



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ  
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL**

**NIKELLY BARBARA LIMA DA SILVA**

**MOBILIDADE URBANA DE  
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM FORTALEZA: O DIREITO DE IR E VIR**

**FORTALEZA - CEARÁ  
2019**

NIKELLY BARBARA LIMA DA SILVA

MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM FORTALEZA: O  
DIREITO DE IR E VIR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Serviço Social do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do grau de bacharel em Serviço Social.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Virgínia Marcia Assunção Viana

FORTALEZA - CEARÁ

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Silva, Nikelly Barbara Lima da .

Mobilidade urbana de pessoas com deficiência em  
Fortaleza: o direito de ir e vir [recurso eletrônico]  
/ Nikelly Barbara Lima da Silva. - 2019.

1 CD-ROM: 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do  
trabalho acadêmico com 59 folhas, acondicionado em  
caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -  
Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos  
Sociais Aplicados, Graduação em Serviço Social,  
Fortaleza, 2019.

Orientação: Prof.<sup>a</sup> Dra. Virgínia Marcia Assunção  
Viana.

1. Pessoas com deficiência. 2. Mobilidade urbana.  
3. Direito à cidade. I. Título.

NIKELLY BARBARA LIMA DA SILVA

MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM FORTALEZA:  
O DIREITO DE IR E VIR

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Graduação  
em Serviço Social do Centro de  
Estudos Sociais Aplicados da  
Universidade Estadual do Ceará,  
como requisito parcial à obtenção do  
grau de bacharel em Serviço Social.

Aprovada em: 22 de julho de 2019

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dra. Virginia Marcia Assunção Viana (Orientadora)

Universidade Estadual do Ceará - UECE



Assistente Social Prof. MSc. Caroline Magalhães Lima



Prof. Dra. Adinari Moreira de Sousa

Universidade Estadual do Ceará - UECE

A DEUS.

A minha mãe Maria Aparecida, família,  
amigas e amigos.

## **AGRADECIMENTOS**

A DEUS por ser meu tudo.

A minha mãe Maria Aparecida Lima da Silva, pelo seu amor, apoio, carinho e dedicação.

A minha irmã Nathanna Barbara Lima da Silva e seu esposo Nathalino Pachêco, pelos incentivos.

Aos entrevistados/a pela disponibilidade e também ao Laboratório de Inclusão pelo recebimento.

A minha orientadora Virgínia Assunção, pelas sugestões, disponibilidade e incentivos.

As professoras Caroline Magalhães e Adinari Moreira por aceitarem participar da banca.

As amigas e amigos como Carine Rodrigues e Jady Moura Falcão pelo apoio.

## RESUMO

O tema sobre a mobilidade urbana em Fortaleza é a proposta deste estudo monográfico. Inicialmente, reflete que a mobilidade urbana se refere aos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, busca discutir esta mobilidade para as pessoas com deficiência. Em Fortaleza entre os diversos problemas da mobilidade urbana destaca-se a condição dos transportes públicos com a lotação e demora dos veículos coletivos, as calçadas com buracos, altos e baixos, além de escorregadias. Apesar da mobilidade precisar garantir a acessibilidade de uso a toda população, em geral, está em desacordo com as normas legais. Assim, o objetivo deste trabalho foi analisar a mobilidade urbana em Fortaleza na perspectiva das pessoas com deficiência participantes do Laboratório de Inclusão da Secretaria da Proteção Social, Justiça, Cidadania, Mulheres e Direitos Humanos – SPS, do governo estadual. Sendo uma pesquisa qualitativa, foram realizados levantamentos bibliográficos, documental e de campo para colher e analisar informações sobre pessoas com deficiência, mobilidade urbana e direito à cidade. Na pesquisa de campo seis (6) pessoas foram entrevistadas, de acordo com o convite e a disponibilidade de participação. Na pesquisa bibliográfica a revisão de literatura teve como referencial teórico a discussão sobre pessoas com deficiência segundo a análise dos autores: Aranha (1995), Leitão (2008) e Garcia (2011); Pires (2013), Santos, Vieira e Diniz (2012) no debate sobre a mobilidade urbana e sobre o direito à cidade Lefebvre (2001) e Maricato (2013; 2006; 1987), entre outros. Dos resultados parciais obtidos percebe-se a falta de efetividade da legislação que garante o direito à mobilidade urbana em Fortaleza, em especial para as pessoas com deficiência, considerando a realidade vivenciada pelos sujeitos da pesquisa. Por fim, se pode confirmar a importância das lutas e a necessidade de mantê-las vivas para conquista ao direito à mobilidade urbana em Fortaleza de forma digna.

**Palavras-chave:** Pessoas com deficiência. Mobilidade urbana. Direito à cidade.

## ABSTRACT

The theme about urban mobility in Fortaleza is the proposal of this monographic study. Initially, it reflects that urban mobility refers to the displacement of people and loads in urban space, seeks to discuss this mobility for people with disabilities. In Fortaleza, among the various problems of urban mobility, there is the condition of public transport with the crowding and delay of public vehicles, sidewalks with holes, highs and lows, as well as slippery. Although mobility needs to ensure accessibility for use by the entire population, it is generally at odds with legal norms. Thus, the objective of this study was to analyze urban mobility in Fortaleza from the perspective of people with disabilities participating in the Inclusion Laboratory of the State Government's Secretariat of Social Protection, Justice, Citizenship, Women and Human Rights - SPS. As a qualitative research, bibliographical, documentary and field surveys were conducted to gather and analyze information about people with disabilities, urban mobility and the right to the city. In the field research six (6) people were interviewed, according to the invitation and availability of participation. In the literature search the literature review had as theoretical reference the discussion about people with disabilities according to the analysis of the authors: Aranha (1995), Leitão (2008) and Garcia (2011); Pires (2013), Santos, Vieira and Diniz (2012) in the debate on urban mobility and the right to the city Lefebvre (2001) and Maricato (2013; 2006; 1987), among others. From the partial results obtained, one can see the lack of effectiveness of the legislation that guarantees the right to urban mobility in Fortaleza, especially for people with disabilities, considering the reality experienced by the research subjects. Finally, we can confirm the importance of the struggles and the need to keep them alive to earn the right to urban mobility in Fortaleza in a dignified manner.

**Keywords:** Disabled people. Urban mobility. Right to the city.



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACEC	Associação de Cegos do Estado do Ceara
Agefis	Agencia de fiscalização de Fortaleza
APAE	Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais de Fortaleza
BNH	Banco Nacional da Habitação
CEDEF	Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência
CFESS	Conselho Federal de Serviço Social
CIF	Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde
COMDEF	Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Fortaleza
CONADE	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
CONCIDADES	Conselho Nacional das Cidades
FUNSESCE	Fundação de Serviços Sociais do Estado do Ceará
FEBEMCE	Fundação Estadual do Bem-Estar do Menor do Ceará
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDT	Instituto de Desenvolvimento do Trabalho
LBA	Legião Brasileira Assistencial
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação
MCid	Ministério das Cidades
MDR	Ministério do Desenvolvimento Regional
MMFDH	Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos
MI	Ministério de Integração Nacional
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
SINE	Sistema Nacional de Emprego
SAS	Secretaria da Ação Social

SPS	Secretaria da Proteção Social, Justiça, Cidadania, Mulheres e Direitos Humanos
SESC	Serviço Social do Comércio
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESI	Serviço Social da Indústria
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SUAS	Sistema Único de Assistência Social
SUS	Sistema Único de Saúde

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>PERFIL DOS/A ENTREVISTADOS/A E O LABORATÓRIO DE INCLUSÃO NA SPS.....</b>	<b>18</b>
<b>3</b>	<b>CONSIDERAÇÕES SÓCIO-HISTÓRICAS SOBRE AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: OS DESAFIOS DA VIDA CIDADÃ .....</b>	<b>25</b>
<b>4</b>	<b>A LUTA PELO DIREITO À CIDADE E A TRAVESSIA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.....</b>	<b>31</b>
<b>5</b>	<b>POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA: UM DEBATE NECESSÁRIO.....</b>	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>48</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>51</b>
	<b>APÊNDICES.....</b>	<b>54</b>
	APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA.....	55
	APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO...	57
	<b>ANEXO.....</b>	<b>58</b>
	ANEXO A - QUADRO GERAL DE INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.....	59

## 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo analisar a mobilidade urbana em Fortaleza na perspectiva das pessoas com deficiência. Tal interesse surgiu na observação do cotidiano a minha volta, pois percebi a dificuldade de mobilidade urbana das pessoas com deficiência em frequentar diversos ambientes devido à falta de acessibilidade aos locais e obstáculos encontrados nas ruas. Sempre me interessei em conhecer como as pessoas com deficiência encaram estas dificuldades, principalmente, nas cidades.

É notório que muitas ruas de Fortaleza não possuem estrutura acessível para as pessoas com deficiência, e o direito de acesso a todos os tipos de lugares destas pessoas na cidade já começa a ser negado, dificultando a sua locomoção e, conseqüentemente, a chegada ao destino escolhido.

Segundo dados do Censo Demográfico de 2010, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 23,9% da população brasileira declarou ter uma das deficiências - visual, auditiva, motora e intelectual -, que foram os tipos de deficiências da pesquisa. Uma informação relevante, também, é saber que os municípios do nordeste são os que mais tem pessoas com deficiência. Isso me instigou, ainda mais, a entender como as pessoas com deficiência vivem a necessidade de locomoção em Fortaleza e o que destacam como mais significativo nesse processo cotidiano.

A Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, define a mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Esses deslocamentos são realizados nas mais diversas condições, seja por uma caminhada de pequena proporção, ou de condições de acesso a prédios, na utilização de transporte coletivo em trajetos mais distantes com necessidade ou não de um acompanhante. Essa política de mobilidade, então, representa uma conquista para as pessoas com deficiência, embora seja preciso ter mecanismos para garantir a sua implementação.

As lutas das pessoas com deficiência no Brasil por melhores condições

de vida vêm de longa data, entretanto, no momento em que se relacionam com a dimensão dos direitos dessas pessoas e o aparato legal, como a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, tais lutas ganham força.

Entretanto, na prática, as pessoas com deficiência possuem direitos legais não efetivados, por exemplo, o direito à liberdade é violado quando sua locomoção a algum local é impossibilitada devido à mobilidade urbana da cidade não garantir o acesso a este lugar por falta de transporte ou por ter ruas com obstáculos, entre outros motivos.

O artigo 5º da Constituição de 1988 defende que todos são iguais perante a lei, e como não há um respeito integral a esse princípio, as lutas dos movimentos sociais pressionam os governos brasileiros para garantir o direito das pessoas com deficiência. Um deles se refere ao atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência física, aos idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo, que foi alcançado pela Lei nº 10.048 de novembro de 2000. Essa lei foi regulamentada pelo Decreto nº 5.296/ 2004 que trata, por exemplo, da obrigação de sinalização visual e tátil para a orientação das pessoas com deficiência auditiva e visual nas edificações de uso coletivo.

Também como marco legislativo houve a criação do Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015, sendo uma outra conquista dos sujeitos com deficiência. E fez com que o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 2001, que institui as diretrizes gerais para política urbana incluísse o parágrafo 3º do art. 41, que trata de rotas acessíveis, com vista a garantir a acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

É importante destacar, em relação ao mercado de trabalho, que a Lei nº 8.213 de 1991, do Plano de Benefícios da Previdência Social e outras providências, expõe a obrigação das empresas de contratar pessoas com deficiência. Isso se dá de acordo com a quantidade de funcionários. Por exemplo, as empresas com 100 até 200 funcionários tem que preencher 2% dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou com pessoas com deficiência.

Ter apenas a legislação prevendo o direito ao trabalho às pessoas com deficiência não é suficiente. É necessário que haja uma política de abertura de vagas de emprego nas instituições públicas e privadas destinadas a estas pessoas. O Laboratório de Inclusão da Secretaria da Proteção Social, Justiça, Cidadania,

Mulheres e Direitos Humanos (SPS), onde consegui entrevistar alguns indivíduos com deficiência, tem a missão de “Promover a inclusão de pessoas com doenças, deficiências e vulnerabilidade social, mantendo o compromisso com uma gestão pública livre, solidária, consciente e inclusiva, respeitando as diferenças humanas”, sendo um local que entre suas atividades encaminha pessoas com deficiência ao mercado de trabalho como forma de efetivar o direito ao trabalho.

Em relação ao mercado de trabalho vale destacar a intervenção do Sistema Nacional de Emprego (SINE), que no Estado do Ceará é executado desde 1988, pela a organização social Instituto de Desenvolvimento do Trabalho (IDT). No IDT entre as ações desenvolvidas para as pessoas com deficiência estão: o cadastro do trabalhador com deficiência; o encaminhamento do trabalhador para ocupar um posto de trabalho; o direcionamento do trabalhador para a formação profissional; a disponibilização de curso de informática; a assessoria às empresas favorecendo o cumprimento da Lei nº 8.213 de 1991, entre outras atividades.

