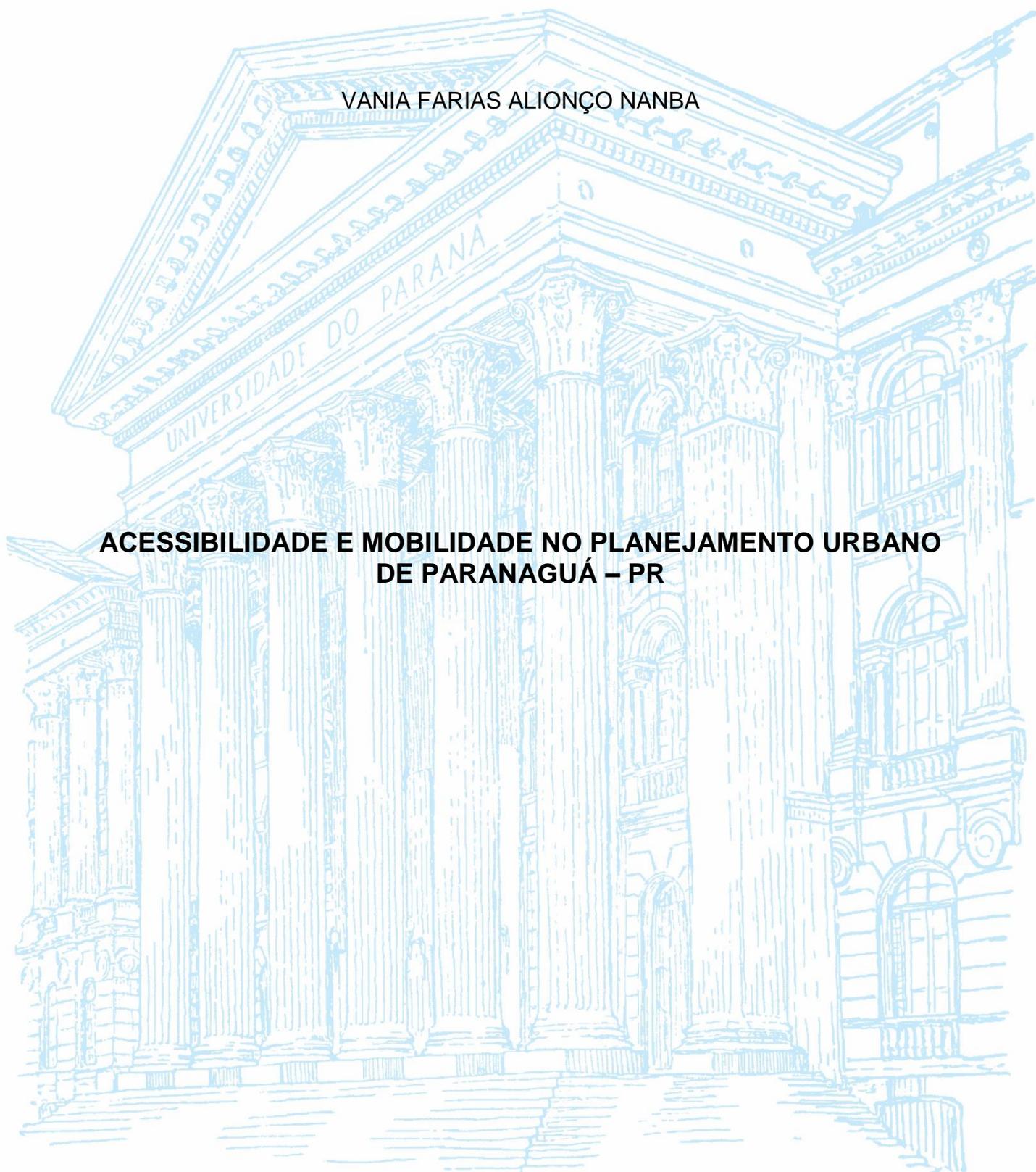


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

VANIA FARIAS ALIONÇO NANBA

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO PLANEJAMENTO URBANO
DE PARANAGUÁ – PR**

MATINHOS
2018



VANIA FARIAS ALIONÇO NANBA

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO PLANEJAMENTO URBANO
DE PARANAGUÁ – PR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Graduação em Serviço Social, Setor Litoral, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Serviço Social.

Orientadora: Prof^a Dra. Silvana Marta Tumelero

MATINHOS
2018

TERMO DE APROVAÇÃO

VANIA FARIAS ALIONÇO NANBA

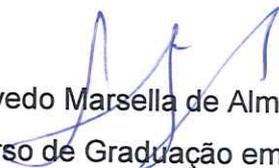
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO PLANEJAMENTO URBANO DE
PARANAGUÁ - PR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Graduação em Serviço Social, Setor Litoral, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Serviço Social.

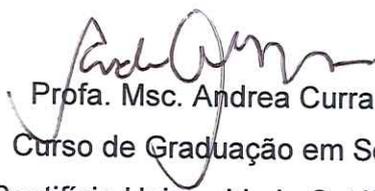


Profa. Dra. Silvana Marta Tumelero

Orientador(a) – Câmara do Curso de Graduação em Serviço Social
Setor Litoral, Universidade Federal do Paraná - UFPR



Prof. Dr. Jayson Azevedo Marsella de Almeida Pedrosa Vaz Guimarães
Câmara do Curso de Graduação em Serviço Social
Setor Litoral, Universidade Federal do Paraná - UFPR



Profa. Msc. Andrea Currelino Braga
Curso de Graduação em Serviço Social
Pontifícia Universidade Católica do Paraná

Matinhos, 30 de novembro de 2018.

***Ao meu esposo Nanba, meus filhos,
Nayra, Hugo, Douglas, Naomy e Lívia,
força motriz do amor que impulsionou
para esta conquista.***

AGRADECIMENTOS

“Sou feito de retalhos. Pedacinhos coloridos de cada vida que passa pela minha e que vou costurando na alma. Nem sempre bonitos, nem sempre felizes, mas me acrescentam e me fazem ser quem eu sou.

Em cada encontro, em cada contato, vou ficando maior...

Em cada retalho, uma vida, uma lição, um carinho, uma saudade...

que me tornam mais pessoa, mais humano, mais completo.

E penso que é assim mesmo que a vida se faz:

de pedaços de outras gentes que vão se tornando parte da gente também.

E a melhor parte é que nunca estaremos prontos, finalizados...

haverá sempre um retalho novo para adicionar à alma.

Portanto, obrigado a cada um de vocês, que fazem parte da minha vida e que me permitem engrandecer minha história com os retalhos deixados em mim.

Que eu também possa deixar pedacinhos de mim pelos caminhos

e que eles possam ser parte das suas histórias.

E que assim, de retalho em retalho, possamos nos tornar, um dia, um imenso bordado de 'nós'."

A verdadeira deficiência é aquela que prende o ser humano por dentro e não por fora, pois até os incapacitados de andar podem ser livres para voar.

Thaís Moraes

***A inclusão acontece quando...
Aprende-se com as diferenças e não com as igualdades.***

Paulo Freire

RESUMO

Referir-se ao espaço urbano, envolve logicamente o movimento, ou melhor, o deslocamento das pessoas pela cidade, espaço que cada vez mais se torna um desafio, exigindo que os cidadãos percorram distâncias cada vez maiores para realizar suas atividades diárias. O deslocamento é fundamental para a execução de todas as atividades na cidade. A sua falta ou impedimento, acaba provocando segregação e violações de alguns direitos fundamentais. Dentro dessa perspectiva, o tema central deste trabalho se ocupa da questão da acessibilidade, como esta é abordada no Planejamento Urbano do Município de Paranaguá e as dificuldades narradas por cidadãos com mobilidade reduzida, particularizando para o elemento calçada. O presente trabalho tem como objetivo evidenciar as dificuldades encontradas pelas pessoas com deficiências e com restrição de mobilidade ao acesso das vias públicas do município de Paranaguá, verificando assim, se o órgão competente está realizando planejamento e acompanhamento da reestruturação desses espaços urbanos e se estes respondem às necessidades do segmento populacional que reside no bairro Bockmann, pois a acessibilidade trata de um direito dos envolvidos. Para o desenvolvimento do TCC foram realizadas entrevistas abertas com técnicos atuais e ex-técnicos da Secretaria de Planejamento e Urbanismo da Prefeitura Municipal de Paranaguá e com as PcDs e mobilidade reduzida, envolvidos neste processo, os quais contribuíram com informações necessárias para o desenvolvimento da pesquisa. Esperamos que este trabalho venha a despertar a reflexão sobre o assunto e a prioridade nessas vias, atendendo a todos os interessados. Para as análises também foram usados recursos bibliográficos e de pesquisa de campo. O presente trabalho foi pautado na realidade vivida pelos sujeitos no que se refere à locomoção e à mobilidade, para acessar um lugar de atingir o destino desejado, exercer direitos e cumprir obrigações, pressupostos para o acesso a bens e serviços distribuídos no território.

Palavras-chave: Acessibilidade; mobilidade; deficiência; inclusão, direito.

LISTA DE SIGLAS

APP	Área de Preservação Permanente
APPA	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BID	Banco Internacional de Desenvolvimento
CEPAL	Comissão Econômica Das Nações Unidas Para a América Latina
CNDES	Conselho Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
ConCidade	Conselho das Cidades
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MNRU	Movimento Nacional de Reforma Urbana
NAPNE	Núcleo de Atendimento às Pessoas com Necessidades Especiais
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONG's	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização Das Nações Unidas
PcD	Pessoa com Deficiência
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNS	Pesquisa Nacional de Saúde
TCP	Terminal de Contêineres de Paranaguá

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Identificação de rampa de acesso de cadeirante à calçada.....	40
Figura 2. Limites de calçada contínua no espaço urbano de Paranaguá.....	40

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	CONTEXTO DO DIREITO À CIDADE E POLÍTICA URBANA.....	17
2.1	Direito à cidade e política urbana no Brasil recente.....	22
2.2	Instrumentos jurídicos sobre mobilidade no planejamento urbano.....	26
2.3	Mobilidade no planejamento urbano de Paranaguá.....	30
3	REFLEXÕES SOBRE O DIREITO À CIDADE.....	32
3.1	Narrativas de pessoas com deficiência e restrição de Mobilidade em Paranaguá.....	35
3.2	Reflexões sobre a mobilidade e acessibilidade na política urbana em Paranaguá.....	39
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
	REFERÊNCIAS	45

1 INTRODUÇÃO

A investigação é um estudo sistemático em busca do conhecimento e respostas em relação a determinado objeto com o fim de incorporá-lo, de maneira comunicável, a um corpo de conhecimentos de que dispõe em dada à área de reflexão.
Myrian Veras Baptista

Acessibilidade é um direito de todos os cidadãos, especialmente, na garantia ampla de locomoção das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (idosos, gestantes, pessoas com baixa estatura, pessoas com carrinhos de bebê, pessoas obesas, criança), todas as pessoas que tenham dificuldade de se locomover nos centros urbanos, além de apresentar-se como meio de garantia ao acesso à saúde, ao trabalho, ao lazer e à educação,

Uma temática tão discutida e exigida na atualidade, não é um assunto novo, como podemos constatar na Declaração dos Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas, assinada pelo Brasil, em 1948, que recomenda que toda a pessoa tem direito à liberdade de locomoção dentro das fronteiras de cada Estado, na Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988, sua aplicabilidade está garantida com a devida salvaguarda nas leis regulamentares que dispõem sobre normas de construção e adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e de fabricação e de adaptação dos veículos de transportes coletivos, conforme o artigo 277, Inciso II, além de estabelecer a livre locomoção no território nacional, em acordo ao artigo 5º Inciso XV (BRASIL, 1988).

