

Cidadania e acessibilidade na sociedade atual

Arthur O. Nascimento; Caio de S. Conceição; Khayo H. Oliveira;
Lucas P. da Silva; Pedro V. Gadelha & Vinicius A. de Oliveira Silva¹.
Giuliana Rapp Cinezi² & Lígia Dias³.

Resumo: O presente trabalho visa contribuir para a melhoria das condições urbanas de locomoção para usuários de cadeiras de rodas. Buscaremos discutir os diversos problemas de acessibilidade, que são muito comuns devido ao grande número de portadores de deficiências que têm condições limitadas para a locomoção.

Palavras-Chave: acessibilidade, projeto, cidadania, cadeirantes.

Abstract: The present article examines urban mobility conditions for wheelchair users. It discusses the various accessibility problems, which are extremely common today due to the large number of people with disabilities that limit mobility. The goal is to make easier finding concrete means to improve the lives of people with reduced mobility.

Keywords: accessibility, project, citizenship, wheelchair users.

Introdução

Em 1980, a Organização Mundial da Saúde (OMS), criou um sistema de classificação de deficiências com o objetivo de apresentar uma linguagem comum para pesquisas e práticas clínicas. A revisão da Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID) deu origem à Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF). O modelo da CIF substituiu o enfoque negativo da deficiência e da incapacidade por uma perspectiva positiva, considerando as atividades que um indivíduo que apresenta alterações de função e/ou da estrutura do corpo pode desempenhar, assim como sua possibilidade de participação social (FARIAS; BUCHALLA, 2005, p. 187).

A funcionalidade e a incapacidade dos indivíduos são determinadas pelo contexto ambiental onde as pessoas vivem. A CIF representa uma mudança de paradigma para se pensar e trabalhar a deficiência e a incapacidade, constituindo um instrumento importante para avaliação das condições de vida e para a promoção de políticas de inclusão social (FARIAS; BUCHALLA, 2005, p. 187).

¹ Alunos do 1º. ano do Ensino Médio do Centro de Estudos Júlio Verne – www.julioverne.com.br – Ano letivo de 2019.

² Licenciada em Química – FSA; Orientadora da Pesquisa.

³ Pós-graduada em Psicopedagogia Clínica – UESP; Licenciada em Letras – FSA; Revisora da Pesquisa.

Deficiências são problemas que geram perda ou desvio significativo em alguma função ou estrutura do corpo, como é o caso das dificuldades de locomoção (NUBILA; BUCHALLA, 2008). O intuito desta pesquisa é procurar apontar soluções para os problemas deste grupo, mais especificamente para os cadeirantes. O Censo de 2010, após revisão⁴, apontou aproximadamente 6,7% da população brasileira como portador de algum tipo de deficiência⁵.

De acordo com LEITÃO (2018), apesar dos direitos das pessoas com deficiência finalmente estarem chegando aos meios de comunicação e sendo integrados ao discurso do Estado, as mudanças concretas de efetivação de cidadania ainda ocorrem de maneira lenta. Segundo a reportagem, não houve nos últimos anos, efetivação dos direitos dessa parcela da população. Isso significa, entre outras coisas, dificuldade e até falta de acessibilidade, o que afeta um dos direitos mais básicos do ser humano, o de ir e vir. Se pensarmos nas ruas, calçadas e acessos da maioria das cidades brasileiras, esse direito praticamente não existe para pessoas com deficiência. Sobre esta dificuldade versará nossa pesquisa.

1. Acessibilidade: direito de ir e vir.

Em dezembro do ano 2000, foi regulamentada a Lei N° 10.098, que determina formas de concepção dos elementos de urbanização, tais como vias públicas, praças, parques, entre outros locais de acesso público. Também determina que haja um mínimo de conforto para que não atrapalhe a locomoção e a circulação daqueles que os utilizam. Em julho de 2015, foi implantado o Estatuto da Pessoa com Deficiência, lei N° 13.146/2015, destinado a assegurar e promover, a igualdade e a inclusão da pessoa com deficiência, tanto em direitos como em liberdade.



