

De Moura, Nághela Gonçalves; De Moura, Nathália Gonçalves. As consequências da não elaboração do plano de mobilidade urbana na vida de munícipes com deficiência. *GeoGraphos*. [En línea]. Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (GIECRYAL) de la Universidad de Alicante, 2 de junio de 2016, vol. 7, nº 87 (11), 13 p. [ISSN: 2173-1276] [DL: A 371-2013] [DOI: 10.14198/GEOGRA2016.7.87(11)].



<http://web.ua.es/revista-geographos-giecryal>

Vol. 7. Nº 87 (11)

Año 2016

AS CONSEQUÊNCIAS DA NÃO ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA NA VIDA DE MUNÍCIPES COM DEFICIÊNCIA

Nághela Gonçalves de Moura
Mestranda – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional Sustentável
Universidade Federal do Cariri (Juazeiro do Norte, Brasil)
E-mail: naghela.gm@gmail.com

Nathália Gonçalves de Moura
Pós-graduanda em Docência do Ensino Superior
Faculdade Leão Sampaio (Juazeiro do Norte, Brasil)
E-mail: nathaliagdemoura@gmail.com

RESUMO

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) pretende melhorar as condições em que se realizam os deslocamentos nas cidades, observando a acessibilidade para pessoas com deficiência. O PMU representa um avanço rumo à inclusão e um salto na qualidade de vida dos 45,6 milhões de brasileiros que possuem deficiência, uma vez que torna mais fácil ou até mesmo possível a circulação no espaço urbano e conseqüentemente o acesso a todos os bens e serviços que este oferece. Esta pesquisa objetiva avaliar os impactos negativos que a não elaboração do PMU pode gerar na vida de cidadãos com deficiência e o quanto estes impactos podem comprometer o desenvolvimento sustentável das Cidades. Apenas 30% dos municípios brasileiros elaboraram o PMU no prazo estabelecido (abril/2015). Quando pessoas com deficiência nascem e crescem em regiões que não primam por sua inclusão, elas terão suas oportunidades de crescimento pessoal e profissional, comprometidas devido a ausência de acessibilidade, ao baixo acesso à saúde, à educação, ao emprego, à cultura e ao lazer. Por não desfrutarem de serviços e oportunidades, os cidadãos com deficiência são reduzidos ao isolamento e os Municípios deixam de aproveitar fatia do potencial humano que poderia contribuir para seu sustentável desenvolvimento.

Palavras Chave: Plano de mobilidade urbana, acessibilidade, pessoas com deficiência.

LAS CONSECUENCIAS DE NO PREPARAR EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA EN LAS VIDAS DE LOS CIUDADANOS CON DISCAPACIDAD

RESUMEN

El Plan de Movilidad Urbana (PMU) tiene como objetivo mejorar las condiciones de desplazamiento, observando la accesibilidad de las personas con discapacidad. El PMU representa un avance en la inclusión y en la calidad de vida los 45,6 millones de brasileños que tienen discapacidad, porque hace que sea más fácil o incluso posible la circulación en el espacio urbano y el acceso a todos los bienes y servicios que ofrece. Esta investigación tiene como objetivo evaluar el impacto negativo que la no preparar el PMU puede generar en las vidas de los ciudadanos con discapacidad, y cómo estos impactos pueden comprometer el desarrollo sostenible de las ciudades. Sólo 30% de las ciudades brasilenas elaboraron sus PMU dentro de plazo (abril/2015). Cuando las personas con discapacidad nacen y crecen en regiones que no tienen como objetivo para su inclusión, tendrán sus oportunidades de crecimiento personal y profesional comprometida por la falta de accesibilidad, bajo acceso a la salud, la educación, el empleo, la cultura y el ocio . Al no disfrutarno de servicios y oportunidades, ciudadanos con discapacidad están reduce al aislamiento y los municipios no logran apoderarse de parte del potencial humano que podrían contribuir a su desarrollo sostenible.

Palabras clave: Plan de movilidad urbana, accesibilidad, personas con discapacidad.