De acordo com dados disponíveis no site do SINE/IDT, desde março de 1991 até dezembro de 2017 foram 44.467 mil vagas captadas para pessoas com deficiência, sendo 125.781 trabalhadores encaminhados e 26.656 colocados no mercado de trabalho. Destaco que só no ano de 2017 foram disponibilizadas 3.123 vagas, sendo encaminhados 18.216 e confirmados 1.832 em vagas de trabalho.

Estes dados representam um grande contingente de pessoas com deficiência que procuram se inserir no mercado de trabalho. Mas, há também aquelas que não conseguem vagas de trabalho. Entre os possíveis motivos está o argumento que as empresas não aceitam contratar pessoas com deficiência intelectual, pois exigiriam delas investimentos em capacitações interpessoais e outros serviços.

É importante ressaltar que em Fortaleza foram criadas políticas públicas por meio de programas como a Praia Acessível, implantado em abril de 2016 na capital, com objetivo de garantir o direito de acessibilidade das pessoas com deficiência ao lazer. Indago, então, conforme se verá neste trabalho, quais dessas políticas relacionadas à mobilidade urbana dirigida às pessoas com deficiência estão sendo garantidas?

As perguntas que norteiam esta pesquisa são: Quais as políticas públicas de acessibilidade, referente à mobilidade urbana voltada às pessoas com deficiência, na cidade de Fortaleza? O que as pessoas com deficiência, participantes

do Laboratório de Inclusão da SPS, sabem sobre seus direitos de mobilidade urbana? Qual a compreensão dessas pessoas com deficiência sobre o direito à cidade?

Na busca de material e informações preliminares sobre mobilidade urbana em Fortaleza voltada às pessoas com deficiência fiz um mapeamento de dados pela internet à procura de instituições que atendessem sujeitos com deficiência e encontrei o Laboratório de Inclusão da SPS. A partir do contato com esta Secretaria fui informada que poderia entrevistar as pessoas com deficiência vinculadas ao laboratório. Este laboratório é um espaço com atividades de atendimento e encaminhamento de indivíduos com deficiência, em especial, numa condição de vulnerabilidade social, para o mercado de trabalho, onde se realiza o processo seletivo dos estagiários universitários da SPS e fortalece os grupos, projetos e oficinas que estão em funcionamento no Laboratório de Inclusão.

O objetivo geral deste trabalho é analisar a mobilidade urbana em Fortaleza na perspectiva das pessoas com deficiência participantes do Laboratório de Inclusão da SPS. E, diante disso, nos objetivos específicos a intenção é: investigar as políticas públicas de acessibilidade, referente à mobilidade urbana, voltadas às pessoas com deficiência; e, analisar o significado do direito à cidade para as pessoas com deficiência, participantes do Laboratório de Inclusão.

A pesquisa qualitativa envolveu pessoas com deficiência em suas concepções sobre os desafios e as possibilidades de mobilidade urbana em Fortaleza, ou seja, destacando a singularidade dos sujeitos da pesquisa. Conforme Minayo (2012), experiência, vivência, senso comum e ação são substantivos cujos sentidos se complementam na pesquisa qualitativa e compõe sua matéria prima.

A pesquisa bibliográfica, documental e de campo envolveu este estudo. Segundo Gil (2008) a pesquisa bibliográfica é desenvolvida através de fontes já elaboradas como livros e artigos científicos. E a pesquisa documental se diferencia da bibliográfica pela natureza das fontes, pois se utiliza de materiais que ainda podem ser reelaborados ou que não receberam ainda tratamento analítico, como exemplos há os documentos oficiais, as reportagens de jornais, cartas, relatórios de empresas, entre outros. Segundo Minayo (2012) é preciso ir ao cenário da pesquisa para ver os processos que ocorrem lá, por isso utilizei também a pesquisa de campo.

Os dados primários foram obtidos através de entrevistas semi estruturadas e os dados secundários através de outras fontes que abordaram o tema em estudo.

A entrevista como fonte de informação pode nos fornecer dados secundários e primários de duas naturezas: (a) os primeiros dizem respeito a fatos que o pesquisador poderia conseguir por meio de outras fontes como censos, estatísticas, registros civis, documentos, atestados de óbitos e outros; (b) os segundos – que são objetos principais da investigação qualitativa – referem-se a informações diretamente construídas no diálogo com o indivíduo entrevistado e tratam da reflexão do próprio sujeito sobre a realidade que vivencia. (MINAYO; DESLANDES; GOMES, 2009, p. 65).

De acordo com os dados primários e posteriormente os dados secundários, neste trabalho se definiu três categorias: pessoas com deficiência, mobilidade urbana e direito à cidade. Para a discussão sobre pessoas com deficiência o referencial teórico adotado foi embasado nos seguintes autores: Aranha (1995), Santos (2016), Leitão (2008), Garcia (2011) e Oliveira (2012). Para a discussão sobre mobilidade urbana: Pires (2013), Santos, Vieira e Diniz (2012), Aguiar, Ramos e Silva (2009), Morano (2018). E para discussão sobre o direito à cidade os seguintes autores: Santos, Vieira e Diniz (2012), Lefebvre (2001), Maricato (2013; 2006; 1987), Sposati (1998) e Gomide (2003).

A definição do Laboratório de Inclusão como espaço de pesquisa de campo ocorreu após identificar suas atividades nas redes sociais e pela autorização do coordenador do laboratório para entrevistar pessoas com deficiência participantes das atividades do Laboratório de Inclusão.

Assim, escolhi 06 pessoas, que me permitiram entrevista-las. A opção foi de entrevistas semiestruturadas, previamente autorizadas pelo Termo de Livre Consentimento e a gravação consentida dos depoimentos. As entrevistas ocorreram no período do mês de setembro de 2018 a janeiro de 2019, cada uma teve duração aproximada de 30 minutos. O local utilizado para a realização das entrevistas foi uma sala do próprio laboratório e também uma sala no setor de trabalho de alguns entrevistados. Com as pessoas entrevistadas pactuei o compromisso do sigilo de suas identidades, e defini codinomes em homenagem a pessoas com deficiência e/ou seus defensores que se destacaram na história, seja de forma mais abrangente ou da minha convivência. Assim, os codinomes escolhidos foram: Maria da Penha; Louis Braille; Dudu Braga; Robson; Samuel; e Ronaldo.

O lócus da pesquisa foi o Laboratório de Inclusão, que funciona na sede



da Secretaria da Proteção Social, Justiça, Cidadania, Mulheres e Direitos Humanos (SPS) e onde se desenvolve como principais atividades a seleção e o acompanhamento de estudantes universitários, trabalhadores com deficiência e ou trabalhadores com vulnerabilidade social para o ingresso no mercado de trabalho.

## **2 PERFIL DOS/A ENTREVISTADOS/A E O LABORATÓRIO DE INCLUSÃO NA SPS**

A criação da Legião Brasileira de Assistência (LBA), em 1942, inaugura um período de prestação de assistência social centralizada no governo federal e implementada no Governo Getúlio Vargas. As grandes instituições sociais, tais como LBA, SESC, SESI, SENAI surgem nesta década, num período pós-guerra, tendo como referência a intenção do Estado de Bem Estar Social no Brasil. Contudo, a dinâmica de organização política destas instituições foi conduzida como medidas compensatórias no poder executivo federal e estadual sob o comando das primeiras-damas, esposas dos presidentes da república e, com as dos governadores nos estados. Assim, se institucionalizou serviços públicos de caráter assistencialista e paternalista, focalizando a pobreza, interferindo no processo de organização da classe trabalhadora e nas lutas em defesa dos direitos trabalhistas.

No Ceará, o período do mandato do Governador Virgílio Távora (1963-1966 e 1979-1982) se destacou com os programas de assistência conduzidos por Dona Luiza Távora, presidenta da LBA nos anos de 1963-1966 e 1979-1982, sendo fundadora da Fundação de Serviços Sociais do Estado do Ceará (FUNSESCE) em 1979. Logo em 1987 a Secretaria da Ação Social (SAS) foi criada com o objetivo de coordenar as ações da área social, sendo vinculada a FUNSESCE e a Fundação Estadual do Bem-Estar do Menor do Ceará (FEBEMCE).

Vale ressaltar, que a instalação das grandes instituições sociais brasileiras fortalece os governos de raiz conservadoras, em sua maioria conduzidos por militares, tais como Getúlio Vargas e Virgílio Távora, e guia os pactos destes governos com os empresários e capitalistas da burguesia nacional.

Em 1991, por meio da Lei nº 11.809 a SAS passou a denominar-se Secretaria do Trabalho e Ação Social (SETAS), pois incorporou a ação de gerar oportunidades de emprego e renda para a população cearense. No governo do presidente Fernando Henrique Cardoso - FHC (1995-1988 e 1999-2002), como ato declarado em sua posse em 1995, a LBA foi extinta. Numa intenção ambígua, o governo FHC sugere romper com o assistencialismo praticado pela LBA, contudo não conduz as diretrizes da política de assistência social com a conquista da Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS), Lei nº 8.142/93, mas propôs o programa

nacional Comunidade Solidária, de caráter filantrópico, encampado pela primeira dama Dona Ruth Cardoso.

Em sintonia com a política nacional de FHC, em 1999 com a extinção da FUNSESCCE e da FEBEMCE, a SETAS absorveu toda a estrutura organizacional e o quadro de servidores das fundações extintas, tornando-se um órgão de execução e coordenação, da Política do Trabalho e Assistência Social, no âmbito do Estado do Ceará.

No contexto nacional a redefinição das mudanças administrativas foi orquestrada pela proposta de “reforma administrativa do Estado” com Bresser Pereira<sup>1</sup> a partir dos governos Fernando Collor de Melo e FHC.

As contradições das conquistas da Constituição Federal de 1988 e leis orgânicas das políticas sociais que instituíram o SUS, a LDB e SUAS, por exemplo, foram debatidas no processo de sucessão presidencial e a proposta de governo do Partido dos Trabalhadores, com o candidato Luís Inácio Lula da Silva, foi vitoriosa. Isso conduziu um novo olhar às políticas sociais, implantando ministérios com essa responsabilidade social, embora ainda de forma compensatória, tendo em vista um governo de articulação política com setores mais conservadores, como o do Partido do Movimento Democrático Brasileiro – PMDB. Essa nova configuração com o Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome – MDS, nos governos Lula e Dilma Rousseff orientaram a estrutura e organização da Política de Assistência Social nos estados e municípios.

Em sintonia com essa orientação nacional em 2007 a SETAS foi, novamente, reestruturada absorvendo toda a estrutura organizacional da Secretaria do Trabalho e Empreendedorismo, passando a ser denominada Secretaria do Trabalho e Desenvolvimento Social (STDS), tendo, de acordo com as informações publicadas sobre o histórico da STDS, a finalidade da redefinição administrativa com a perspectiva de “contribuir com o desenvolvimento sócio-econômico do Estado”.

Neste ano de 2019 a STDS é nomeada Secretaria da Proteção Social, Justiça, Cidadania, Mulheres e Direitos Humanos (SPS), que de acordo com a plataforma da SPS busca “contribuir para a qualidade de vida da população

---

<sup>1</sup> Luis Carlos Bresser Pereira assumiu o Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado – MARE que conduziu a reforma administrativa do estado brasileiro nos anos de 1990, de acordo com os preceitos neoliberais impostos pelos Estados Unidos e suas agências financiadoras, tais como FMI, Banco Mundial, Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD.

cearense mais empobrecida, na execução das políticas do Trabalho, Assistência Social e Segurança Alimentar e Nutricional”. Novamente, as redefinições administrativas no estado do Ceará seguem a lógica do governo federal, desta feita, articulado ao Ministério das Mulheres, Família e Direitos Humanos – MMFDH, a partir da posse do presidente Jair Messias Bolsonaro em janeiro deste ano.

Na SPS foi organizado um serviço de atenção às pessoas com deficiência denominado Laboratório de Inclusão desde 1991, ainda no período da SETAS, que assumiu como atividade primordial a seleção de estagiários universitários em condição de deficiência e vulnerabilidade social. Esse laboratório elaborou o Projeto de Vidas Sem Barreiras com a finalidade garantir acessibilidade arquitetônica para funcionários, colaboradores e visitantes na SPS. Sendo assim, foram construídas rampas, banheiros adaptados, plataforma elevatória, estacionamentos com vagas especiais e traduzidos títulos em Braille para a extinta Biblioteca Maurice Pate.

No seu tempo de atividade o Laboratório de Inclusão já atendeu mais de 8 mil pessoas, com as mais diversas deficiências que foram incluídas em oficinas e grupos, além de encaminhadas para o mercado de trabalho. No momento atual, o Laboratório acompanha 40 pessoas com deficiência dentre funcionários públicos, estagiários e colaboradores, que estão desempenhando atividades laborativas vinculadas a SPS.