Mão na cadeira de rodas: na maioria dos casos, ocorre desrespeito a um dos direitos mais básicos, o de ir e vir (Jos van Galen/Stock.Xchng in LEITÃO (2018))

⁴ De acordo com a revista LEITÃO (2018), dados de 2012 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), antes da revisão, indicavam, com base no Censo de 2010, que 45,6 milhões de pessoas têm algum tipo de deficiência, o que corresponde a 23,91% da população brasileira (esses dados passaram por uma revisão).

⁵ Jornal o Estado de São Paulo – Caderno Educação – de 21/06/2018 - *Com nova margem de corte, IBGE constata 6,7% de pessoas com deficiência no Brasil*, <https://educacao.estadao.com.br/blogs/educacao-e-etc/com-nova-margem-de-corte-ibge-constata-67-de-pessoas-com-deficiencia-no-brasil/> - acessado em 24/09/2019.

Inicialmente, precisamos reconhecer que não respeitamos os deficientes em geral, principalmente os cadeirantes. Afinal, as cidades não são feitas para eles. Os estabelecimentos são adaptados, não projetados, pensados e executados para os portadores de deficiência. A adaptação já demonstra que estão situados em um segundo plano. Segundo as pesquisadoras Norma Farias e Cássia Buchalla,

O reconhecimento do papel central do meio ambiente no estado funcional dos indivíduos, agindo como barreiras ou facilitadores no desempenho de suas atividades e na participação social, mudou o foco do problema da natureza biológica individual da redução ou perda de uma função e/ou estrutura do corpo para a interação entre a disfunção apresentada e o contexto ambiental onde as pessoas estão inseridas (FARIAS; BUCHALLA, 2005, p. 192).

Considerando isso, uma mudança de olhar para a cidade se faz necessária e urgente, “nas suas dimensões sociais, políticas e culturais, o que constitui um desafio” (FARIAS; BUCHALLA, 2005, p. 192). De acordo com a reportagem de Leitão (2018), isto significa, entre outras coisas, aceitar que não existe um olhar para os cadeirantes. A reportagem retrata a realidade da estudante carioca Viviane Aleluia, de 25 anos, que tem paralisia cerebral leve e diz que coleciona relatos de desrespeito a seus direitos na jornada diária. “Em um dos episódios, Viviane não conseguiu sentar nos bancos reservados a deficientes físicos, que já estavam ocupados, e acabou prendendo o pé no vão entre o vagão e a plataforma em uma das estações de metrô no Rio de Janeiro”. Afinal, declara a então superintendente do Instituto Brasileiro dos Direitos de Pessoas com Deficiência (IBDD), Teresa d’Amaral:

Há falta de acessibilidade nos transportes públicos, nos prédios públicos e privados de uso coletivo, em restaurantes, em universidades, em hotéis e em espaços públicos, em geral. Teresa ressalta que a questão da acessibilidade é a que mais chama a atenção quando se fala em peças com deficiência, porque, na maioria dos casos, ocorre desrespeito a um dos direitos mais básicos, o de ir e vir. Esse direito praticamente não existe para pessoas com deficiência na maioria das cidades brasileiras (LEITÃO 2018)

Aceitar que existe um problema é o primeiro passo para buscar soluções. Além de terem poucos acessos para circularem nas calçadas, os existentes são, muitas vezes, bloqueados por motoristas sem consciência.

Mas as dificuldades não param por aí. No Brasil, 92% das pessoas que utilizam cadeira de rodas ou outro dispositivo de mobilidade relatam já terem vivenciado alguma consequência negativa na vida profissional em decorrência do uso desses equipamentos. Uma pesquisa feita pela *Toyota Mobility Foundation* (G1, 2018) apontou que muitos cadeirantes perdem oportunidades de emprego, outros perdem chances de ascensão na firma por conta de diversos problemas para chegarem aos locais de trabalho. Constata a pesquisa:

Potencialmente, milhões de pessoas em todo o mundo são incapazes de trabalhar ou de ser tão produtivas devido aos seus atuais dispositivos de mobilidade. Há claras implicações sociais e econômicas que destacam a

necessidade urgente de inovação no campo da tecnologia assistiva (G1, 2018).