THE CONSEQUENCES OF NOT PREPARATION OF URBAN MOBILITY PLAN IN THE LIVES OF DISABLED CITIZENS

ABSTRACT

The Urban Mobility Plan (UMP) aims to improve the conditions in which they perform the movements in the cities, watching the accessibility for people with disabilities. The UMP

represents a advance towards inclusion and a jump in quality of life of the 45.6 million Brazilians with disability, Because it easier or even possible circulation in urban space and thus access to all goods and services it offers. This research aims to evaluate the negative impact that the not preparation of UMP generate in the lives of disabled citizens and how those impacts can compromise the sustainable development of the cities. Only 30% of the brazilian citys did the UMP in the deadline (April/2015). When people with disabilities are born and grow in regions that do not aim for their inclusion, they will have their personal and professional growth opportunities compromised due to lack of accessibility, low access to health, education, employment, culture and leisure. Not to enjoy of services and opportunities, the townspeople with disabilities are reduced to isolation and the municipalities fail to seize slice of human potential that could contribute to their sustainable development.

Keywords: Urban mobility plan, accessibility, people with disabilities.

INTRODUÇÃO

As pessoas com deficiência possuem necessidades distintas, específicas e até mesmo exclusivas de mobilidade e acessibilidade em razão de suas particularidades funcionais, suscitando uma melhor preparação das cidades para que sejam espacialmente e socialmente incluídas. Com a intenção de orientar os municípios a melhorarem as condições em que se realizam os deslocamentos, contribuindo assim significativamente para o acesso universal à cidade, em 2012 entrou em vigência no País a Lei nº 12.587 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana) que exigiu que todos os municípios com mais de 20 (vinte) mil habitantes elaborassem seus planos de mobilidade urbana, devendo contemplar a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

No Brasil, consoante os dados coletados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, no censo demográfico de 2010, 23,9% da população brasileira (45,6 milhões) declarou ter ao menos uma das deficiências investigadas: visual, auditiva, motora e mental ou intelectual. A expressiva incidência deste seguimento no País impõe um desafio aos Municípios brasileiros: a inclusão de fatias especiais da população no cotidiano das cidades. Objetivo que encontra-se distante de ser atingido uma vez que dentre os Municípios que possuem legalmente o compromisso de elaborar seus planos, somente trinta por cento o fizeram dentro do prazo estabelecido (abril de 2015).

Este estudo parte da hipótese de que as condições espaciais definem e reafirmam o tipo de inserção que os cidadãos estabelecem com relação à cidade onde vivem, e que as barreiras arquitetônicas impostas pelo meio ambiente urbano, são capazes de manifestar a deficiência nos sujeitos não como uma expressão da diversidade humana, mas sim como algo negativo e limitador da participação na vida em comunidade.

A abordagem deste tema é de fundamental relevância, pois a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana faz com que as intervenções que os diferentes órgãos da administração direta e indireta fazem nas cidades observem as peculiaridades apresentadas pelas pessoas com deficiência. O Plano de Mobilidade Urbana é uma política pública que, se elaborada, rompe com a perpetuação da exclusão espacial e todas as suas consequências negativas, que, já são há muito tempo insustentáveis.

A presente pesquisa objetiva analisar a Política Nacional de Mobilidade Urbana dentro do contexto apontado pelo discurso da sustentabilidade, evidenciando seus aspectos sociais, ambientais, políticos e de acessibilidade, bem como avaliar os impactos negativos que a não elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pode gerar no dia a dia de cidadãos com deficiência.

O estudo foi elaborado por meio de uma revisão bibliográfica, na qual foi realizada uma busca por artigos que abordassem a mobilidade urbana e acessibilidade no Brasil, publicados no período entre 2005 e 2015, dos quais foram extraídos fragmentos importantes para o trabalho, estes em forma de citação direta ou indireta.

Quanto a estrutura do texto, em seguida a esta introdução, é feita uma apresentação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o instrumento de sua implementação, apresentando os conceitos chave de mobilidade e acessibilidade. Na etapa seguinte, são informadas quais são, para as pessoas com deficiência, as consequências negativas oriundas da não elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Em seguida serão tecidas as últimas considerações acerca do tema em questão.

RESULTADOS

No Censo de 2010 o IBGE investigou a condição do entorno das moradias brasileiras. Esta é uma temática relevante para os cidadãos com deficiência porque eles necessitam circular, todos os dias, pelas suas cidades, calçadas, ruas, além dos prédios onde estão os serviços de saúde, de educação, trabalho e lazer. Os resultados não revelaram um ambiente favorável para a mobilidade dos munícipes com deficiência. Em cada face de quadra foram examinados os seguintes elementos: Meio fio/guia; calçada/passeio e, rampa de acesso para pessoas com deficiência física.