Promover espaços, onde todos possam usufruir com igualdade, liberdade e autonomia, são direitos ainda que requerem uma luta grande em pleno século XXI, para a consolidação e efetivação desses direitos, e tornar a cidade acessível, e oferecer vias de circulação adequadas. A constituição estabelece em seu artigo 30, inciso I, que “Compete ao município legislar sobre assuntos de interesse local” (BRASIL, 1988). Pois, independente da capacidade de cada um, todos têm o direito de acessar os espaços e serviços que a cidade oferece.

Portanto, o Trabalho de Conclusão de Curso ora apresentado pauta-se sobre como a questão da Acessibilidade¹ a qual é abordada dentro do Planejamento Urbano do Município de Paranaguá, especialmente no que tange à Acessibilidade e a Mobilidade Urbana², e observando se estão em consonância com os ordenamentos jurídicos em busca do direito a cidade

Neste trabalho buscamos realizar uma análise comparativa entre as ações que estão sendo desenvolvidas pelo executivo municipal, através das secretarias, avaliando se essas vão ao encontro às narrativas das pessoas com deficiência³ (PcD) e restrição de mobilidade,⁴ que delas se utilizam diariamente para se deslocarem nos espaços urbanos, visando realizar suas atividades habituais, como ir à escola, ao trabalho, lazer, saúde e as dificuldades por elas encontradas.

Neste sentido, pretendemos com esse estudo verificar a efetividade da Política Urbana em Paranaguá, no que toca à acessibilidade e mobilidade, pois entendemos que garantir atendimentos às necessidades dos sujeitos por meio da instrumentalização do território, conduz à conquista da cidadania, fundamentado pelas Leis da República Federativa do Brasil.

Este estudo de caráter exploratório foi feito por momentos diferenciados. A primeira aproximação do objeto de estudo se deu a partir das Audiências Públicas⁵, Fóruns sobre Acessibilidade⁶, Eventos⁷, Palestras⁸ Conferências⁹ que abordaram temas acerca da acessibilidade, PcD, inclusão social, construção de

1 Lei de Inclusão nº 13.146/2015, artigo 3º "considera acessibilidade: 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". (BRASIL, 2015).

2 Capítulo I da Política Nacional de Mobilidade Urbana Art.4º - considera para fins de aplicação da lei, mobilidade urbana; "condição em que se realizam o deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano".

3 "que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras que pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas. Conceito Lei 10.098/ 2000 (Lei de Acessibilidade) e da Lei 13.146/2015" (Lei de Inclusão).

4 Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência artigo 3 inciso IX a aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.

5 Estudo de Impacto da Vizinhança (EIV).

6 II Fórum Sobre Acessibilidade no Município de Paranaguá realizado pela Secretaria de Saúde, no auditório do Colégio Estadual José Bonifácio.

7 Promovido pelo NAPNE (Núcleo de Atendimento às Pessoas com Necessidades Especiais) realizado nas dependências do Instituto Federal do Paraná Setor Litoral, no dia 10 de outubro de 2014.

8 Palestra do Dr. Rui Fernando Pilotto do Departamento de Genética do Setor de Ciências Biológicas UFPR nas dependências da Paranaguá Previdência localizada na Rua Gabriel de Lara, no dia 29 de abril de 2015.

9 VI Conferência Municipal das Cidades.

novos empreendimentos na cidade de Paranaguá. A presente pesquisa também resultou de observações e reflexões feitas ao transitar a pé¹⁰ pelas ruas e calçadas do município, bem como ao fazer uso do transporte público e de automóvel¹¹. Além dessas observações e reflexões, o meio acadêmico nos possibilitou acessar conhecimentos e subsídios relativos ao tema, participando do Projeto PET Saúde¹²-Rede de Atenção à Pessoa com Deficiência. Um projeto de fortalecimento de redes focado na atenção às pessoas com deficiência no litoral do Paraná: composta por equipes interdisciplinares, vinculado à UFPR Litoral, área de saúde coletiva. O projeto foi realizado em três municípios diferentes (Paranaguá, Guaratuba e Pontal do Paraná), mas nossa participação se deu somente no município de Paranaguá. O projeto PET Saúde é a abreviatura de “Programa de Educação pelo Trabalho para a Saúde”, uma estratégia de reorientação da formação acadêmica, financiada pelo Ministério da Saúde, para aproximar a formação de estudantes da realidade do Sistema Único de Saúde (SUS). Participaram desse projeto, estudantes de graduação de diversas áreas de formação, Fisioterapia, Saúde Coletiva e Serviço Social, preceptores/as profissionais da rede municipal de saúde e docentes e tutores. Assim, também destacamos a participação no Módulo de Interações Culturais Humanísticas (ICH)¹³ “Construindo uma Cidade Sustentável”, no qual discentes de diversos cursos de graduação, comunidades e servidores, no mesmo espaço, contribuem com diferentes saberes, o que nos proporcionou maior compreensão da temática em questão. Outro momento que nos veio a agregar, foram as vivências no campo de estágio na Secretaria de Urbanismo do Município de Paranaguá, as quais foram decisivas para voltarmos nosso olhar a este fenômeno.

Cabe salientar que a nossa dinâmica de deslocamento nos levou a questionar se os gestores estão promovendo ações que buscam atender somente o capital, ou estão fomentando um futuro urbano com mais equidade e com igualdade de oportunidades, ao planejar o crescimento do município.

10 Afinal a pé é a forma mais democrática de se locomover, é o meio mais antigo e o mais recorrente em todo o mundo e não tem custo nenhum.

11 O sistema viário é um espaço de constante disputa entre pedestres, automóveis, moto, caminhões, ônibus e bicicletas.

12 PET Saúde é a abreviatura de “Programa de Educação pelo Trabalho para a Saúde” Para maiores informações, consultar o site: <http://www.prosaude.org>.

13 [Saiba mais sobre as ICHs na reportagem publicada na revista TOM, editada pela Proec-UFPR](#) (PDF)

Site: http://issuu.com/tom_ufpr/docs/tom1 (p.42-45)

Além disso, ratifica-se que a caminhada realizada na busca por conhecer o tema de estudo também teve como procedimentos metodológicos um conjunto de técnicas que contribuíram na busca por desvelar, de forma fidedigna o objeto de estudo. O qual buscou garantir que estivesse devidamente articulado com os debates e reflexões na construção de referencial teórico. Quanto ao levantamento documental, este permitiu buscar dados, para em seguida adentrar na pesquisa empírica, com vistas a uma relação de práxis com o objeto de estudo. Para tanto, elegeu-se como sujeitos desta pesquisa, pessoas com deficiência (visual e física) e restrição de mobilidade (idoso), munícipes da cidade de Paranaguá, moradores do Bairro Bockmann, com as quais foi realizada entrevista semiestruturada, visto que a abordagem utilizada foi de cunho qualitativo.

A entrevista é o procedimento mais usual no trabalho de campo. Através dela, o pesquisador busca obter informes contidos na fala dos atores sociais. Ela não significa uma conversa despreziosa e neutra, uma vez que insere como meio de coleta dos fatos relatados pelos atores, [...] Em geral, as entrevistas podem ser *estruturadas* e *não-estruturada*, correspondendo ao fato de serem mais ou menos dirigidas. Assim, torna-se possível trabalhar com a entrevista *aberta* ou *não-estruturada*, onde o informante aborda livremente o tema proposto; bem como as *estruturadas* que pressupõem *perguntas previamente formuladas*. Há formas, no entanto, que articulam essas duas modalidades, caracterizando-se como *entrevistas semi-estruturadas*. (DESLANDES, 1994, p.57-58).

Vale ressaltar que a pesquisa em questão, não gira em torno das causas que levaram a um novo redesenho do município, apesar de vários projetos de urbanização estar ocorrendo em Paranaguá decorrente da expansão da atividade portuária e dos interesses econômicos e imobiliários, não atendendo às necessidades da população residente no município. O foco principal é o lucro como podemos averiguar tais informações nos meios de comunicações locais.

Empresa do Setor de fertilizantes vai investir R\$ 134 milhões em Paranaguá Apostando na expansão da atividade portuária em Paranaguá, a empresa Fospar, do grupo Mosaic, apresentou, em Audiência Pública com a participação de vários secretários municipais, o plano de investimentos da empresa em Paranaguá. COLIT: Prefeito consegue liberação de licença de Construção do Shopping Ilha do Mel e do Viaduto na Avenida Ayrton Senna. Objetivo do município é alavancar desenvolvimento de Paranaguá com prosseguimento de licenciamentos ambientais para vinda de empresas com

responsabilidade socioambiental. O prefeito obteve aprovação do COLIT para as licenças de construção do Shopping Ilha do Mel em Paranaguá, na PR-407 com a Avenida Bento Munhoz da Rocha, e do viaduto no Km 05 da Avenida Ayrton Senna, bem como deu prosseguimento em licenciamentos ambientais para a vinda de novos investimentos em Paranaguá. (PARANAGUÁ, 2017a, s/p.).

A evolução econômica é geralmente responsável pela transformação territorial de uma cidade, como, por exemplo, a chegada de uma estrada de ferro, porto, como é o caso de Paranaguá.

Todavia essas transformações na infraestrutura não devem comprometer as condições de vida da população, pois entendemos que é primordial. Visto que o poder municipal tem o dever de elaborar o planejamento urbano da cidade com a participação de todos os segmentos da sociedade, realizar investimentos que promovam uma cidade mais democrática e com justiça social conforme as diretrizes gerais fixada em Lei (BRASIL, 1988). E que se atenda a necessidade de democratizar os espaços públicos e para isso é necessário envolver, promover e facilitar os meios não motorizados de transporte, como deslocamento a pé e por bicicleta e favorecer o acesso para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Assim posto, nosso objetivo neste trabalho é identificar o que o município tem realizado a partir do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana no Planejamento Urbano de Paranaguá para promoção da acessibilidade. Ou seja, abordar a temática sobre a Acessibilidade no âmbito da Mobilidade Urbana no espaço urbano da pessoa com deficiência e restrição de mobilidade, bem como sua interface com a Política Urbana no que se refere ao Direito à Cidade, significa desvelar o acesso aos direitos desse segmento, com base no respeito à diversidade, participação e equiparação de oportunidades, sob a perspectiva dos direitos humanos.

Ademais, a escolha desse objeto de estudo para o trabalho de conclusão de curso em Serviço Social, tem como ponto de partida dar mais visibilidade social e política para a PcD e restrição de mobilidade.

Foi a partir das observações que despertaram inquietações acerca do tema acessibilidade dentro da mobilidade urbana, que buscamos estudar a relação entre os dispositivos existentes e as dificuldades encontradas pelos entrevistados, no tocante à mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. E vale

a pena destacar que, muito embora “mobilidade” e “acessibilidade” sejam conceitos próximos, é importante não confundi-los, pois mobilidade é a capacidade de pessoas e cargas se deslocarem nas cidades visando à execução de suas atividades, já a acessibilidade é a possibilidade que as pessoas têm de atingir os destinos desejados.

Para as análises e reflexões sobre os resultados da pesquisa documental e de campo utilizamos de referências teóricas e históricas de um conjunto de intérpretes, autores, a exemplo de Maricato e Villaça na política urbana, Sasaki sobre inclusão das pessoas com deficiência, Santos e Lavielle para a definição da metodologia de pesquisa, dentre outros.