As dificuldades não estão presentes apenas em nossa cidade de Diadema, mas em todo o país, e também em muitos lugares do mundo, como demonstra a pesquisa.

O levantamento foi feito com 575 pessoas que usam cadeira de rodas ou outro dispositivo de mobilidade no Reino Unido, EUA, Índia, Brasil e Japão. A proporção de 92% de pessoas que fazem relatos de dificuldades no mercado de trabalho em virtude do uso da cadeira de rodas (G1, 2018)



(G1, 2018).

Diante desses problemas, o presente projeto visa apontar ideias que possam tentar melhorar a vida dos usuários de cadeiras de rodas. A ideia deste artigo é conscientizar as pessoas do problema, e apresentar, ainda que de modo simples, possíveis soluções práticas ou propostas para amenizar as dificuldades encontradas.

O intuito é que cada pessoa, cada estabelecimento, cada morador, possa buscar uma forma para viabilizar a locomoção e acesso de cadeirantes a qualquer lugar. Buscamos divulgar ideias já existentes para pensar numa cidade inteira capacitada para a acessibilidade. Uma cidade amigável e acessível.

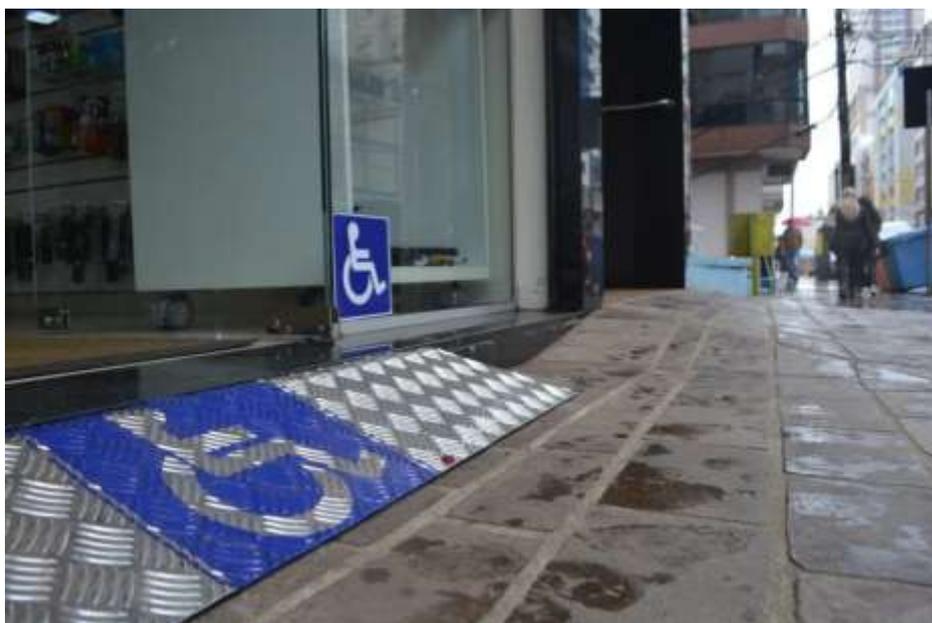
2. Acessibilidade: possíveis soluções.

Talvez haja, em alguns casos, soluções simples para melhorar a acessibilidade dos cadeirantes.

Uma vez que as calçadas são deixadas nas mãos dos moradores, os cuidados necessários para mobilidade muitas vezes não são observados.

