebemos que em muitos momentos decisões importantes que dizem respeito ao grupo são tomadas sem a devida escuta deles que são os mais interessados.

No caso ora em análise, o Plano diretor é o objeto que nos interessa nesse momento, em razão da complexidade desse instrumento e da necessidade de adequação temporal que o mesmo precisa sofrer de tempos em tempos.

A Lei Federal 10.257 de 2001 que determina a criação do Plano diretor aduz em seu artigo 39 que o mesmo deva ser revisto de dez em dez anos, possibilitando que a gestão possa rever as novas necessidades da população e do poder público municipal.

Infelizmente muitos municípios conferem ao Plano Diretor uma condição puramente formal. Neste sentido, todo o arcabouço normativo conferido ao instrumento para garantir uma melhor qualidade de vida e de solução para os problemas da vida urbana ficam totalmente comprometidos. Um Plano Diretor que observa as normas legais refletiria os anseios do legislador que se empenhou a resguardar um capítulo específico para a política urbana.

Na presente pesquisa, está sendo analisado o texto legal de 2009 que fundamenta o plano diretor de João Pessoa – PB, por razões adversas a cidade ainda não concluiu a reformulação do referido instrumento que deveria ocorrer no ano de 2019, por razões ainda desconhecidas o legislativo tardou no início dos trabalhos de reformulação e o momento pandêmico vivido em 2020 dificultou ainda mais a discursão e o aperfeiçoamento das tratativas de reformulação. No ano de 2022 as discussões foram retomadas e as discussões estão ocorrendo em determinados períodos de acordo com a agenda da casa legislativa, mas até a presente conclusão desta pesquisa a reformulação não foi finalizada.

Na imagem a baixo podemos ver alguns desses encontros, essas imagens estão disponíveis no próprio site da Prefeitura Municipal de João Pessoa - PB. Nas imagens podemos perceber que a participação popular foi bastante reduzida, isso se deu em detrimento aos incontos intempestivos e pouco divulgados.

Figura 04 – Reunião para discursão do plano diretor de João Pessoa - PB



Fonte: <http://pdjp.com.br/> - 2022

Todo esse embrólio dificultou a participação popular e das entidades civis nos debates que visam reestruturar o futuro da cidade e do seu plano diretor, as reuniões

online e a falta de comunicação prévia dos encontros virtuais impediram a participação dos indivíduos, sem contar o fator econômico que pode ter contribuído para a baixa participação nesses eventos, pois nem todos tem condições financeiras para acessar internet ou qualquer outra ferramenta de comunicação.

Nesse sentido, a inconclusão do processo de reestruturação do Plano Diretor impede que esse estudo traga dados mais atuais sobre as medidas tomadas pelo poder público nas questões que afetam diretamente a vida das pessoas com deficiência. Por essa razão traremos a seguir alguns dados que ajudam a entender como o legislativo e a gestão pública tentam modificar a vida das pessoas com deficiência no município.

O Plano diretor de 2009 da cidade de João Pessoa – PB, antes de ser colocado em prática, realizou diversos encontros entre sociedade civil, autoridades e organismos sociais afim de regulamentar os anseios de toda a sociedade. Após essas reuniões, o poder público colocou em vigência um Plano Diretor que não observou necessidades básicas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A Lei Complementar nº 054 de 23 de dezembro de 2008, que trata do Plano Diretor de João Pessoa – PB faz poucas ou quase nenhuma menção a pessoas com deficiência no teor de seus 118 artigos, essa conclusão se dá em decorrência de uma pesquisa básica do termo “portadores de necessidades especiais” (nomenclatura essa que mudou após a vigência do Estatuto da Pessoa com Deficiência) dentro do texto legal.

No tocante a mobilidade urbana o Plano Diretor de 2009 aborda no parágrafo único do art. 41 e seguintes, questões básicas que compreendem o ir e vir de todo cidadão que possa usufruir dos serviços disponíveis no município, infelizmente é só nesse capítulo que encontramos duas menções que nos remete a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, vejamos:

Art. 41. A política de transporte do Município de João Pessoa fica definida de forma a atender às demandas de deslocamentos de pessoas e mercadorias, com base em políticas integradas de desenvolvimento urbano, econômico, social e preservação ambiental.

[..]

Parágrafo Único - Deverá ser assegurada a mobilidade e acessibilidade de pessoas a todas as áreas da cidade com conforto, segurança e fluidez, a um custo compatível com o perfil sócio-econômico da população, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida na cidade de João Pessoa.

[..]

Art. 42. O sistema viário do município deverá ser constituído por um conjunto de vias organizadas de forma hierárquica, que forneça suporte à circulação de pessoas e mercadorias a todos os pontos da cidade, orientando a expansão urbana em consonância com o controle e ocupação do solo e o

sistema de transportes.

§ 1º - São diretrizes da política municipal para o sistema viário e de circulação (...)

V - oferta de acessibilidade que favoreça e incentive a mobilidade de pedestres, especialmente os portadores de necessidades especiais; (...)

§ 3º - Constituem diretrizes da política de transporte público de passageiros de João Pessoa: (...)

VI - oferta de ônibus adaptados para portadores de necessidades especiais, para facilitar sua inclusão social;

Diante desses apontamentos, percebe-se, que enquanto não for reestruturado o Plano Diretor a cidade pode estar dificultando a vivência e a permanência das pessoas com deficiência nos seus espaços, esse tipo de atraso nos ajustes/reformulações das políticas públicas pode contribuir para um atraso na qualidade de vida daqueles que necessitam do Estado para sanar as barreiras presentes nos espaços urbanos.