Este Trabalho de Conclusão de Curso contém os seguintes itens, além desta introdução: capítulo 2 - Contexto do Direito à Cidade e a Política Urbana; 2.1 – Direito à cidade e política urbana no Brasil recente; 2.2- Instrumento e ferramentas de mobilidade e acessibilidade no planejamento urbano; 2.3- Mobilidade dos cidadãos no planejamento urbano de Paranaguá; 3- Reflexões sobre o Direito à Cidade; 3.1- A partir das narrativas de Pessoas com Deficiência e Restrição de Mobilidade de Paranaguá; 3.2- Reflexões sobre a mobilidade e acessibilidade na política urbana em Paranaguá; Conclusão.

2. CONTEXTO DO DIREITO À CIDADE E A POLÍTICA URBANA

A gestão das políticas de desenvolvimento urbano representa um grande desafio para o país em busca de sustentabilidade das cidades. As cidades brasileiras têm apresentado problemas comuns, agravados por diversos fatores, como a falta ou deficiência de planejamento urbano [...] Segundo José Afonso Silva (2006, p. 89), planejamento “é um processo técnico instrumentado para transformar a realidade existente no sentido de objetivos previamente estabelecidos” (BRASIL, s/d (b), p. 1) e de controle do uso e ocupação do solo. Mas para Maricato [...] “nunca é demais repetir, não é por falta de planos e leis que as cidades no Brasil estão como estão” [...]. (2014, p. 53).

Até a primeira metade do século XX o Brasil era essencialmente agrário, e a partir da década de 1950 a modernização e industrialização tomam impulso no país deixando de ser majoritariamente rural para tornar-se majoritariamente urbana, pela dinâmica decorrente do processo de industrialização do país, como ressalta POCHMANN.

[...], o país introduziu crescente presença de novas técnicas de produção, adubos e defensivos agrícolas e incorporação de tratores [...]. Resumidamente, o país seguiu a tendência já verificada em outras economias capitalistas avançadas, de forte contenção ocupacional, acompanhada da crescente tecnificação e mecanização da produção do campo. (POCHMANN, 2010, p. 51- 52).

Todo esse processo de mecanização no campo resultou em um contingente de trabalhadores sem renda. Obrigando-os a deixarem a área rural em busca de melhores condições de vida na cidade, onde os salários no meio urbano eram superiores aos da agricultura, e a industrialização tomava força no País, levando consigo acelerada urbanização.

Esse fenômeno aconteceu sem a implementação de políticas indispensáveis para a inserção urbana digna da massa que abandonou o meio rural, cuja estrutura agrária contribuiu para essa rápida evasão de população. Tendo como resultante desse processo a clara divisão que passou a existir entre a classe burguesa e a classe dos trabalhadores (proletariado).

Concomitante com a redistribuição geográfica da população proporcionada pelo abandono do agrarismo no Brasil, constatou-se a passagem da demografia rural para urbana em período rápido, bem

menor do que o observado nas demais experiências nacionais de transição para a sociedade urbano-industrial. (POCHMANN, 2010, p. 50).

E um novo desafio surge; abastecer com comida barata a crescente a população urbana, e a necessidade de diversificar as exportações de produto de origem agropecuário.

Tendo em vista que o Brasil possui características e diversidades, no clima favorável, no solo, na água, no relevo e na luminosidade, o torna uma nação com vocação natural para o agronegócio.

Atualmente, o agronegócio tem uma significativa participação na economia do país proveniente de um crescente emprego de tecnologia, com o apoio da ciência, da disponibilidade de insumos modernos, de maquinário e instrumentos de política agrícola, aumentando significativamente a produtividade da terra e tendo enormes quantidades de áreas mecanizáveis fatores fundamentais para impulsionar o desenvolvimento agronegócio.

Assim, podemos identificar que o processo de industrialização foi à força motriz da modernização da agricultura brasileira, como nos evidencia Silva.

A passagem do projeto nacional industrialista de Getúlio Vargas para o projeto nacional desenvolvimentista vide industrialização acelerada lastreada no capital internacional, dirigido por JK. (Juscelino Kubichek) no transcorrer da segunda metade dos anos 1950, passou a exigir a modernização agropecuária como canal de abertura para penetração e reprodução do capital no campo. Isso colaborou para que volumosa parcela de trabalhadores fossem demitidos ou expulsos do acesso à terra que tinham através do foro, da meia, da terça, da parceria e do arrendamento¹⁴. É nesse mesmo período em que no Brasil a modernização e industrialização tomam impulso [...]. (SILVA, 2014, p. 164).

O planejamento urbano no Brasil ao contrário do que muitos pensam não se inicia na década de 1950 para Villaça.

Divide em três períodos a história do planejamento urbano no Brasil: o primeiro inicia-se no final do século XIX, por volta de 1875 e vai até o ano de 1930. O segundo vai de 1930 até por volta de 1992, ano em que se inicia o terceiro período e perdura até o fim do século XX. [...], ao esquema proposto por Villaça, um quarto período que inicia-se em 2001, com a aprovação do Estatuto da Cidade. (VILLAÇA in BRASIL, s/d.(b), p. 02).

¹⁴ Foro, da meia, da terça, da parceria e do arrendamento são formas tradicionais e bastante comuns de relações de trabalho e uso da terra no campo.

A chegada aos centros urbanos de um grande número de habitantes nas cidades dominadas pelos industriais, ocasiona uma forte pressão sobre a ocupação do solo e demandas de equipamentos públicos, pois os disponíveis não suprem as necessidades, ou seja, a infraestrutura instalada não tinha condições imediatas de atendimento às demandas importantes que acompanharam a urbanização brasileira. Neste sentido, desde sua gênese, as cidades já materializavam as desigualdades, espaciais, e novas demandas sociais surgiram decorrentes de um crescimento urbano desordenado e informal, retratando as desigualdades sociais devido à falta de uma Política Urbana eficiente que atendesse as populações de baixa renda. Como nos ressalta (POCHMANN, 2010).

O ingresso na sociedade urbano-industrial não impediu reproduzir situações próprias da sociedade agrária. Ou seja, o expressivo crescimento econômico não levou naturalmente à construção de uma sociedade justa, democrática e socialmente menos desigual. (POCHMANN, 2010, p. 62).

Diante dessa conjuntura a população de baixa renda se viu obrigada a ocupar espaços antes livres, tais como áreas públicas ou de proteção ambiental, gerando uma crise social com suas várias expressões, levando sujeitos sociais (representantes dos movimentos populares, entidades sindicais e profissionais, organizações não governamentais, setores universitários) e todos aqueles que lutavam por melhor qualidade de vida nas cidades, a se mobilizarem para lutar pela Reforma Urbana junto à Assembleia Constituinte de 1988. Como nos elucidava Kowarick.

[...] a pauperização originária do processo produtivo, a espoliação urbana decorrente da falta de bens de consumo coletivos, do acesso à terra e habitação ou a opressão que se faz presente no cotidiano da vida nada mais são do que matérias-primas que potencialmente alimentam as reivindicações populares entre estas e as lutas sociais [...]. (KOWARICK, 1994.p. 46).

A luta pela reforma urbana iniciou-se na década de 60 do século XX, período que os segmentos progressistas da sociedade brasileira demandavam reformas estruturais na questão fundiária. Em 1988, a luta pela reforma urbana voltou à tona na Assembleia Nacional Constituinte, que foi um grandioso espaço de luta política, onde as forças populares tiveram um árduo trabalho, articularam

suas demandas e ao mesmo tempo fizeram o embate com poderosas forças conservadoras.

Os debates e problematização sobre a Política Urbana no Brasil ocorreram com maior intensidade a partir de meados das décadas de 1980 e 1990, concomitantes ao processo de abertura política do país e culminam com a aprovação do Estatuto da Cidade no ano de 2001, o qual abordaremos mais adiante. No início, a luta do Movimento tinha um caráter local, como a reivindicação por moradia, mas, a partir da década de 80, o movimento se articulou com outras organizações da sociedade (sindicatos, universidades, organizações não governamentais). Ampliando assim, a luta pela terra e pela moradia para a luta pelo direito à cidade, constituindo o Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU). Posteriormente este movimento passou a ser denominado Fórum Nacional da Reforma Urbana, incorporando-se a ideia de uma cidade de todos; a casa além da casa com asfalto, com serviços públicos, com escola, com transporte, com direito a uma vida social, evidenciando-se tais reivindicações como propostas de Reforma Urbana.

O Movimento Nacional pela Reforma Urbana articulou o cenário de participação popular em todo o Brasil no processo da Constituição de 1988, formado por um grupo heterogêneo, cujos participantes atuavam em diferentes e complementares temáticas do campo urbano. Tal movimento articulou uma série de organizações da sociedade civil, movimentos, entidades de profissionais, organizações não governamentais, sindicatos. Entre eles a Federação Nacional dos Arquitetos, Federação Nacional do (FASE), Articulação Nacional do Solo Urbano (ANSUR), Movimento dos Favelados, Associação dos Mutuários, Instituição dos Arquitetos, Federação das Associações dos Moradores do Rio de Janeiro (FAMERJ). Pastorais, movimentos sociais de luta pela moradia, entre outros. Tais entidades assumiram a tarefa de elaborar uma proposta de lei para ser incorporada na Constituição Federal, com o objetivo de modificar o perfil excludente das cidades brasileiras, marcadas pela precariedade das políticas públicas de saneamento, habitação, transporte e ocupação do solo urbana, assim configurada pela omissão e descaso dos poderes públicos.

As forças que construíram a proposta da Reforma Urbana fizeram isso durante pelo menos mais de duas décadas. Ganham adeptos mais de diversos setores da sociedade, construíram uma leitura original sobre a cidade periférica, dando visibilidade ao que era invisível, e uma agenda original sobre a reforma urbana [...] (MARICATO, 2014, p. 55).

Em 1986, o Movimento Nacional pela Reforma Urbana define o conceito da reforma urbana como uma nova ética social, que condena a cidade como fonte de lucros para poucos em troca da pobreza de muitos. A bandeira da reforma urbana se consolida não somente na perspectiva da articulação e unificação dos movimentos sociais por meio de uma plataforma urbana que ultrapassa as questões locais e abrange as questões nacionais, mas também na crítica da desigualdade espacial. Com isso, inaugura no país um projeto que reivindicava uma nova cidade e propunha a quebra dos privilégios de acesso aos espaços das cidades. Configura-se uma politização que vai além da questão urbana porque se estende para o âmbito da justiça social e da igualdade. Tem como centro a questão da participação democrática na gestão das cidades, tão discriminada pela lógica excludente dos planos tecnocráticos das décadas de 60 e 70 séculos XX, apoiados apenas em saberes técnicos, discurso que omite as relações políticas e de interesse sobre o uso dos recursos públicos e ao mesmo tempo inibe a participação da sociedade, da população excluída. Discurso do saber técnico usado para omitir a dimensão política no planejamento público, ainda que esta dimensão sempre tenha estado presente, pois é constituinte da sociedade e presente nas ações do Estado. O discurso de “bem comum”, de interesse público, de atendimento ao povo brasileiro- escondem as disputas e interesses de classes que constituem as políticas públicas e que demonstram a quem elas se destinam e a quem os recursos públicos servem dos quais a população era considerada incapaz de saber, agir e decidir.

