



Acessibilidade, equidade e inclusão urbana: a pessoa com deficiência na cidade de Goiás, GO

Accessibility, equity and urban inclusion: people with disabilities in the city of Goiás, GO

Vinícius Polzin Druciaki¹
Maria Aparecida Santos Martins²
Villiana Santa Cruz Rodrigues³

RESUMO:

A acessibilidade urbana pressupõe facilidade de se alcançar atividades no âmbito da cidade. Essa premissa busca garantir mais equidade urbana, e conseqüentemente direito à inclusão. Com base nisso, o presente artigo tem como objetivo apresentar a construção de um produto acadêmico realizado por uma pessoa com deficiência na cidade de Goiás, GO, cujo objeto diz respeito aos entraves em se ter acesso a oportunidades, na escala da micro de da macroacessibilidade urbana. Isso foi possível graças a sua inclusão no curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás-UEG Campus Cora Coralina, a qual lhe assegurou mais autonomia e viabilidade para o desenvolvimento de uma pesquisa, além de ascensão social por meio de um curso superior. Diante disso, conclui-se que a experiência em tela pode subsidiar uma visão mais intersetorial no enfrentamento as desigualdades urbanas. Acessibilidade, mobilidade, e efetiva inclusão naquilo que a cidade oferece é possível, uma vez que se tenha a equidade como princípio norteador.

Palavras-chave: Acessibilidade. Equidade. Inclusão. Cidade de Goiás. UEG.

ABSTRACT:

Urban accessibility presupposes easy access to activities within the city. This premise seeks to guarantee greater urban equity, and consequently the right to inclusion. Based on this, the present study aims to present the construction of an academic product carried out by a person with a disability in the city of Goiás, GO, whose object concerns the obstacles to access opportunities on the micro and macro scale of urban accessibility. This was possible thanks to the inclusion in the geography course at the State University of Goiás-UEG Campus Cora Coralina, which assured the student more

¹ Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista-Unesp, Campus Rio Claro. Professor Adjunto da Universidade Estadual de Goiás-UEG, Campus Cora Coralina. E-mail: vinicius.druciaki@ueg.br. Orcid: 0000-0002-1514-5072.

² Especialista em Neuropsicopedagogia clínica e institucional pela Faculdade Metropolitana de São Paulo-FAMEESP. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UEG, Campus Cora Coralina. E-mail: mas.goias@hotmail.com Orcid: 0000-0002-1579-6991.

³ Licenciada em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás-UEG, Campus Cora Coralina. E-mail: villianasantacruzrodrigues971@gmail.com Orcid: 0009-0004-0554-6659.



autonomy and viability for the development of academic research, in addition to social advancement through higher education. In view of this, it is concluded that the experience at hand may support a more intersectoral outlook on confronting urban inequalities and inequities. Accessibility, mobility, and effective inclusion in what the city offers is possible, provided that social and urban equity is a guiding principle.

Keywords: Accessibility. Equity. Inclusion. Goiás City. UEG.

Introdução

A acessibilidade no contexto urbano resulta de um conjunto de fatores que influenciam e determinam práticas de mobilidade, o acesso à oportunidades, e condições sociais. É um elemento crucial para a existência de efetivas possibilidades de inclusão, e conseqüente mais equidade social. O conceito de acessibilidade guarda uma intrínseca relação com os conceitos de inclusão e de equidade, pois baseia-se em geral na facilidade de se chegar a qualquer lugar com autonomia, assegurando condições para usufruir e participar ativamente daquilo que a cidade oferece. Trata-se de estabelecer pontes para o “direito a ter direitos”, resgatando a ideia de cidadania universal, e o sentido de cidade.

A tríade acessibilidade – inclusão – equidade é composta por um temário que possibilita múltiplas leituras da(na) cidade, podendo gerar relevantes subsídios para a mitigação de problemas urbanos, bem como as respectivas tomadas de decisões atinentes a esses. No contexto dessas possibilidades, abordaremos uma: a situação de uma pessoa com deficiência (e várias necessidades especiais associadas), seus entraves na micro e macroacessibilidade urbana, e as suas implicações na busca por acesso e permanência no ensino público superior gratuito.

Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo relacionar os conceitos de acessibilidade, inclusão e equidade urbana com o cotidiano de uma pessoa com deficiência na cidade de Goiás, bem como o papel que a universidade pública e gratuita teve neste processo. Para esse cotidiano, também trazemos a luz o conceito de mobilidade, uma vez que é inerente ao escopo proposto. Para tanto, se faz necessário contextualizar as motivações que levaram a propositura deste trabalho.



No ano de 2019, a discente⁴ ingressou no curso de licenciatura em Geografia. O fato de ser cadeirante, de ter tido contato com a disciplina de Geografia urbana, com o grupo de estudos⁵, e com o apoio especializado do NIAAF/UEG⁶, despertou o interesse pela temática da acessibilidade, da inclusão, e seus entraves vividos na cidade. Foi um amalgama de história de vida, cotidiano acadêmico, e a identificação com uma área de estudo que viesse a lhe proporcionar respostas para o seu contexto. Tratou-se de um processo pelo qual a inclusão ocorreu de fato, ao mesmo tempo em que se estudou o tema da acessibilidade, da mobilidade e da equidade urbana que incidem diretamente em tais conceitos.