O atraso nas reformulações das políticas públicas pode ser considerado como impedimento ao desenvolvimento para aqueles que necessitam desses mecanismos para se crescer. No caso em tela, a falta de atenção do poder público municipal para questões que envolvem minórias pode ser considerado como um encarceramento, onde o indivíduo pode ficar preso no atraso e nas amarras sociais que impedem o seu caminhar.

De acordo com Duarte (2012, p. 156):

O usufruto da cidade depende do ir e vir, ou seja, de ações cotidianas: ir à escola ou ao trabalho; frequentar atividades especiais, como usar um posto de saúde ou consultar um médico; fazer o uso de equipamentos de lazer ou outras atividades sociais. O fato é que todas dependem de boas condições de locomoção nas cidades.

Desta forma, se faz necessário que os municípios fiquem atentos aos prazos e medidas necessárias que visem melhorar o direito à cidade e aos seus espaços físicos, culturais e sociais. A gestão pública quando tarda na efetividade de políticas públicas necessárias como a do planejamento urbano pode contribuir significativamente para uma ruptura da aplicabilidade dos direitos fundamentais de todos os seres humanos.

Neste viés, a cidade planejada pode contribuir para uma participação mais afetiva de todos os munícipes e de uma melhor utilização dos serviços a eles destinados.

O direito coletivo ao planejamento das cidades- isto é, o direito de todos terem suas cidades planejadas em processo de ordenamento territorial definido de acordo com critérios econômicos e socioambientais- ganhou expressão na determinação constitucional da obrigação dos municípios com mais de 20.000 habitantes de formularem seus Planos Diretores como condição mesma de reconhecimento dos direitos individuais de propriedade imobiliária urbana (FERNANDES, 2006. P. 11).

Portanto, o Plano Diretor se apresenta como política norteadora de uma cidade, tanto pela sua construção quanto pelo teor do texto legal é possível perceber como a cidade se desenvolverá nos anos que se seguem, e quais serão as principais medidas adotadas para fomentar o desenvolvimento e a participação de todos nos espaços públicos.

Outros instrumentos criados pelo município de João Pessoa – PB dispõe de diretrizes implícitas no plano diretor da cidade, nesse caso a administração pública aplica nos casos concretos regramentos estabelecidos no Código de Postura Municipal no que tange as obrigações de seus minícipes nas construções e reformas de suas calçadas, deixando-as acessíveis, sem entulho ou barreiras que difultem a passagem dos pedestres.

No ano de 2011 foi instituída na cidade a Lei complementar nº 63 que dispõe sobre a vedação de vagas de estacionamento privativas para clientes em atendimento em ambientes comerciais. Já no ano de 2014 uma nova Lei complementar de nº 85 permitiu que apenas hospitais e clínicas pudessem dispor de vagas de estacionamento privadas em seus estabelecimentos.

Nesse mesmo sentido, temos a política pública que trata do Código Urbanístico de João Pessoa, o mesmo, tem por finalidade garantir o desenvolvimento físico da infraestrutura urbana englobando as finalidades de habitação, trabalho, recreação e de mobilidade de todos os que vivem na cidade.

Desta forma, todos esses instrumentos normativos tentam reduzir os problemas enfrentados diuturnamente pelas pessoas com deficiência na cidade de João Pessoa, mas infelizmente ainda não são suficientes, pois as questões que envolvem mobilidade, inclusão e acessibilidade extrapolam o simples desejo da lei e necessitam de outras ferramentas palpáveis que orientem a sociedade e o poder público.

4.3 Políticas de mobilidade, acessibilidade e inclusão em João Pessoa – PB

A mobilidade urbana pode ser entendida como a ferramenta que permite o ir e vir dos cidadãos dentro do espaço urbano. Esse termo costumeiramente foi utilizado para se referir ao trânsito de veículos e pessoas dentro do contexto urbano. Ao passar dos anos as pesquisas acadêmicas passaram a se debruçar sobre a temática da mobilidade urbana sob o enfoque do caos que o trânsito causa nas cidades. Ocorre que nos últimos anos os pesquisadores passaram a compreender que a mobilidade deixou de ser apenas o caos que os transportes causam na vida dos indivíduos e passou a compreendê-la como um fenômeno que tem como premissa o cidadão e suas subjetividades.

Segundo Ferraz e Torres (2004, p. 1), a mobilidade pode ser considerada "o elemento balizador do desenvolvimento urbano". Preceptualmente, a noção de "mobilidade urbana" foi costumeiramente utilizada como sinônimo de transporte. Ocorre que, essa compreensão atualmente têm sido substituída por outra mais abrangente, que nos remete à capacidade de deslocamento de humanos e meios de transporte nas cidades por meio da articulação e junção de algumas políticas: transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, etc. (KNEIB, 2012).

Neste mesmo viés, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), aduz que a mobilidade urbana é a "condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano".

A mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou de intervenções para esse tipo de deslocamento e/ou do tratamento de questões relativas ao trânsito e ao transporte. Pensar a mobilidade urbana significa entender e incorporar fatores econômicos como a renda do indivíduo; sociais como a idade e o sexo; intelectual como a capacidade para compreender e codificar mensagens e até de limitação física (temporária ou permanente) para utilizar veículos e equipamentos de transporte (VACCARI; FANINI, 2011, p. 10).

Ao estudar a temática percebe-se que as narrativas estão mais acirradas, isso se dá em decorrência da falta de espaço nos grandes centros para carros e pedestres (PENA, 2016). Um outro fator é que quanto maior o número de carros nas cidades, mais prejudicial a saúde esses espaços se tornam e acabam por contribuir com desgaste ambiental.