Os dados denunciaram que (IBGE, 2012, p. 25):

[...] somente 5,4% dos domicílios brasileiros possuíam rampas, 5,8% dos quais nas faces de quadras de moradias adequadas; 1,9% em moradias semiadequadas e, 0,2% em moradias inadequadas. O item Calçada / passeio estava presente no entorno de 80% das moradias adequadas, 43% nas semiadequadas e em somente 9% das inadequadas. Meio fio / guia foi encontrado em 86,1% das moradias adequadas, 55,6% nas semiadequadas e 14,1% nas inadequadas.

Vale destacar que os elementos das faces de quadra são de responsabilidade dos municípios e ante os dados apresentados, é certo que o ambiente do entorno das moradias brasileiras ainda reclama considerada atenção por parte dos prefeitos municipais. (IBGE, 2012).

Para orientar os municípios a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, capaz de atender à população e contribuir para o sustentável desenvolvimento urbano, em 2012, entrou em vigor um conjunto de princípios, diretrizes e instrumentos denominado de Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

Estabelecida pela Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, a PNMU é instrumento da política de desenvolvimento urbano e nos termos do artigo 1º, *caput*, e 2º “[...] objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e

cargas no território do Município” bem como, “[...] contribuir para o acesso universal à cidade [...]” (Brasil, 2012, p. 1).

De modo mais minudente, segundo o artigo 7º, incisos I, II, III e IV, a Política objetiva ainda “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social”; “promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais”; “proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade” e “promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas [...] nas cidades” (Brasil, 2012, p. 3). Consoante a artigo 4º, inciso II, da PNMU, a mobilidade é uma característica da cidade, que diz respeito à facilidade de deslocamento de pessoas e bens da urbe (Brasil, 2012). Tais deslocamentos segundo H. Vargas (2008) são realizados através de veículos, vias e toda a infraestrutura como ruas e calçadas, em um tempo considerado razoável, de modo confortável e seguro, para a realização de atividades cotidianas como trabalho, educação, serviços de saúde, cultura e lazer.

A mobilidade, ao contrário do que se possa entender como somente relativa aos meios de transportes coletivos, ou de cargas ou à infraestrutura designada ao trânsito e aos modos motorizados, abrange uma gama de aspectos, que concorrem ao bom desempenho da ação mobilidade no espaço urbano. Dentre estes aspectos discute-se, presentemente, a mobilidade sustentável, relacionando os deslocamentos urbanos a aspectos sociais, ambientais, políticos e de acessibilidade (Souza e Pasqualetto, 2013).

Confirmando os novos horizontes trazidos pelo discurso da sustentabilidade, a PNMU está ancorada nos princípios da acessibilidade universal, do sustentável desenvolvimento das cidades, nas dimensões social, econômica e ambiental, da igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo bem como, equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (Brasil, 2012). Perante os dados e informações concernentes ao seguimento de pessoas com deficiência apresentados pelo IBGE e registrados nas primeiras linhas deste estudo, uma questão a cada dia mais importante é a preparação das cidades em diversos aspectos para que seus cidadãos marginalizados sejam socialmente incluídos. Dentre estes, a acessibilidade atua entre os mais relevantes.

A acessibilidade, na redação do artigo 4º, inciso III, da PNMU, é a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (Brasil, 2012, p. 2).

F. Aguiar (2010, p. 36), defende que a acessibilidade “está relacionada a oportunidade e/ou potencial disponibilizados pelo sistema de transporte e uso do solo, para que diferentes tipos de pessoas desenvolvam suas atividades”. Está igualmente relacionada a capacidade “de se atingir um determinado lugar”, complementa a autora.

Nas palavras de F. Ribeiro (2013, p. 8), “[...] a acessibilidade é um direito humano que deve ser considerado como eixo estruturante de qualquer cidade sustentável”. Assim, elaborar diretrizes para a efetivação de mobilidade urbana sem falar de acessibilidade significa desprezar a questão humana e social. A ausência de diálogo entre essas diferentes perspectivas interfere significativamente na garantia de direitos humanos e no pleno exercício da cidadania, uma vez que se inviabiliza o acesso à cidade e seus espaços a uma parcela considerável da população.