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, seguimos uma abordagem qualitativa do tema em tela, tendo a discente como sujeito da pesquisa participante no processo. Assim, o percurso foi dividido em 3 partes. A primeira diz respeito ao aporte teórico-conceitual trabalhado com a aluna sobre cidade e o urbano, acessibilidade e mobilidade urbana, inclusão e equidade urbana, buscando atribuir sentido e estimulando a práxis. Na sequência, estabelecemos o recorte espacial para que a discente realizasse por meio de trabalho de campo (orientado e com suporte de apoio), sua pesquisa empírica no bairro setor João Francisco, na cidade de Goiás, GO. Foram dois dias de percursos a pé (a aluna com sua cadeira de rodas), buscando identificar as principais barreiras físicas e simbólicas existentes através de observações dirigidas, descrições, registros e interações com outros pedestres. Já a terceira e última fase consistiu em analisar os relatos e depoimentos da discente em relação as barreiras experienciadas em relação ao restante da cidade, e como o papel do curso de Geografia contribuiu para sua emancipação.

Diante do exposto, apresentaremos os resultados deste processo, fundamentados nas referências teóricas já consolidadas, e também nas leituras de cidade (notadamente pelo viés da acessibilidade, equidade e inclusão), que resultaram

⁴ Egressa desde 2022, e também co-autora neste artigo. Apresenta paralisia cerebral quadriplégica espástica, portadora de encefalopatia congênita e paraplégica (CID: 80.0), caracterizada primariamente por distúrbios da motricidade e distúrbios associados (cognição e fala).

⁵ Geomobilidade – Grupo de Estudos e Pesquisa em Geografia, Transportes e Mobilidade.

⁶ Núcleo Intersetorial de Direitos Humanos, Acessibilidade e Ações Afirmativas da Universidade Estadual de Goiás.



desta pesquisa participante. Este artigo resultou de um esforço conjunto entre o orientador, a docente de apoio especializado que acompanhou o processo, e também da discente em tela, sendo os autores do presente trabalho.

Acessibilidade, mobilidade, equidade e inclusão urbana: construindo pontes para o entendimento de conceitos e temas

A cidade é por excelência o lugar onde múltiplas formas de apreensão e compreensão da realidade são viabilizadas. Segundo Cavalcanti (2012), se trata da materialização do fato urbano, coformada por pelo menos três dimensões: a da (re)produção, da moradia/habitação, e da circulação e mobilidade de pessoas, bens e informações. Na dimensão da circulação, o conceito de mobilidade irá nos apresentar uma proposta para além de um deslocamento. Trata-se das práticas sociais de grupos e indivíduos e suas capacidades de acesso aos meios que lhes conectem nos espaços. A acessibilidade por sua vez, é um atributo fundamental na articulação da vida urbana, ou seja: entre essas três dimensões apresentadas.

Uma vez que acessibilidade e mobilidade estejam ancorados nos princípios da equidade, temos as condições e o ambiente para que a inclusão seja um fato. Nesse sentido, dividiremos em subtemas com o intuito didático de explicitar melhor cada um desses conceitos balizadores do nosso artigo.

Acessibilidade urbana

O conceito de acessibilidade pode variar conforme o escopo de estudo, com o fenômeno, e com a escala a ser analisada. É considerado um atributo do espaço. Em uma perspectiva geográfica, Rodrigue, Comtois e Slack (2013) definem-a como a facilidade de um lugar alcançar ou ser alcançado por outros lugares. No que se refere ao arcabouço jurídico brasileiro, a lei federal nº 10.098/2000 define acessibilidade como sendo a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (Souza, 2022).

Diante do exposto, buscamos encontrar um conceito síntese sobre acessibilidade que carregue a amplitude de sentidos que foram expostos. Dessa forma, Portugal e



Kneib (2017, p.66), definem-o como sendo a “facilidade de alcançar atividades”. Em que pese a proposta dos autores estar relacionadas à mobilidade e ao desenvolvimento urbano, ela cumpre a nossa demanda para apreensão da problemática. Isso por que entendemos ser um conceito articulador. Trazendo as três principais dimensões da cidade baseado em Cavalcanti (2012), temos as atividades de (re)produção, que são aos locais do trabalho, de estudo, dos convívios sociais diversos. Logo, em que condições a pessoa se desloca (dimensão da circulação e da mobilidade), do seu local de suas residências (dimensão da moradia), para os de atividades diversas?

Sendo assim, o conceito de acessibilidade abarca vários momentos da dinâmica do movimento e do acesso. Iniciasse pelo acesso imediato (a microacessibilidade), passando pela capacidade de escolha do modo de transporte, pelas condições materiais e cognitivas para atingir com autonomia os locais de atividades, e por fim observando como a distribuição espacial dos equipamentos urbanos diversos encontram-se organizadas no território urbano.

Mobilidade urbana

O fenômeno da mobilidade de pessoas no espaço urbano consiste, grosso modo, na satisfação dos indivíduos ou grupos sociais nas suas conexões e acessos aos diversos locais de atividade da cidade, sendo estes sociais, econômicos ou culturais. Entender esta dinâmica requer uma análise que perpassa a quantificação dos tradicionais estudos O-D (origem-destino) entre lugares e/ou pontos, pois, segundo Gutiérrez (2013), a mobilidade é uma prática social

Segundo Cressewll (2009, p.24), “a mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de práticas”. Logo, vários são os fatores que influenciam ou mesmo determinam as práticas de mobilidade urbana. Para Vasconcellos (2012), existem no contexto da mobilidade urbana fatores relacionados aos indivíduos, e outros ao contexto do lugar. Quanto ao primeiro, os principais são a renda, faixa etária, grau de escolarização, restrições quanto a motricidade, e a questão de gênero. Já o segundo, trata-se de elementos do lugar, tais como a disposição da infraestrutura de circulação, meios de transporte, e localização dos equipamentos urbanos e locais de atividade, dentre outros.



Posto isso, entendemos que um dos vetores promotores de desigualdades são as desiguais capacidades de produzir mobilidades. No Brasil, a Lei nº 12.587, conhecida como “Lei da Mobilidade Urbana”, visa reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade (BRASIL, 2012). Cumpre as esferas municipais, utilizar-se desse instrumento para a organização de seus planos locais de mobilidade no tocante a implementação, visando mitigar as iniquidades presentes no sistema de circulação e de mobilidade vigentes em seus territórios.