Como já informado os entrevistados foram pessoas com deficiência e participantes das atividades do Laboratório de Inclusão. Os critérios básicos para participação na pesquisa foi de pessoas com vínculo empregatício por meio de encaminhamento do laboratório da SPS, ou de ex-estagiários do laboratório ou que participaram de oficinas, grupos e eventos como palestras promovidas pelo laboratório.

Nesta pesquisa, as seis pessoas entrevistadas informaram que possuíam deficiência física ou deficiência visual, e todas eram maiores de 18 anos de idade. Assim, na perspectiva de manter o sigilo da identidade dos/as entrevistados/as e no intuito, também, de homenagear a memória de pessoas com deficiência em suas histórias de superação dos preconceitos e luta em defesa dos direitos humanos, foram definidos os seguintes codinomes, e com eles o perfil dos/as entrevistados/as.

Robson tem 32 anos, sexo masculino, é heterossexual, católico, é

casado, renda familiar maior que 1 S/M, exerce atividade laborativa, não recebe nenhum benefício governamental, não têm veículo particular, possui deficiência física, entrou no Laboratório de Inclusão quando descobriu que o mesmo estava contratando pessoas com deficiência.

Samuel tem 45 anos, sexo masculino, católico, é solteiro, renda familiar maior que 1 S/M, exerce atividade laborativa, não recebe nenhum benefício governamental, o seu veículo particular é um carro adaptado, possui deficiência física, conheceu o Laboratório de Inclusão através de um amigo e inicialmente começou a participar dos eventos promovidos pelo laboratório.

Maria da Penha tem 41 anos, sexo feminino, é heterossexual, católica, é casada, renda familiar maior que 1 S/M, exerce atividade laborativa, não recebe nenhum benefício governamental, o seu veículo particular é um carro, possui deficiência física e conheceu o laboratório ao saber que o mesmo estava fazendo seleção.

Dudu Braga tem 49 anos, sexo masculino, é heterossexual, católico, é casado, renda familiar maior que 1 S/M, exerce atividade laborativa, não recebe nenhum benefício governamental, o seu veículo particular é uma moto, possui deficiência visual, conheceu o laboratório através de um amigo e começou a trabalhar.

Ronaldo tem 61 anos, sexo masculino, é heterossexual, não têm religião, é casado, renda familiar maior que 1 S/M, exerce atividade laborativa, não recebe nenhum benefício governamental, o seu veículo particular é um carro, possui deficiência física, participou do processo de construção do laboratório.

Louis Braille tem 47 anos, sexo masculino, é heterossexual, evangélico, é casado, renda familiar maior que 1 S/M, exerce atividade laborativa, não recebe nenhum benefício governamental, o seu veículo particular é uma moto, possui deficiência física, conheceu o laboratório quando começou a trabalhar na sede da SPS.

No quadro 1 (abaixo) se destacam as principais informações sobre os sujeitos da pesquisa e algumas análises que podem esclarecer melhor sobre o perfil das pessoas com deficiência atendidas pelo Laboratório de Inclusão da SPS.

**Quadro 1 - Perfil do/as Sujeitos da Pesquisa**

Codinome	Idade/Sexo	Escolaridade	Renda familiar	Meio de transporte	BPC	Deficiência
Robson	32 anos/ M <sup>2</sup>	Ensino médio completo	Maior que 1 S/M <sup>3</sup>	Ônibus	Não	Física
Samuel	45 anos/ M	Ensino superior completo	Maior que 1 S/M	Carro	Não	Física
Maria da penha	41 anos/ F	Ensino superior completo	Maior que 1 S/M	Carro	Não	Física
Dudu Braga	49 anos/ M	Ensino fundamental completo	Maior que 1 S/M	Moto	Não	Visual
Ronaldo	61 anos/ M	Ensino superior completo	Maior que 1 S/M	Carro	Não	Física
Louis Braille	47 anos/ M	Ensino fundamental incompleto	Maior que 1 S/M	Ônibus	Não	Física

Fonte: Elaborada pela autora, 2019.

Destaco que no item relacionado ao sexo dos entrevistados apenas uma é mulher e cinco homens, pois, atualmente, existem mais pessoas com deficiência do sexo masculino sendo acompanhadas pelo laboratório. Essa característica, da maioria dos participantes serem do sexo masculino, não foi possível ser avaliada em profundidade, a não ser por constatação em relação a estatística ser maior de pessoas do sexo masculino que buscam o laboratório.

De acordo com relatórios sobre o Laboratório de Inclusão disponíveis no site da SPS, dentre eles o Projeto do Laboratório de Inclusão, é exposto que no período de 2004 a 2016 o quadro geral de inclusão de pessoas com deficiência totaliza 103 pessoas, sendo, em relação a escolaridade, 72 com nível médio, 17 concluíram nível superior e 14 o nível fundamental. Percebemos que a escolaridade é um indicador qualitativo das pessoas participantes deste laboratório, que foram incluídas no mercado de trabalho. Nesta pesquisa, de acordo com o perfil dos entrevistados, do total de 6 pessoas, 4 possuíam ensino médio ou superior

<sup>2</sup> M = MASCULINO. F = FEMININO

<sup>3</sup> S/M = SALÁRIO MÍNIMO

completo, isso corrobora que tiveram oportunidade de frequentar escolas e universidades e pode sinalizar uma facilidade de acesso ao mercado de trabalho.

As 6 pessoas entrevistadas trabalham na própria sede da SPS, esse fato contribui para que a renda familiar delas seja maior que 1 salário mínimo. Também contribui com o fato de nenhuma receber o Benefício de Prestação Continuada (BPC), que é a garantia de um salário mínimo para o idoso a partir de 65 anos e à pessoa com deficiência sem condições de prover a própria manutenção nem de tê-la feita por sua família, caso a renda per capita seja igual ou maior que  $\frac{1}{4}$  do salário mínimo. Ou seja, as pessoas entrevistadas não se encontravam em condições de vulnerabilidade, de acordo com a Lei Orgânica da Assistência Social - LOAS.

É importante destacar que o direito ao BPC está previsto na LOAS, portanto é um benefício assistencial. Contudo, a análise e concessão do BPC é realizada pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS através das Agências da Previdência Social - APS, e a proposta de reforma da previdência social do atual governo Bolsonaro, Emenda nº 06 de 2019, redefine as regras do BPC reduzindo o seu valor e fixando-o em R\$400,00. Isso pode ser analisado como uma ameaça à proteção de idoso e pessoas com deficiência, sendo uma destituição de direitos e uma grave deformação dos princípios constitucionais.

Ainda no processo da pesquisa de campo as informações de como o/as entrevistados/a se locomovem na cidade, três deles responderam ter o carro como meio de mobilidade mais utilizado, sendo um dos veículos adaptado. E entre os outros entrevistados, um respondeu que utiliza a moto e dois o transporte coletivo (ônibus) como o meio de mobilidade motorizado mais utilizado. Ressalto que os entrevistados que já utilizaram ou utilizam o transporte coletivo relataram pelo menos uma ou mais dificuldades no seu uso, que serão analisadas no decorrer deste trabalho.

Ainda sobre o documento Projeto do Laboratório, no período de 2004 a 2016, existe a informação que no universo das 103 pessoas incluídas, 43 possuem deficiência física (sendo mobilidade reduzida, nanismo, paraplegia ou tetraplegia) e 22 deficiência visual (sendo baixa visão ou cegueira total), que articula o perfil com o tipo de deficiência das pessoas entrevistadas, seja de deficiência física e visual.

Ressalto que o Laboratório de Inclusão foi importante espaço de contribuição para a realização deste trabalho, proporcionando a aproximação com as pessoas com deficiência. Vale destacar a surpresa de ter sido constatado a pouca

quantidade de pessoas de baixa renda, com vulnerabilidade social, no espaço físico e funcional da SPS, tendo em vista que é uma secretaria social com a missão de contribuir para a qualidade de vida da população cearense mais empobrecida, na execução das políticas do Trabalho, Assistência Social e Segurança Alimentar e Nutricional. Além que entre as competências desta secretaria está a coordenação das políticas transversais relacionadas às mulheres, às pessoas idosas, às pessoas com deficiência, e à proteção e promoção dos direitos humanos, sem prejuízo das atribuições do Conselho Estadual de Defesa da Pessoa Humana. Por isso compreendemos que o Laboratório deveria receber maior quantidade de pessoas e recursos financeiros para sua atuação, pois conforme informações no documento Projeto do Laboratório de Inclusão existem grupos, oficinas e projetos engavetados por falta de recursos.

Esta monografia está estruturada em seis partes que se articulam no processo de análise sobre a mobilidade urbana em Fortaleza. Na primeira parte, na Introdução, está delineada informações gerais e conceituais sobre o tema, objetivos, questões fundamentais e pesquisa desenvolvida com pessoas com deficiência em Fortaleza. Na segunda parte do texto é revelado o Perfil dos/a Entrevistados/a e o Laboratório de Inclusão da SPS de acordo com as características: idade, sexo, renda familiar, estado civil, condição de trabalho etc. Já na sequência, no terceiro item - Considerações Sócio-Históricas sobre as Pessoas com Deficiência: os desafios da vida cidadã -, destaca-se a trajetória histórica das pessoas com deficiência, tais como as lutas por melhores condições de vida e os direitos conquistados. Na quarta parte deste TCC - A Luta pelo Direito à Cidade e a Travessia das Pessoas com Deficiência - são destacadas as reflexões sobre o direito à cidade e como os entrevistados analisam tal direito. No capítulo cinco - Políticas de Mobilidade Urbana: um debate necessário -, a mobilidade urbana em Fortaleza é problematizada em sintonia com as perspectivas dos depoimentos das pessoas com deficiência entrevistadas. Por fim, nas considerações finais, há uma síntese analítica das questões reveladas no decorrer deste texto monográfico.



### **3 CONSIDERAÇÕES SÓCIO-HISTÓRICAS SOBRE AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: OS DESAFIOS DA VIDA CIDADÃ**

No presente capítulo abordaremos como no Brasil as pessoas com deficiência foram tendo direitos conquistados na trajetória histórica de pressões e lutas políticas de pessoas, grupos e instituições que prestavam assistência, no sentido de auxílio às pessoas com deficiência.

A deficiência assume ao longo da história da humanidade diferentes características que variam de acordo com os países e culturas. O sistema econômico por interferir nas relações sociais, na moral, nos costumes e nos valores, também influencia no conceito de deficiência nas sociedades.

De acordo com Bastos (2006), as diversas realidades sociais relacionam-se com diferentes termos utilizados em cada local e épocas para denominar as pessoas com deficiência. Segundo Bastos (2006, apud Sasaki, 2003), no século XX no Brasil até por volta de 1960 o termo “incapacitados” significando “indivíduos sem capacidade” eram mais utilizados. Entre os períodos de 1960 e 1980, os termos mais empregados foram os “defeituosos”, “os deficientes”, “os excepcionais”. Pelo fato da Organização das Nações Unidas (ONU) ter nomeado o ano 1981 como o “Ano Internacional das Pessoas Deficientes”, o termo mais usado entre 1981 até 1987 foi “pessoas deficientes”. De 1988 até 1993 os termos utilizados foram “pessoa portadora de deficiência”, “pessoas com necessidades especiais”, “pessoas com deficiência”, nesse período praticamente todas as leis no Brasil utilizaram o termo “pessoa portadora de deficiência”. Atualmente, se utiliza o termo pessoa com deficiência e a ONU adotou a denominação pessoas com deficiência, desde a sua Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência em 2006.

As sugestões de redefinições dessas nomenclaturas ao longo da história tem relação com as organizações, os conselhos e os movimentos que lutam e estudam sobre as pessoas com deficiência e mantém o debate atualizado sobre suas identidades e as mudanças acontecem pelos avanços no aprofundamento de estudos na temática.

A deficiência na sociedade, por vezes, era caracterizada como fenômeno espiritual e metafísico, relativa à vontade divina ou à possessão do demônio, com ações de aprisionamento e tortura, atitudes de punição e intolerância para com estas pessoas (ARANHA, 1995).

Com a Revolução Burguesa na sociedade ocidental ocasionando a queda das monarquias e o nascimento do capitalismo mercantil, deu-se a criação dos primeiros hospitais psiquiátricos, como lugares mais voltados para confinamento dos pacientes considerados doentes do que para o tratamento em si. Os que estivessem incomodando a sociedade eram encaminhados para esses hospitais (ARANHA, 1995).