Em Araxá, no Alto Paranaíba, cerca de 10% da população tem alguma deficiência física, de acordo com a Associação de Assistência à Pessoa

com Deficiência de Araxá (Fada). Porém, quem precisa de acessibilidade, encontra obstáculos nas calçadas, como desnível, buracos e degraus. Na Prefeitura, o setor responsável pelas calçadas é o Instituto de Planejamento e desenvolvimento Sustentável de Araxá (IPDSA). Segundo o chefe de divisão de meio ambiente, Alex Ribeiro, o cuidado das calçadas é do próprio morador, e caso seja um local público a Prefeitura é quem deve tomar as providências (BORGES, 2013).



(DIVERSIDADE, s. d.)

Primeiramente, precisamos lembrar que os projetos que envolvem a construção de rampas de acessibilidade devem seguir as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, de modo a respeitar a relação entre a altura do desnível, o percentual que a inclinação da rampa deve ter e as limitações do espaço em que será utilizada.

Para se construir uma rampa deve-se sempre atentar para as medidas e orientações da ABNT-NBR 9050/2015, que é disponibilizada gratuitamente pelo Ministério Público Federal⁶. Esses parâmetros e critérios técnicos devem ser observados em projetos de instalação, construção e adaptação de edifícios ou vias às condições de acessibilidade.

As informações contidas na tabela demonstram os padrões necessários para a construção de uma rampa de acesso funcional e as limitações de medidas. Essas normas são utilizadas para quantificar a inclinação de acordo com a altura do desnível. Os parâmetros indicados abaixo são primordiais para qualquer projeto de construção da rampa e sua funcionalidade adequada.

⁶ Ministério Público Federal – ABNT NBR 9050/2015 - <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/pfdc/institucional/grupos-de-trabalho/inclusao-pessoas-deficiencia/atuacao/legislacao/docs/norma-abnt-NBR-9050.pdf/view> - acessado em 24/09/2019.

Inclinação admissível em cada segmento de rampa i %	Desníveis máximos de cada segmento de rampa h m	Número máximo de segmentos de rampa
$8,33 (1:12) \leq i < 10,00 (1:10)$	0,20	4
$10,00 (1:10) \leq i \leq 12,5 (1:8)$	0,075	1

Em busca de um projeto simples e barato, que atenda todas as áreas necessárias, pensamos em construir rampas com alumínio xadrez, com relevo antiderrapante, que é leve e resistente. Mas acessibilidade não é só rampa; é mais que isso. A secretária de Planejamento do município de Passo Fundo - RS, Ana Paula Wickert, relata que o poder público visa à qualificação do espaço público para todos os cidadãos. Nas suas palavras,

Acessibilidade vai além da rampa e do piso tátil. Significa estruturar percursos para que as pessoas possam circular pela cidade, pensar isso de forma integrada, afirma. No entanto, algumas barreiras ainda impossibilitam a cidade de ser considerada acessível, mesmo que o caminho ainda esteja sendo trilhado. Nós temos um problema muito grande nas calçadas, que muitas vezes é de responsabilidade do proprietário do lote. Muitas vezes, as pessoas fazem rampas de carro na calçada, colocam piso que acham mais bonito, mas que não é o mais adequado, declara. No novo Código de Obras do município, é especificado que a largura livre da calçada tem de ser, no mínimo, de 1,5m, para que um cadeirante [...] possa ter acesso sem nenhum tipo de obstáculo (DIVERSIDADE, s. d.).

Vale destacar também um belíssimo projeto de cadeira de rodas com rampas já acopladas projetada por alunos de Engenharia da Faculdade de Mecatrônica de Franca. De acordo com a reportagem de Isabela Palhares, do Jornal Folha de São Paulo,

Com uma cadeira de rodas simples, duas placas de alumínio, trilhos industriais e motor de vidro elétrico automotivo, eles montaram o modelo da cadeira. A rampa, que é acionada por um botão, tem 50 centímetros de comprimento, o necessário para subir uma calçada sem que a inclinação seja muito grande e não ofereça risco de queda ao usuário [...] Já contabilizando o preço da cadeira, os alunos gastaram cerca de R\$ 1.200 com o projeto. (PALHARES, 2014)