Muitas cidades passaram por uma urbanização marcada pelo aumento das distâncias, fraturas e segregações induzidas pela priorização do automóvel e da motocicleta como matriz de mobilidade. Para Gehl (2015), onde se teve um planejamento, priorizou-se o espaço para o automóvel, e onde não foi planejado, a própria dinâmica desigual configurou uma cidade longe da dimensão humana.

No Brasil, as políticas de transportes adotadas em todas as esferas de governança conformaram um modelo de mobilidade urbana excludente, ou no mínimo mais restrita para parte das pessoas (Vasconcellos, 2013). Guardada as escalas de proporções, isso afetou todas as realidades urbanas, da grande metrópole até mesmo à cidade pequena.

Desta forma, nas cidades pequenas isso também é sentido, principalmente por quem anda a pé. Na cidade de Goiás, a estrutura de camihabilidade que deveria ser composta por calçadas adequadas, piso aderente, arborização e conforto térmico, dispositivos de segurança, mobiliários urbanos para permanência do pedestre, iluminação, travessias em nível, dentre outros, são bastante tímidos. Somam-se a isso, a topografia íngreme e a média de temperaturas altas ao longo do ano, comprometendo sobremaneira a acessibilidade, sobretudo daqueles mais vulneráveis.

Equidade e inclusão

Neste tópico, iniciamos trazendo a distinção entre pessoa com deficiência e pessoa com mobilidade reduzida. Considera-se pessoa com deficiência aquela que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de alguma atividade, e que se



enquadra nas seguintes categorias: deficiência física; deficiência auditiva; deficiência visual; deficiência mental; deficiência múltipla – associação de duas ou mais deficiências (BRASIL, 2004). No que se refere a pessoa com mobilidade reduzida, trata-se daquela que não se enquadra no conceito de pessoa portadora de deficiência, mas que tenha, por qualquer motivo, “[...] dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção” (BRASIL, 2004, P. 79-80).

Diante disso, o conceito de equidade urbana guarda relação intrínseca ao de acessibilidade. Harvey (2014) argumenta que as cidades capitalistas inevitavelmente geram desigualdades na distribuição dos recursos e serviços urbanos. Logo, a busca por mais justiça social é a tentativa de reparação dessas assimetrias, onde se reivindica princípios básicos da equidade urbana como: uma justa distribuição de renda, inclusão social, moradia digna, mobilidade e transporte para todos, acesso a espaços públicos e áreas verdes, e participação democrática.

Na lógica da cidade fraturada e mercadológica, imobilidades e negação da cidade ocorrem o tempo. Planejadores e tomadores de decisão relegaram a dimensão humana em seus projetos e direcionamentos de cidade (Maricato, 2023). Prova disso são os espaços, as edificações, e as vias urbanas que passaram a atender à crescente motorização, resultando em morfologias urbanas dispersas, distantes e desconectas, produzindo espaços segregados e enclaves que não se conectam com o contexto da cidade (Druciaki e Mota, 2022). Na contemporaneidade em geral, o processo de urbanização se destinou majoritariamente para atender ao cidadão adulto e produtor, o que tornou a dependência ao automóvel um fato consolidado (Tonucci, 2015).

O que o autor supracitado nos mostra é que, ao promover espaços acessíveis, integrados, confortáveis e seguros para as pessoas de todas as faixas etárias, promove-se mais qualidade de vida, e vida na cidade. Para Souza (2022), a qualidade de vida está diretamente ligada ao conceito de acessibilidade. Desta forma, a cidade precisa ser viva, porque só assim serão seguras e convidativas. Nesse sentido, pergunta-se: o que significa qualidade de vida em uma realidade urbana de pequeno porte, como a cidade de Goiás?



No próximo tópico discorreremos sobre o levantamento produzido sobre a cidade de Goiás, com foco no tema e no espaço onde foi realizada o levantamento da microacessibilidade com a discente, quer seja o bairro Setor João Francisco.

Acessibilidade urbana e a caminhabilidade: levantamento e análise do Setor João Francisco na cidade de Goiás

A cidade de Goiás

O município de Goiás registrou no último censo (IBGE, 2023), 24.071 residentes, dos quais 20 mil vivem na sede do município. O núcleo urbano foi fundado em 1727, permanecendo capital do Estado de Goiás até o início da década de 1930, período em que houve a transferência da capital administrativa para Goiânia em um contexto de modernização territorial⁷.

Em razão do seu contexto de formação territorial, a cidade carrega um ativo histórico arquitetônico e cultural, e foi elevada a Patrimônio Mundial da Humanidade tombada pela Unesco no ano de 2001. Além disso, sedia diversos órgãos e serviços públicos, desempenhando expressiva centralidade regional. Desses, cumpre destacar a presença de três instituições de ensino superior públicas: Universidade Estadual de Goiás-UEG, Universidade Federal de Goiás-UFG, e Instituto Federal de Goiás-IFG.

A cidade de Goiás se caracteriza como um centro local⁸, e uma cidade pequena do ponto de vista estrutural, morfológico e demográfico. Um aspecto do seu espaço intratrbano chama atenção, que é a existência de duas centralidades. A primeira se refere ao núcleo central originário, onde concentram-se órgãos públicos, sedes bancárias, além de ter seu arruamento, edificações, mobiliários urbanos e demais elementos paisagísticos que remontam o período colonial. A outra centralidade é a que se faz presente no bairro setor João Francisco. Distante 1,5 quilômetros do centro histórico, o bairro em tela se caracteriza por concentrar comércio e serviços consumidos

⁷ O conceito de modernização territorial atrelado a história de Goiás pode ser melhor parofundada em Castilho (2016).