[...] a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder. Em

nosso país, por exemplo, o motorista julga-se com muito mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O processo tem também o seu lado contrário (e complementar) que o confirma: o pedestre normalmente se submete, praticamente aceita a prioridade imposta pelos motoristas, assume o papel de 'cidadão de segunda classe', numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o antihabitat do homem (VASCONCELOS, 1985 apud CUCCI, 1996, p.26).

O crescente aumento de veículos nos meios urbanos contribuíram para que espaços destinados a pedestre e aos moradores de determinadas regiões fossem transformados em espaços destinados a estacionamentos e a criação de novas vias de escoamento para o trânsito sufocante.

Nesse cenário caótico de lutas entre carros e pedestres alguns atores sociais podem perceber uma redução ou fracionamento do uso dos seus espaços. No caso do público alvo desta pesquisa, tanto se faz necessário que as cidades disponham de serviços de transportes públicos, quanto vias urbanas planejadas e acessíveis para o deslocamento de todos os que precisem fazer uso. Fazendo uma rápida análise da imagem a baixo, podemos perceber que em algumas regiões de João Pessoa as pessoas com deficiência são impedidas de exercer o direito humano de ir e vir, em decorrência das barreiras criadas pelos próprios cidadãos.

Figura 05 Veículos estacionados sobre as calçadas - Avenida Epitácio Pessoa



Fonte: Google Earth, nov. 2022

A cidade planejada permite que todos os cidadãos possam ter o poder de escolha e a capacidade de decidir onde, como e por quais meios deseja participar da vida em sociedade. E é nesse sentido que a mobilidade urbana se apresenta, como

ferramenta facilitadora do ir e vir do ser humano dentro do contexto da urbe.

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos – hoje e no futuro – o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades. Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infraestruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas (BERGMAN; RABI, 2005, p. 11).

Nesse sentido se apresentam as palavras de RESENDE (2016) “se faz necessário pensar em soluções para mobilidade urbana, não podendo se resumir a criação ou expansão dos sistemas de transporte, mas sim na integração de um conjunto de ações que passam também pelo uso e ocupação racional do espaço, sobre como as cidades são ocupadas”. Na imagem seguinte, temos uma das diversas ruas de João Pessoa que apresenta condições precárias de acesso, inclusão e mobilidade de pessoas com deficiência.

Figura 06 - Rua sem calçada, bairro da Torre – João Pessoa



Fonte: Google Earth, Nov. 2022.

Feita essa breve contextualização da compreensão e entendimento do termo mobilidade e da sua importância no cenário inclusivo, passemos agora a analisar quais são os mecanismos e políticas que o município de João Pessoa – PB disponibiliza para seus munícipes.

No ano de 2007 a gestão municipal instituiu a Lei nº 0.983 que versa sobre o Estatuto Municipal da Pessoa com Deficiência e do Portador de Necessidades Especiais.

Art. 1º Fica instituído o Estatuto Municipal da Pessoa com Deficiência e do Portador de Necessidades Especiais, com a finalidade de garantir a inclusão e integração comunitária e social das pessoas que apresentam algum tipo de deficiência.

Esse instrumento é visto como uma ferramenta importante e de suma relevância, pois o mesmo foi pensado para resguardar e proteger todos aqueles que necessitam de uma atenção especial e específica por parte da administração pública. Nos artigos que se segue é possível perceber que o legislador tentou abarcar direitos básicos garantidos na nossa Constituição Federal de 1988.

No artigo 4º do referido instituto o legislador elencou quais são os princípios, objetivos e diretrizes que a lei deve vislumbrar quando da sua aplicação. Vejamos:

Art. 4º O Estatuto Municipal da Pessoa com Deficiência e do Portador de Necessidades Especiais terá como princípios, objetivos e diretrizes:

I - a integração e inclusão por mecanismos diretos e indiretos, formando a pessoa com deficiência e conscientizando a sociedade com base na transparência, adequação, praticidade, completude, repúdio ao formalismo exagerado e observância das particularidades de cada indivíduo;

II - estabelecimento de ações integradas com a iniciativa privada e com o Poder Público Estadual e Federal, quando possível, para a criação de mecanismos e instrumentos efetivos e operacionais, que assegurem às pessoas com deficiência e com necessidades especiais, vida digna e o pleno exercício de seus direitos básicos, decorrentes da Constituição Federal e demais legislação;

III - este Estatuto assegurará o bem-estar pessoal, social e econômico, com a manutenção de vida digna, assegurado o conforto básico, respeito e igualdade da pessoa com deficiência e do portador de necessidades especiais;

IV - respeito à pessoa com deficiência, a quem deve ser assegurada igualdade de oportunidades na sociedade, bem como sua permanência digna e respeitosa em locais públicos e privados, sozinha ou com seu(s) acompanhante(s);

V - a Municipalidade poderá contar com empresas privadas, bem como com entidades civis, em caráter suplementar para o trabalho de integração e inclusão das pessoas com deficiência e portadoras de necessidades especiais em todas as áreas possíveis;

VI - a Municipalidade criará formas de aproveitamento e desenvolvimento das potencialidades das pessoas com deficiência, visando à sua integração e inclusão, bem como criará e incentivará programas e iniciativas relacionadas à vida, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à integração, à inclusão, à alimentação, ao desporto, à saúde, à sexualidade, à alimentação, à comunicação, à habitação, ao lazer, à educação, à profissionalização, ao trabalho, ao transporte, ao acesso às edificações, à cultura, à informação e à convivência social, comunitária e familiar;

VII - a Municipalidade proverá nos termos da Lei, as necessidades básicas, de cada indivíduo, respeitando sua individualidade e observadas as suas

necessidades especiais, adequadamente às suas peculiaridades.