(PALHARES, 2014)

Nosso objetivo é buscar nas melhores cidades do mundo para um cadeirante viver, exemplos e inspiração para fazer de nossa cidade uma *Cidade Acessível*. Falaremos sobre as quatro melhores cidades do mundo para pessoas com mobilidade reduzida. *Seattle*, Estados Unidos, está no topo das listas de cidades com melhor acessibilidade. Tem uma área metropolitana bastante concentrada, mas com transporte público, calçadas e vias já planejadas dentro dos padrões mais modernos de acessibilidade. *Montreal*, Canadá, possui sete estações de metrô totalmente acessíveis por meio de cadeiras de rodas. A cidade também conta com uma série de atrações acessíveis como jardins, museus de arte e catedrais. *Las Vegas*, Estados Unidos, possui acomodações nos hotéis e serviços de transporte adaptados, até os cassinos contam com rampas e elevadores de acesso. *Londres*, Reino Unido, tendo sido a primeira cidade urbanizada do mundo, hoje está atualizada com sucesso na questão da acessibilidade (CAIA NO MUNDO, 2014).



(CAIA NO MUNDO, 2014).

Considerações finais.

O problema inicialmente colocado em pauta, a falta de acessibilidade e o que fazer para a solução do problema, nos impulsionou a elaborar inclusive uma proposta de criação da rampa de acessibilidade. Fizemos inclusive alguns esboços, ainda que incipientes, conforme mostra a ilustração que segue:



Estes esboços são traços e rabiscos de pessoas que não suportam mais ruas, calçadas e vias que desrespeitam os cadeirantes.

A criação da rampa foi um motivo para nos debruçarmos diante das situações diversas que as pessoas com mobilidade reduzida enfrentam. É certo que, como vimos, talvez existam meios mais modernos para equipar uma cadeira de rodas com rampas mecânicas. Nosso desejo foi pensar em ações simples, que executadas por cada proprietário de imóvel ou comércio, possibilitasse a mobilidade aos usuários de cadeira de rodas.

Aprendemos, ao longo desses meses de pesquisas e debates, que nosso projeto foi mais do que pensar em rampas; foi, na verdade, um exercício de conscientização. Exercício que possibilitou que os integrantes desta pesquisa se colocassem no lugar de cada cidadão com mobilidade reduzida. Acreditamos que esse foi o maior valor de nossa pesquisa. Também entendemos que simples ações ajudariam muito a vida dessas pessoas. Talvez a ideia de utilização e fixação destas rampas simples, leves e baratas, em todos os lugares de difícil acesso, tenha sido, pelo menos, o começo de possibilidades muito mais amplas de solução do problema, a perspectiva de uma grande caminhada, rumo a uma verdadeira *Cidade Acessível*.

Apesar de ainda não confeccionada a rampa em questão, o projeto contribuiu de forma significativa para nossa própria conscientização. Aconselhamos, a partir desse projeto, que outras instituições de ensino discutam o problema da mobilidade urbana dos cadeirantes. Assim como nós discutimos, pesquisamos e aprendemos, esperamos que outros, com mais amplitude e alcance, elaborem soluções para tornarem nossos meios urbanos menos hostis aos cadeirantes.

Nossos sinceros agradecimentos ao Centro de Estudos Júlio Verne por ter nos proporcionado a oportunidade de realizar um projeto com o intuito de ajudar a melhorar a vida de quem depende de cadeira de rodas para locomoção.

Referências

ACESSIBILIDADE a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Sede da ABNT. 31/05/2004. ABNT, 18 de set. 2019.

BARRA, Marcelos. *RAMPAS Acessíveis (NBR 9050)*. Arquitetura & Ensino, Disponível em: <https://marcelosbarra.com/2017/05/20/rampas-acessiveis-nbr-9050/>. Acesso: 17/09/ 2019

BORGES, Maritza – Portal G1 - *Obstáculos em calçadas atrapalham passagem de deficientes em Araxá* (23-11-2013) - <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2013/11/obstaculos-em-calcadas-atrapalham-passagem-de-deficientes-em-araxa.html>

BRASIL, Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 19 de dez. 2000.