⁸ Utilizaremos a proposta de Fresca (2011) que utiliza o conceito de “centros locais” para diferenciar funcionalmente cidades do mesmo porte, uma vez que apenas os critérios morfológicos e demográficos não explicam a relevância e o papel que a mesma desempenha no contexto da região.



por moradores locais e das áreas rurais. A localização deste bairro na cidade e no estado de Goiás, podem ser observadas na Figura 1.

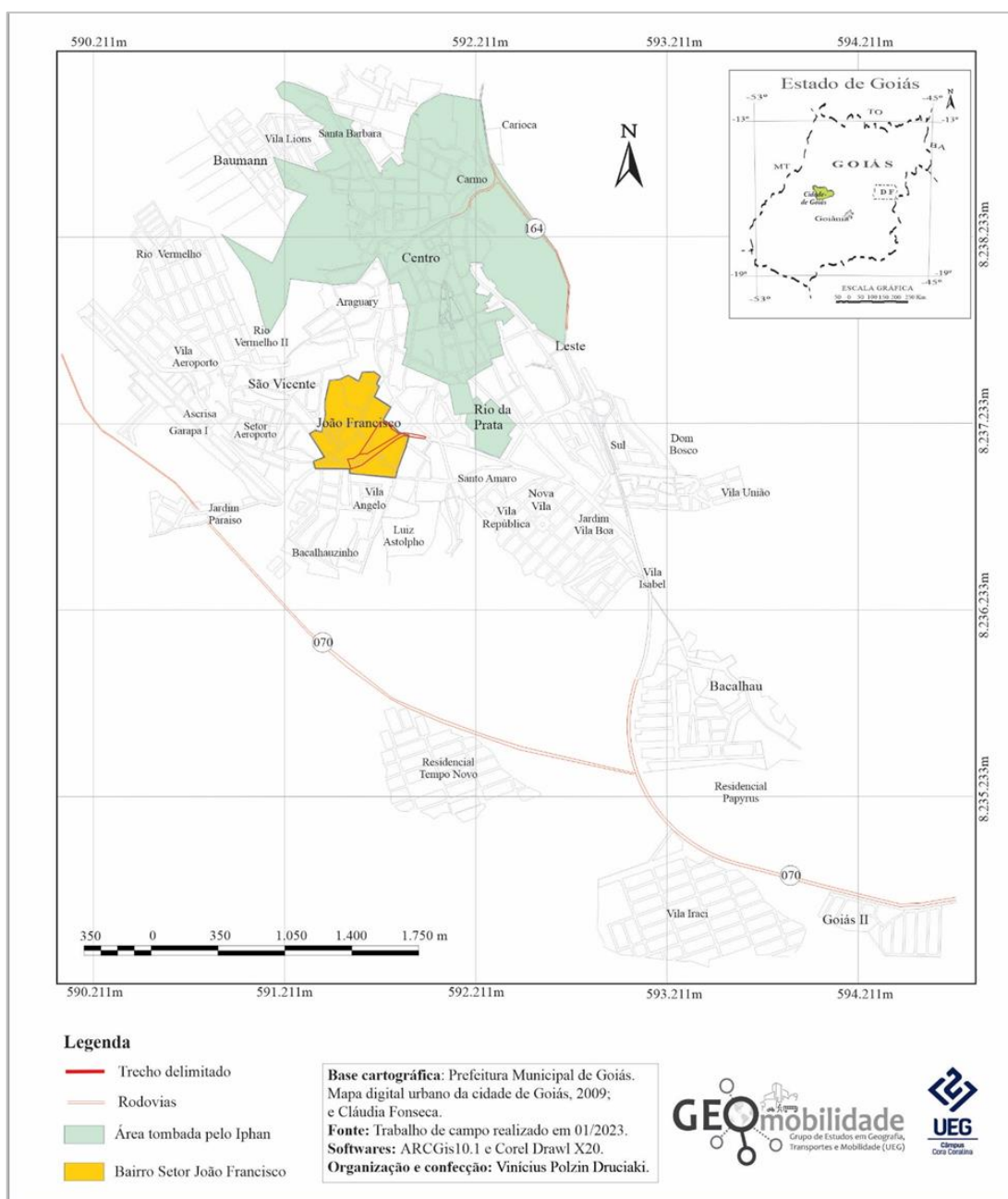


Figura 1: Localização do Setor João Francisco na cidade de Goiânia e no Estado

No que se refere aos modos de mobilidade presentes, é importante ressaltar a existência de transporte público coletivo urbano na cidade, algo raro em realidades



urbanas do mesmo porte. O transporte é 100% subsidiado pelo poder municipal, e funciona com itinerários lineares restritos aos horários de pico. Mas o que iremos ressaltar nesse momento é a estrutura voltada a mobilidade pé.

Mobilidade e acessibilidade a pé no Setor João Francisco

A mobilidade urbana é uma prática social que resulta de diversos aspectos relacionados aos sujeitos e grupos, ao território, e as distintas necessidades de deslocamentos (Gutierrez, 2012). Conforme relatado no tópico anterior, Há vários fatores que incidem na mobilidade urbana, e a lei federal 12.587/2012, apresenta diretrizes impõe aos municípios o direito à mobilidade urbana sustentável e democrática (BRASIL, 2012). Portanto, promover mobilidade para todos é uma questão também de cidadania (Vasconcellos, 2012).

Nesse sentido, a mobilidade a pé é o modo mais importante em um sistema de circulação justamente por se tratar de onde começa e onde termina todos os percursos. É também a forma mais democrática de movimento, de usufruto da cidade, de pertencer e possibilitar o encontro social.