F. Aguiar (2010, p. 39), cita como exemplos de acessibilidade as vias para a melhoria do deslocamento de pedestres com deficiência:

Vias de pedestre sem mudanças abruptas de nível e sem obstáculos, com rampa de inclinações adequadas, larguras adequadas, utilização de revestimento adequados no piso, projeto e disposição adequada do mobiliário urbano e da vegetação etc. É importante evidenciar que estas medidas requerem, acima de tudo, que as rotas sejam contínuas e que haja coerência no sistema implantado, além de conforto e segurança.

No que diz respeito ao transporte coletivo, trata-se de um componente essencial para a manutenção da dinâmica das cidades. Além de proporcionar uma maior mobilidade espacial para todas as pessoas, é uma alternativa motorizada, cômoda e economicamente acessível tanto para as pessoas de menor poder aquisitivo, quanto para as que não podem dirigir como é o caso de algumas pessoas com deficiência.

Para que o transporte público seja voltado para todos os usuários e promova a minimização da exclusão espacial, o Relatório Mundial sobre a Deficiência recomenda que (2012, p. 15):

Nos transportes, o objetivo de manter a acessibilidade ao longo da cadeia de viagem pode ser atingido pela determinação de prioridades iniciais por meio de consultas a pessoas com deficiência e fornecedores de serviços; pela introdução de características de acessibilidade na manutenção regular e projetos de melhorias; e pelo desenvolvimento de melhorias de baixo custo baseadas no desenho universal que resultem em benefícios demonstráveis a uma ampla gama de passageiros. [...] Táxis acessíveis são uma parte importante de um sistema de transporte público integrado e acessível, pois eles respondem a demanda. A formação dos funcionários da área dos transportes é igualmente necessária, em conjunto com o financiamento governamental, a redução ou eliminação de tarifas para pessoas com deficiência. A pavimentação, o rebaixamento de guias (rampas), e passarelas melhoram a segurança e garantem a acessibilidade.

É essencial, para que uma articulação entre mobilidade e acessibilidade ocorra, uma adequada política de transportes associada ao planejamento e às políticas urbanas, de forma a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público e não motorizado (Pereira, 2007). Essa articulação contribui para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e os espaços para as realizações das diferentes atividades sejam adequado, notadamente para o segmento de pessoas com deficiência.

Para a melhoria nos deslocamentos, seja no modo à pé através das vias públicas ou de forma motorizada através do uso do transporte coletivo, a PNMU traz ainda uma novidade para o planejamento dos espaços urbanos. A Lei exigiu que todos os municípios com mais de 20 (vinte) mil habitantes elaborassem seus planos de mobilidade urbana, a serem revistos a cada dez anos, devendo contemplar não só os princípios, os objetivos e as diretrizes da PNMU, mas também a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade (IPEA, 2012, Brasil, 2012).

O Plano de Mobilidade Urbana (PLAMOB), conforme reza o dispositivo 24 da Lei, é o instrumento de implementação da política, a ser elaborado pelo poder público municipal. Até então, a Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 (Estatuto das Cidades) apregoava que a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória somente para os municípios com mais de 500 (quinhentos) mil habitantes. Com as exigências trazidas pela PNMU, o número de municípios

obrigados a terem um plano de mobilidade passa de aproximadamente 38 para 1.663 municípios (IPEA, 2012).

Vale ressaltar que o PLAMOB deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores municipais ou neles inserido, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência da Lei. Expirado o prazo, ficam impossibilitados de receber recursos orçamentários federais designados à mobilidade urbana até que atendam à referida determinação (Brasil, 2012).

Embora a mobilidade urbana seja um tema alvo de preocupação por parte do Governo federal, a maioria das cidades brasileiras encontra-se longe de proporcionar qualidade nos deslocamentos de seus municípios. Dentre os Municípios que possuem legalmente o compromisso de elaborar seus planos, apenas 30% (trinta por cento) o fizeram dentro do prazo estabelecido abril de 2015 (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2015).