No século XIX, com o contínuo fortalecimento do modo de produção capitalista, mantendo seu sistema de valores e normas, torna-se necessária a escolarização para todos, para a formação de “cidadãos produtivos” (ARANHA, 1995). A atitude de responsabilidade do setor público para com as necessidades das pessoas com deficiência começou a se desenvolver, apesar de ainda existir uma forte tendência de manter a iniciativa pelo setor privado (ARANHA, 1995). Conforme Leitão (2008) na Europa no século XIX o cego francês Louis Braille criou em 1829, o Sistema Braille e abriu as possibilidades de educação das crianças cegas.

Após a Primeira e a Segunda Guerra Mundial, a população dos Estados Unidos da América pressionava, fortemente, o governo para a criação de um programa público de reabilitação, visto que os soldados feridos na guerra necessitavam de treinamento e de assistência para assumir uma profissão rendável. Gradualmente, começou a ser aprovado e institucionalizado atos constitucionais que garantiam ações e suporte financeiro aos programas de reabilitação (ARANHA, 1995).

Com relação às políticas para as pessoas com deficiência, nos Estados Unidos da América e nos países da Europa, as concepções e discursos relacionam-se com os acontecimentos históricos em função das necessidades e pressões políticas da sociedade. No Brasil, é adotado um discurso politicamente correto, mas na prática não há sua plenitude (ARANHA, 1995).

Afirma Aranha,

Assumimos que a organização da produção na sociedade capitalista cria parâmetros de avaliação dos indivíduos a partir de suas necessidades para estabilização e continuidade. O parâmetro básico é representado pela capacidade produtiva do sujeito. Neste sistema são estabelecidas exigências de produção iguais para todos. Aqueles que dentro das limitadas condições de sua existência puderem atender a estas exigências, são apropriados pelo sistema; os que não se adequarem ao sistema de relações (detentor da produção x produtor) passam a ser vistos como desvios, dos quais um deles é a condição de deficiência. (ARANHA, 1995, p. 69).

Segundo Leitão (2008), no Brasil, os profissionais das áreas médica e paramédica foram, segundo a historiografia especializada os primeiros a realizarem estudos e apontarem maneiras de atendimento às pessoas chamadas deficientes que se encontravam segregadas do convívio social em asilos, orfanatos e hospícios.

No século XIX, com a criação do Imperial Instituto dos Meninos Cegos percebe-se a relação que existia entre doença e deficiência. No século XX, a deficiência e sua ligação com a área médica se mantém observa-se, por exemplo, a criação do Hospital das Clínicas de São Paulo, hospital-escola que possibilitou a produção de novos conhecimentos na área da reabilitação (GARCIA, 2011).

Cabe ressaltar que as mudanças que ocorriam no pensamento brasileiro sobre o tema da deficiência no início do século XX tinham fortes influências dos paradigmas das ciências biológicas e psicológicas, pois os conhecimentos apreendidos por profissionais formados na Europa eram incorporados no Brasil (LEITÃO, 2008).

Conforme expressa Leitão (2008):

Assim, na trajetória de vida dessas pessoas, revelada através de fatos históricos que dizem respeito aos modos de compreendê-las e atendê-las, percebem-se facilmente atitudes discriminadoras, expressas inicialmente na sua forma mais absoluta e radical, através de práticas segregativas e puramente emergenciais próprias da última metade do século XIX e primeiras décadas do século XX, momento em que essas pessoas eram tidas como inválidas e se encontravam diluídas em meio aos outrora chamados desvalidos. Essa estreita relação entre as deficiências e a pobreza, decorrente dos sistemáticos períodos de seca no Ceará, parece ter contribuído para a formação de uma concepção fundamentalmente discriminadora para com essas pessoas que, ao longo da organização da sociedade brasileira, foram marginalizadas e excluídas pelo estigma da pobreza e da invalidez (p. 159-160).

Os movimentos sociais que reivindicavam os direitos à educação e saúde das pessoas denominadas deficientes somente tiveram respostas oficiais do Governo Federal por volta da passagem dos anos de 1950 aos anos 1960. E essa aproximação aconteceu por meio de convites de instituições privadas que trabalhavam com a educação dos deficientes para cooperar com projetos. Vale destacar, como marco legal a aprovação da Lei Nº 4024/61<sup>4</sup>, denominada Diretrizes

---

<sup>4</sup> A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional criada em 1961, teve como forte defensor da sua implantação o educador Anísio Teixeira que participou ativamente da sua discussão, defendendo a escola pública como um direito de todos o que inclui as pessoas com deficiência, , entre suas obras publicadas está o livro Educação não é um privilégio, que trata da falta de um regime democrático. Na década de 1950 foi diretor do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais (INEP) e em

e Bases da Educação Nacional, no governo do presidente João Goulart que menciona, pela primeira vez, a educação dos excepcionais (LEITÃO, 2008).

O ano de 1981 foi considerado pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o Ano Internacional das Pessoas Portadoras de Deficiência. Em fevereiro de 1981, o Ceará instituiu uma campanha relacionada a esse Ano Internacional e neste período teve-se a expansão do atendimento aos deficientes tanto por iniciativa governamental como privada. No âmbito da iniciativa privada, por exemplo, se inaugurou uma nova sede da Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais de Fortaleza (APAE)<sup>5</sup> (LEITÃO, 2008).

O Brasil sendo um país membro signatário da Organização das Nações Unidas tem respeitado na maioria da sua legislação para as pessoas com deficiência os documentos produzidos pelo ONU (BASTOS, 2008). Também por ser um país membro da Organização Mundial de Saúde (OMS), uma agência internacional especializada em saúde, subordinada à ONU, se utiliza da Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF), tal classificação envolve os aspectos da saúde humana e alguns componentes relevantes para a saúde relacionados ao bem-estar (OMS, 2004).

Em meados da década de 1980 foram criadas e organizadas associações pelas próprias pessoas com deficiência, representando uma ruptura com a ideia de incapacitados. A Associação de Cegos do Estado do Ceará (ACEC) é uma dessas instituições que teve o seu surgimento por iniciativa das próprias pessoas com deficiência (LEITÃO, 2008).

As manifestações públicas na busca dos direitos das pessoas com deficiência foram respaldadas pelos direitos constitucionais nas décadas de 1980 a 1990, pois o Brasil estava buscando relações democráticas com valores éticos de igualdade e justiça (LEITÃO, 2008).

---

1963 foi nomeado reitor da Universidade de Brasília (UnB). Informações disponível em:< [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-7330200000040000](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-7330200000040000)[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-7330200000040000202](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-7330200000040000202)>. Acesso em 22 jul. 2019.

<sup>5</sup>A Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) criada em 1954, no Rio de Janeiro como organização social tem como objetivo principal promover a atenção integral à pessoa com deficiência intelectual e múltipla. Hoje presente em mais de 2 mil municípios do Brasil. Maiores informações disponível em:< <https://apae.com.br/>>. Acesso em 05 jun. 2019.

No Ceará, por meio da Lei nº 11.491 de 23 de setembro de 1988, foi criado o Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CEDEF) que tem como missão a efetivação dos direitos das pessoas com deficiência. O CEDEF é um conselho representativo, deliberativo, articulado, local e nacionalmente, atuando como instância de controle social das políticas públicas do Estado do Ceará numa perspectiva intersetorial.

Além disso, o Decreto Nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Relata que o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE)<sup>6</sup> dentre suas competências têm que zelar pela efetiva implantação da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Ressalto que de acordo com a ratificação da Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, da Organização das Nações Unidas (ONU) o CONADE foi denominado Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

Na cidade de Fortaleza, em 2011, criou-se através da Lei nº 9.740 o Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Fortaleza (COMDEF-Fortaleza), sendo um órgão representativo e fiscalizador das políticas públicas municipais de interesse das pessoas com deficiência.

Cabe destacar que, atualmente, na Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015, denominada Estatuto da Pessoa com Deficiência, a concepção sobre pessoa com deficiência é prevista no Artigo 2º,

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

Em 2018 no Estado do Ceará foi criada a Delegacia de Proteção ao Idoso e Pessoa com Deficiência (DPIPD), localizada em Fortaleza e tal delegacia é importante, pois passa a compor as redes de garantia dos direitos das pessoas idosas e das pessoas com deficiência.

---

<sup>6</sup> O CONADE como órgão superior de deliberação colegiada é criado para acompanhar e avaliar o desenvolvimento da política nacional para inclusão da pessoa com deficiência e das políticas setoriais de educação, saúde, trabalho, assistência social, transporte, cultura, turismo, desporto, lazer e política urbana destinadas as pessoas com deficiência. Disponível em: < <https://www.mdh.gov.br/informacao-aocidadao/participacao-social/orgaos-colegiados/conade/conselho-nacional-dos-direitos-da-pessoa-com-deficiencia-conade>>. Acesso em 22 jul. 2019.

Informações publicadas neste ano, no site do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos (MMFDH), é que a secretária nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Priscilla Roberta Gaspar, torna-se a primeira secretária surda a ocupar um cargo no segundo escalão do Governo Federal.

Vale destacar que o serviço de canal telefônico Disque 100, criado desde 1997 por organizações não governamentais e que em 2003 no mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva passou a ser de responsabilidade do governo federal, atualmente, é oferecido pelo MMFDH que recebe, analisa e encaminha denúncias de violações de direitos humanos, como, por exemplo, a violência contra as pessoas com deficiência.

As pautas das pessoas com deficiência, das organizações não governamentais e das entidades representativas como os conselhos tanto no âmbito Federal, Estadual e Municipal é que aconteça a efetivação dos direitos legais das pessoas com deficiência, tal como a acessibilidade a serviços, educação, trabalho, lazer e, conseqüentemente, a mobilidade urbana de qualidade. Conforme exposto por Maria da Penha:

[...] ainda se têm muita coisa a fazer, se a gente deseja que a acessibilidade, o direito de ir e vir e que a mobilidade seja algo comum a todos é, realmente, ainda há um grande caminho a ser percorrido, principalmente, pela dimensão dos poderes municipal [...]. (Maria da Penha, 22/01/19).

As pessoas com deficiência foram tendo direitos garantidos por consequência das lutas das primeiras pessoas, grupos e instituições públicas ou privadas que as protegiam e atendiam. Além disso, destaco, que as leis e políticas públicas de acessibilidade referente à mobilidade urbana das pessoas com deficiência que serão discutidas no capítulo quinto, foram e são conquistadas pelas reivindicações e pressões sociais, no contexto de lutas do direito à cidade para as pessoas com deficiência.

#### **4 A LUTA PELO DIREITO À CIDADE E A TRAVESSIA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

Nesta seção discutiremos a luta pelo direito à cidade no Brasil, como necessária para a garantia dos direitos de acessibilidade. Também, discussões sobre a construção das cidades brasileiras que passaram por modificações seja por causa das mudanças de governos que interferiram nos rumos das cidades ou pela influência de outros países no contexto internacional. E, incluiremos aqui considerações dos entrevistados sobre o direito à cidade.

Quando as pessoas com deficiência passaram a ter a definição de leis que garantiam os seus direitos, as cidades brasileiras já possuíam um grande número de habitantes, comércios, casas, um processo de organização que não respeitava, em grande parte, o direito à acessibilidade para estas pessoas.

Atualmente, o direito à cidade está relacionado com o acesso a tudo que a cidade pode proporcionar na vida em sociedade, afirmando a vontade coletiva, a convivência dos diferentes e o enfrentamento às contradições sociais (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012).

Ressalto que antes da industrialização existiu a cidade oriental com o modo de produção asiático, a cidade arcaica sendo grega ou romana relacionada com o modo escravista e em seguida a cidade medieval com as relações feudais, porém, também com lutas contra a feudalidade da terra (LEFEBVRE, 2001).

A cidade sempre se relacionou com a sociedade e os elementos que a compõe, dentre eles estão às ações imediatas, as relações entre as pessoas e grupos, os partidos políticos, as leis e demais componentes, tanto que as transformações que ocorrem no conjunto da sociedade ocasionam mudanças na cidade (LEFEBVRE, 2001).

Os eventos econômicos e políticos no Brasil por volta do século XX até, atualmente, se relacionam com a funcionalidade do capitalismo brasileiro que guiou o crescimento das cidades e o modo de urbanização (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012). Percebe-se que a reorganização do processo de produção e reprodução do capital junto com a expansão liberal se mostra contrária às conquistas dos movimentos sociais e organizações populares em relação à luta por cidades democráticas (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012).

Na sociedade capitalista, na qual o direito à propriedade privada é superior a qualquer outro direito, a disputa por cidades democráticas e justas é uma escolha política. No capitalismo, o mercado tem atribuição peculiar e sem precedente, ou seja, tudo na sociedade é mercadoria fabricada para o mercado (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012). Sendo assim, diante de ações capitalistas a execução da política urbana coloca-se como possibilidade de distribuição da riqueza socialmente produzida expressa, por exemplo, em moradias e transportes, adequados para a população (CFESS, 2016).

Na legislação do Brasil, os parâmetros das políticas de ocupação do território brasileiro são de desenvolvimento urbano dirigido por um pacto federativo em que a ocupação do solo deve ocorrer com a articulação entre o local e o nacional, com intervenções econômicas, legais e físico-ambientais, com a finalidade de cidades que atendam às demandas de universalização dos direitos (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012).