Visando melhorar e priorizar condições da mobilidade a pé, Speck (2017) propõe o conceito de "cidades caminháveis". Essa idéia supera a simples prática do andar a pé. Para o autor, a caminhada deve se pautar nos seguintes elementos: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Para que isso seja incentivado, a cidade precisa oferecer espaços adequados com calçadas niveladas e contínuas, travessias em níveis, conforto térmico, um uso diversificado do solo, adotar velocidades baixas para veículos motorizados, inserir mobiliários urbanos que incentivem a prática do encontro e da permanência.

Na cidade de Goiás (não diferente da maioria das cidades brasileiras), o modo a pé, e sobretudo uma perspectiva de caminhabilidade são relegado e desprezado. Calçadas, tipo de piso, arborização, dispositivos de segurança, segmentos totalmente descontínuos, etc. Pouco se discute, seja por parte do poder público, bem como da própria população. Para mostrarmos empiricamente a problemática, delimitamos um percurso no bairro Setor João Francisco que corresponde a Avenida Dário de Paiva que, ao fundir com a Rua Damiana da Cunha, forma o principal eixo comercial da cidade.



Conforma esse eixo também a Rua Gonzaga Jaime (adjacente ao eixo principal), onde se concentram também o comércio e serviços, além de uma via de ligação entre ambas que é a Travessa Boulevard (Figura 2).

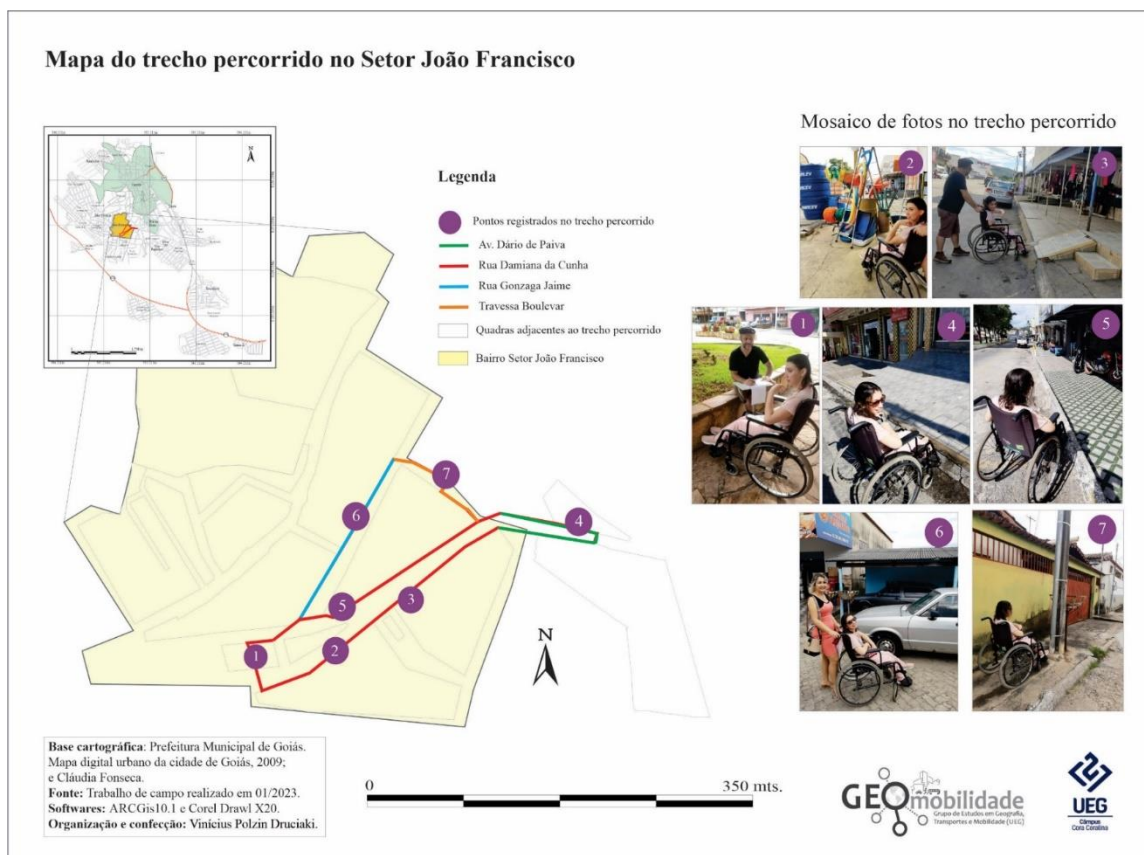


Figura 2. Mapa do trecho delimitado para levantamento e análise no Setor João Francisco, Cidade de Goiás.

Fonte: trabalho de campo dos autores.

Foram realizados dois trabalhos de campo para o levantamento, registro, e para estabelecermos a ponte conceitual à prática. Diversos foram as barreiras físicas levantadas, que vão de aspectos pontuais a estruturais, tais como:

- Insegurança viária;
- Ausência de sinalização;
- Barreiras fixas e móveis obstruindo as passagens de pedestres;
- Pavimentação inadequada em trechos de calçadas ora deslizantes (para qualquer pessoa), ora trepidante;
- Variação de nível abrupta entre um segmento de calçada e outro;



- Rampas com grau de inclinação totalmente inviável para um cadeirante, e até mesmo para não-deficientes;
- Recuo estreito a ponto de não comportar um caminhante sem nenhum tipo de restrição e com barreiras fixas do tipo “poste de luz”;
- Calçadas 100% ocupadas com veículos estacionados, ou mesmo servindo de garagem; entradas de garagens que ocupam e obstruem o nível de pedestres;
- Falta de arborização, comprometendo sobremaneira a caminhada e o conforto térmico;
- Tráfego intenso, ruídos e conflitos viários diversos por se tratar da principal via comercial da cidade (fluxo refletido nas vias adjacentes);
- Sinuosidades e discontinuidades herdadas do padrão de urbanização que contribuíram para a o estado atual;

Observamos que a mobilidade a pé é desestimulada para todos os públicos, muito embora seja a que mais ocorre. Quando levamos em conta as pessoas com algum tipo de deficiência (notadamente uma cadeirante sem autonomia para se mover), é evidente a inibição imposta pelo ambiente e restrição de possibilidades de acesso as atividades em termos mais básicos, como se observa na figura 3.