Ainda não está claro qual será o impacto da não elaboração do Plamob sobre o planejamento das vias e do transporte urbano nas cidades, pois ao artigo que versa acerca desta exigência caberá regulamentação (IPEA, 2012). Todavia, é de clareza solar os impactos negativos causados pela ausência do PLAMOB e todas as facilidades que este poderia dispor para melhorar a qualidade dos deslocamentos dos cidadãos, nomeadamente aqueles que possuem algum tipo de deficiência.

O primeiro impacto a ser estudado é o da manifestação da deficiência como algo incapacitante. O fenômeno da deficiência se dá a partir do momento em que a relação entre a pessoa e o ambiente é enfocada de uma forma meramente mecanicista e simplificada. O ambiente e todos os elementos que o compõe (físicos e humanos) é visto como se simplesmente reagisse à pessoa deficiente, quando, na verdade, este ambiente constrói até a manifestação da deficiência nos sujeitos, uma vez que a deficiência é, na maioria das vezes, aquilo que a estrutura física, social e de atitude da sociedade atribui às pessoas que tem única e tão somente restrições em suas funcionalidades.

Conforme W. Santos (2008), existem duas maneiras distintas de compreender a deficiência. A primeira afirma que a deficiência é uma desvantagem corporal que tem na Biomedicina os instrumentos capazes de oferecer tratamento adequado e melhores condições de vida para os deficientes. Já a segunda perspectiva, em vigor nos dias atuais, advoga que a deficiência é uma expressão da diversidade humana que requer uma adequação social para maximizar a sensibilidade dos ambientes às dessemelhanças corporais.

O modelo social está alicerçado no argumento de que a deficiência não está apenas nas marcas carregadas pelo corpo, mas constituída primordialmente nas barreiras físicas, políticas, sociais, econômicas, atitudinais e nas comunicações.

Enquanto o ângulo sob o qual a deficiência era vista modificava-se do modelo biomédico ao modelo social, de modo paralelo, a Organização Mundial da Saúde, engendrava esforços para promover a integração desses paradigmas, a fim de trabalhar a deficiência para além dos horizontes apontados pela Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde - CID.

De acordo com a CID, a deficiência é definida como as anormalidades nos órgãos, nos sistemas e nas estruturas corporais; a incapacidade é descrita como as consequências da deficiência sob a perspectiva do rendimento funcional, ou seja, no exercício das atividades cotidianas e por fim; a desvantagem resulta da deficiência e da incapacidade no que tange a adaptação do sujeito ao meio ambiente (Farias e Buchalla, 2005).

A ausência de relação entre os conceitos utilizados e a não abordagem de aspectos socioambientais, deflagrou o processo de revisão da CID que resultou na Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde - CIF, aprovada em 2001 pela Assembleia Mundial da Saúde (Farias e Buchalla, 2005).

A principal dimensão da CIF é a funcionalidade, que quando utilizada no aspecto positivo, abrange os fatores de funções e estruturas do corpo, atividade e participação na vida social. Segundo a CIF (2003), as funções do corpo são classificadas em fisiológicas e psicológicas dos sistemas do corpo; as estruturas são conceituadas como as partes anatômicas do corpo e as atividades e participação descrevem como o sujeito desempenha suas atividades cotidianas e se insere na sociedade, considerando as funções e estruturas do seu corpo. O conteúdo desses elementos é organizado desde simples tarefas e ações até searas mais complexas da vida, sendo incluídos itens referentes à aprendizagem e aplicação do conhecimento; comunicação, mobilidade, cuidados pessoais, atividades da vida doméstica; relações interpessoais; educação e trabalho; autossuficiência econômica e vida comunitária.

Quando usada no aspecto negativo, a funcionalidade corresponde à incapacidade. A incapacidade é resultante da relação entre a disfunção apresentada pelo sujeito, a limitação no desempenho de suas atividades diárias e a restrição na participação social, e dos fatores ambientais que podem atuar como facilitadores ou obstáculos para a prática dessas atividades e da participação em sociedade. (Farias e Buchalla, 2005).

