

## **DIREITO À CIDADE E O PROBLEMA DA ACESSIBILIDADE: UM NOVO OLHAR SOBRE AS CIDADES BRASILEIRAS**

## **THE RIGHT TO THE CITY AND THE PROBLEM OF ACCESSIBILITY: A NEW LOOK ON BRAZILIAN CITIES**

## **EL DERECHO A LA CIUDAD Y EL PROBLEMA DE LA ACCESIBILIDAD: UNA NUEVA MIRADA SOBRE LAS CIUDADES BRASILEÑAS**

### **AUTOR**

SILVA, Eduardo Patricio da; Administrador; Mestrando em estudos urbanos e regionais; Universidade Federal do Rio Grande do Norte; Natal; Brasil; heroidedeus@hotmail.com

### **RESUMO**

Este artigo científico tem como objetivo discorrer acerca da questão da acessibilidade espacial intra-urbana nas cidades brasileiras e como a promoção da mesma está implícita nas proposições do conceito de “direito à cidade”, abordando a importância do controle social na concepção de cidades acessíveis. Para tanto foram utilizadas desde as definições clássicas de “direito à cidade”, dadas pelos autores Lefebvre (2001) e Harvey (2012), até as conceituações objetivas da acessibilidade propostas por Garcia (2012), Lippo (2005) e Cambiaghi (2012); e, de forma correlata a este tema, as definições dadas por Gehl (2010) por meio do conceito da escala espacial da “dimensão humana. Em relação ao método utilizado na presente pesquisa, o mesmo foi do tipo descritivo, tendo uma abordagem puramente qualitativa, no qual, como procedimento técnico, foram realizados desde levantamentos bibliográficos sobre os referidos conceitos até documentais sobre aspectos legais inerentes a estes. Os resultados da pesquisa demonstraram que apesar de o Brasil possuir uma ampla legislação que trata da acessibilidade e da instrumentalização do controle social na criação de cidades acessíveis, as cidades brasileiras apresentam um

grande déficit de acessibilidade, tanto em suas espacialidades públicas como em suas estruturas e aspectos de mobilidade urbana, sendo a acessibilidade considerada na maior parte das vezes apenas na concepção de espaços privados, destinados à moradia ou lazer. Concluiu-se que, diante das projeções de envelhecimento populacional feitas pelo IBGE para até a metade do século 21 e do crescimento vertiginoso da população de indivíduos com deficiência motora no país e, da forte relação entre envelhecimento e incidência de deficiências, devido aos problemas de acessibilidade constatados nas cidades brasileiras, emerge a necessidade de se pensar as cidades considerando a inserção destes cidadãos na vida urbana das tais por meio da promoção da acessibilidade universal, ou seja, a necessidade de um novo olhar sobre as cidades brasileiras.

Palavras-chave: Direito à Cidade; Acessibilidade; Controle Social; Pessoas com Deficiência.

#### ABSTRACT

This scientific article aims to discuss the issue of intra-urban spatial accessibility in Brazilian cities and how its promotion is implicit in the concept of "right to the city", addressing the importance of social control in the design of accessible cities. In order to accomplish the classical definitions of "right to the city" given by the authors Lefebvre (2001) and Harvey (2012) have been used; the objective definition of accessibility proposed by Garcia (2012), Lippo (2005) and Cambiaghi (2012); and Gehl (2010) concept correlative to accessibility "human dimension". Regarding the method used, this research was descriptive, with a purely qualitative approach, where as technical procedure were performed from literature surveys to documentary surveys, about the cited concepts and legal aspects inherent to this theme. The research results showed that, although Brazil has a wide legislation that deals with the accessibility and instrumentalization of social control, in favor of creating of accessible cities, Brazilian cities have a large deficit of accessibility, both in their public spatialities and in their structures and aspects of urban mobility. Therefore, It was concluded that given the aging population projections made by the IBGE for until half of 21 century, as well as the rapid growth of the population of individuals with physical disabilities in the country, and the strong relationship between aging and incidence of disability, due to problems of accessibility observed in the Brazilian cities, emerges the need to think cities considering the inclusion of these citizens in urban life, through the promotion of universal accessibility, i.e. the need for a new look at the cities.

Key-words: Right to the City; Accessibility; Social Control; Disabled People.