Figura 3. Barreiras fixas, de desnível e obstruções no percurso delimitado.

Fonte: trabalho de campo dos autores.



Feito o levantamento, logramos êxito ao relacionarmos os conceitos basilares que o tema exigiu com a práxis (a despeito das limitações impostas). Ao sistematizarmos os dados coletados, a discente (que é cadeirante totalmente dependente de um condutor), relatou:

“Percebi que as pessoas não se importam com os cadeirantes pois não conseguimos passar nas calçadas devido serem desniveladas e não possuírem rampas adequadas para o cadeirante. Quando estava em uma calçada mais acessível tinha carros estacionados ou mercadorias dos comércios locais, senti como se eu não existisse ali, porque não pensam nos cadeirantes em momento algum” (informação verbal⁹)

O conceito de acessibilidade que versa sobre a facilidade de se alcançar atividades, proposto por Kneib e Portugal, (2017) faz muito sentido com o relato supracitado. Ao longo do processo, percebeu-se que os entraves encontrados eram tidos como “normais” até ter se interagido com as abordagens do tema. Uma espécie de conformismo com a realidade. Além disso, não exercia mobilidade a pé diariamente por depender de um condutor. Dessa forma, a apreensão do conceito por meio dessa pesquisa-participante foi um importante passo significativo para a inclusão (o que discorreremos melhor no próximo tópico).

Transpondo a escala da microacessibilidade, as barreiras vão muito além das que foram apresentadas. O que existe é uma negação do espaço urbano para pessoas com necessidades especiais. Exemplo disso podemos observar no relato que segue, em que discente não conhecia até o momento da pesquisa, o centro histórico da cidade (um problema da macroacessibilidade):

A cidade é histórica, e sempre tive dificuldade devido as ruas de pedras no centro e nunca tinha ido na praça do Coreto. Fui pela primeira vez com minha professora (Cida). Mas agora, percebi as dificuldades no bairro onde moro, no setor João Francisco onde realizamos essa atividade. É impossível para um cadeirante andar nas calçadas, tivemos que andar na rua próximo aos carros pois ninguém pensa em nós. Além disso, percebi outras barreiras que nós cadeirantes enfrentamos quase sempre que é o preconceito, as pessoas ficam observando e podemos ver no olhar delas que pensam que ali na rua ou na faculdade não é meu lugar, ficam surpresas quando falo que estou concluindo

⁹ Relato feito pela discente sujeito da pesquisa Villiana Santa Cruz Rodrigues, realizado no dia 25 de janeiro de 2022.



um curso de graduação. Elas agem como se os cadeirantes não existissem” (informação verbal¹⁰).

A acessibilidade e as práticas de mobilidade em relação ao restante da cidade são muito mais complexos. Para frequentar a universidade por exemplo, a discente dependeu de transporte fornecido pela secretaria de assistência social do município de Goiás onde um motorista a levava todos os dias. Por muitas vezes, este serviço foi interrompido por parte do estado. A falta de autonomia motora e cognitiva, somado aos entraves pessoais familiares, impuseram muitas vezes barreiras invisíveis (ou simbólicas), porém reais no tocante a sua permanência. E ao levarmos em conta outras práticas como acesso a lazer por exemplo, a exclusão é mais patente.

A inclusão urbana: por que e para quem?

Só é possível promover uma cidade para todos se houver de fato mais desenvolvimento sócio-espacial. Souza (2011) cunhou esse conceito como contraproposta àqueles banalizados e pautados sempre por agendas exógenas. Para o autor, desenvolvimento sócio-espacial consiste no aumento de dois fatores: O primeiro se refere a melhoria da qualidade de vida, o que corresponde a crescente satisfação das necessidades, sejam básicas ou não básicas, materiais ou imateriais. O segundo diz respeito a justiça social, sendo este pautado no princípio da equidade e sob a ótica do coletivo. Por exemplo: o acesso a universidade pública e gratuita é um direito. Porém, precisa de condições materiais de acesso a mesma; (igualdade sob a ótica da etnia; deficiências; classes sociais, etc). O mesmo vale para sua permanência (professores de apoio especializados, professores interpretes, bolsas para auxílio e permanência, estrutura material para os diversos tipos de atividades, etc).

Em nosso caso, a discente teve acesso e condições de permanecer na Universidade Estadual de Goiás, no curso de Geografia, e de modo especial foi motivada pelo ensino sobre cidades. Esses fatores foram cruciais na promoção de mais inclusão voltada às questões urbanas. Para Cavalcanti (2012), ensinar sobre cidades é intrínseco

¹⁰ Relato feito pela discente sujeito da pesquisa Villiana Santa Cruz Rodrigues, realizado no dia 25 de janeiro de 2022.



a construção de cidadania, o que em nosso entendimento é inerente a promoção da inclusão e da construção de pontes para mais equidade social e urbana.

Ao se basear nos estudos de Bernet (1997), Cavalcanti (2012), nos mostra a existência de três momentos na relação educação e cidade. A primeira se refere ao *aprender na cidade*, que considera a mesma enquanto conteúdo de educação por meio de suas instituições, relações, recursos e experiências. A segunda se refere a *aprender da cidade*, cuja dimensão considera o meio urbano como agente educador. Já terceira diz respeito a *aprender a cidade*, onde se considera o aspecto educativo da cidade, tendo a escolas e instituições de ensino como principais agentes condutores nesse processo.