M. Mazzotta e M. D'Antino, (2011, p.4), destacam com precisão a relevância dos itens avaliados pela CIF:

Elementos como funcionalidade e incapacidade, bem como fatores contextuais de ordem pessoal e ambiental, são fundamentais para a melhor compreensão das implicações individuais e sociais das deficiências. Fatores contextuais, portanto, concretizam-se, muitas vezes, em situações limitadoras impostas pelo ambiente físico e social que, defrontadas com as condições individuais, ampliam as desvantagens sociais da pessoa com deficiência, demarcando grande parte de suas necessidades como especiais por diferirem acentuadamente das condições em que se encontram as demais pessoas em dada comunidade.

O lugar destacado que o contexto ambiental ocupa na condição funcional das pessoas mudou o foco da deficiência da natureza biológica (redução ou privação de uma função e/ou estrutura corpórea), para a natureza social (relação entre a disfunção apresentada e o ambiente onde os indivíduos estão inseridos) (Farias, Buchalla, 2005).

Os reflexos dessa nova forma de compreender a deficiência espalharam-se na Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, aprovada pela 61ª Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, na Cidade de Nova York, em 2006 e Internalizada pelo Brasil com *status* de Emenda Constitucional através do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009.

A Convenção, em seu artigo inaugural, reza que (Brasil, 2009, p.3):

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas.

Em seu preâmbulo, alínea e, a Convenção apregoa que (Brasil, 2009, p. 1):

[...] a deficiência é um conceito em evolução e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas. (grifo nosso).

A existência de barreiras nas comunicações, atitudinais e, especialmente arquitetônicas, afetam de modo mais contundente não só as populações mais pobres e menos protegidas, mas também as pessoas com deficiência cuja mobilidade e acessibilidade ao espaço urbano são drasticamente reduzidas, impedindo o seu deslocamento (Brasil, 2006).

O panorama acima aludido inaugura o processo de segregação espacial, pois nem todos que nascem e crescem na cidade têm o direito de desfrutá-la de forma plena (Melo, 2012). A exclusão espacial é o segundo impacto negativo causado pela não elaboração do PLAMOB.

Os munícipes com deficiência, muitas vezes por falta de mobilidade que gera baixo índice de acessibilidade, não circulam pela cidade, desconhecendo muitas porções de seu território e não tendo oportunidade de apreendê-la como totalidade.

Sobre a ausência de acessibilidade como um fator motivador para a exclusão espacial, o Relatório Mundial Sobre a Deficiência (2012, p. 10), assevera que:

Muitos ambientes construídos (incluindo instalações públicas), sistemas de transporte e comunicação não são nada acessíveis. A falta de acesso ao transporte é uma razão frequente pela qual as pessoas com deficiência são desencorajadas a procurar trabalho ou são impedidas de acessar os serviços de saúde. Relatórios de países com leis sobre acessibilidade, mesmo aqueles datando de 20 ou 40 anos atrás, apontam um baixo nível de adesão.

Para modificar este cenário, o Relatório Mundial sobre a Deficiência recomenda que (2012, p. 14 e 15):

A remoção de barreiras em edifícios, transporte, informação e comunicação pública, permitirá que as pessoas com deficiência participem da educação, do emprego e da vida social, reduzindo o isolamento e a dependência. Ao longo de todos os domínios, alguns requisitos chaves para abordar a acessibilidade e para reduzir as atitudes negativas são os padrões de acesso; a cooperação entre os setores público e privado;

uma agência líder responsável pela coordenação da implementação; formação em acessibilidade; desenho universal para planejadores, arquitetos e designers; participação dos usuários; e educação pública.

Como consequência da falta de acesso aos espaços e serviços ofertados nas cidades devido a não elaboração do PLAMOB, advém o terceiro impacto negativo: as pessoas com deficiência por não conseguirem se deslocar, são alijadas do uso fruto de seus direitos humanos e liberdades fundamentais.

É importante ressaltar que as pessoas com deficiência são possuidoras dos mesmos direitos que as pessoas sem deficiência. Contudo, elas nem sempre conseguem ter acesso a estes direitos nas mesmas condições em que o fazem as pessoas sem deficiência, devido às desvantagens impostas pela sociedade, que lhes impõe barreiras físicas, nas comunicações e de atitude (IBGE, 2012).