Assim, a busca pela efetivação da justiça social no meio urbano, que impulsionou a luta pela reforma urbana (ainda na década de 1960), deu frutos concretos no final do período da Ditadura Militar, a partir da discussão da questão urbana. No âmbito do MNRU (Criado em 1985), cujo ideário teve rebatimento na Assembleia Nacional Constituinte (1987-1988). Vindo dar origem ao Capítulo da Política Urbana na Constituição Federal de 88 nos artigos 182¹⁵ e 183.

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

Portanto a cidade que queremos na contemporaneidade, não pode ser desvinculada dos laços sociais, relação com a natureza, estilo de vida, tecnologia e valores estéticos que desejamos como respalda a Lei Federal no Art. 2º, inciso I, do Estatuto da Cidade;

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 2001, s/p.)

Diante desse panorama, é preciso refletir sobre tal conjuntura, e propor caminhos em busca da garantia efetiva desses direitos. Porém sabemos que “a tarefa” não é fácil, pois quando falamos em Política Urbana, assim como outras: Assistência Social, Saúde, Educação, estamos falando de correlação de forças, em que as classes dominantes buscam legitimar a ordem existente e legitimar seus privilégios e os interesses econômicos acabam se sobrepondo aos interesses dos munícipes.

2.1. Direito à cidade e política urbana no Brasil recente

A questão urbana no Brasil passou por intensas transformações, como pudemos constatar no texto que abre este capítulo. O movimento de reforma urbana logrou a conquista de marcos legais na direção do direito à cidade, com a inclusão, em 2000, do direito à moradia como um direito social fundamental na Constituição Federal do Brasil.

Com o surgimento do Estatuto da Cidade¹⁶ (Lei nº 10.057, de 10 de julho de 2001), treze anos após a Constituinte, ratifica-se a função social da propriedade, representando um passo importante na formação da política urbana participativa e com controle social, que estabeleceu a obrigatoriedade da participação da sociedade civil na elaboração dos Planos Diretores nos municípios e instituiu uma série de instrumentos de política urbana (Conselhos de Política Urbana; os debates; audiências e consultas públicas; as conferências de desenvolvimento urbano; (art. 43 a 45).

16 Regulamenta os art. 182 e 183 da Constituição Federal estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências

O mencionado Estatuto se tornou um marco definitivo da nova concepção social das cidades. No entanto, a implementação do Estatuto depende dos municípios, por meio da incorporação dos instrumentos nos Planos diretores elaborados pelas prefeituras e aprovadas pelo legislativo.

Essa consciência política traduzida na luta pela reforma urbana e a explicação da necessidade de uma estrutura de gestão em nível federal que se ocupasse deste tema, culminou com a criação, em 2003 do Ministério das Cidades¹⁷, que significou um ponto de partida importante para todos os segmentos envolvidos com as lutas urbanas.

Portanto, somente a partir da criação do referido Ministério é que se instaura no Brasil, um processo de construção da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, dando início um processo de Conferências públicas nas três esferas de governo (Municipal, estadual e federal) marcado pela participação da sociedade civil, para a discussão das diferentes, o que possibilitou na conjuntura atual evidenciar ainda mais as contradições entre esta perspectiva de gestão democrática e medidas centralizadoras e desmobilizadoras, implementadas pelo atual governo federal e estadual.

A 1ª Conferência Nacional das Cidades inaugurou a discussão participativa das políticas urbanas que resultou na criação do Conselho das Cidades¹⁸ (ConCidade), gestão democrática da Política Nacional de Desenvolvimento – PNDU com representação nos diversos segmentos sociais que atuam na cidade conforme assertiva de Maricato.

Para iniciar um amplo processo participativo de discussão e formulação do PNUD, o Ministério das Cidades convocou a primeira Conferência Nacional das Cidades, em 2003, e a segunda, em 2005. As conferências nacionais foram precedidas de conferências municipais e estaduais que trataram de debater teses e propostas previamente preparadas, bem como de eleger delegados para a conferência nacional. Cerca de 2.800 delegados (de movimentos sociais, entidades empresariais, sindicais, de pesquisadores de universidades de ONGs, de profissionais de arquitetura, engenharia e geografia e ainda de instituições governamentais, e legislativos) participaram dos encontros nacionais. (MARICATO, 2006, p. 215 e 216).

Neste ano estava prevista a 6ª Conferência Nacional das Cidades que foi suspensa por ato do governo federal (Decreto Federal 9.076/2017) que altera o cronograma da conferência e não estabelece nova data para sua realização. As

17 O Ministério das Cidades é um ministério brasileiro criado em 1 de janeiro de 2003 com os objetivos de combater as desigualdades sociais, transformar as cidades em espaços mais humanizados e ampliar o acesso da população a moradia, saneamento e transporte.

18 Órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, integrante da estrutura do Ministério das Cidades e tem por finalidade estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da PNDU, bem como acompanhar a sua execução. Segmentos que o compõem: setor produtivo; organizações sociais; ONG's; entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades sindicais; e órgãos governamentais, participam do processo de tomada de decisão sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades, nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade urbana e planejamento territorial.<http://www.cidades.gov.br/conselho-das-cidades>

conferências estaduais têm sido realizadas pela forte organização dos movimentos em defesa das cidades democráticas.

O Ministério das Cidades tem um conjunto de programas e ações nos setores de Saneamento Ambiental, Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, Regularização Fundiária, Ordenamento Territorial para contribuir com as ações locais neste âmbito. São programas que existem desde 2003 e que podem beneficiar muito os municípios.

O Ministério das Cidades teve sua estrutura baseada nos três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas, e que estão relacionados ao território, são eles: a moradia, o saneamento ambiental (que agrega água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos) e as questões reunidas sob o tema do transporte da população urbana – mobilidade e trânsito. (MARICATO, 2006 p. 215).

Portanto, o Brasil passa a contar com um conjunto de instrumentos urbanísticos que orientam todos os segmentos da sociedade envolvidos na construção das cidades, inclusive no respeito às diferentes necessidades que as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida têm para viverem no espaço urbano. Afinal, o planejamento urbano de uma cidade, deve ser uma ação coletiva, onde gestores e sociedade participam de forma democrática.

As cidades são produzidas pela ação de indivíduos e coletivos e vão sendo configuradas de modo contraditório, entre interesses que, de um lado defendem uma cidade habitável e que assegure condições de vida e direitos sociais a todos e, de outro, que tem sua apropriação para fins privados e mercantis, produzindo cidades seletivas e segregadas socio-espacialmente.

Como podemos constatar, ao longo dos últimos anos, conquistamos instrumentos legais importantes para garantir direitos sociais nas cidades, os quais foram resultados de muitas lutas sociais, entretanto há que se considerar as ressalvas apontadas por Maricato:

[...] as forças sociais organizadas foram se desmobilizando e fragmentando - se compararmos com o vigor que acompanho a luta e aprovação da CF de 1988 e o Estatuto da Cidade de 2001, os espaços de participação institucional foram se ampliando [...]. (2014, p. 90).

E ao mesmo tempo em que estávamos debatendo o Estatuto da Cidade, sem nos apercebemos, simultaneamente uma política neoliberal que foi gradualmente internalizando no país (POCHMANN, 2010).

No Brasil o neoliberalismo teve uma adesão tardia comparada à dinâmica mundial. Nosso processo de democracia foi condicionado aos ditames conservador e neoliberal mundial. (SADER, apud BEHRING; BOSCHETTI, 2011).

Vale ressaltar o receituário neoliberal teve início no governo Sarney (1985 – 1990), mas foi no governo de Collor de Melo em seu breve período de governo (1990 - 1992) que o receituário neoliberal foi bruscamente imposto. Com o impeachment de Collor seu vice Itamar Franco assume a presidência da República, dando fim ao primeiro tempo do neoliberalismo no país. Todavia, com a eleição de Fernando Henrique Cardoso para presidência da República, o neoliberalismo retorna entre os anos de 1995 e 2002, se tornando o segundo e mais longo receituário neoliberal aplicado no Brasil. Esse conjunto de ideias que políticas econômicas capitalistas, defendem preços regulados pela lei de oferta e demanda pouca intervenção do governo no mercado de trabalho, privatização de empresas estatais, onde deve haver total liberdade de comércio para garantir o crescimento econômico e o desenvolvimento social de um país. Mas esse ideário político, não reduziu as desigualdades e a pobreza como se acreditava, ao contrário, geraram impactos negativos nas políticas sociais. Pois, no neoliberalismo, as políticas sociais ficam em segundo plano, sendo submetido à lógica das políticas econômicas o que acaba desenvolvendo ações paliativas, focalizadas, assistencialistas, eximindo o Estado de suas responsabilidades e passando-as para as famílias, e a solidariedade (ONG's) e, dependendo do serviço a ser prestado, é repassado ao mercado, numa perspectiva mercantilista, a exemplo da saúde e previdência, com planos privados em ambas as áreas.

Assim, a tendência geral tem sido a de restrição e redução de direitos, sob o argumento da crise fiscal do Estado, transformando as políticas sociais - a depender da correlação de forças entre as classes sociais e segmentos de classe e do grau de consolidação da democracia e da política social nos países – em ações pontuais e compensatórias direcionadas para os efeitos mais perversos da crise [...] prevalecendo o [...] referido trinômio articulado do ideário neoliberal para as políticas sociais, qual seja: a *privatização*, a *focalização* e a *descentralização*. Sendo esta última estabelecida não como compartilhamento de poder entre as esferas públicas, mas como mera transparência de responsabilidades para entes da federação ou para instituições privadas [...] (BEHRING; BOSCHETTI, 2011, p. 156).

Não podemos deixar de considerar as dimensões do processo político e social da política urbana no país, que foi marcada de forma ambígua e contraditória, segundo Ermínia Maricato [...] “Ambiente construído marcado por profunda desigualdade social, predação ambiental e aplicação arbitrária da lei.” (MARICATO, 2006, p. 211). Por um lado, os movimentos sociais e populares conseguem pautar o processo de redemocratização, por outro lado o projeto neoliberal de política urbana vai se difundindo e tornando-se hegemônico. É o que a seguir destacamos, a partir de análise de Maricato,

[...] o que restou de sujeitos que definem as políticas relativas às cidades é um número pequeno de indivíduos progressistas, no aparelho do Estado (MCidades, prefeituras, governos estaduais) e os empresários, principais interlocutores dos governos, única classe coesa e organizada. Desde os primeiros momentos, estes não jogaram o peso de sua representação nos conselhos participativos [...] buscaram ligação direta com a Presidência da República e a Casa Civil. O (Cndes), Conselho Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, criado para atuar em relação direta com a presidência, abriu espaço para, de um lado, a profusão de conselhos - sobre diversos temas, em vários níveis de federação - ocupou as lideranças sociais que tiveram atendidas suas demandas fragmentadas por movimentos e regionalmente. Por outro, os empresários emplacaram suas propostas no PMCMV, que há muito estavam sendo ensaiados diretamente com o Planalto Central. Dessa forma, o governo atendeu os diversos interesses, enquanto que uma visão mais sistêmica da Política Urbana foi esquecida. (MARICATO, 2014, p. 90).

A luta pelo direito à cidade emergiu como contraposição a um modelo de urbanização excludente. Mas vale ressaltar que os movimentos sociais não foram os únicos que pautaram os rumos da política urbana no país, mas igualmente a política e a economia interferem na construção dos espaços urbanos.

2.2 Instrumentos e ferramentas de mobilidade e acessibilidade no planejamento urbano

O Brasil tem uma das legislações consideradas mais avançadas sobre os direitos das pessoas com deficiência. Antes da Lei de Acessibilidade no Brasil, os direitos individuais e sociais estavam estabelecidos a partir da Constituição Federal de 1934, que definiu, na legislação brasileira, que o Estado não era apenas garantidor de liberdade, mas tinha o compromisso de prestar serviços sociais destinados às Pessoas com Deficiência.