## RESUMEN

Este artículo científico aborda la importancia del control social en el diseño de ciudades accesibles y tiene como objetivo discutir sobre la cuestión de la accesibilidad espacial intraurbana en las ciudades brasileñas y cómo la promoción de la misma está implícita en las proposiciones del concepto del "derecho a la ciudad". Para tal fin, fueron utilizadas desde las definiciones clásicas de "derecho a la ciudad, dadas por los autores Lefebvre (2001) y Harvey (2012), hasta los conceptos objetivos de accesibilidad propuestos por Garcia (2012), Lippo (2005) y Cambiaghi (2012); también se incluyó los aportes en relación al tema dados por Gehl (2010), a través del concepto de escala espacial de la "dimensión humana". En relación al método adoptado en esta investigación, lo mismo fue descriptivo, con un abordaje puramente cualitativo, en lo cual, como procedimiento técnico, fueron realizados levantamientos bibliográficos sobre los conceptos antes referidos, como también documentos sobre sus aspectos jurídicos. Los resultados del estudio mostraron que, aunque Brasil posee una amplia legislación que contempla la accesibilidad y la instrumentalización del control social en la creación de ciudades accesibles, las ciudades brasileñas presentan un gran déficit de accesibilidad, tanto en su espacialidad pública como en sus estructuras y aspectos de movilidad urbana, siendo la accesibilidad considerada muchas veces sólo en el diseño de espacios privados, destinados a viviendas u ocio. Se concluyó que, en función de las proyecciones de envejecimiento poblacional realizadas por el IBGE para mediados del siglo 21, junto al crecimiento vertiginoso de población con discapacidad motora en el país y de la fuerte relación entre estos aspectos, conjuntamente con los problemas de accesibilidad observados en las ciudades brasileñas, surge la necesidad de pensar las ciudades teniendo en cuenta la inclusión de estos ciudadanos en la vida urbana, a través de la promoción de la accesibilidad universal, es decir, la necesidad de una nueva mirada sobre las ciudades brasileñas.

Palabras clave: Derecho a la ciudad; accesibilidad; Control social; Personas con discapacidades.

## O DIREITO À CIDADE E O PROBLEMA DA ACESSIBILIDADE: UM NOVO OLHAR SOBRE AS CIDADES BRASILEIRAS

### INTRODUÇÃO

Ao longo das últimas décadas houve no Brasil um desenvolvimento urbano desordenado, em grande parte decorrente do êxodo rural ocorrido no país entre as décadas de 1960 e 1980, onde ocorreu um grande processo de segregação urbana nas cidades brasileiras, que abrangeu importantes aspectos como moradia, mobilidade e, conseqüentemente, as desigualdades de acesso ao espaço público, por exemplo, os problemas de acessibilidade. Neste contexto, as classes sociais mais ricas ocuparam as áreas urbanas mais centrais das cidades, de forma legal, o que proporcionou nestas uma maior presença e atuação dos poderes públicos no provimento de boas condições de infraestrutura urbana e segurança, restando aos mais pobres a alternativa de habitarem em áreas afastadas e de risco, por meio da autoconstrução ilegal, desprovidas das mínimas condições de segurança, mobilidade e acessibilidade urbanas.

Mais adiante, o mercado imobiliário supervalorizou certas áreas das cidades em detrimento de outras, gerando assim um grande processo de gentrificação, decorrente dos altos custos de vida e do valor da terra urbana nestas localidades supervalorizadas. Esta ênfase na utilização dos espaços das cidades como meios de acumulação de capital privou algumas parcelas da população de seu uso democrático e da vida urbana. Como, por exemplo, as pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência que, em geral, só encontram acessibilidade para os seus deslocamentos físicos autônomos em espaços privados e não nos públicos, onde de acordo com Garcia (2012, p. 72) “na dualidade público-privado aos

deficientes coube o espaço privado ou do confinamento. ” Assim, as boas condições de acessibilidade espacial das cidades brasileiras passaram a se restringir aos espaços privados, o que acabou gerando a segregação espacial destes grupos sociais.

Ao longo dos anos a urbanização desempenhou um papel decisivo na absorção de capitais excedentes, isto em escalas geográficas crescentes, que promoveram um acesso desigual ao “direito à cidade”, por este ter ficado em posse das classes dominantes que moldam as cidades aos seus gostos e interesses desconsiderando o bem comum. (HARVEY, 2012). Essa concepção não democrática das cidades acaba sendo reverberada fisicamente, dentre outros fatores, em cidades com alto déficit de acessibilidade espacial intra-urbana, onde o planejamento urbano tem como principal ênfase a criação e a ampliação de vias de acesso para veículos motorizados, principalmente os de uso particular.