O Relatório Mundial sobre a Deficiência (2012) apregoa que as pessoas com deficiência apresentam piores perspectivas de saúde, mais baixos índices de escolaridade, menor participação econômica e cultural e níveis mais elevados de pobreza em comparação às pessoas que não tem deficiência. Este quadro se deve ao fato das pessoas com deficiência enfrentarem obstáculos no acesso a serviços que há muito tempo já são garantidos para as pessoas não deficientes como saúde, educação, cultura, trabalho, transporte e informação.

Para possibilitar às pessoas com deficiência o pleno gozo de todos os seus direitos, é forçoso reconhecer que o direito de locomover-se com independência, autonomia e segurança é de essencial importância, pois seu exercício é pré-condição para os demais direitos.

Quando o meio ambiente urbano não se adequa para receber em seus espaços as pessoas com deficiência, estas passam a não desempenhar suas devidas funções na sociedade (Brasil, 2006). E quando os sujeitos não contribuem para o desenvolvimento de suas localidades, instaura-se o quarto impacto negativo da não elaboração do PLAMOB.

Pelo fato de as pessoas com deficiência estarem reduzidas a condição de clausura e não assumirem seus papéis na sociedade, o País deixa de contar com uma significativa fatia da população que poderia está saindo das “barbas” das políticas públicas assistencialistas e se qualificando para contribuir para o desenvolvimento local de forma ativa e plena.

Quando pessoas com deficiência nascem e crescem em regiões que não primam por sua inclusão, elas terão suas oportunidades de crescimento pessoal e profissional, profundamente comprometidas devido a ausência de acessibilidade, ao baixo acesso à saúde, à educação, ao emprego, à cultura e ao lazer. Mencione-se ainda que por não poderem desfrutar de todo um rol de serviços e oportunidades, os cidadãos com deficiência são inevitavelmente reduzidos ao isolamento e os municípios brasileiros deixam de aproveitar grande fatia de seu potencial humano que poderia estar contribuindo para o sustentável desenvolvimento das cidades.

Quebrar esse ciclo em que exclusão gera exclusão é uma exigência urgente que depende de escolhas corajosas. Essas escolhas devem ter como pano de fundo a elaboração do PLAMOB, ter como vigas mestras os princípios, objetivos e diretrizes da PNMU e o Plamob deve adotar, de modo transversal, as questões pertinentes às pessoas com deficiência.

CONCLUSÃO

De acordo com as metas propostas pela pesquisa e os resultados obtidos na mesma, pode-se constatar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana representa uma nova re/organização do espaço urbano, contudo, as cidades brasileiras ainda não atendem de maneira satisfatória as necessidades de deslocamento de seus usuários, nomeadamente os que precisam de condições especiais para realizar seus deslocamentos.

No mês de abril de 2015, findou o prazo de 3 (três) anos para a elaboração do PLAMOB nos municípios brasileiros com mais de 20 (vinte) mil habitantes, conforme estabelecido pela Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. No entanto, mais de 70% (setenta por cento) das cidades brasileiras obrigadas a elaborá-lo não o fizeram no prazo estabelecido. Nesse período, as cidades deveriam ter inserido nos seus planos diretores os objetivos, os princípios e as diretrizes determinadas pela Política.

Mais que deixar de receber recursos federais para custear obras de mobilidade, a não elaboração do PLAMOB perpetua o quadro de segregação espacial vivenciado pelas pessoas com deficiência.

A inadequação arquitetônica dos espaços e equipamentos públicos ou de uso coletivo somada a concepção inadequada dos veículos de transporte, impedem que as pessoas com deficiência desfrutem com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações e dos serviços de transporte.

Mais que a adaptação de calçadas e logradouros públicos, a mobilidade é em seu sentido simbólico, uma forma de acessar oportunidades e a acessibilidade, pode expressar possibilidades, alcance de objetivos, cumprimento de metas e equidade espacial.

Uma cidade exerce sua função social e torna as pessoas com deficiência protagonistas em um cenário de desenvolvimento quando mitiga as desigualdades, promove inclusão espacial, acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e proporciona melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade e acessibilidade; possibilitando a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação vigente.

Por derradeiro, a elaboração do PLAMOB contribui para a edificação e re/organização de um espaço urbano mais democrático e que possa ser utilizado por todos, atendendo as peculiaridades de cada indivíduo, de sorte que as pessoas com deficiência possam usufruir.

BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, F. *Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrição de mobilidade*. 170 f. Tese de doutorado orientada por Antônio Néelson Rodrigues da Silva. Universidade de São Paulo, São Carlos – SP, 2010.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cartilha do Censo 2010 – Pessoas com deficiência*. Brasília, DF, 2012. 32 p.

Organização Mundial de Saúde. *Classificação Internacional de Funcionalidade: classificação detalhada com definições*. 2003, 216 p.

Organização Mundial da Saúde. *Relatório mundial sobre a deficiência*. Tradução Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo, 2012, 334 p.

RECURSOS ELETRÔNICOS

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Menos de 30% das principais cidades brasileiras possuem plano de mobilidade urbana. *NTU Urbano*, 2015, v. 3, nº. 13, p. 14-19. Disponível em:

<<http://novoportall.ntu.org.br/upload/Publicacao/Pub635629598079065291.pdf>>. [Acesso em: 14/08/2015]. [ISSN: 2317-1960].

BRASIL. *Caderno 3 - Implementação do Decreto nº 5.296/04 para construção da cidade acessível*. Ministério das Cidades. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCadeerno03.pdf>>. [Acesso em: 14/08/15].

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo. *Diário Oficial da União*, 25 ago. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: 12/08/14.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 04 jan. 2012. Seção 1. p. 1. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei125873janeiro2012612248publicacaooriginal-134894-pl.html>>. [Acesso em: 14/08/15].

FARIAS, N; Buchalla, C. M. A classificação internacional de funcionalidade, incapacidade e saúde da organização mundial da saúde: conceitos, usos e perspectivas. *Revista brasileira de epidemiologia*, 2005, v. 8, nº 2, p. 187-193. Disponível em: <http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415790X2005000200011&lng=pt>. [Acesso em: 12/04/2015]. ISSN 1980-5497.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. *Comunicado 128 - A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Comunicados do IPEA. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República: Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf>. [Acesso em: 13/07/15].

MAZZOTTA, M. J. S.; D'ANTINO, M. E. F. Inclusão social de pessoas com deficiências e necessidades especiais: cultura, educação e lazer. *Saúde e sociedade*, 2011, v.20, nº 2, p. 377-389. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-12902011000200010&script=sci_arttext>. [Acesso em: 11/04/2015]. ISSN 0104-1290.

MELO, M. S. R. Transporte coletivo urbano e acessibilidade na área central de Teresina: um instrumento na (re)organização do espaço. *Anais do 3º Seminário Regional Norte e Nordeste de Pós-Graduação em Geografia*. Disponível em: <<http://www.geociencias.ufpb.br/posgrad/sernne/artigo51.pdf>>. [Acesso em: 14/07/15].

PEREIRA, S. R. Mobilidade espacial e acessibilidade à cidade. *Revista OKARA*, 2007, v. 1, nº 1, p. 43-76. Disponível em: <www.geociencias.ufpb.br/posgrad/okara/okaraVIN1.p>. [Acesso em: 24/04/12]. ISSN: 1982-3878.

RIBEIRO, F. A. M. C. O que esperar da Reunião da ONU sobre deficiência e desenvolvimento. *Pauta Inclusiva*. 2013. n. 8. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_48.pdf>. [Acesso em: 15/08/14].

SANTOS, W. R. Pessoas com deficiência: nossa maior minoria. *Physis*, 2008, v.18, nº 3, p. 501 – 519. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-73312008000300008>. [Acesso em: 18/08/2014]. ISSN 1809-4481.

SOUZA, F.; PASQUALETTO, A. Tópicos de mobilidade urbana. *Revista Estudos*, 2013, v. 40, nº 3, p. 311-320. Disponível em: <<http://revistas.ucg.br/index.php/estudos/article/viewFile/2922/1792>>. [Acesso em: 13/07/2015].

VARGAS, H. C. (I)Mobilidade urbana nas grandes cidades. *URBS*, 2008, nº 47, ano XII, p 7-11. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2008_vargas_imobilidade.pdf>. Acesso em: [12/04/2015].

© Copyright Nághela Gonçalves de Moura, Nathália Gonçalves de Moura y Revista *GeoGraphos*, 2016. Este artículo se distribuye bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.



GIECRYAL
GRUPO INTERDISCIPLINARIO DE
ESTUDIOS CRÍTICOS Y DE AMÉRICA LATINA