Entretanto, atualmente, na dinâmica urbana, o capitalismo incentiva as desigualdades socioeconômicas, o adensamento das periferias urbanas e o despovoamento das áreas centrais das cidades, estimulado, por exemplo, pelos baixos salários e pela autoconstrução de casas, que promove a segregação sócio espacial, o oposto do direito à cidade (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012).

Conforme Gomide (2003), a segregação espacial faz parte da exclusão social. Segundo Sposati (1998), o modo de produção capitalista é excludente, ou seja, a exclusão social não é um fenômeno recente. Mas, a exclusão no final do século XX é também a falta da responsabilidade social e pública construída a partir da Segunda Guerra Mundial e se confronta com a concepção de cidadania e dos direitos sociais.

No período da ditadura militar (1964-1985) foi criado o Sistema Financeiro da Habitação (SFH) que tem o Banco Nacional da Habitação (BNH) como órgão central, o mesmo financiou governos estaduais e municipais no desenvolvimento urbano. Além disso, o BNH fortaleceu o mercado imobiliário e a indústria da construção possibilitando para as classes médias altas, conjuntos habitacionais. Porém, para as pessoas de baixa renda sobravam os loteamentos clandestinos e as favelas (MARICATO, 1987).



Nesta realidade se verificava a pouca importância de discussões sobre a questão urbana no executivo federal, consolidando assim, um movimento social que reunia lideranças sociais, ONGs, servidores públicos e outros grupos, que mesmo sendo de pouca expressão, tinham sob a bandeira a reforma urbana. (MARICATO, 2006).

Na ditadura militar o governo federal destinava recursos através do BNH para facilitar as classes médias altas a terem oportunidades de moradias. Contraditoriamente, os programas habitacionais do BNH para a população que recebia de 0 a 3 salários mínimos eram insuficientes para a demanda habitacional, ou seja, a maioria dos brasileiros que precisava de moradia se organizava em movimentos sociais na perspectiva de ocupar territórios urbanos sem registros legais. Além disso, como na época não existia o Sistema Único de Saúde (SUS), a falta de ações de promoção da saúde agravava a situação das favelas, muitas vezes, instaladas, em lugares insalubres.

Entre 1980 a 1990, com o baixo crescimento urbano e econômico no país, aconteceu o agravamento dos problemas urbanísticos relacionados à utilização do solo em conjunto com o aumento dos índices da violência e do desemprego nas grandes cidades (MARICATO, 2006).

Na década de 1980 os movimentos sociais reivindicavam melhorias nas políticas urbanas, e nelas estavam as marcas de demandas de liberdades políticas. Em 1988 aconteceu uma de suas maiores vitórias, a inclusão da função social da propriedade e a função social da cidade na Carta Magna de 1988 (MARICATO, 2006).

Além disso, em 2000 foi divulgado o Projeto Moradia, formulado por doze lideranças convidadas por Luiz Inácio Lula da Silva, por meio da ONG denominada Instituto Cidadania, da qual era presidente, e foi elaborada uma proposta que estava à indicação da criação do Ministério das Cidades (MARICATO, 2006). Essa proposta aconteceu por causa da falta de discussões sobre a política urbana e o rumo das cidades no governo federal (MARICATO, 2006).

Também é importante ressaltar que em 2001 foi aprovada a Lei nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, fornecendo uma nova sustentação jurídica para a política urbana, a qual regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 (MARICATO, 2006).

Dentre as diretrizes gerais expressas no Estatuto da Cidade é colocado que as “cidades sustentáveis”<sup>7</sup> são entendidas como as que garantem o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte, ao lazer para as atuais e futuras gerações (BRASIL, 2001).

No ano de 2003, no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi criado o Ministério das Cidades. A questão da moradia, do saneamento ambiental e as questões do transporte da população urbana foram os três problemas sociais fundamentais que basearam a estrutura do Ministério das Cidades (MARICATO, 2006).

No final do 2º mandato do presidente Luiz Inácio Lula, nas eleições de 2011, o PT teve como candidata Dilma Rousseff que saiu vitoriosa. Entretanto, após sua reeleição a presidenta sofreu um impeachment em 2016, ou melhor, um Golpe Parlamentar. Segundo Bastos (2017), entre os fatos que contribuíram para o golpe estão o ajuste fiscal utilizado em seu governo nas transferências do orçamento público, entre os mecanismos de repasse de verbas, obras e cargos públicos, até então considerados legais. Contudo, a força da oposição partidária conservadora, apoiada pelos grandes meios de comunicação e a midiática campanha contra a corrupção nas investigações da operação Lava Jato conspiraram para a aprovação da inelegibilidade da presidenta eleita.

Segundo Maricato (2013), entre os programas criados pelo governo federal em 2007 está o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), para o investimento em obras de infraestrutura econômica e social. E no ano de 2009 lançado o PAC II e o programa habitacional Minha Casa Minha Vida, que foi formulado por empresários da construção e do mercado imobiliário em parceria com o governo brasileiro. Conforme Maricato (2013), os dados no site da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) apontam que em 2009 o Produto Interno Bruto (PIB) nacional e o da construção civil foram negativos, entretanto, em 2010 o PIB nacional foi de 7,5% e o da construção civil 11,7%, também o desemprego na construção civil diminuiu a taxa, que era 9,8% e passou para 2,7%.

---

<sup>7</sup> A correta destinação dos resíduos sólidos é condição básica para uma cidade sustentável. As ações para diminuir a poluição atmosférica e sonora e para a economia de água são aspectos das cidades sustentáveis. Maiores informações disponível em: <https://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis.html>. Acesso em: 22 jul. 2019.

Apesar do aumento do emprego na área da construção, o problema da terra urbana em ser controlada pelo capital imobiliário continua. Neste período, os pobres são expulsos para as mais periféricas margens, pois a política habitacional está longe de alcançar toda a população. Além disso, neste cenário, as condições precárias de mobilidade atingem, principalmente, as pessoas de rendas mais baixas (MARICATO, 2013).

Em 2019 o Governo Federal uniu o Ministério das Cidades (MCid) e o da Integração Nacional (MI) e formou um único ministério denominado Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) e informou que as mudanças foram para melhorar a administração dos programas, recursos e financiamentos. O MDR, agora coordenará, por exemplo, o programa habitacional Minha Casa Minha Vida e a política federal de segurança hídrica.

Após a Constituição de 1988 houve a criação de várias leis complementares e decretos que tratam também sobre os direitos das pessoas com deficiência, destaco a Lei nº 8.742, Lei Orgânica da Assistência Social, que expõe em seu conteúdo, o Benefício de Prestação Continuada que é a garantia de um salário mínimo para o idoso com de 65 anos ou acima e à pessoa com deficiência sem condições de prover a própria manutenção nem de tê-la feita por sua família. Vale destacar igualmente a Lei nº 9.394, pois, no seu texto traz um capítulo sobre a educação especial, que, por exemplo, deve ser oferecida preferencialmente na própria rede pública regular de ensino, e que, quando necessário oferecido serviço de apoio especializado para atender as peculiaridades dos sujeitos da educação especial.

Ressalto que, em 2015, foi instituído o Estatuto da Pessoa com Deficiência, lei nº 13.146, que dispõe sobre o direito das pessoas com deficiência à saúde, educação, moradia, cultura, entre outros. O artigo 113 desta lei trouxe alterações para a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), dentre elas está à inclusão do parágrafo 3º, no artigo 41º, que relata o seguinte:

As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira

integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (BRASIL, 2001).

Este trecho expressa claramente que a cidade deve ser acessível para as pessoas com deficiência, porém, isso não condiz com a realidade das cidades brasileiras. Atualmente, em Fortaleza, é notório que a efetivação desse direito não ocorre de maneira satisfatória. A maioria dos locais públicos e privados, que deveriam garantir a acessibilidade dessas pessoas, não oferecem o mínimo de facilidade de acesso para quem possui deficiência.

Em relação ao direito à cidade, quando perguntado aos entrevistados quais as maiores dificuldades encontradas por eles ao andarem a pé pela cidade, as irregularidades, as inadequações e os buracos nas calçadas, assim como a falta de rampas e calçadas escorregadias foram apontadas. Relataram, por exemplo,

São exatamente as calçadas, que não são padronizadas, às vezes, a gente pega calçadas que são escorregadias né, no inverno que é osso [...], a gente tem que andar com bastante cuidado pra não cair, aí a gente vê essa dificuldade. [...] no tempo do inverno fica mais difícil ainda. Às vezes, eu ando mais pela pista do que pela própria calçada, pois não escorrega tanto como nas calçadas. (Louis Braille, 22/01/19).

A questão da acessibilidade né, claro que já melhorou bastante mas, a dificuldade maior é a questão arquitetônica mesmo, então você se desloca ou pra uma praia, ou restaurante, ou espaço público tipo o Centro de Eventos, você consegue chegar dentro e ter um acesso, até você chegar lá, você não consegue ter o acesso, então a estrutura física da nossa cidade a parte dá, quando se refere a arquitetônica ela é muito complexa, muito limitada com relação a calçadas, a falta de rampas, você vai numa praia não têm um banheiro que tenha um acesso, acessível, então, a dificuldade maior é a questão da falta de acessibilidade mesmo. (Samuel, 25/01/19).

As respostas dos entrevistados refletem que no dia a dia das pessoas com deficiência a garantia do bem estar, expressa no Estatuto da Cidade, lei N° 10.257 de 2001, não se concretiza para todos os habitantes. Demonstrando a necessidade de lutas com reivindicações para a efetivação do direito à cidade.

Conforme Santos, Vieira, Diniz (2012), o espaço urbano é um local onde ocorrem disputas e competitividade do mercado, mas também formas de enfrentamento à subalternização e opressão da classe trabalhadora. A forma de urbanização que se consolidou coloca a classe trabalhadora em locais periféricos desprovidos de serviços. E a consolidação dos direitos é dificultada por mecanismos

meramente formais e institucionais, que não garantem o acesso aos direitos e incentiva o desrespeito às conquistas políticas.

Sendo, ainda, um dos objetivos desse trabalho analisar o significado do direito à cidade, para as pessoas com deficiência participantes do Laboratório de Inclusão, percebemos em suas reflexões que o direito à cidade significava o direito à cidadania. Outras dimensões mencionadas foi a de usufruir de tudo aquilo que a cidade oferece, que é um direito legal, que é o direito à vida, e também um entrevistado respondeu que não entendia o termo. Relataram alguns:

Eu acho que essa expressão o direito à cidade é o direito que a gente têm a nossa cidade né, de ter as coisas organizadas, de ter os objetivos da gente quando a gente necessita ter, pra pessoa com deficiência, por exemplo, aqui necessita ter uma passarelzinha só pra pessoa com deficiência, acho que é isso aí. (Dudu Braga, 25/01/19).

Poder usufruir de tudo aquilo que ela oferece, não é só poder morar, não é só ter uma residência, porque a vida não se passa, totalmente, exclusivamente, dentro de casa né, mas se eu moro numa cidade e eu não posso usufruir daquilo que ela tem, então, tá me sendo negado esse direito. ( Maria da Penha, 22/01/19).

O direito à cidade é, conseqüentemente, o direito a vida urbana, pois com no processo de industrialização se acelerou o processo de desenvolvimento da realidade urbana (LEFEBVRE, 2001). Assim, os depoimentos acima confirmam as análises de Lefebvre em que a cidade precisa ser pensada em sua complexidade e não apenas como espaço de moradia e trabalho. Ainda nessa compreensão, Maria da Penha (22/01/19), revela que o direito a realidade urbana é usufruir dos elementos como trabalho, lazer, educação, entre outros, que são necessidades humanas fundamentais, além de somente ter uma residência.

Percebe-se que para os entrevistados o direito à cidade vai muito além de ter uma casa para morar, também no Estatuto da Cidade, o direito a “cidades sustentáveis” é além de ter o direito a um lugar para morar, mas também ter o direito, por exemplo, ao trabalho e lazer, efetivados. Segundo Santos, Vieira, Diniz (2012), a moradia digna, inclui água e saneamento, transporte público acessível e eficiente, fundamentando-se com os princípios da função social da propriedade e da cidade, instituído pela Constituição Federal de 1988.

Uma das perguntas aos entrevistados foi em relação aos equipamentos acessíveis instalados na cidade, se conheciam e se permitiam a facilidade de acesso para quem tem deficiência. Dentre as respostas tivemos informação de

haver calçadas adaptadas, os transportes com equipamento que sobe e desce a cadeira de rodas, plataforma elevatória, corrimões nas escadas e nos corredores, sinalização sonora, cadeiras preferencial nos ônibus, o equipamento na praia acessível de Fortaleza. Relataram alguns:

No geral, calçadas adaptadas né, corrimões que não têm e etc. (Robson, 29/01/19).