Posto isso, o processo que envolveu a discente envolveu os três momentos supracitados. Ela aprendeu *na cidade*, ao ter tido acesso a um equipamento público (no caso a universidade); *da cidade*, na medida em que a cidade a ensinou na maioria das vezes de modo perverso e excludente sobre o que é ter acesso a oportunidades; *aprendeu a cidade*, ao viver um processo de ensino formal mediado pelos professores, os quais construíram pontes para descomplicar conceitos e métodos.

Ao justificar as movitações sobre a escolha do tema, a discente relatou:

“Um dia eu vi uma reportagem sobre o tema e gostei muito, resolvi trabalhar sobre acessibilidade pois quero ajudar outras pessoas com deficiência e também outras pessoas que sofrem com a falta de acessibilidade em nossa cidade como os idosos e mães que precisam andar com seus filhos em carrinho de bebê. As pessoas não se importam com a gente, e deixam carros nas calçadas, isso quando tem calçada (informação verbal)¹¹”

Já ao buscar identificar o que havia mudado na sua compreensão em relação a acessibilidade urbana, e quais eram os encaminhamentos que deveriam ser feitos, a discente relatou:

Depois da realização desse trabalho tive outra visão das dificuldades que todos nós cadeirantes enfrentamos no simples ato sair de casa. Para maioria é algo normal, uma rotina diária, mas para mim é um desafio enorme devido a falta de acessibilidade e a falta de empatia das pessoas. Sempre fico pensando: as lojas não têm rampas, os bancos também não têm, apesar dos bancos estarem no centro histórico deve ter alguma alternativa de fazer não

¹¹ Relato feito pela discente sujeito da pesquisa Villiana Santa Cruz Rodrigues, realizado no dia 25 de janeiro de 2022



somente as rampas, mas também corrimão, piso tátil para os cegos, etc. As pessoas precisam ter o olhar de um cadeirante quando caminharem pelas ruas, e as autoridades poderiam fazer algo para resolver esse problema. Todos deveriam ter mais consciência, saberem que nós existimos e que temos direito a acessibilidade e a cidade. Mas percebo que “ninguém” tem força de vontade para isso. Parece que não existimos dentro da sociedade. Espero poder melhorar essa realidade com minha faculdade em Geografia (informação verbal¹²).

No que se refere a dimensão pessoal, o processo formativo da universidade foi uma das maiores pontes para ajudá-la a superar preconceitos sofridos, e mitigar estigmas no que tange as iniquidades urbanas do cotidiano. Antes do ingresso na universidade,

[...] eu era muito retraída, ficava quieta dentro de casa, não tinha contato com muitas pessoas sem ser da minha família. Não conhecia meus direitos e não tinha o conhecimento que tenho hoje. Eu escolhi o curso por incentivo de minha prima Bia e da psicóloga que me acompanhava. Eu gostei da ideia pois, gosto de desafios. Fazer esse curso para uma cadeirante foi um desafio devido à dificuldade em ir para a faculdade todos os dias, e as viagens/trabalhos de campo. Porém eu sempre participei e os professores sempre me apoiaram (até mesmo fazendo trilhas na Chapada dos Veadeiros e no Parque Estadual da Serra de Caldas Novas). O curso me ajudou com a timidez e a ser mais educada com a pessoas, me proporcionou conhecimento e a não desistir dos meus sonhos (informação verbal¹³).

Diante do exposto, podemos afirmar que a inclusão é indiscutivelmente necessária. Um ponto de partida para repensarmos nossas cidades. A acessibilidade e o direito à mobilidade são condições determinantes para a efetivação da inclusão, e para o acesso a oportunidades como foi exemplificado o papel que o ensino superior público gratuito propiciou. E por fim, afirmar que a cidade é para todos implica primeiramente em se adotar o princípio da equidade, assegurando pessoas e lugares no espaço urbano que mais carecem de condições de partida.

Considerações finais

¹² Relato feito pela discente sujeito da pesquisa Villiana Santa Cruz Rodrigues, realizado no dia 25 de janeiro de 2022.

¹³ Relato feito pela discente sujeito da pesquisa Villiana Santa Cruz Rodrigues, realizado no dia 25 de janeiro de 2022.



O desafio da inclusão, do princípio da equidade, e da acessibilidade universal compõe a agenda de lutas contra as mazelas enraizadas na estrutura das cidades capitalistas. Ao contrário do que muitas vezes parece, as cidades pequenas também são palco de profundas iniquidades, e espaço da vida social e urbana de muitos residentes que além de serem socioeconomicamente vulneráveis, possuem algum grau ou tipo de deficiência. Para se ter idéia, o censo de 2010 (IBGE, 2011), mostrou que a cidade de Goiás apresentava 2.715 pessoas com algum tipo de deficiência entre os níveis total ou com grande dificuldade, em um universo de 24.700 residentes¹⁴. Logo, o presente trabalho teve como resultado uma pesquisa acadêmica realizada, um processo efetivo de inclusão pautado no princípio da equidade no contexto urbano, e com subsídios que visam contribuir para a tomada de decisões no âmbito das cidades. Dessa forma, são várias frentes que precisam ser destacadas.

Primeiramente destacamos a relevância dos resultados produzidos para a temática da acessibilidade urbana e da mobilidade enquanto uma das dimensões da cidade. Há diversas abordagens, métodos e proposituras a respeito que visam contribuir para o planejamento urbano. Em nosso caso, trouxemos uma abordagem respaldada nas ciências que estudam as cidades como a Geografia, o Urbanismo, e as Sociais, no intuito de dar visibilidade a dimensão humana do cotidiano urbano. Nesse aspecto, buscamos relacionar os princípios da equidade urbana enfatizando a mobilidade e os transportes, e o acesso aos lugares e equipamentos públicos.