BRASIL, Lei nº 13.146, de 6 de julho 2015. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 6 de jul. 2015.

CAIA NO MUNDO - *As quatro cidades com a melhor acessibilidade no mundo* – dezembro de 2014 - <https://caianomundo.ci.com.br/as-quatro-cidades-com-a-melhor-acessibilidade-no-mundo/> - acessado em 25/09/2019.

DIVERSIDADE na rua s. d. - <https://diversidadenarua.cc/mundo-inclusao/cidade-acessivel-um-desafio-para-o-futuro/> - acessado em 25/09/2019.

FARIAS, Norma; BUCHALLA, Cassia Maria. *A Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde da Organização Mundial da Saúde: Conceitos, Usos e Perspectivas*, Rev Bras Epidemiol de 2005 - <http://www.scielo.br/pdf/rbepid/v8n2/11.pdf> - acessado em 23/09/2009

G1 Economia – Agosto de 2018 - *Toyota Mobility Foundation*. <https://g1.globo.com/economia/concursos-e-emprego/noticia/2018/08/08/no-brasil-9-em-cada-10-pessoas-dizem-que-uso-de-cadeira-de-rodas-ja-trouxe-problemas-no-trabalho-diz-pesquisa.ghtml> - acessado em 24/09/2019.

JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO – Caderno Educação – de 21/06/2018 - *Com nova margem de corte, IBGE constata 6,7% de pessoas com deficiência no Brasil*, <https://educacao.estadao.com.br/blogs/educacao-e-etc/com-nova-margem-de-corte-ibge-constata-67-de-pessoas-com-deficiencia-no-brasil/> - acessado em 24/09/2019.

LEITÃO, Thais. *Acessibilidade é desafio para deficientes em todo o país*. Revista Exame, 27 de abril de 2018. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/brasil/acessibilidade-e-desafio-para-deficientes-em-todo-o-pais/>. Data de acesso: 13/09/2019

MILANEZI, Larissa. *ACESSIBILIDADE E DEFICIÊNCIA: QUAL A RELAÇÃO COM POLÍTICAS PÚBLICAS?* Politize - Disponível em: <https://www.politize.com.br/acessibilidade-e-o-MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL>

ABNT NBR 9050/2015 - <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/pfdc/institucional/grupos-de-trabalho/inclusao-pessoas-deficiencia/atuacao/legislacao/docs/norma-abnt-NBR-9050.pdf/view> - acessado em 24/09/2019.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO PARANÁ. *Classificação internacional de funcionalidade*. Disponível em: <http://www.pcd.mppr.mp.br/pagina-14.html>. Data de acesso: 16/09/2019.

NUBILA, Heloisa Brunow Ventura Di; BUCHALLA, Cassia Maria. *O papel das Classificações da OMS - CID e CIF nas definições de deficiência e incapacidade*, Rev. bras. epidemiol. vol.11 no.2 São Paulo June 2008 - http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2008000200014 – acesso em 23/09/201

RODRIGUES, Ismael. *Acessibilidade no Brasil é amparada pela lei e normas regulamentadoras da ABNT. ADV COMM.* Disponível em: <http://www.advcomm.com.br/acessibilidade-no-brasil/>. Data de acesso: 13/09/2019

PALHARES, Isabela - Sem Barreiras, 2014. *Estudantes de mecânica criam cadeira de rodas com rampa acoplada* - www.sembarreiras.jor.br/2014/12/02/estudantes-de-mecatronica-criam-cadeira-de-rodas-com-rampa-acoplada/

SOUZA, Eduardo. *Projetando rampas acessíveis segundo a NBR 9050. Archdaily* - Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/891636/projetando-rampas-acessiveis-segundo-a-nbr-9050> - acesso: 17/09/2019

Recebido para publicação em 24-09-19; aceito em 19-10-19