Por exemplo achei sensacional a praia acessível aqui em Fortaleza, por mais que a cidade tá se preparando a Aguanambi estão ajeitando toda e se preocupando com acessibilidade mas, esbarra na educação na deseducação como eu disse a gente fez um levantamento o nível de preconceito aumentou assustadora em todo Brasil em relação ao desrespeito as pessoas com deficiência e por sinal o número de pessoas com deficiência no Brasil está aumentando assustadoramente, melhora a acessibilidade mas não melhora o comportamento é preciso criar um modelo de sociedade de educação onde as pessoas aprendam desde a infância a respeitar a diversidade humana em todos os sentidos. Isso é tão sério, por exemplo, várias pessoas falam [...] não deu para me chegar na secretaria porque não tinha um canto para mim parar o carro. É uma luta contra a deseducação, a falta de respeito com a diversidade humana. (Ronaldo, 27/09/18).

O depoimento acima mencionado revela a postura preconceituosa da sociedade, como no caso das pessoas com deficiências motoras e intelectuais, que sofrem de preconceito só por suas diferenças. Vale mencionar que os crimes de preconceitos em geral são, muitas vezes, banalizados em nossa sociedade e justificados como opinião pessoal, o que carrega em si as marcas do individualismo que a sociedade capitalista incentiva, mesmo que as leis coíbam comportamentos preconceituosos, como é o caso do Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Nota-se, igualmente, que existe uma grande necessidade de equipamentos acessíveis, apesar de instituído no Estatuto da Cidade, que uma das diretrizes gerais da política urbana é implantar equipamentos adequados aos interesses e necessidades da população.

Quando perguntado para os entrevistados se o direito das pessoas com deficiência de viver na cidade está sendo garantido alguns responderam: sim, pois estão disponibilizando vagas de trabalho para as pessoas com deficiência. Por outro lado, é difícil e complexo, pois a população em si é muito desinformada sobre as necessidades das pessoas com deficiência. Nessa dimensão do direito de ir e vir da pessoa com deficiência na cidade ainda há muito a caminhar, e se fazer na luta em defesa da acessibilidade.

Além disso, disseram que no Brasil a lei de inclusão das pessoas com deficiência talvez seja uma das leis mais modernas do mundo mas, não é respeitada na prática, e o descumprimento da lei não está em sintonia com a punição cabível, nem com a fiscalização necessária.

Nos depoimentos percebemos uma perspectiva de esperança ao direito de acesso às políticas para os indivíduos com deficiência,

Está sendo garantido, ele têm que ser garantido né, porque hoje em dia se uma empresa não tiver uma porcentagem de deficientes, ela é multada, por isso que eu acho que está sendo garantido, porque tá dando vaga de trabalho pra quem tem deficiência. (Robson, 29/01/19).

Os entrevistados relacionam muito o direito de viver na cidade com o direito ao trabalho, por exemplo, a informação do entrevistado acima se refere à lei nº 8.213 de 1991, que trata da obrigação que as empresas têm de acordo com a quantidade de funcionários, em contratar pessoas com deficiência. Enfatizamos, porém, que o direito de viver na cidade é ter outros direitos como saúde, lazer e educação efetivados.

No mercado de trabalho, de acordo com a publicação do IDT por meio de dados coletados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) pela Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) para o ano de 2014, o registro era apenas de 381,3 mil vínculos empregatícios das pessoas com deficiência no Brasil, o equivalente apenas a 0,77% do total de empregos formais. O que indica um demasiado número de pessoas com deficiência fora do mercado formal.

É importante ressaltar que para acontecer à realização segura dos trajetos das pessoas com deficiência ao mercado de trabalho, a mobilidade urbana da cidade tem que consolidar a acessibilidade.

Além disso, sobre o direito à cidade um dos entrevistados respondeu:

É difícil, é complexo por conta da questão da desinformação, a população em si, ela é muito desinformada da questão de como lidar com a pessoa com deficiência,. Por exemplo, as vezes, você vê uma pessoa com deficiência visual que quer atravessar uma rua, aí aquela pessoa já olha com ar de pena, quando observou, não ter questão do saber lidar, de chegar pra pessoa e dizer eu posso lhe ajudar, de que forma eu posso lhe ajudar, no meu caso também tem muito isso, de você chegar num local onde não têm a questão do acesso e as pessoas ficam sem saber o que fazer, eu tento quebrar isso eu não me nego a ficar em um ambiente que não têm acesso porém, questiono, olha acho que eu tenho direito, vou

usufruir de uma pizza ou de uma cerveja, então porque eu não tenho direito de usar seu banheiro de entrar numa rampa já que eu to pagando do mesmo, você vai tentando negociar de forma estratégica, isso é uma estratégia minha de quebra de barreira, porém, não acontecendo eu vou voltar a usufruir desse espaço só que dessa vez, com a lei do meu lado, a lei vai me amparar vai ter que construir aqui por conta da minha necessidade eu tenho direito de ir e vir porque sou cidadão e assim já aconteceu comigo, tenho processo contra o Extra em relação as vagas que não são obedecidas, eu chego pra colocar meu carro e lá têm carrinho de compra e eu vou quebrando dessa forma, vou negociando, dando a questão da informação, quando não eu usufruo da lei a gente vai processando esses lugares pra que essa inclusão seja dada pra todos.(Samuel, 25/01/19).

Com relação ao que foi declarado por Samuel (25/01/2019), apesar da Lei 13.146 de 2015, entre os seus elementos, tratar que as vagas de estacionamentos reservadas às pessoas com deficiência devem equivaler a 2% do total de vagas, esta lei é descumprida por alguns estabelecimentos que se apoiam na fragilidade das fiscalizações.

Conforme Santos, Vieira, Diniz (2012), as “cidades justas” que devem prever a liberdade e a igualdade, pressupostos da Constituição de 1988, e dos instrumentos legais atuais, não tem se concretizado nas políticas sociais de vasto alcance.

A efetivação de vários outros direitos como o da educação, lazer, saúde, trabalho, entre outros, é necessária para a garantia do direito à cidade para as pessoas com deficiência, pois o direito à cidade se relaciona com os demais direitos.

No próximo capítulo abordaremos a discussão acerca das políticas de mobilidade urbana no Brasil, principalmente, em Fortaleza.



## 5 POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA: UM DEBATE NECESSÁRIO

Neste capítulo serão apresentadas considerações de como a mobilidade urbana é tratada no Brasil e as questões formuladas e implementadas na legislação e no cotidiano das pessoas com deficiência. Enfatizando como, atualmente, no país e, especialmente, em Fortaleza, as pessoas com deficiência estão tendo acesso à mobilidade urbana.

No Brasil, com o intenso processo de urbanização a partir da década de 1950, os estudos e planos de transporte urbano fundamentavam-se, basicamente, no caráter rodoviário. Neste período, o uso de veículos motorizados como ônibus e carros aumentou devido o intenso apoio financeiro para o desenvolvimento da indústria automobilística (PIRES, 2013).

Com a criação do Ministério das Cidades em 2003, o saneamento e a mobilidade urbana tornaram-se políticas desenvolvidas pelo governo. Entretanto, o marco regulatório da mobilidade urbana foi aprovado apenas em 2011 e nas decisões do Conselho Nacional das Cidades (CONCIDADES) se verifica a falta de discussão e aprovação de resoluções relacionadas à temática (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012).

O Ministério das Cidades em 2003 convocou a primeira Conferência Nacional das Cidades. Estas conferências nacionais foram precedidas de conferências municipais e estaduais que acumularam discussões sobre os temas que seriam tratados nacionalmente, bem como elegiam delegados num processo participativo de discussão e formulação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), cujas diretrizes foram estabelecidas pela lei N° 12.587 de 2012, refere-se à equidade na medida em que trata da relação dos deslocamentos das pessoas com o planejamento das cidades para a efetivação do acesso universal da população a qualquer lugar. Sendo que o desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental e a inclusão social como os três eixos de sua ação e compromisso (PIRES, 2013).

Entretanto, as cidades brasileiras em tempo algum efetivaram um projeto que abrangesse, realmente, as diversas dimensões do desenvolvimento urbano em conjunto com as políticas setoriais (habitação, mobilidade urbana, saneamento

básico, planejamento e gestão do solo com o acesso a terra urbanizada e regularizada) relacionando-as com formas contrárias de incentivo a propriedade fundiária e imobiliária (SANTOS; VIEIRA; DINIZ, 2012).

Segundo Santos, Vieira, Diniz (2012), enquanto disputas ocorrem no governo para a administração das políticas fragmentadas, o poder de uso e ocupação urbana permanece regulado pelos agentes do mercado que determinam seus parâmetros de produção e apropriação.

Aponto que a mobilidade urbana está relacionada com a acessibilidade e também com a necessidade das pessoas de se locomover pela cidade (AGUIAR; RAMOS; SILVA, 2009).

Conforme os autores (2009):

Assim, para o modo a pé, pode-se afirmar que a acessibilidade está associada às oportunidades disponibilizadas pelo espaço urbano. Por outro lado, a mobilidade está ligada à condição de um indivíduo se deslocar, mas esta condição depende da performance do espaço (níveis de acessibilidade) e das características do próprio indivíduo (capacidade de locomoção) ( p.6).

A mobilidade urbana necessita da acessibilidade que é considerada no Estatuto da Pessoa com Deficiência, no artigo 3º, inciso I, como,

(...) possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Ainda na PNMU, observamos a importância da acessibilidade universal, expressa em um dos seus princípios, entretanto, na prática percebe-se que ainda é necessária a efetivação concreta de tal acessibilidade na cidade.

Apontamos, também, que o Governo Brasileiro por meio da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) utiliza as normas de acessibilidade com o objetivo de romper os obstáculos às pessoas com deficiência. Destaco a NBR 9050 que trata sobre a acessibilidade feita pela ABNT e que tem força de lei pelo Decreto N° 5.296 de dezembro de 2004 (MORANO, 2018).

Fortaleza, como capital do Estado do Ceará, dentro do contexto metropolitano é uma metrópole com mais de 2,5 milhões de pessoas sendo indispensável o planejamento de mobilidade de pessoas e cargas (Plano Fortaleza 2040, 2016).

Em Fortaleza devido à necessidade de um planejamento da mobilidade em conjunto com o uso do solo, da economia e com os demais aspectos sociais da capital, foi feito o Plano Mestre Urbanístico e Mobilidade de Fortaleza no qual é introduzido o Plano de Mobilidade de Fortaleza (Plano Fortaleza 2040, 2016).

No Plano de Mobilidade Urbana de Fortaleza entre os seus princípios está à acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável e a equidade no acesso e no uso do espaço e do transporte público. E, nesse plano, entre as suas diretrizes esta a integração sistêmica da mobilidade e acessibilidade com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais(Plano Fortaleza 2040, 2016). Entretanto, na realidade observamos a falta da efetivação de ações que garantam tais princípios e diretrizes. (Plano Fortaleza 2040, 2016). Além disso, presenciamos a prioridade nas intervenções da infraestrutura voltadas para os veículos motorizados privados.

A gestão atual da administração de Fortaleza, do prefeito Roberto Cláudio (2012-2016 e 2017- atual), no que diz respeito à mobilidade urbana, viabilizou a construção de ciclovias com a implantação do Sistema de Bicicletas Compartilhadas, o BICICLESTAR, instaladas em bairros como a Aldeota.

Além disso, entre as iniciativas da Prefeitura de Fortaleza e Governo do Estado por meio do governador Camilo Santana, (2014-2018 e 2018 - atual), realizam-se desde 2018 as obras na Avenida Beira-Mar, com intervenções que prevê melhorias urbanísticas e de mobilidade, como um novo calçadão, quiosques de alimentação e bebidas, todos padronizados, além de uma nova iluminação com fiação embutida. Esta obra orçamentada em R\$40 milhões com duração prevista de 2018 até 2020 é uma iniciativa que, embora esteja propondo urbanização acessível, prioriza espaços da cidade com maior Índice de Desenvolvimento Humano - IDH, como os bairros Meireles e Aldeota, evidenciando a intenção de favorecer os negócios voltados à prestação de serviços de hotelaria, restaurantes e empresas de lazer, para atrair turistas. Contraditoriamente, os bairros mais periféricos da cidade

de Fortaleza permanecem sem receber a intervenção urbanística de que necessitam para potencializar a mobilidade e acessibilidade dos moradores.

Apesar da legislação de Fortaleza pela Lei Complementar N° 0190 de 22 de dezembro de 2014 criar a Agência de Fiscalização de Fortaleza (Agefis), órgão responsável pela fiscalização urbana que inclui obras e posturas urbanas, uso e conservação das vias públicas, ocupação de propriedades e espaços públicos e outros aspectos. Observamos a falta de fiscalização nas obras da cidade.