Segundo, destacamos a importância que a UEG Campus Cora Coralina tem na cidade de Goiás e na sua região de influência. Trata-se de um vetor de desenvolvimento, acensão social e de inclusão. Por meio da formação e a sensibilização em relação ao tema no contexto do espaço urbano, a discente logrou concluir um curso de graduação em uma universidade pública e gratuita, aprofundou sua formação nos temas relacionados a cidade, e de modo especial naquele mais caro a ela – o acesso a oportunidades.

¹⁴ O atual censo não publicou a amostragem relacionada as pessoas com deficiência até o momento da conclusão deste artigo.



Percebeu-se que o papel do curso (neste caso, a licenciatura em Geografia) transpassou a formação curricular, a oportuniza-la a saída do seu “lugar comum”, seja em sentido metafórico, seja literal. Antes de ingressar, o único lugar para o qual a discente havia viajado (em quase 3 décadas), foi Goiânia, restrito a tratamento de fisioterapia e terapia no Centro de Reabilitação do Estado. Já por meio dos trabalhos de campo, a discente teve a oportunidade de conhecer Brasília, Chapada dos Veadeiros, e Caldas Novas.

Em terceiro, ressaltamos o ganho de emancipação da discente, servindo de referência e exemplo para demais pessoas em situação semelhante. Ao escolher um objeto de estudo para ser tema do seu trabalho de conclusão, a discente pode aprofundar um pouco mais sobre qual deve ser seu papel no protagonismo da cidade, nesse caso, pelo direito a acessibilidade, a inclusão e aos princípios de equidade.

Chamamos a atenção para a emergência deste tema em todas as realidades urbanas, para o meio acadêmico, no âmbito da administração pública e na sociedade civil. Não é possível se promover acessibilidade restringindo sua amplitude conceitual à apenas intervenções físicas (ainda que essas sejam determinantes em muitos casos). A solução para as questões urbanas nunca devem ser pensadas no plano individual. Seria um contrasenso.

Em suma, ao se reivindicar espaços acessíveis, integrados, confortáveis e seguros para as pessoas de todas as faixas etárias, melhora-se a qualidade de vida. Para Souza (2022), a qualidade de vida está diretamente ligada ao conceito de acessibilidade, que associado aos preceitos da equidade, promove-se mudanças no plano coletivo com vistas a priorizar a dimensão humana. Assim, a cidade precisa ser viva, porque só assim serão seguras e convidativas. Se a cidade não for boa em oportunidades em primeiro lugar para as pessoas com deficiências, para as crianças, para os idosos, para as mulheres gestantes, ou para quem temporariamente está com mobilidade reduzida, não será boa para ninguém.

Referências



BERNET, J.T. Cidades educadoras: Bases conceptuales. In: ZAINKO, M.A.S. **Cidades Educadoras**. Curitiba. Ed. UFPR. 1997.

BRASIL 2012. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 3.set.2024.

BRASIL 2004. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. **Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000 que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**. 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm. Acesso em 3.set.2024.

CASTILHO, Denis. **Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás**. Editora UFG. Goiânia, 2016.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **A Geografia Escolar e a Cidade**. Campinas, SP: Papirus, 2012. p. 45-47.

CRESSWELL, Tim. Seis Temas na Produção das Mobilidades. In: CARMO, Renato Miguel; SIMÕES, José Alberto (orgs.). **A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos**. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais. 2009. p. 25-40.

DRUCIAKI, Vinícius P.; MOTA, Camila Dantas. Para quem são as nossas cidades? Abordagens sobre a mobilidade urbana na perspectiva da criança. In: **Revista Territorial**. V.11, n.2. 2022. P. 191-208.

FRESCA, Tânia Maria. Centros Locais e Pequenas Cidades: diferenças necessárias. In: **Mercator**. Fortaleza, v. 9, n. 20. 2011. p. 75-81.

GUTIÉRREZ, Andrea. ¿Qué és la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. In: **Revista Bitácora Urbano Territorial**. v.21, n.2. Bogotá. 2012. P.61-74.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes – Selo Martins. 2014.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2022**. Dados do universo. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goias/panorama>. Acesso em 1.set.2024.

IBGE. **Censo Demográfico 2010: Características da população e dos domicílios**. Resultado do Universo. IBGE. Rio de Janeiro, 2011.



KNEIB, Erika; PORTUGAL, Licinio da Silva. Caracterização da acessibilidade e suas relações com a mobilidade e o desenvolvimento. In: PORTGAL, Licinio da Silva. **Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017. P.65-87.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 3º ed. 2015.

MARICATO, E. **O automóvel e a cidade**. Dois Braços esquerdos, [S. l.], 17 set. 2013. Disponível em: <http://doisesquerdos.wordpress.com/2009/02/24/o-automovel-e-a-cidade/>. Acesso em: 10 fev. 2024.

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS Claude; SLACK Brian. **The Geography of Transport Systems**. London: 3º ed. Routledge. 2013.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. Tradução Anita Di Marco e Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2017.

SOUZA, Assis, Renata Fátima de. Como melhorar a qualidade de vida com cidades acessíveis. In: Castro, Eduardo Ronchetti de. **Acessibilidade: 14 profissionais e 1 proposito**. 1º ed. São Paulo. Acessibilidade Aplicada, 2022.

SOUZA, Marcelo L. **Mudar a Cidade**: Uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. Rio de Janeiro: 10ªed. Bertrand Brasil, 2015. 75 a 81, jan. 2011.

VASCONCELLOS, E. **Políticas de Transporte no Brasil**: A construção da mobilidade excludente. Barueri: Manole, 2013.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

Recebido em: 10/09/2024

Aceito em: 19/09/2024