De acordo com as informações extraídas do texto legal, podemos compreender que o município elencou algumas condições como necessárias para a melhoria na qualidade de vida da PCD (Pessoa com Deficiência), dentre eles, a garantia de integração e de inclusão deste nos espaços públicos e privados, como também a conscientização da sociedade de suas necessidades básicas.

Nesse mesmo sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) traz objetivos importantes no tocante aos direitos das pessoas com deficiência, além de diretrizes necessárias para o próprio desenvolvimento do país, dentre estes objetivos estão a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social; a melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade urbana e a gestão democrática dessa política.

Nas imagens a seguir é possível perceber que infelizmente as ações dispostas na lei municipal do Estatuto da Pessoa com Deficiência e nas normas de carácter nacionais estão distoante da prática e das intenções do legislador e difíceis de serem aplicadas. Vejamos:

Figura 07 - Ambulantes dificultando a passagem na esquina da rua Treze de Maio com a av. Dom Pedro II – Centro



Fonte: Google Earth, 2022

Figura 08 - Lanchonete utilizando mais de 50% da calçada na avenida Santa Catarina - Bairro dos Estados



Fonte: Google Earth, 2022

De acordo com as imagens a sociedade contribuiu de maneira significativa para a construção das barreiras que dificultam a mobilidade das PCD's dentro da cidade. Esse tipo de situação acaba por reduzir os acessos e fruição dos serviços de todos aqueles que podem, porém esses e outros motivos acabam não permitindo o uso dos espaços da cidade.

No ano de 2021 a sociedade pessoense, principalmente as pessoas com deficiência puderam contar com a Coordenadoria Especial da Pessoa com Deficiência, essa secretaria tem como objetivo assessorar a gestão municipal na implementação de políticas de inclusão e de melhoria na qualidade de vida da pessoa com deficiência. Esse órgão atua frente às ações da administração direta e indireta do município e tem como foco dar visibilidade e proteção aos direitos desses seres humanos.

4.4 A mobilidade urbana e as pessoas com deficiência em João Pessoa - PB

A mobilidade urbana decorre do direito básico da acessibilidade. E dessa maneira, subteme-se que quando alguém tem acesso, o processo de ir e vir entre os espaços ocorre com mais fluidez. E é desse pressuposto que parte a ideia de que quanto mais acessíveis às rotas de circulação, mais fáceis serão os trajetos das pessoas com deficiência.

Nesse sentido, Pires (2009, p. 32) aduz que o processo que abarca a mobilidade urbana engloba diversos fatores que tangenciam os diferentes modos de vida da população e a própria construção da cidade, cuja a performance faz emergir diferentes tipos de classes sociais que vivem e disfrutam seus espaços de diferentes

maneiras.

Quando estudamos o processo de mobilidade de um determinado espaço ou região, passamos a entender como essa ferramenta pode modificar a qualidade de vida de um ser humano. Portanto, é possível compreender que a mobilidade está atrelada a liberdade de locomoção, ultrapassando a simples compreensão do ir e vir e esbarrando em direitos fundamentais.

De acordo com a Lei Federal 12.587 de 2012 podemos compreender que a mobilidade urbana é a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (art. 4o, II). A própria literalidade da lei exprime o entendimento de que a mobilidade urbana pressupõe o planejamento urbano, o crescimento e o fluxo dentro das cidades.

Nas palavras de Carvalho (2015, p. 57) a política de mobilidade urbana constitui uma ferramenta que engloba o desenvolvimento e a acessibilidade universal, possibilitando ainda a participação social, o controle e a avaliação.

Sobre essa mesma temática apresenta-se os estudos de Mello e Portugal (2020, p. 182), segundo esses pesquisadores a mobilidade urbana apresenta traços singulares: podendo ser entendida e vista como segura, produtiva, inclusiva e verde.

No tocante a segurança é possível compreender como direito a saúde, a integridade e ao próprio direito a vida; no quesito produtivo temos a noção de infraestrutura, meios de locomoção e a proteção dos direitos das minorias; por inclusão podemos compreender o acesso e atendimento universal; já a mobilidade verde está relacionada ao desenvolvimento de mecanismos sustentáveis e autossuficientes.

No que tange a mobilidade urbana em João Pessoa é perceptível que a administração pública tenta unir esforços para minimizar barreiras arquitetônicas e legais que impedem o acesso das pessoas com deficiência nos espaços urbanos por intermédio da criação de leis especiais.

No ano de 2022 a prefeitura municipal de João Pessoa promulgou o plano de mobilidade urbana, a Lei Ordinária de número 14.515 de 25 de maio de 2022.

Art. 1º Esta Lei, fundamentada no Plano Diretor do Município de João Pessoa, Estado da Paraíba, institui o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a política Municipal de mobilidade urbana, instituída na Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

De acordo com o referido instituto, o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa visa assegurar o deslocamento das pessoas e transportes e as necessidades atuais e futuras de toda a população.

Em seu artigo 8º, inciso XI a lei dispõe que a mobilidade urbana contemplará a promoção da acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. E é nesse interregno que surge às inúmeras indagações, pois é apenas nesse artigo que encontramos de forma taxativa o termo pessoa com deficiência.

É difícil compreender que dentre os 38 artigos constantes na Lei ora analisada, apenas nesse artigo supramencionado encontramos o direcionamento legislativo para o público alvo desta pesquisa. Isso nos inquieta, pois diante dos dados e das lacunas legais os obstáculos presentes no município continuam e precisam ser urgentemente sanados.