A Constituição de 1988 também trouxe dispositivos referentes à PcD

Título II - Dos Direitos e Garantias Fundamentais: CAPÍTULO I - Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos. Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...] CAPÍTULO II - Dos Direitos Sociais - Art. 7º. [...] Inciso XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência. CAPÍTULO VII, Art. 37, inciso VII – a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão. (BRASIL, 1998, s/p.).

Como tratava a liberdade de locomoção¹⁹ como um direito fundamental, vale ressaltar, que o próprio Estatuto da Cidade, apesar da ênfase na função social da propriedade urbana, mostrou-se insuficiente para tratar da questão de mobilidade. E somente com a criação do Ministério das Cidades a questão da mobilidade urbana ganha ênfase. Além da igualdade civil garantida nos direitos fundamentais, à igualdade exigida constitucionalmente às pessoas com deficiência se estendem à questão de remuneração salarial, à soberania; à cidadania; à dignidade da pessoa humana; os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; e o livre acesso aos concursos públicos.

Título III – Da Organização do Estado CAPÍTULO II, Art. 23 – Dá União – é direito do Estado dar assistência à saúde, proteção e garantia às pessoas portadoras de deficiência; Art.24, inciso XIV – proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência. Título VII – Da Ordem Social. Art. 203. CAPÍTULO II, Art. 203, inciso IV – a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária; inciso V - a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa Vde deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei. CAPÍTULO III, Art. 208, inciso III – atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino; IV - acesso aos níveis mais elevados de ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada uma. (BRASIL, 1998, s/p.).

O termo “portador de deficiência” que foi usado em parágrafo anterior, o foi nos termos jurídicos da questão, porém, deve ser evitado nas análises sociológicas, uma vez que as pessoas com deficiência não portam a deficiência, elas a têm, como vem nos afirmar Sasaki (2003) aquilo que se porta, pode-se deixar de portar quando se deseja (como por exemplo, uma carteira). Ainda segundo este autor, o termo “pessoas com deficiência” passou a ser utilizado em todos os documentos da Organização das Nações Unidas (ONU), desde a Convenção Internacional para Proteção e Promoção dos Direitos e Dignidades das Pessoas com Deficiência a partir da Declaração de Quito, de 11 de abril de 2003. Tal conceito, definido pela Organização Mundial da Saúde (OMS), busca evitar determinadas termologias que podem reforçar a segregação e a exclusão, pois a construção de uma verdadeira sociedade inclusiva passa também pelo cuidado com a linguagem.

Como pudemos constatar nos parágrafos anteriores, no que diz respeito à acessibilidade, esta não se restringe somente à possibilidade de entrar em um determinado local, ela tem outras relações. Representa ainda a possibilidade de as

19 Capítulo I, artigo 5º, inciso XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens; (BRASIL, 1988)

peças com deficiência ou mobilidade reduzida viverem integrados em sua comunidade, em situação de igualdade de oportunidade, com mais autonomia e independência, no exercício pleno da cidadania e com participação ativa nos diversos domínios de atividade da sociedade.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana²⁰, foi e promulgada, em 3 de janeiro de 2012, sob a Lei Federal n. 12.587²¹, e entrou em vigor em 13 de abril, deste ano.

Até 2012, as questões de mobilidade urbana eram embasadas por ações restritas dos Municípios, reduzidas apenas à melhoria do transporte público. Um modelo de mobilidade, em que o pedestre não é priorizado, os espaços são pensados para a circulação dos carros. Praças, pequenos comércios e casas deram lugar às grandes vias para circulação de veículos. Os automóveis que passaram a reger a paisagem urbana pela opção governamental de muitos municípios, em adotar o “modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviarista, especialmente no automóvel, [demonstra] o relativo desprezo pelo transporte coletivo [...]”. (MARICATO, 2014, p.86).

Assim, a mobilidade urbana torna-se uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades, e prevê que os municípios com mais de 20 (vinte) mil habitantes deveriam apresentar um Plano de Mobilidade Urbana conforme determina a Lei nº 12.587, art. 18, inciso I. Além de “planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano”, (BRASIL, 2012) o município também tem como atribuições, promover a acessibilidade para PcD e restrição de mobilidade de acordo com art. 24, inciso IV.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como: a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. (BRASIL, 2012, s/p).

Afinal, a acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social, de acordo com a Lei nº 13.146 Art. 53 (BRASIL, 2015). Ressaltando, que o PNMU possui diversos instrumentos e ferramentas, para promover

20 Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o [inciso XX do art. 21](#) e o [art. 182 da Constituição Federal](#), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. (BRASIL, 2012).

21 Lei nº 12587/12 que dispõe de diversos instrumentos e ferramentas que usam integra os diferentes modos de transporte além de promover a Mobilidade e a Acessibilidade de pessoas e cargas.

a mobilidade, acessibilidade, e tem como objetivo, proporcionar acesso amplo e democrático à Cidade, conforme, o art. 2º.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012)

Além de possibilitar ações e a criação de ferramentas que promovam o acesso universal da cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme seu art. 5º tem como princípios promover,

I - acessibilidade universal; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. (BRASIL, 2012).

E em seu art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui as seguintes diretrizes e objetivos;

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. (BRASIL, 2012).

A mobilidade urbana é um tema amplo, que vai além do debate sobre transporte urbano, pois entendemos que a qualidade de vida das pessoas está intimamente ligada às suas condições de locomoção cotidiana. E a falta de acessibilidade faz com que o deslocamento diário das PcDs e restrição de mobilidade se tornem reféns e altamente dependentes, fazendo com que sejam vistos como objeto de piedade, os levando a vivenciarem situações que causam constrangimentos e os impossibilitando de acessar serviços oferecidos pelo município, o que remete a violação de muitos dos seus direitos, dentre eles podemos citar; o direito de ir e vir, ao lazer, de viver em comunidade, trabalho, educação, saúde.

No que se refere à questão de mobilidade e acessibilidade a Lei de Mobilidade Urbana e a Lei da Inclusão da Pessoa com Deficiência, como já podemos verificar, dispõe de diversos instrumento e ferramentas para promover a mobilidade urbana e acessibilidade. No entanto o que se percebe é um arcabouço jurídico, composto por leis, regulamentos e normas técnicas, pouco aplicadas, e quando aplicadas vão de encontro aos interesses mercantilistas.

2.3. Mobilidade dos cidadãos no planejamento urbano de Paranaguá

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) Lei 12.587/12 determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem um plano de mobilidade urbana, para que as cidades sejam planejadas de forma ordenada. Os municípios contam hoje com um arcabouço que lhes dão suporte para a implantação de várias ações destinadas a garantia da acessibilidade para PcDs e com mobilidade reduzida. São leis federais, estaduais, municipais, decretos e normas técnicas que apresentam obrigações e parâmetros para o desenvolvimento de suas ações, e compete aos poderes públicos municipais, respectivamente - câmara de vereadores e o poder executivo (prefeitura) - legislar sobre os assuntos de interesse local e executá-los através de políticas públicas.

Ao poder Executivo, cabe realizar as determinações das leis e implantar de modo eficaz, as políticas públicas locais necessárias para a promoção da melhoria da qualidade de vida da comunidade que esta sob sua responsabilidade, e de acordo com a divisão dos poderes estabelecida pela Constituição no seu art. 2º (BRASIL, 1988).

Desta forma a municipalidade pode remodelar a sua legislação para adequá-la às mudanças ocorridas nas legislações federais e nas normas técnicas, como forma de garantir às PcDs e mobilidade reduzida acesso pleno ao sistema de mobilidade. Todavia, para que possamos verificar sua efetividade e alcance às pessoas, se deve levar em conta como estas se materializam e a especificidade de cada município. Pois cada espaço urbano apresenta suas especificidades, particularidades e singularidades. A exemplo da urbanização ocorrida no município de Paranaguá, que se deu à custa da ocupação desordenada. Esse crescimento desordenado vem contribuindo negativamente para a aplicabilidade das leis no que se refere à questão da acessibilidade dentro do plano de mobilidade urbana. De acordo com as informações de profissionais ligados ao tema em questão, as quais foram obtidas através de entrevistas semiestruturada, destaca-se que as áreas de ocupações irregulares se desenvolveram ao redor de postes de energias, um dos primeiros serviços a chegar nessas áreas. Assim, as casas ficaram muito próximas aos postes e, conseqüentemente, quando as ruas foram pavimentadas, não sobraram espaços para as calçadas. E as questões ambientais e atitudinais da população inviabilizam a efetivação da acessibilidade de acordo com as leis de acessibilidade e mobilidade urbana.

Ainda de acordo com os profissionais, falta para o município, emitir normativas municipais que levem em conta a especificidade local. Cabe ressaltar que Paranaguá é uma cidade histórica e portuária e, portanto, essas duas características são fatores condicionantes da mobilidade urbana e de sua limitação e o não atendimento às exigências da complexidade urbanística que ocorreu e ainda ocorre no desenvolvimento da cidade é visível.

Além de não haver uma articulação com as secretarias do município, o Plano de Mobilidade de Paranaguá foi realizado através da Comissão de Mobilidade Urbana, sob coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão durante o período de 01 de agosto de 2015 a 10 de janeiro de 2016. A elaboração do plano é prevista na Lei Complementar 64/2007, que faz parte do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá (PDDI), o qual dispõe sobre o plano viário do município, sendo que o artigo 1º, §1º afirma:

O sistema de circulação e de transportes do município de Paranaguá será objeto de plano específico a ser desenvolvido pelo Município de Paranaguá, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor e na Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo e conforme o que estabelece a presente lei, quanto à circulação viária, transportes coletivos, de carga e passageiros e circulação de pedestres. (PARANAGUÁ, 2007a).

A falta de acessibilidade observada no município gera acidentes e danos à comunidade. A presença de árvores, postes rampas e entulhos nas calçadas não estão favorecendo a mobilidade urbana. Infelizmente, esse cenário é visto no centro e também nos bairros. Diversas são as dificuldades encontradas pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. E de acordo com a Lei n. 10.098/2000 estabelece critérios para promover a acessibilidade, isto é, prevê a eliminação de barreiras e obstáculos que limitam ou impeçam o acesso, a liberdade de movimento e circulação com segurança. E de acordo com a Lei complementar n. 68 (PARANAGUÁ, 2007b), a qual dispõe sobre normas relativas ao código de posturas do município de Paranaguá, as calçadas públicas são de responsabilidade exclusiva dos proprietários. Estes são possuidores do domínio útil ou a qualquer título, de imóveis, no tocante a sua construção, restauração, conservação e limpeza, observando as normas e padrão a serem fixados em legislação específica.

3. REFLEXÕES SOBRE O DIREITO À CIDADE

A dinâmica histórico-social e econômica do município de Paranaguá, com o passar dos anos foi se modificando, bem como a natureza dos produtos transportados para o Porto de Paranaguá e a forma de movimentação das mercadorias. A partir da metade do século XVIII, durante o século XIX e até a metade do século XX, a movimentação de erva-mate, madeira, açúcar, café, foram expressões dos produtos mais importantes para a economia do país na época, e seu fluxo para a exportação passavam pelo porto de Paranaguá. Apesar de continuar a ser a principal opção de escoamento da produção agrícola, o porto paranaense tem agora como carro-chefe, a soja, responsável por mais de 22% de todo o volume movimentado. Abrindo também as portas para a diversificação de diferentes tipos de carga. Por exemplo, as mercadorias de carga geral (máquinas e peças industriais e produtos de alto valor agregado), fertilizantes, derivados de petróleo, açúcar, farelos e milho. (JB LITORAL, 2018).