Em relação à mobilidade urbana das pessoas com deficiência é importante salientar o direito da gratuidade no transporte público de Fortaleza. A lei municipal de N° 0057 de 18 de julho de 2008, regulamentada pelo decreto 12540/2009, assegura a gratuidade no transporte público coletivo urbano de Fortaleza às pessoas com deficiência, que estão fora do mercado formal de trabalho, e são beneficiárias do Benefício de Prestação Continuada (BPC) da Lei Orgânica de Assistência Social (LOAS) ou pertencem à família beneficiária do Bolsa Família. Também têm direito a gratuidade as pessoas cuja sua renda familiar per capita é até 1 (um) salário mínimo mensal, comprovada mediante critérios a serem estabelecidos em regulamentação pelo Poder Executivo.

A Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR) é a que emite o cartão de gratuidade válidos em ônibus e topiques que circulem em Fortaleza. Segundo dados da ETUFOR, em 2019 há mais de 23 mil cartões de gratuidade ativos no qual 46,6% são de pessoas com deficiência intelectual/mental, 6,6% pessoas com deficiência múltipla, 7,9% pessoas com deficiência visual, 29,9 % pessoas com deficiência física e 8,9% pessoas com deficiência auditiva.

Segundo Morano (2018), apesar de existir normativas sobre a estrutura do espaço público com o objetivo de atender as necessidades de toda a população, muitas vezes, pessoas com deficiência, idosos e crianças por causa da inadequação desses espaços sofrem limitações. É importante compreender que desde o seu início os projetos de arquitetura devem ser construídos de forma acessível para não necessitar de adaptações. Os espaços devem ser construídos para o acesso das pessoas e não as pessoas se utilizarem de modos diferentes para acessá-los.

Um dos objetivos específicos desse trabalho foi investigar as políticas públicas de acessibilidade, referente à mobilidade urbana, voltadas às pessoas com

deficiência, visando tal fim, inicialmente, foi perguntado o que é a mobilidade urbana para essas pessoas.

O entrevistado Ronaldo quando indagado sobre o que é mobilidade urbana a relacionou com o desenho universal:

Mobilidade urbana eu ligo muito ao desenho universal ao direito de ir e vir primeiro, quando a pessoa têm deficiência física a cidade fica menor, a rua fica menor porque você não têm condições de ir para todos os locais que todo mundo que não têm deficiência pode ir, então, tudo fica pequeno, a mobilidade é justamente você criar um desenho em que todo mundo que tenha deficiência tenha acesso, assim eu considero a mobilidade urbana ou a acessibilidade urbana um desenho universal. (Ronaldo, 27/09/18).

O desenho universal que a mobilidade urbana deve seguir tem a acessibilidade como princípio básico. O Decreto nº 5.296 de dezembro de 2004, afirma que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal tendo as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas técnicas (ABNT) como referência básica (BRASIL, 2004). Assim, o depoimento do entrevistado Samuel sobre a mobilidade urbana, destaca que,

Significa você ter direito né, a ir e vir. No caso essa palavra mobilidade urbana ela é muito utilizada quando você fala de inserção e inclusão social, porque é uma das maiores barreiras de quem têm deficiência, por conta da falta de acesso que a gente têm na nossa capital. A mobilidade urbana ela é muito limitada pra quem têm deficiência. (Samuel, 25/01/19).

Segundo Pires (2013), o direito de ir e vir é fundamental para o deslocamento das pessoas e necessário para a garantia da mobilidade. Sendo que o direito à mobilidade visa proteger o deslocamento das pessoas para a realização dos demais direitos. A mobilidade urbana, portanto, reduz as desigualdades e promove a inclusão social, pois se vincula a justiça no espaço público.

Também alguns entrevistados responderam:

Que eu entendo é o dia-dia da nossa locomoção, né isso, a nossa locomoção, às vezes, há muita dificuldade, os degraus dos ônibus são muito alto. Calçadas muito ruins para os deficientes em termo geral, pois, não são padronizadas a gente anda nas calçadas é buraco, calçadas altas e baixas, agora tá melhorando por que estão fazendo rampas né, mas antigamente era muito ruim. (Louis Braille, 22/01/19).

(Pausa) Significa liberdade, ir e vir e a possibilidade de ter a sua autonomia preservada, fazer aquilo que você têm vontade de fazer, livremente, sem a necessidade de uma segunda pessoa, então eu acho que uma das maiores frustrações pra gente é, por exemplo, ter um banheiro e não poder usar, é por exemplo, ter uma calçada e você ter que andar fora da calçada em uma rua, porque a calçada não te permite andar, então tudo isso nos limita ainda

mais do que a própria deficiência, na verdade uma das definições que eu acho muito fantástica é a da Convenção que também é uma definição da Lei Brasileira de Inclusão sobre deficiência porque ela vai dizer que a deficiência é uma limitação física acrescida das limitações urbanas arquitetônicas isso é o que causa, verdadeiramente, a deficiência e só o fato da gente ter uma deficiência, de usar uma cadeira de rodas, é se eu tiver uma mobilidade isso não vai me impedir de fazer o que é pra ser feito, dá pra entender, na verdade o que vai impedir é uma calçada alta, uma porta estreita, são vários batentes para entrar em determinado estabelecimento, então o fator, a gente começou a observar de um tempo pra cá, que o fator determinante pra limitação não é tão a deficiência em si mas a falta dessa mobilidade, que me impossibilita, muitas vezes. (Maria da Penha, 22/01/19).

Segundo notícia publicada pela redação no site do Diário do Nordeste, sobre o problema das calçadas que dificultam a locomoção das pessoas, o Ministério Público do Estado do Ceará criou em janeiro deste ano a página no Facebook “Calçada para todos” com a finalidade de receber denúncias da população de calçadas e vias públicas inacessíveis em Fortaleza. Aproximadamente, em um mês foram enviadas 43 queixas à Agência de Fiscalização de Fortaleza (Agefis) com o apoio da referida página. De acordo com a Agefis cerca de 70 avenidas e ruas serão fiscalizadas até agosto, para a adequação dos passeios à acessibilidade.

Em relação ao transporte coletivo foi perguntado aos entrevistados quais os seus maiores obstáculos ao utilizá-lo. Entre as respostas estavam a lotação e a questão das pessoas não darem a cadeira preferencial.

A minha dificuldade é essa é quando os ônibus vêm pra mim vê o destino dos ônibus, tenho que deixar se aproximar bem muito. Quando eu não tinha moto só andava de ônibus mas Graças a DEUS não tinha tanta dificuldade não. (Dudu Braga, 25/01/19).

O ônibus quando tá lotado, fica muito ruim, esse ruim se dá pela lotação, pela falta de educação das pessoas com a gente, no ônibus têm aquele espaço reservado para deficiente, mas o pessoal não respeita, eu, às vezes, subo no ônibus vejo gente normal, mas não posso nem falar porque não sai, eles não saem. (Robson, 29/01/19).

Apesar do Estatuto da Pessoa com Deficiência de 2015 tratar dos assentos prioritários as pessoas com deficiência, há aqueles que não respeitam tal lei causando dificuldades para pessoas com deficiência que acabam utilizando o transporte em pé. Mencionamos que a falta de campanhas informativas, em

terminais de ônibus tratando sobre os assentos prioritários, favorece o descumprimento da lei<sup>8</sup>.

Um dos entrevistados, quando perguntado se a mobilidade urbana em Fortaleza vem melhorando, relatou que uma das melhoras foi a sinalização, respondeu o seguinte:

Em alguns pontos vêm melhorando, em alguns pontos têm sinalização né, pra pessoa deficiente, eu vejo muito que já têm até calçada pra deficiente eu já vi em Fortaleza mas, ainda não tá do jeito que é pra ser, tá faltando muita coisa, tá faltando educar mais os motoristas né, têm motorista que vê uma pessoa com deficiência visual e eles não param pra pessoa passar não, se a pessoa quiser é que espere, você sabe que têm muito deficiente visual que anda sozinho né. (Dudu Braga, 25/01/19).

Em estacionamentos públicos e privados são colocadas sinalizações para a identificação de vagas para idosos e pessoas com deficiência e em relação a tal identificação em agosto de 2018 uma notícia publicada no site da página do Ministério Público do Estado do Ceará relata sobre procedimento extrajudicial para investigar a ausência de vagas para idosos e pessoas com deficiência em estacionamento público localizado em frente a um centro comercial da avenida Washington Soares, no bairro Seis Bocas. E tal procedimento, somente, aconteceu após a reclamação ao MPCE de uma idosa de 90 anos, que, chegando ao local com seu veículo, percebeu que não havia vaga destinada para idosos, ou seja, em nossa sociedade é necessário reivindicar a prestação menos desigual dos serviços.

Segundo Santos, Vieira, Diniz (2012), as reivindicações pelo direito à cidade geraram conquistas importantes. Tais conquistas são o pagamento de dívidas da segregação socioeconômica e, conseqüentemente, urbana e impulsos para os movimentos reivindicatórios. Em uma sociedade onde os direitos conquistados, muitas vezes, são desrespeitados é necessário que os movimentos sociais e os setores da sociedade civil, reivindicam o direito à cidade.

---

<sup>8</sup> Em novembro de 2018 foi implantado em Fortaleza o serviço de autoatendimento nos ônibus, que significa a substituição de trabalhadores cobradores da passagem no coletivo urbano para o uso de cartões emitidos pela Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza – ETUFOR, abastecidos de crédito em postos credenciados, no ano de 2019 a frota representa quase a totalidade dos ônibus utilizados no tráfego da cidade. Entre as reclamações sobre o autoatendimento está o aumento do tempo de espera das linhas sem autoatendimento. Maiores informações disponível em: < <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/06/18/autoatendimento-onibus-em-fortaleza-e-discutido-em-audiencia-publica.html>>. Acesso em 22 jul. 2019.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os direitos à educação, lazer, moradia, liberdade e acesso ao transporte público que foram conquistados por meio de lutas e reivindicações das pessoas com deficiência, organizadas em grupos, entidades e nas instituições sociais precisam ser reafirmados com a necessidade de uma permanente mobilização.

A mobilidade urbana definida pela Lei nº 12.587 como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, precisa ter qualidade para garantir a efetivação do direito de ir e vir da população. Porém, nos últimos anos em Fortaleza se percebe que as ações para tal fim são insuficientes e as pessoas com deficiência, os idosos e as crianças sentem, fortemente, as consequências, menciono, por exemplo, que são sujeitas de se acidentar por causa de calçadas com buracos, escorregadias ou desniveladas.

Sendo o objetivo geral deste trabalho analisar a mobilidade urbana em Fortaleza na perspectiva das pessoas com deficiência participantes do Laboratório de Inclusão da SPS. Da pesquisa de campo, bibliográfica e documental percebemos algumas contradições, problematizadas abaixo na relação com as categorias analíticas: pessoas com deficiência, mobilidade urbana e direito à cidade.

Destacamos, inicialmente, que a falta de ações concretas do poder público para promover uma real mudança nas condições da mobilidade urbana faz com que os dispositivos legais conquistados como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) não sejam respeitados. Destaco que apesar dos transportes coletivos serem um dos veículos de deslocamentos utilizados por grande parte da população, para suas diversas atividades como ir para a escola ou trabalho, os entrevistados enfatizaram problemas como a lotação de passageiros superior a sua capacidade, que pode ser relacionada ao pequeno número da frota de ônibus frente à demanda da população.

Além disso, para os entrevistados a melhoria da acessibilidade para as pessoas com deficiência caminha de forma lenta. Citaram problemas como o fato das calçadas possuírem altos e baixos, e às vezes serem escorregadias, ainda relataram que para certos lugares são obrigados a optar pela pista ao invés da



calçada, fato que coloca sua segurança em perigo, pois acabam competindo com os veículos motorizados.

A importante conquista da legislação brasileira que trata sobre a acessibilidade para as pessoas com deficiência como a Lei nº 13.146 denominada Estatuto da Pessoa com Deficiência, ainda precisa ser priorizada como direito. As questões relacionadas à fragilidade das fiscalizações e ausências das penalidades legais previstas contribuem para que correspondentes descumprimentos sejam alarmantes. Ressalto como grave, também, o problema da quase ausência de campanhas informativas para a população, que divulguem os direitos das pessoas com deficiência, na perspectiva de divulgar, implementar e garantir os direitos do Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Nos depoimentos da/os entrevistados a mobilidade urbana é compreendida apenas como condições do uso de ônibus pela população, e isso demonstra a falta de conhecimento dos vários aspectos da PNMU, tendo em vista que não se refere, exclusivamente, ao transporte motorizado, mas aos modos de transportes, de serviços e de infraestruturas que garantem os deslocamentos das pessoas no território. Entretanto, conforme Maricato (2013), atualmente, presenciamos apenas obras para facilitar a circulação de automóveis, com investimentos em túneis, viadutos e ampliação de avenidas, ligados a expansão do mercado imobiliário ao invés da racionalidade da mobilidade urbana.