Figura 08 - Ambulantes dificultando a passagem na esquina da rua Santo Elias com a rua Eliseu César - Centro



Fonte: Google Earth, 2022

Figura 09 - Calçada não pavimentada na av. Epitácio Pessoa



Fonte: Google Earth, 2022

Do artigo 9º ao 12 o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa - PB apresenta os objetivos estratégicos que orientam a gestão municipal na aplicação das ações cabíveis no que tangem a mobilidade urbana, e ao fazer a leitura dos artigos percebe-se que o instrumento visa a melhoria das condições urbanas no que tangenciam a mobilidade e acessibilidade visando reduzir as desigualdades, a criação de deslocamentos mais eficientes, melhoria das condições ambientais e por ultimo consolidação da gestão democrática. Ocorre que esses objetivos estão difíceis de serem alcançados, como podemos perceber nas palavras de Cida Ramos (2022). No dia 15 de junho de 2022 na Assembleia Legislativa da Paraíba a Deputada Cida Ramos apontou que a cidade de João Pessoa padece de serviços de ônibus e dificultando a vida de todos aqueles que necessitam da prestação desse serviço. Nas palavras de Cida Ramos:

“Buscamos fazer com que o direito constitucional de ir e vir seja efetivado em João Pessoa. Estamos numa situação em que as pessoas com deficiência chegam a esperar quatro horas em uma parada de ônibus, além de plataformas quebradas no transporte coletivo de João Pessoa e motoristas que não param nas paradas onde há pessoas com deficiência. Isso é muito triste. O direito de ir e vir é de todo cidadão” (RAMOS, 2022).

A Deputada Cida Ramos é uma pessoa com deficiência, e por isso tem lugar de fala, mesmo sem fazer uso constante dos serviços de transportes públicos, ela consegue exprimir o sentimento de muitos outros cidadãos pessoenses que não conseguem usufruir dos serviços disponíveis dentro da cidade e do seu contexto urbano.

A falta de ônibus e a baixa disponibilidade no serviço pode ser compreendido

como barreira de acesso e como afronta ao direito fundamental ao desenvolvimento da pessoa com deficiência. Sem contar com a falta de preparo dos prestadores de serviços que conduzem a frota de ônibus, muitos evitam parar para não ajudar a pessoa com deficiência a seguir se destino.

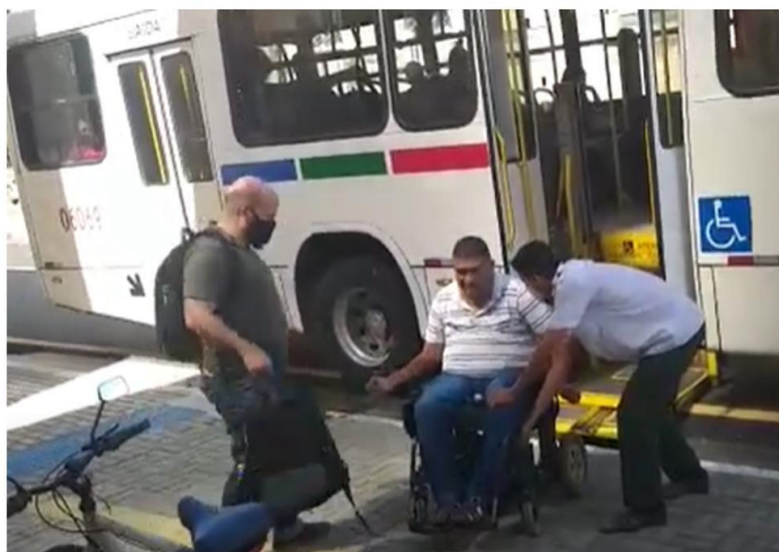
Analisando o que consta no artigo 15 do Plano da Mobilidade urbana de João Pessoa - PB, podemos compreender que no tocante ao transporte público o inciso V do referido artigo aduz que a gestão municipal tentará nos próximos anos organizar a frota de veículos de forma a torna-lá segura, monitorada e acessível e com qualidade. O que é mais inquietante é que neste quesito não encontramos menções específicas que remetem a pessoas com deficiência ou outras terminologias que visem a inserção deste público nos transportes públicos urbanos.

A falta de menções expressas em textos legais permitem o surgimento de interpretações das mais diversas interfaces, essas lacunas nas leis brasileiras contribuem para que direitos básicos sejam difíceis de serem alcançados, por isso é importante que em leis específicas como essa apresentem de forma taxativas quais são os bens jurídicos tutelados e quais são as ferramentas necessárias para usufruí-los.

Na imagem a baixo temos um exemplo claro da falta de literalidade de determinados termos em textos legais, no presente plano de mobilidade ora analisado não encontramos a presença do termo pessoas com deficiência no quesito transporte público, e a falta desse termo permite que a administração pública atrase na implantação de ônibus acessíveis em todas em suas rotas urbanas, e isso é um impeditivo de promoção e inclusão dessas pessoas.

Figura 10 – Cadeirante sendo ajudado por usuários e motorista do transporte público de João Pessoa

– PB.



Fonte: ClickPB (02/2002)

Outro fator que dificulta a permanência e acesso das pessoas com deficiência está atrelado aos passeios urbanos às famosas calçadas que se apresentam com formatos e tamanhos diferentes em cada localidade da cidade e mudam de acordo com a faixa econômica dos municípios. Isso se justifica em detrimento à noção de que a calçada faz parte da propriedade privada do cidadão e por esse motivo ele pode modificar e fazê-la da forma que desejar.

O Plano de Mobilidade Urbana no que tangencia aos passeios públicos tangenciou nos artigos 8º e seguintes uma preocupação no que corresponde aos passeios urbanos. É possível compreender que o poder municipal tentará nos próximos anos dar uma atenção ao quesito calçadas.

Nesse sentido, se faz necessário que a administração pública estabeleça dentro dessa política pública outros elementos que modifiquem a vida de todos aqueles que necessitam dos serviços e dos instrumentos disponíveis dentro da cidade.