Os problemas urbanos não se limitam a uma questão de engenharia e desenho urbano, mas questões mais complexas. As grandes transformações e mudanças envolvem não só os aspectos qualitativos e quantitativos, mas também todo o contexto político, econômico, legal e social, os quais, no modo de produção capitalista são movidos por lucros e interferem de forma direta no planejamento urbano de uma cidade. Cabe ressaltar que o crescimento urbano do município, se desenvolve mais ao sabor de interesses econômicos (expansão do porto) ²² como podemos constatar pela imprensa local.

A TCP - empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, finalizou o projeto de ampliação do parque de tomadas para contêineres de cargas refrigeradas (reefer), com a instalação de 672 novas unidades. O Terminal passa a contar com 3.624 tomadas reefer, o maior número disponível entre os terminais da América Latina [...] motivados pelo aumento crescente da demanda de exportações de cargas refrigeradas. (DIÁRIO DO COMÉRCIO, 2018a, p.05).

O plano elaborado pela APPA para os portos do Estado prevê um cenário até 2030. Neste período, a demanda de movimentação de cargas no Paraná deverá saltar das atuais 50 milhões de toneladas para 83 milhões de toneladas [...]. (DIÁRIO DO COMÉRCIO, 2018b, p.05).

O diretor de Outorgas do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Ogarito Linhares, divulgou de forma simples 10 metas que poderão ser cumpridas até 2035 transformando o Porto de Paranaguá. [...]. Confira algumas

22 Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, devem seguir as seguintes diretrizes: I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias.

metas a serem alcançadas: 4. Construção de Armazém para movimentação de Celulose e Papel; 6. Ampliação do Pátio de Veículos; 7. Ampliação do Terminal de Contêineres de Paranaguá TCP (um berço e pátio de contêineres); 9. Novo acesso rodo ferroviário (Ayrton Senna). 10. Ampliação do Pátio de Triagem de Caminhões. (DIARIO DO COMÉRCIO, 2018c, p.05).

A priorização de pensar a destinação do espaço público para o suporte logístico ao Porto, tem feito com que localidades antes habitadas por muitas residências, como é o caso da Vila Becker, venham aos poucos a sofrerem uma desconfiguração como um local de imóveis habitacionais em favor do interesse econômico predominante. Por causa disso, muitos moradores, sob a alegação de que a atividade dos terminais causa riscos de saúde para a população, aceitaram deixar a região para passar a viver em um novo bairro denominado Porto seguro, que fica a cerca de 15 quilômetros de onde residiam. O que acaba descaracterizando o espaço público, e expulsando os moradores locais para áreas mais afastadas e distantes do seu local de emprego. Criam-se novos bairros, onde quase tudo é construído com a mesma cara, sem muita atenção à arquitetura, desconsiderando as relações sociais e de vizinhança dos moradores. O que pressupõe que as decisões orbitam em torno do interesse principal: lógica do mercado, não pela lógica da cidadania, e muito distante de serem consideradas as Pessoas com Deficiência e mobilidade reduzida. Como pudemos constatar, o capital financeiro interfere na construção do espaço urbano.

Diante dessa conjuntura se faz necessário questionamento sobre o direito à cidade, problemas de mobilidade urbana, déficits habitacionais, acessibilidade, sustentabilidade ambiental, bem como os modelos de políticas públicas necessárias para assegurar tal direito. Debates referentes ao tema estão sendo produzidos em pesquisas e na mobilização política da sociedade, através de coletivos em torno da questão. Porém, o que verificamos é que os reflexos desse debate nacional não ressoaram no município, de Paranaguá.

Acreditamos que a expansão urbana não é o problema, entendemos que ela deva ocorrer, mas deve considerar a defesa do interesse coletivo e dos recursos naturais. O que não pode ocorrer é o desequilíbrio entre os objetos econômicos e a necessidade e importância de os cidadãos conviverem em espaços com mais equidade e inclusivos. Equilibrar a balança é preciso, as cidades precisam de planejamento urbano mais equitativo e que viabilizem qualidade de vida para toda população. Maricato (2009) nos lembra que Peter Marcuse afirma que a “noção de direito à cidade implica não apenas mudanças sociais, mas também mudanças espaciais” (MARCUSE, apud MARICATO, 2009, p. 83). Valendo ressaltar, conforme já demarcado anteriormente, que os

municípios contam hoje com um conjunto de instrumentos jurídicos que lhes dão respaldo para promover a acessibilidade, são leis federais, estaduais, municipais, decretos e normas técnicas que apresentam obrigações e parâmetros para a efetivação de ações que contribuam na promoção da acessibilidade e no acesso universal à cidade.

Também devemos considerar que as PcDs com restrição de mobilidade têm necessidades diferentes para acessar à cidade e as barreiras físicas existentes no ambiente urbano, os privam de acessar de maneira equânime os serviços que a cidade oferece (saúde, educação, lazer, cultura, emprego). Tal privação contribui para a redução de oportunidades. Reforçando, o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que os excluem socialmente. Tais impactos desta situação serão sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer, sendo deveras possível imaginar um lugar democrático habitado por pessoas privadas da garantia de usufruir dos bens e serviços indispensáveis à vida cotidiana.

No Brasil, de acordo com os dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS, 2013, s.p.), “estima-se que dentre 200,6 milhões de pessoas residentes em domicílios particulares permanentes, em 2013, 6,2% possuíam pelo menos uma das quatro deficiências²³”; ou seja, uma parcela considerável da população.

A existência de barreiras econômicas, sociais e as físicas, atingem a população, cuja acessibilidade é drasticamente reduzida, impondo a eles uma segregação socioespacial e negando acesso a bens e serviços que a cidade oferece. Ficando exposta e submetida ao preconceito, à violência, exclusão de direitos sociais, sendo que esses estão previstos na Carta Magna de 1988 conforme consta no capítulo II Dos Direitos Sociais Art. 6º; a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 1988, s/p). Conforme a Lei n. 13.146/2015 (BRASIL, 2015), em seu artigo 3º, inciso IV.

Portanto entende-se que as barreiras não só limitam geograficamente, mas também impedem a participação das pessoas nos espaços públicos, na cidade, em igualdade de condições e oportunidades. Tais barreiras limitam o acesso ao trabalho, estudo, lazer. E segundo a Lei nº 13.146, capítulo I inciso IV define barreira como:

Qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com

23 Intelectual, física, auditiva, visual.

segurança, entre outros [...] classificadas em: urbanísticas, arquitetônicas, atitudinais, transporte, comunicação e na informação e tecnológica. (BRASIL, 2015, s/p.).

Também se faz necessário levar em conta, que PcD e mobilidade reduzida encontram outros limites, que atingem de forma mais contundente a população de baixa renda, mulheres, índios e crianças, cuja acessibilidade à cidade é drasticamente reduzida. Portanto, entendemos que a eliminação das barreiras físicas no que tange à mobilidade urbana, um processo de obter a igualdade de oportunidade e a participação plena em todas as esferas da sociedade e no desenvolvimento social e econômico do país, para PcD e com restrição de mobilidade é urgente e prioritária.

Todavia para mudar essa realidade o Estado deve prover políticas e serviços que venham a atender a necessidade da pessoa envolvida, tornando-os mais acessíveis à inclusão, ao atendimento à saúde, promovendo assim, a integração deles em todos os aspectos de convivência social.

CAPÍTULO VII – Art. 277 § 1º- O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança e do adolescente, admitida à participação de entidades não governamentais e obedecendo aos seguintes preceitos: II – criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos. § 2º- A lei disporá sobre normas de construção de logradouros e edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir o acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência. **Título IX** – Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existente a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, 2º. (BRASIL, 1998, s/p.).

Precisamos de áreas urbanas mais inclusivas, é preciso aproveitar melhor os espaços existentes. As administrações municipais têm que estar abertas para sugestões das demandas que advém dos munícipes. Devemos investir em pessoas e não somente no que norteia a infraestrutura.

3.1. A partir das narrativas de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade de Paranaguá.

Para o desenvolvimento deste item utilizamos de entrevistas abertas realizadas com as PcDs e restrição de mobilidade, com faixa etária bem ampla, variando de 30 a

80 anos, idoso, homem, mulher, adolescente com deficiência física (paraplegia²⁴), visual²⁵ - cegueira total. (BRASIL, 1999).

Diversas são as dificuldades diárias ainda encontradas por esse segmento da sociedade. Para os cadeirantes a falta de rampas de acesso, bem como calçadas estreitas são alguns dos obstáculos superados dia após dia. Os que possuem deficiência visual e auditiva também encontram, ainda, algumas dificuldades. Embora tenhamos na legislação brasileira leis que respaldam os direitos das PcDs na questão da acessibilidade na mobilidade urbana, a realidade que encontramos é diferente. Como poderemos constatar no decorrer dos relatos neste item

O Entrevistado A1 que faz uso de cadeira motorizada, relatou que sente na pele as dificuldades causadas pela falta de acessibilidade nas calçadas de Paranaguá. Sempre que precisa ir ao centro da cidade, supera muitas barreiras, como a falta de rampas ou a existência de calçadas obstruídas. Tudo isto faz com que trafegar com sua cadeira motorizada leve muito mais tempo que o normal, porque muitas esquinas não possuem as rampas e, com isso, necessita fazer um contorno maior para poder atravessar a rua. Com a falta de acessibilidade, A1 precisa trafegar pelas ruas disputando espaço com os carros, conforme ele mesmo explicita.

As mesmas dificuldades são vividas pelo entrevistado A2, o qual vive uma rotina agitada por conta das constantes consultas a médicos e também viagens a Curitiba, em função de tratamentos de saúde. Sempre acompanhado pela mãe, os dois ressaltam que a cidade não apresenta acessibilidade adequada para pedestres e cadeirantes: “Só quem vive o dia a dia em uma cadeira de rodas sabe as dificuldades existentes. Muitos cadeirantes deixam de sair de casa por causa disso. (Entrevistado A2).

O entrevistado A3 faz uso de muletas e nos narra a dificuldade de locomoção após um acidente de trabalho, o qual resultou na amputação de um dos membros inferiores: Só quem tem essa necessidade sabe o quanto falta acessibilidade nos locais. Calçadas estreitas, com placas, orelhões, tudo isso atrapalha a locomoção. (Entrevistado A3).

O entrevistado A4, com restrição de mobilidade (idoso, pessoas com carrinho de bebe, etc.) nos relatou que precisa andar com a filha no carrinho de bebê e as

²⁴ Artigo 4^a inciso I - Perda total das funções motora dos membros inferiores

²⁵ Artigo 4^a inciso III - deficiência visual - cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores; ([Redação dada pelo Decreto nº 5.296, de 2004](#))

dificuldades são muitas para caminhar com segurança. “É muito difícil, se desviamos de uma pedra, caímos em um buraco, às vezes, às vezes torcemos o pé, sem falar nos dias de chuva, quando as calçadas ficam um caos”.

O entrevistado A5, idoso, já foi vítima da falta de manutenção das calçadas, conforme relata no depoimento que transcrevemos a seguir: “Em Paranaguá temos que caminhar olhando para o chão, pois já cheguei a cair, devido a pedras que estavam soltas. Pagamos imposto e por isso temos que ter segurança”.