Em relação à garantia do direito das pessoas com deficiência de viver na cidade foi unânime nos resultados da pesquisa, que é um direito que está sendo, minimamente, garantido. Mencionaram que as vagas de trabalho para as pessoas com deficiência têm crescido com a Lei nº 8.213 de 1991, que trata do Plano de Benefícios da Previdência Social, relacionaram, pois esta dimensão do trabalho com o direito à cidade. Entretanto, o direito à cidade envolve os demais direitos como educação, lazer, saúde, moradia, entre outros.

O problema da mobilidade interfere diretamente no cotidiano das pessoas, por isso é necessário o seu planejamento. Entretanto, os governos Federal, Estadual e Municipal devem em articulação e discussão concretizar instrumentos que efetivem a sua qualidade para a população. Conforme destacado neste trabalho a carência da execução dos aparatos normativos, como, por exemplo,

a Lei nº 5.296/2004, que entre os seus elementos, determina a obrigação de sinalização visual e tátil para a orientação das pessoas com deficiência auditiva e visual nas edificações de uso coletivo é uma conquista para as pessoas com deficiência, mas que não é satisfatória em locais públicos da cidade.

Além disso, saliento que as leis referentes à esfera da educação, saúde, trabalho, lazer, mobilidade urbana e demais são cada vez mais negligenciadas e justificadas com o discurso da falta de recursos financeiros. Porém, constantemente, pelos meios de comunicação, somos informados dos desvios de verbas para as políticas sociais o que provoca repulsa pela negação dos direitos conquistados.

Destaco que as fragilidades e desorganização da mobilidade urbana são fatores que provocam a segregação sócio espacial, pois quando as pessoas não possuem meios estruturalmente acessíveis, os seus deslocamentos acabam exigindo grandes esforços como financeiros. E estas impossibilidades e barreiras forçam a população com deficiência não realizar alguns percursos, apesar da vontade, assim, são privadas da liberdade de ir e vir.

Ademais, dos resultados da pesquisa percebemos que a Secretaria de Proteção Social (SPS), onde funciona o Laboratório de Inclusão deveria fornecer maiores recursos para sua atuação. Pois, existem projetos de oficinas e trabalhos em grupos que foram engavetados e continuam sem análises e encaminhamentos. Além disso, é observada sua carência de recursos para atender de forma mais intensa e abrangente as pessoas com deficiência.

Para a efetivação do direito de ir e vir é necessário ferramentas e a mobilidade urbana é uma delas, pois envolve o trânsito, o transporte, a pavimentação e a infraestrutura da cidade, por isso, deve ser planejada em conjunto com a acessibilidade para garantir o uso de toda população.

Espero que o presente texto monográfico, que problematizou questões relacionadas às pessoas com deficiência, aos investimentos na mobilidade urbana e direito à cidade, contribua nos estudos sobre a temática, que é de grande importância para a população brasileira.

## REFERÊNCIAS

ARANHA, Maria Salete Fábio. Integração social do deficiente: análise conceitual e metodológica. **Temas em Psicologia**, São Paulo, n. 2, 1995.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira; RAMOS, Rui Antônio Rodrigues; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues. Cenários de avaliação das restrições à mobilidade dos pedestres em espaços públicos: o caso de um campus universitário. **Revista transportes**, São Paulo, v. 17, 2009.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2019.

BASTOS, Marbênia Gonçalves Almeida. Deficiência: marco legal e institucional. In: VALDÉS, Maria Tereza Moreno et al (Org.). **Inclusão de pessoas com deficiência no ensino superior no Brasil: caminhos e desafios**. Fortaleza: EDUECE, 2006. p. 57- 88.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. Ascensão e crise do governo Dilma Rousseff e o golpe de 2016: poder estrutural, contradição e ideologia. **Revista de Economia Contemporânea**, Campinas, v. 21, n. 2, p.1- 63, 2017.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR)**. Disponível em:< <http://www.integracao.gov.br/apresentacao>>. Acesso em: 23 maio 2019.

CEARÁ (Estado). Secretaria do Trabalho e Desenvolvimento Social. **Histórico**. Disponível em: <<http://www10.stds.ce.gov.br/intranet/index.php/institucional/historico>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

CEARÁ (Estado). Secretaria da Proteção Social, Justiça, Cidadania, Mulheres e Direitos Humanos. **Institucional**. Disponível em: <<https://www.sps.ce.gov.br/institucional/>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL. **Atuação de assistentes sociais na política urbana**: subsídios para a reflexão. Brasília, DF: [s.n.], 2016. V. 5. (Série Trabalho e Projeto Profissional nas Políticas Sociais).

FONSECA, Cinthia Lopes; BERNARDINO, Erivânia Cruz. **Vade mecum do Serviço Social**. Fortaleza: Premium Editora, 2016.

FORTALEZA (Município). **Plano Fortaleza 2040**: cidade conectada, acessível e justa. Fortaleza: Iplanfor, 2016. v. 3. Parte 3.

GARCIA, Vinícius Gaspar. As pessoas com deficiência na história do Brasil. **Bengala Legal**, Rio de Janeiro, out. 2011. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/pcd-brasil>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

GOMIDE, A. de A. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Brasília: Ipea, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2010**: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LABORATÓRIO DE INCLUSÃO. **Projeto do Laboratório de Inclusão**. Fortaleza, [200-?]. Disponível em: <<https://laboratoriodeinclusao.files.wordpress.com/2019/05/projeto-laboratc3b3rio-de-inclusc3a3o-2019-sps-Atualizado.pdf>>. Acesso em: 02 jun. 2019.

LOPES, Cinthia Fonseca; CRUZ, Erivânia Bernadinho. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. **Vade Mecum do Serviço Social**. Fortaleza: Premium, 2016.

LEITÃO, Vanda Magalhães. **Instituições, campanhas e lutas**: história da educação especial no Ceará. Fortaleza: Edições UFC, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. Tradução de Rubens Eduardo. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. O ministério das cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano. **Revista Políticas Sociais Acompanhamento e Análise**, n. 12, p. 211-220, 2006.

MARICATO, Ermínia. É a questão Urbana, estúpido!. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013. p. 19-26.

MARICATO, Ermínia. **Política habitacional no regime militar do milagre brasileiro à crise econômica**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1987.

MORANO, Raquel Pessoa. **Caminhos invisíveis**: análise de percursos cotidianos de pessoas com deficiência visual em Fortaleza. 2018. 386 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura, Urbanismo e Design) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF)**. Tradução de Amélia Leitão. Lisboa: OMS, 2004.

PARANÁ (Estado). Ministério Público. **Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF)**. Disponível em: <<http://www.ppd.mppr.mp.br/pagina-14.html>> Acesso em: 02 jul. 2018.

PIRES, Fátima Lauria. **Mobilidade e direitos sociais: uma questão de justiça na cidade.** 2013. 155 f. Tese (Doutorado em Política Social) – Programa de Pós Graduação em Política Social, Departamento de Serviço Social, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

SANTOS, Taylane Ferreira. **Deficiência visual, família e inclusão escolar: a realidade da escola de ensino fundamental instituto dos cegos Fortaleza Ceará** 2016. 81 f. Monografia (Graduação em Serviço Social) – Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza 2016.

SANTOS, Mauricléia Soares; VIEIRA, Núria Pardillos; DINIZ, Tânia Maria Ramos de Godoi. O cenário da política urbana brasileira e o serviço social: contribuições para o debate. **Revista Temporalis**, v. 12, n. 24, p. 293-322, 2012.

SPOSATI, A. **Exclusão social abaixo da linha do Equador.** Disponível em: <[www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/marcos.html](http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/marcos.html)>. Acesso em: 20 jul 2019

## APÊNDICES

## APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

### DADOS DO PERFIL:

- 1 Nome:
- 2 Idade:
- 3 Sexo: Masculino ( ) Feminino ( )
- 4 Orientação sexual: Heterossexual ( ) Homossexual ( ) Outra: \_\_\_\_\_
- 5 Escolaridade: Ensino fundamental ( ) Ensino fundamental incompleto ( ) Ensino médio ( ) Ensino médio incompleto ( ) Ensino superior ( ) Ensino superior incompleto ( )
- 6 Raça/Etnia: Negra(o) ( ) Parda(o) ( ) Branca(o) ( ) Outra: \_\_\_\_\_
- 7 Religião:
- 8 Estado civil: Solteira(o) ( ) Casada(o) ( ) Divorciada(o) ( ) Outro: \_\_\_\_\_
- 9 Exerce atividade laborativa Não ( ) Sim ( ) Qual \_\_\_\_\_
- 10 Recebe algum Benefício Governamental: Não ( ) Aposentadoria ( ) BPC ( ) Outro: \_\_\_\_\_
- 11 Reside com: Pais ( ) Esposo(a) ( ) Sozinha(o) ( ) Outra opção \_\_\_\_\_
- 12 Renda familiar aproximadamente: inferior a 1 salário mínimo ( ) Igual a 1 salário mínimo ( ) Maior que 1 salário mínimo ( )
- 13 Possui veículo particular: Não ( ) Sim ( ) Qual:
- 14 Qual o meio de mobilidade mais utilizado: Ônibus ( ) Carro ( ) Outros: \_\_\_\_\_
- 15 Bairro que reside:
- 16 Possui qual Deficiência:

### PERGUNTAS

- 1 - Fale-me um pouco sobre como você conheceu e entrou no laboratório de inclusão da STDS.
- 2- Fale-me um pouco como adquiriu sua deficiência.
- 3 - Para você o que é mobilidade urbana?
- 4 - Quais as principais dificuldades encontradas no percurso da sua casa até o laboratório de inclusão?
- 5 - Quais os maiores obstáculos encontrados por você ao andar a pé pela cidade?
- 6- Quais os maiores obstáculos encontrados por você ao utilizar o transporte coletivo?
- 7 - Quais os maiores obstáculos encontrados por você ao utilizar o transporte privado?
- 8- Para você a mobilidade urbana em Fortaleza vem melhorando?
- 9 – Para você o que significa o direito à cidade?

10 - Para você quais os equipamentos instalados na cidade que permitem a facilidade de acesso para quem têm deficiência?

11- Para você o direito das pessoas com deficiência de viver na cidade está sendo garantido?



## APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa de campo intitulada: “Os desafios e possibilidades de mobilidade urbana na perspectiva das pessoas com deficiência que possuem vínculos com o Laboratório de Inclusão da SPS”. O estudo será realizado por Nikelly Barbara Lima da Silva, sob orientação da professora Caroline Magalhães Lima / Virgínia Marcia Assunção Viana, para realização do Trabalho de Conclusão de Curso do Bacharelado em Serviço Social pela Universidade Estadual do Ceará. A pesquisa tem como objetivo principal identificar desafios e possibilidades de mobilidade urbana na perspectiva das pessoas com deficiência que possuem vínculos com o Laboratório de Inclusão da SPS.

Todos os dados coletados e as informações obtidas nesta pesquisa serão mantidos em sigilo, assim como, sua identidade. Nesse sentido, as informações coletadas serão utilizadas somente para fins científicos, sem a identificação das pessoas entrevistadas. A sua colaboração neste estudo não terá nenhum custo ou compensação financeira e você estará contribuindo para ampliação do conhecimento científico na referida temática.

Conto com a sua participação na pesquisa, respondendo a algumas questões, referentes ao tema, após a assinatura deste termo. Peço sua autorização para que a entrevista seja gravada, a fim de que seja transcrita em um momento posterior. Vale salientar que sua participação é voluntária, ou seja, não obrigatória. Você poderá, a qualquer instante, recusar-se a responder às perguntas ou até mesmo desistir de participar da pesquisa, sem qualquer prejuízo.

Em caso de dúvidas ou para maiores esclarecimentos acerca da pesquisa, você poderá entrar em contato com a pesquisadora responsável, Nikelly Barbara Lima da Silva, pelo telefone (85) 98609-2518. Serão preenchidas duas vias deste termo, ficando uma com a pesquisadora e a outra com o participante do estudo.

Tendo conhecimento quanto à pesquisa em questão, aceito participar da mesma, de forma livre e esclarecida.

NOME:

ASSINATURA:

DATA:     /     /

PESQUISADORA:

**ANEXOS**

## ANEXO A - QUADRO GERAL DE INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

## QUADRO GERAL DE INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

2004-2016	
Deficiência	Quantidade
Auditiva (não oralizados)	11
Auditiva (oralizados)	7
Física (mobilidade reduzida)	28
Física (nanismo)	5
Física (paraplegia e tetraplegia)	10
Mental (retardo)	6
Mental (retardo e doença)	14
Visual (baixa visão)	6
Visual (cegueira total)	16
Total	103

Fonte: Projeto do Laboratório de Inclusão