É válido salientar que o Governo do Estado da Paraíba está fomentando um censo voltado para as pessoas com deficiência, no intuito de melhorar a vida e a condição desses indivíduos que residem no Estado. Esse censo quando concluído poderá contribuir com a criação e o desenvolvimento de políticas públicas.

Essas e outras medidas quando somadas podem dirimir os impactos da falta ou inexistência de institutos, leis ou políticas públicas que garantam uma melhor qualidade de vida para as pessoas com deficiência e de todos os que residem na cidade e no estado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As pessoas com deficiência veem a mobilidade urbana como uma ferramenta estratégica para a promoção da inclusão social e como um direito humano. No entanto, para que essa política pública se torne consolidada, se faz necessário mudanças paradigmáticas nos desafios de mobilidade enfrentados por essas pessoas diuturnamente.

O ir e vir das pessoas com deficiência no contexto urbano é marcado por barreiras das mais diversas formas e tamanhos. Por essa razão o poder público municipal deve criar estratégias e mecanismos de acessibilidade que possam efetivamente reconhecer a necessidade de reurbanização em todos os seus limites fronteiriços. É perceptível que avanços legislativos tenham ocorrido nos últimos anos, como também, a criação de políticas voltadas para o público em questão, mas a efetividade dessas ações ainda são precárias e por esse motivo precisam ser cobradas e articuladas de forma rotineira.

No Brasil, a exclusão social ainda é uma realidade marcante que por razões adversas pode aniquilar o “invisível social”, e por esse e outros motivos os estudos e pesquisas voltados para esse grupo demostram-se necessários.

As adversidades presentes no contexto urbano podem ser reduzidas a partir de medidas adotadas pela própria administração pública, essas ações podem ser implementadas por meio iniciativas ligadas a educação, pesquisa, atividades tecnológicas e planejamento urbano que promovam e viabilizem a mobilidade acessível e sustentável. A inclusão deve ser feita para todos e por todos e em todas as localidades da cidade, desde o centro até as suas zonas periféricas.

A mobilidade das pessoas com deficiência no contexto urbano não se condiciona apenas a criação de rampas e corrimões, a mobilidade ultrapassa esses limites e nos leva a enxergar a necessidade da quebra de paradigmas não só pelo poder público, mas também, por toda a sociedade. É necessário que a sociedade lute pelos direitos fundamentais de todos e que todos tenham condições de usufruí-los.

No tocante a cidade de João Pessoa – PB é perceptível que a administração municipal está tentando minimizar os impactos da exclusão social por meio da criação de órgãos, instituições e leis que fiscalizam e protegem os direitos das pessoas com deficiência, como no caso da Coordenadoria Especial da Pessoa com Deficiência, da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana e do Centro de Referência

Municipal para inclusão da Pessoa com Deficiência, juntamente com a implementação do Plano de Mobilidade Urbana e da reformulação do Plano Diretor (este último ainda em andamento).

No entanto, na análise do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa – PB, percebe-se que faltou uma abordagem mais clara e específica no que tange a prioridade do direito de locomoção das pessoas com deficiência, mesmo pouco mencionado, algumas direitos básicos tiveram pouco aporte jurídico. Percebe-se que o direito de ir e vir ficou presente nas entrelinhas do texto legal. A falta de taxatividade e literalidade nesse tipo de política pública prejudica o avanço na promoção de direitos essenciais desses indivíduos.

De acordo com os dados fornecidos pelo IBGE 2010, 26% da população pessoense apresenta algum tipo de deficiência, ou seja, 185.768 habitantes necessitam das ferramentas do poder municipal para exercer os seus direitos. Ocorre que em decorrência do grande território a cidade de João Pessoa - PB ainda não conseguiu excelência em suas ações, esse tipo de constatação pode ser compreendido em decorrência da falta de estrutura dos bairros distantes do centro urbano que ainda não apresentam pavimentação, rede esgoto e ou serviço de transportes com ônibus acessíveis.

A falta de estrutura e condições mínimas de mobilidade urbana demonstra-se nas primeiras ruas distantes do centro e da orla da capital. Por ser uma cidade turística alguns investimentos são direcionados para áreas estratégicas, pois são nelas que ocorrem a maior circulação de dinheiro e mercadorias. Por essa razão algumas zonas se tronam menos privilegiadas e padecendo do olhar do poder público.

A simples criação de leis municipais não garantem o uso e a disponibilidades dos serviços, se faz necessário que a gestão municipal crie mecanismos que ajudem na implementação das medidas desejadas, no caso do plano de mobilidade urbana, a população precisa saber qual a finalidade dessa política pública e quais são os meios que fomentam esse mecanismo.

O plano de mobilidade urbana de João Pessoa no que tangência as pessoas com deficiência foi pouco debatido. Após a análise do texto legal é possível compreender que a mobilidade discutida e apresentada no texto está intimamente atralada aos veiculos e aos outros meios de locomoção, em algumas passagens se referindo aos pedestres e em raras excessões as pessoas com deficiência.

Apesar da falta de abordagem clara no texto legal, devemos comemorar esses

avanços, mesmo que de forma tímida as ações que tengeciam os direitos das pessoas com deficiência.

Nesse sentido, é perceptível que estamos caminhando a passos lentos e curtos, mas estamos conseguindo fazer valer os direitos fundamentais e as necessidades básicas desse grupo vulnerável que tanto sofreu e ainda sofre pela inércia do Estado.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, José Carlos Moreira. **Direito Romano**. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

ARISTÓTELES. **Política**. Texto Integral. Tradução de Torrieri Guimarães. São Paulo: Martin Claret, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**, Rio de Janeiro, 2020.