O que pudemos verificar nas entrevistas realizadas com as PcDs e restrição de mobilidade, são os desafios e obstáculos que essas pessoas enfrentam no seu dia a dia com a falta de acessibilidade nos locais de circulação pública. Tais restrições os impossibilitam a livre circulação e a interação física e social com outros sujeitos da sociedade, além de dificultar o acesso aos serviços e bens que a cidade tem a oferecer. Isto nos leva a considerarmos tais lacunas de medidas voltadas à acessibilidade, na política urbana, como um ato discriminatório, chegando a uma situação de exclusão social.

Conforme os entrevistados, tais obstáculos encontrados são grandes desafios. Pequenas ações como ir ao supermercado e utilizar transporte podem ser extremamente perigosas para eles. Por causa disso, acabam tendo que levar uma vida bastante limitada. São situações que demonstram falta de sensibilidade, desrespeito aos seus direitos fundamentais de cidadão cumpridores seus deveres como qualquer outro cidadão, mas que em razão das quais, não compartilham dos mesmos direitos. São situações relatadas pelos entrevistados que a nosso ver, causam constrangimentos, negação das diferenças e descumprimento das leis.

Diante disto nos questionamos: Cadê a igualdade de todos perante a lei, ou seja, a tal da “Isonomia” que se refere ao princípio da igualdade previsto no art. 5ª da Constituição? “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza”.

Os direitos desse segmento estão garantidos na Constituição Federal de 1988 e o Brasil tem uma das legislações consideradas mais avançadas no que se refere aos direitos das PcDs, como elucidaremos a seguir.

Lei Federal nº 7.835, de 1989 – dispõe sobre as responsabilidades do Poder Público nas áreas de educação, saúde, formação profissional, trabalho, recursos humanos, acessibilidade aos espaços públicos, criminalização do preconceito.

Lei Federal n. 10. 098, de 2000 – dispõe sobre acessibilidade nos edifícios públicos ou de uso coletivo, nos edifícios de uso privado, nos veículos de transporte

coletivo, nos sistemas de comunicação e sinalização, e ajudas técnicas que contribuam para a autonomia das pessoas com deficiência.

Acreditamos que no mundo há uma diversidade de pessoas e cada um tem sua maneira de perceber o mundo e diferentes maneiras de acessar a cidade. Alguns se utilizam de transporte coletivo, outros de carro particular, bicicleta, a pé, mas existe um segmento da sociedade que além das já citadas, precisam de cadeira de rodas, muletas, andador, bengala. Indivíduos com marcha reduzida (idosos, gestantes, pessoa com baixa estatura, obesos).

Torna-se necessário a mobilização dos sujeitos envolvidos para que o tema acessibilidade e sua aplicabilidade prática sejam efetivados. Pois, somente assim se terá a igualdade de oportunidades para todos. É preciso insistirmos na luta pela afirmação de direitos básicos que assegurem a igualdade de oportunidades para todos. Neste sentido, convém potencializar o compromisso dos agentes públicos na promoção de ações educativas e a participação dos sujeitos envolvidos. As necessidades de cada pessoa têm igual relevância e deveriam constituir a base do planejamento social.

As ruas e calçadas foram por eles mais citadas quanto à questão de acessibilidade. São muitos obstáculos, condicionando-os a um verdadeiro desafio para desviá-los, resultando assim, na própria restrição ou privação do convívio entre os cidadãos, bem como a esses espaços. Sendo assim, calçadas e ruas mal estruturadas são grandes agravantes do problema, segundo entrevistados, pois a acessibilidade no âmbito da circulação é essencial para a mobilidade urbana.

Uma das necessidades humanas mais básicas é o deslocamento com segurança e autonomia, e observamos que as maiorias dos espaços urbanos da cidade de Paranaguá não oferecem infraestrutura adequada para que a mobilidade aconteça. Como pudemos constatar o município não está em consonância com alguns dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana: Acessibilidade universal; Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; segurança nos deslocamentos das pessoas; equidade no uso do espaço de circulação, vias e logradouros.

Figura 1. Identificação de rampa de acesso de cadeirante à calçada



Fonte: a autora (2017).

Figura 2. Limites de calçada contínua no espaço urbano de Paranaguá



Fonte: a autora (2017).

3.2 Reflexões sobre a mobilidade e acessibilidade na política urbana em Paranaguá.

O presente item surge no âmbito de uma série de reflexões, sobre a questão da acessibilidade no que tange à mobilidade urbana dentro da política urbana do município de Paranaguá– PR.

De acordo com a pesquisa desenvolvida no projeto PET Saúde da UFPR Litoral, Paranaguá “[...] conta com uma população estimada em 140.469 (cento e quarenta mil e quatrocentos e sessenta e nove) habitantes, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015), 18% sofrem com alguma deficiência [...]” (SILVA, et al, 2015, p. 200). Frente a este índice de pessoas com deficiência em Paranaguá, deve-se ressaltar há necessidade do município oferecer condições de acessibilidade e mobilidade na cidade a essas pessoas.

Conforme previsto na Lei n. 10. 098, de 19 de dezembro de 2000, mais especificamente no capítulo VII, artigo 18, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das PcDs ou com restrição de mobilidade, respaldando o sujeito estar nos espaços de maneira equânime (BRASIL, 2000).De acordo com ela, acessibilidade significa dar a essas pessoas condições para alcançarem e utilizarem, com segurança e autonomia, os espaços. Para isso, a Lei prevê a

eliminação de barreiras e obstáculos que limitem ou impeçam o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança.

Algumas leis municipais vão de encontro às leis federais como podemos comparar (- Lei complementar nº 68, a qual dispõe sobre normas relativas ao código de posturas do município de Paranaguá, as calçadas públicas são de responsabilidade exclusiva dos proprietários. Estes são possuidores do domínio útil ou a qualquer título, de imóveis, no tocante a sua construção, restauração, conservação e limpeza, observando as normas e padrões a serem fixados em legislação específica) - Lei Federal nº 7.853, de 1989 – dispõe sobre as responsabilidades do Poder Público, [...], acessibilidade nos espaços públicos, [...]. Levando-nos a pressupor a transferência de toda responsabilidade, para os munícipes.

Equilibrar a balança é preciso, as cidades precisam de planejamento urbano mais equitativo e com qualidade de vida para toda população. Afinal, os municípios contam hoje com um conjunto de instrumentos jurídicos que lhes dão respaldo para promover a acessibilidade.

Para evitar leis cuja aplicação se faz ambigualmente de acordo com as circunstâncias, implicando direitos para alguns e não para todos. Onde instrumentos da política urbana de acordo com Estatuto da Cidade, em seu artigo 4º, o município pode contar com um conjunto de instrumentos de que pode se valer pra elaborar uma política de desenvolvimento urbano local planejado e um função das premissas de função social da propriedade e do direito à cidade e os espaços de controle que deveriam ser aplicados para promover a inclusão, a equidade, estão sendo usados pela classe dominante, para atender, o capital, levando a segregação espacial, desigualdades sociais, econômicas, territoriais resultante da polarização social. Constata-se um discurso distante da prática e ao que tudo indica, essa realidade permanecerá, pois desconsideram a cidade real e planejam somente sobre a ótica de uma cidade portuária.

No decorrer do desenvolvimento desse trabalho observamos que os projetos e investimento no município não se adequaram aos princípios objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana que está fundamentada nos seguintes princípios:

Art. 5º I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII -

equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012, s/p).

E objetivos previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Mas, sim de acordo com a Lei complementar nº 68, a qual dispõe sobre normas relativas ao código de posturas do município de Paranaguá, as calçadas públicas são de responsabilidade exclusiva dos proprietários. Estes são possuidores do domínio útil ou qualquer título, de imóveis, no tocante a sua construção e limpeza, observando as normas e padrões a serem fixados em legislação específica.

Devemos lembrar, que o conceito de “Desenho Universal”, criado por uma comissão em Washington, EUA, no ano de 1963, tinha seu enfoque voltado à eliminação de barreiras arquitetônicas nos projetos de edificações, equipamentos e áreas urbanas. Posteriormente evoluiu, pois passou a considerar não só o projeto, mas principalmente a diversidade humana, de forma a respeitar as deferências existentes entre as pessoas e a garantir a acessibilidade a todos componentes do ambiente.

CONCLUSÃO

Todos são, em alguma hora do dia, pedestres. Do estacionamento até o escritório, ao sair de casa e andar até o ponto de ônibus. Também em algum momento de nossa vida teremos alguma limitação física temporária ou permanente (sofreremos acidente de trabalho, chegaremos à terceira idade) e estaremos expostos a inúmeros riscos, caso as calçadas não venham oferecer condições de segurança, e mobilidade.

Circular pelas ruas, frequentar praças ou ter acesso aos lugares são direitos inerentes aos seres humanos. Sabemos que para se alcançar a eficiência na mobilidade urbana, além de mudanças estruturais – de responsabilidades do poder público, são necessárias também, mudanças atitudinais por parte da sociedade. Além disto, há que considerarmos que a elaboração de planos urbanísticos depende da conjuntura de cada momento, das arenas de disputas políticas existentes, bem como da ideologia dominante, de situação econômica e do grau de mobilização da sociedade civil.

Acessibilidade é o direito de usar os espaços e os serviços que a Cidade oferece independentemente da capacidade de cada um. Seja uma limitação temporária ou definitiva, todos em algum momento da vida, podem precisar de acessibilidade. Um cego necessita de uma cidade em que ele possa se locomover e se localizar de modo independente. Uma pessoa obesa necessita de lugares adequados ao seu tamanho, um idoso, precisa de um mundo que acompanhe a sua velocidade. Acessibilidade é conviver com as diferenças.

Portanto, para que a cidade se torne socialmente inclusiva, se faz necessário ampliar as discussões sobre a cidade que queremos e a cidade que temos o que nos lembra Raquel Rolnik. E que façam parte desse processo, não somente as esferas de governo e privados, mas, todos os segmentos da sociedade. Pois as reflexões em torno do direito à cidade devem contribuir para que haja mudanças atitudinais, sociais e políticas.

Afinal, todos têm o direito de ter acesso às oportunidades que a vida urbana tem a oferecer. Entendemos que as pessoas com mobilidade reduzida e deficiência enfrentam dificuldades no seu cotidiano, por isso a necessidade de se pensar no crescimento da cidade de forma mais equitativa, para que haja a inclusão desses cidadãos na vida da cidade, não visando somente os interesses econômicos de uma determinada região.

É desejável que se atenda à necessidade de democratizar o espaço público. Isso envolve promover e facilitar os meios não motorizados de transporte, como

deslocamento a pé e por bicicleta e favorecer o acesso para idosos, gestantes e pessoas com algum tipo de deficiência. Portanto, estimular diálogo entre a sociedade e os gestores públicos para implantação de políticas que promovam a acessibilidade. Porém, esse movimento só funcionará com uma participação mais ampla dos sujeitos, pois a acessibilidade é uma conquista.

Devem-se buscar estratégias que deem às pessoas com deficiência uma vida mais digna, buscar um novo olhar para esta população. Proporcionando - lhes num primeiro momento, independência, necessária para vida em sociedade. Ações que ampliem o grau de autonomia das PcDs., para que tenham em igualdade de oportunidades com as demais pessoas. Para que haja a efetivação são necessários decretos municipais que estabeleçam padrões de acessibilidade e segurança para as calçadas, para proporcionar boas condições de trafegabilidade. Mas o que podemos constatar durante esse processo da práxis, que algumas atitudes para a promoção da acessibilidade dependem de nós, outras do poder público.