APPIO, Eduardo. **A ação civil pública no Estado Democrático de Direito**. Curitiba: Juruá Editora, 2005;

BARBOSA, Francisco de Assis; MELO, Virgínius da Gama; **Paraíba**, in “**Enciclopédia Mirador Internacional**”, volume 16, Encyclopaedia Britannica do Brasil Publicações Ltda., São Paulo, 1993, p. 8580.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Edições 70, p. 224. 2009

BARAT, José; BATISTA, Maurício Sá Nogueira. **Programas habitacionais e de transporte público**. In: TOLEDO, Ana Helena Pompeu de; CAVALCANTI, Marly (Org.). Planejamento Urbano em Debate. São Paulo: Cortez & Moraes, 1978.

BERNARDI, Jorge Luiz; GARCIAS, Carlos Mello. **As funções sociais da cidade**. Revista Direitos Fundamentais & Democracia, n. 4, p. 1-15, julho/2008. Disponível em: <https://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/48/47>. Acesso em: 22 fev. 2022.

BERGMAN, Lia; RABI, Nídia Inês Albessa de. Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana**. Brasília: Gráfica do Senado, 2010.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm>. Acesso em: 19 dez. 2021

BRASIL. **Lei nº 7853, 24 de outubro de 1989.** Dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Brasília, 1989. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7853.htm>. Acesso em: 10 dez. 2021.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** Petrópolis: Editora Vozes, 2003. 516 p.

BARCELLOS, Ana Paula de. **Constitucionalização das Políticas Públicas em Matéria de Direitos Fundamentais: O Controle Político-Social e o Controle Jurídico no Espaço Democrático:** in Revista de Direito do Estado. Ano 1. n. 3. 2006.

BARCELLOS, Ana Paula de. **Papéis do Direito Constitucional no Fomento do Controle Social Democrático: Algumas Propostas Sobre o Tema da Informação:** in RDE ano 3. N. 12. Out/dez 2008

BORGAN, R., BIKLEN, S. **Investigação Qualitativa em Educação – uma introdução à teoria e aos métodos.** Porto: Porto Editora, 1994.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito Administrativo e Políticas Públicas.** São Paulo: Saraiva, 2021.

BOUDON, Raymond; BOURRICAUD, François. **Dicionário crítico de sociologia.** 2 ed. São Paulo: Ática, 2002. 653 p. Tradução de: Dictionnaire critique de La sociologie.

CARLOS, Ana Fani Alessandrini. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandrini. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: Labur edições, 2007.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Políticas de melhoria das condições de acessibilidade do transporte urbano no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada –Texto para discussão. Brasília: IPEA, 2015

CATÃO, Marconi do Ó. **Política Nacional de Resíduos Sólidos e Necessidades Fundamentais**. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2017.

CASTELLS, Manuel. **The power of identity**. 2. ed. Londres: Blackwell, 2004.

DONNE, Maristela Delle. **Teorias sobre a cidade**. Lisboa, Edições 70,1979.

FERNANDES, David Augusto. **Os excluídos: a lei de inclusão e o direito à igualdade**. Revista Direito & Paz, v. 2, n. 39, p. 196-218, dez. 2018. DOI: 10.32713/rdp.v2i39.916.

FERNANDES, Edesio; ALFONSIN, Betania. **Direito Urbanístico**. Belo Horizonte: Del Rey, 1998.

FERRAZ, Antonio Clóvis “Coca” Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. São Paulo: Rima, 2004.

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3a. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.

GARCIA, V. G. **Pessoas com deficiência e o mercado de trabalho: histórico e o contexto contemporâneo**. 2010. 205f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**; tradução Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos da Pesquisa**. Porto Alegre. Editora UFRGS, 2009.

GOMES, Edvânia Tôrres Aguiar. **Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, ed. Massangana, 2007.

GUGEL, Maria aparecida Gugel. **Pessoas com Deficiência e o Direito ao Trabalho**. Florianópolis: Obra Jurídica, 2007.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 4 ed. São Paulo: Loyola, 1994.

HARVEY, David. **Spaces of capital: towards a critical geography**. Nova York: Routledge, 2001.

HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. Rebel Cities: **From the Right to the City to the Urban Revolution**, New York: Verso, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **As Raízes do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro. 2011. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/resultados>>. Acesso em: 20. dez. 2020.

IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1 de julho de 2020.

KNEIB, Erika Cristine. **Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia**. Revista UFG. Ano XII, nº 12, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. 3. ed. São Paulo: Centauro, 2015. 145 p. Tradução de: *Le droit à la ville*.

LEFEBVRE, Henri. **The right to the city**. In: LEFEBVRE, Henri. Writing on cities. Oxford: Blackwell, 2008. p. 147-159

LEEDS, Anthony; LEEDS, Elizabeth. **A sociologia do Brasil urbano**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2015.

LEUSIN, Rodrigo Westphalen; CADEMARTORI, Sérgio Urquhart, **DIREITO À CIDADE**, in, Direito e sociedade em movimento /Daniela Mesquita Leutchuk de Cademartori, Marcos Jorge Catalan, Paula Pinhal de Carlos, organizadores.– Canoas, RS: Ed. Unilasalle, 2015.

MARANHÃO, Rosanne de Oliveira. **O portador de deficiência e o direito do trabalho**. São Paulo: LTR, 2005.

MARICATO, Ermínia. **Brasil 2000: qual planejamento urbano?** Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, Ano XI, n. 1 e 2, p. 113-130, 1997.