Portanto, os Assistentes Sociais que atuam na perspectiva de garantia do direito à cidade devem ir ao encontro do compromisso ético-político profissional, fundamentado nos princípios de justiça social, equidade, democracia e cidadania.

Os Profissionais devem atuar de forma a contribuir com a efetivação do acesso do Direito à Cidade, nas instâncias de Planejamento - gestão, execução, avaliação – à frente de ações em Programas e Projetos sociais e monitoramento - via conselhos, órgãos públicos e no trabalho em ONG`s e outros vários espaços de lutas, na busca de ações que visem a superação da vertente propriedade e na ampliação permanente da participação popular e dos diversos segmentos e sujeitos sociais no processo de discussão democrática de gestão da cidade.

Todavia têm como desafio da práxis profissional, decifrar permanentemente como se expressam as contradições postas na realidade e construir práticas criativas, capazes de superar as dificuldades encontradas pela população e presentes nas várias formas que se expressam a “questão social”: na falta de moradia, ineficácia de políticas sociais e equipamentos/serviços públicos, exposição a áreas de riscos e condições ambientais inadequadas e ausência de participação social na gestão das cidades.

Todavia a atuação do Assistente Social na Secretaria de Urbanismo do município dentre os fatores que mais geram demandas aos profissionais de Serviço Social podemos elencar a Regularização fundiária, obras de infraestruturas relacionadas à expansão do Porto, realocação de famílias em Área de Preservação Permanente

(APPs), urbanização, Programa Minha Casa Minha Vida este que podemos relacionar ao déficit de habitação.

Neste cenário o assistente social através das dimensões ético-política, teórico-metodológica e técnico-operativa do fazer profissional tem o desafio de contribuir no espaço institucionalizado com a defesa da direção social da política de desenvolvimento urbano.

Com a construção da esfera pública para aparecimento e visibilidade dos interesses ao mesmo tempo em que contribui com a emancipação dos sujeitos sociais através da qualificação para a defesa dos direitos sociais, civis, políticos culturais e humanitários.

Dessa forma cabe salientar que o assistente social que atua no âmbito das Políticas Urbanas tem o compromisso de defesa dos direitos fundamentais garantindo o acesso e efetivação dos direitos sociais, com o objetivo de conseguir efetivar o processo de direito à cidade, uma vez que este é um espaço vivido por todos os sujeitos sociais.

Entendemos que a Mobilidade Urbana deva ser tratada através de uma visão sistemática sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os elementos que produzem as necessidades dos deslocamentos. Dessa forma, é importante associar o planejamento do uso e ocupação de solo, o trânsito, o planejamento e a regulação do transporte público, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária e as calçadas.

Todavia percebemos que o preconceito é uma barreira na vida dos deficientes. Apesar das várias conquistas, percebemos que e a maneira da sociedade se comportar diante das pessoas com deficiência não avançou, o preconceito existe e acreditamos, muitas vezes por falta de informação. O mundo que vivemos pode ser diferente, torná-lo acessível é um compromisso de todos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Leandro Cabral de. Política sindical agrarista do partido comunista brasileiro: mediação e cultura política. In: **ANAIS DO VIII SIMPÓSIO NACIONAL ESTADO E PODER: Educação, Política e Movimentos Sociais SNEP**. 13 a 16 de outubro de 2014, Juazeiro – BA. (Organizado por Nilton de Almeida Araújo, Sonia Regina de Mendonça e Dilma Andrade de Paula). Juazeiro-BA: UNIVASF - ETC., 2014, p. 146-158. Disponível em:

<https://drive.google.com/file/d/0B0y7s0D1IBWNLUE4VW9JUk5SUFE/view>

BAPTISTA, Mirian Veras. **A Investigação em Serviço Social**. São Paulo: Veras Editora. Lisboa [Portugal]: CPIHTS – Centro Português de Investigação em História e Trabalho Social, 2006.

BEHRING; Elaine Rossetti; BOSCHETTI, Ivanete. **Política Social: fundamentos e história**. 9 Ed. São Paulo: Cortez, 2011.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm

_____. **Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999**. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm

_____. **Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília: 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm. Acesso de março/2017.

_____. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 11 jul. 2001. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm Acesso de março/2017.

_____. **Lei n. 6.949 de 25 de agosto de 2009**. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2007-2010/2009/Decreto/D6949.htm

_____. **Decreto nº 7.618. de 17 de novembro de 2011**. Altera o Decreto nº 4.665. de 3 de abril de 2003, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério das Cidades, e dispõe sobre remanejamento de cargo em comissão. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2011/decreto-7618-17-novembro-2011-611796-normaatualizada-pe.pdf>

_____. **Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso de janeiro. 2018

_____. **Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm Acesso em: Nov. 2017

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Habitação. **Curso de capacitação: trabalho social em programas de habitação de interesse social.** Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Habitação. – 2. ed. Brasília: MCidades/SNH; [Florianópolis]: NUTE/UFSC, 2014.

_____. **Lei n. 13.146 de 06 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm Acesso no período de março a agosto/2017.

_____. **Decreto n. 9.076 de 07 de junho de 2017.** Dispõe sobre a Conferência Nacional das Cidades. Brasília: 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/decreto/D9076.htm

_____. **Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência.** Legislação. 2017a. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/legislacao> Acesso 11/08/2017.

_____. Ministério das Cidades. Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Curso: **Reabilitação Urbana com foco em Áreas Centrais.** Um breve histórico do planejamento urbano no Brasil. Brasília: Ministério das Cidades, s/d.

_____. Ministério das Cidades. Programa Nacional de Capacitação das Cidades/Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos Curso: **Gestão de Projeto, Urbano - Módulo 5 - Acessibilidade para Pessoas com Restrição de Mobilidade e Deficiência nos Projetos e Obras do Ministério Da Cidade.** Brasília: Ministério das Cidades. s/d(a).

_____. Ministério das Cidades. Programa Nacional de Capacitação das Cidades/Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos Curso: **Reabilitação Urbana com foco em Áreas Centrais.** Texto: Um breve histórico do planejamento urbano no Brasil. Brasília: Ministério das Cidades. s/d(b).

CFESS - Conselho Federal de Serviço Social (organizador). **Seminário Nacional O Controle Social e a Consolidação do Estado Democrático de Direito.** Brasília, CFESS, 2011, 96p. Disponível em: http://www.cfess.org.br/arquivos/livrosite_seminariocontrolesocialCFESS-CRESS.pdf

DESLANDES, Suely Ferreira. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa Social**. 21. ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 1994.

DIÁRIO DO COMÉRCIO. **Edição N. 881, Ano VIII**. Paranaguá, 31 de maio de 2017, p. 5.

_____. **Edição N. 926, Ano VIII**. Paranaguá, 18 de abril de 2018, p. 5.

_____. **Edição N. 929, Ano VIII**. Paranaguá, 16 de maio de 2018, p. 5.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://7a12.ibge.gov.br/vamos-conhecer-o-brasil/nosso-povo/caracteristicas-da-populacao.html>. Acesso em 11/08/2017. <<http://www.capacidades.gov.br/Politica Nacional de Mobilidade Urbana documento em Pdf>

IBGE. Coordenação de Trabalho e Rendimento. **Pesquisa nacional de saúde 2013: ciclos de vida: Brasil e grandes regiões**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. 92p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv94522.pdf>

JB LITORAL. **Edição 507 do JB Litoral**. Paranaguá, 19 a 25 de março de 2018, p.18.

KOWARICK, Lúcio. **As Lutas Sociais e a Cidade**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1994.

LAVILLE, Christian. **A Construção do Saber**. Manual de Metodologia da Pesquisa em Ciências Humanas/ Chistian Laville e Jean Dionne; tradução Heloisa Monteiro e Francisco Settineri. Porto Alegre: Artmed; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a Política de Desenvolvimento Urbano. In: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. **Políticas Sociais, acompanhamento e análise**. n. 12, fevereiro de 2006, p. 213-220. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas_sociais/bps_12_completo.pdf

MARICATO, Erminia. **O Impasse da Política Urbana no Brasil**. 3. ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2014.

PARANAGUÁ. **Lei Complementar n.060 de 23 de agosto de 2007**. (Compilada). Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, estabelece objetivos, instrumentos e diretrizes para as ações de planejamento no município de Paranaguá e dá outras providências. Paranaguá, 2007a. Disponível em: <http://www.paranagua.pr.gov.br/conteudo/transparencia/plano-diretor>

_____. Lei complementar n. 68, de 27 de agosto de 2007. Dispõe sobre normas relativas ao Código de Posturas do Município de Paranaguá e dá outras providências. Paranaguá, 2007b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/paranagua/lei-complementar/2007/6/68/lei-complementar-n-68-2007-dispoe-sobre-normas-relativas-ao-codigo-de-posturas-do-municipio-de-paranagua-e-da-outras-providencias>

_____. PARANAGUÁ. Prefeitura Municipal. **Site Oficial**. COLIT: Prefeito consegue liberação de licença de construção do shopping Ilha do mel e de viaduto na Avenida Ayrton Senna. Publicado em 23/03/2017. Disponível em <http://www.paranagua.pr.gov.br/noticias>.

_____. Prefeitura Municipal. **Site Oficial**. Empresa do Setor de fertilizantes vai investir R\$ 134 milhões em Paranaguá. Publicado em 18/01/2017a. <http://www.paranagua.pr.gov.br/noticias>. Acesso 18/01/017. Disponível também em <https://opetroleo.com.br/empresa-vai-investir-r-134-milhoes-em-terminal-no-porto-de-paranagua/>

PESQUISA NACIONAL DE SAÚDE - PNS: 2013: ciclos de vida: Brasil e grandes Regiões/IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

POCHMANN, Marcio. **Desenvolvimento e Perspectivas Novas para o Brasil**. São Paulo: Cortez, 2010.

SASSAKI, Romeu Kazumi. Portadores de deficiência ou pessoas com deficiência? **Recife: Encontro 2000**. [evento realizado em 3 a 6 setembro 2000]. São Paulo, julho de 2003. Versão atualizada (2011) do texto está disponível em: https://grupos.moodle.ufsc.br/pluginfile.php/136623/mod_forum/attachment/1538/Terminologia%20%20sobre%20deficiencia%20na%20era%20da%20inclusao%20-%20Romeu%20Sasaki%202011.doc

SILVA, et al. PET Saúde e sua articulação com a educação: direitos, acessibilidade e inclusão das pessoas com deficiência. In: SIGNORELLI, Marcos Claudio e MELO, Tainá Ribas (orgs.). **Diversidade e Inclusão Digital: perspectivas interdisciplinares de ação**. Rio de Janeiro: Editora Autobiografia, 2015. (p.197-224).

SILVA, Janaína Lima Penalva da; DINIZ, Debora. Mínimo social e igualdade: deficiência, perícia e benefício assistencial na LOAS. **Revista. katálysis**, Dez. 2012, vol.15, n.2, p.262-269. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rk/v15n2/11.pdf>

SILVA, Jetson Lourenço L. da. Formação agrária brasileira e organizações de luta de classes no campo. In: In: **ANAIS DO VIII SIMPÓSIO NACIONAL ESTADO E PODER: Educação, Política e Movimentos Sociais SNEP**. 13 a 16 de outubro de 2014, Juazeiro – BA. (Organizado por Nilton de Almeida Araújo, Sonia Regina de Mendonça e Dilma Andrade de Paula). Juazeiro-BA: UNIVASF - ETC., 2014, p. 160-168. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B0y7s0D1IBWNLUE4VW9JUK5SUFE/view>
SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2006.