MARICATO, Ermínia. **Habitação e Cidade**. 6 ed. São Paulo: Atual, 1997.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na Periferia do Capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MELLO, Andréa; PORTUGAL, Licínio. **Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de planos estratégicos de mobilidade urbana: o caso do Brasil**. EURE – Revista de Estudios Urbanos Regionales, v. 43, n. 128, p. 99-125. Santiago, jan. 2017, p. 110. Disponível em <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v43n128/art05.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2022

MATTOS, Liana P. **Limitações urbanísticas à propriedade**. In: FERNANDES, Edésio (Org.). Direito urbanístico e política urbana no Brasil. Belo Horizonte: Del Rey, 2000.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2018.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. (2015). PlanMob - **Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades.

MOURA, Emerson Affonso da Costa. Agências, Expertise e Profissionalismo: **O Paradigma da Técnica na Administração Pública**. Revista de Direito Administrativo, v. 254, p. 79, 2011.

MOURA, Emerson Affonso da Costa. **A Constitucionalização do Direito da Cidade**. In: Vânia Siciliano Aieta. (Org.). 80 Anos de PósGraduação Direito UERJ: Direito da Cidade. vol. 2. 1ed.Rio de Janeiro: Freitas e Bastos, 2015.

PIOVESAN, Flávia. **Temas de Direitos Humanos**. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

PIOVESAN, Flávia. **Convenção da ONU sobre os direitos das pessoas com deficiência: inovações, alcance e impacto**. In: FERRAZ, Carolina Valença; LEITE, George Salomão; LEITE, Glauber Salomão; LEITE, Glauco Salomão. Manual dos direitos da pessoa com deficiência. São Paulo: Ed. Saraiva, 2012.

PIRES, Laura Fatima. **Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público**. Textos & Contextos, v. 8, n. 2, p. 391-408. Porto Alegre, jul./dez. 2009, p, 392. Disponível em <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/6352/0> Acesso em 22 fev. 2021

POLANYI, Karl. **The great transformation**. Nova York: Rinehart and Co, 1944.

PLATÃO. **A República**. Texto Integral. Tradução de Pietro Nassetti. 2. ed. São Paulo: Martin Claret, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Estacionamento. Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2018. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/estacionamento/>> Acesso em: 03 de Junho de 2022.

RAIOL, Raimundo Wilson Gama. **Acessibilidade Física, Educação, Saúde e Trabalho: integrantes do mínimo existencial indispensável às pessoas com necessidades especiais, à luz dos direitos humanos e de fundamentos constitucionais, na era da globalização.** In: MATTOS NETO, Antonio José de; LAMARÃO NETO, Homero; SANTANA, Raimundo Rodrigues (Org.). Direitos Humanos e Democracia Inclusiva. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 311.

RAMOS JUNIOR, Othoniel Ceneceu; VIEIRA, Eriton Geraldo. **O Processo de Urbanização e seus Reflexos em Prol de uma Cidade Sustentável.** Em: COSTA, Beatriz Souza (org.) A cidade do futuro sem poluição: você faz parte deste projeto. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2015.

RAWLS, Jonh. **Uma Teoria da Justiça.** Martins Fontes. 2002

REIS FILHO, N. G. dos. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial.** Colaboração de Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno e Paulo Júlio Valentim Bruna. São Paulo: Edusp, 2000.

RESENDE, Paulo. **Transporte é apenas parte das soluções para mobilidade urbana.** Disponível em < <https://www.cartacapital.com.br/dialogos-capitais/transporte-e-apenas-partedas-solucoes-para-mobilidade-urbana>> Acesso em mar. 2022.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa Social: Métodos e Técnicas.** São Paulo. Atlas, 2017.

ROLNIK, R. **O que é cidade.** São Paulo: Brasiliense, 2004.

RODRIGUES, A. M. Moradia nas cidades brasileiras. São Paulo: Contexto, 2001.

RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Desenhando as vias públicas: Reflexões sobre espaço urbano.** EESC-USP, São Paulo, 1999.

RUBINGER, S. D. **Desvendando o conceito de saneamento no Brasil: Uma análise da percepção da população e do discurso técnico contemporâneo.** Dissertação (Mestrado em Saneamento, Meio Ambiente e Recursos Hídricos) - Escola de Engenharia, UFMG, Belo Horizonte. 2008.

SEN, Amartya Kumar. **A ideia de justiça.** Tradução Ricardo Doninelli Mendes, SEMOB. Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana. João Pessoa, 2018. Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. Tradução de: The Idea of justice.

SILVA, Eduardo Patricio da. **O direito à cidade e o problema da acessibilidade intraurbana em Natal/RN.** Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal. 2018.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro.** 7 ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

SILVA, José Afonso da. **Orçamento-programa no Brasil.** São Paulo: Revista dos Tribunais. 1973

SILVA, O. M. da. **A epopéia ignorada: a pessoa deficiente na história do mundo de ontem e de hoje.** São Paulo: Cedas, 1987.

SILVA, Otto Marques da. **Epopeia ignorada.** Edição de Mídia. São Paulo: Editora Faste, 2009.

SINGER, P. **A recente ressurreição da economia solidária no Brasil.** In: Boaventura de Sousa Santos (org.) Produzir para viver: os caminhos da produção não capitalista. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização.** São Paulo: Contexto, 2008.

VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. **Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar. CREA-PR, 2011.

VASCONCELOS, Amélia Soares da Silva. **As percepções dos usuários sobre a qualidade do transporte público de passageiros no município de Betim - MG**. Dissertação (Mestrado em Administração). Pedro Leopoldo: Fipel, 2009

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento – reflexão e propostas**. 3ª edição. São Paulo: Annablume, 2000.

VIANNA, Oliveira. **Populações Meridionais do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2005.

WELLS, Herbert George. **Uma breve história do mundo**. Tradução de Rodrigo Breuning. Porto Alegre: L&PM, 2011.