O conceito de “direito à cidade”, criado por Lefebvre (2001) e atualmente abordado por Harvey (2012), passou a ser utilizado como principal bandeira do movimento de reforma urbana no Brasil, em prol da promoção da gestão democrática e participativa das cidades por meio do controle social, tendo como finalidade a garantia do cumprimento da função social destas. Movimento este que deu seus primeiros passos no país em 1963, tendo como principais conquistas a inserção na Constituição Federal de 1988 do capítulo intitulado “Da Política Urbana” (artigos 182 e 183) e, após uma série de lutas e disputas políticas, resultou na aprovação e sanção da Lei 10.257/2001, conhecida como o “Estatuto da Cidade”.

No entanto, embora seja determinado no caput do Art. 182 da Constituição Federal Brasileira de 1988 e no Art. 2º do Estatuto da Cidade que as políticas de desenvolvimento urbano executadas pelos poderes públicos municipais devam ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a respectiva garantia do bem-estar dos cidadãos. E considerando que, para Cardoso e Matos (2007) a acessibilidade, por ser uma parte integrante da dinâmica e do funcionamento das cidades, se constitui como elemento agregador na qualidade de vida urbana, o que se percebe na prática é tanto o descumprimento destas determinações como o da legislação brasileira de acessibilidade, considerada uma das mais avançadas do mundo. Assim, este artigo científico tem como objetivo discorrer acerca da questão da acessibilidade espacial intra-urbana nas cidades brasileiras e como a promoção da mesma está implícita nas proposições do conceito de

“direito à cidade”, abordando a importância do controle social na concepção de cidades acessíveis.

### 1. O DIREITO À CIDADE E A SUA RELAÇÃO COM A ACESSIBILIDADE

O conceito de “direito à cidade, originalmente francês, foi criado pelo filósofo e sociólogo marxista Lefebvre (2001), segundo o qual todos os cidadãos deveriam ter este direito, no sentido de “festa e vida urbanas”, sendo valorizadas a diversidade na cidade e a garantia da plena utilização dos seus espaços, por meio da ampla oferta de cultura, lazer e serviços diversos a toda população, de forma inclusiva e sem discriminação.

Segundo o mesmo autor “O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada e renovada.” (LEFEBVRE, 2001, p. 116-117). No entanto, o mesmo autor declara que o espaço das cidades e o direito à participação no desenvolvimento destas se restringem às estratégias da classe dominante, mas que todos os cidadãos deveriam ocupar o lugar de sujeitos na concepção e uso das cidades e seus espaços.

Harvey (2012), geógrafo britânico e também marxista, aborda atualmente o conceito de “direito à cidade. Segundo este, no tocante ao processo de desenvolvimento urbano, “estabelecer uma administração democrática sobre sua organização constitui o direito à cidade, porém, que “O direito à cidade, como ele está constituído agora, está extremamente confinado, restrito na maioria dos casos à pequena elite política e econômica, que está em posição de moldar as cidades cada vez mais ao seu gosto”. (HARVEY, 2012, p. 86-87). Entretanto, essa concepção não democrática das cidades acaba privilegiando o atendimento das necessidades de alguns em detrimento do todo. Por exemplo, privando as pessoas de menor poder aquisitivo com mobilidade física reduzida de uma cidade que as integre na vida urbana e social, por meio da oferta de espaços públicos, estruturas e aspectos de mobilidade intra-urbanos acessíveis.

No Brasil, esta luta pelo direito à cidade começou a galgar suas primeiras conquistas a partir da instauração da Assembleia Nacional Constituinte de 1987, onde foi apresentada uma proposta de emenda popular escrita pelo “Movimento Nacional Pela Reforma Urbana”

que, após muitas reduções, resultou no Capítulo da Constituição Federal de 1988 intitulado "Da Política Urbana", contido nos artigos 182 e 183 desta, onde o primeiro trata das funções sociais da cidade e da garantia do bem estar aos cidadãos e o segundo trata do reconhecimento do direito a usucapião em áreas urbanas.

Anos depois, foi criado o Projeto de Lei 5788/90 conhecido como "Estatuto da Cidade" de autoria do Senador Pompeu de Souza, onde este, após muitas lutas políticas, foi aprovado e sancionado no dia 10 de junho de 2001 o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) pelo então presidente da república Fernando Henrique Cardoso, um marco do movimento de reforma urbana no Brasil. Em seu Art. 2º fica determinado que "A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade", corroborando assim com o caput do Art. 182 da Constituição Federal de 1988, onde se determina que as políticas de desenvolvimento urbano executadas pelos poderes públicos municipais, deverão "ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes." Bem estar este que pode perfeitamente ser entendido como sinônimo de qualidade de vida, pois, segundo Gehl (2010), o espaço urbano da cidade que tem considerada em sua concepção a "dimensão humana, ou seja, a acessibilidade universal para pedestres, cumpre a sua função social ao oferecer qualidade de vida, maior interação social e o desenvolvimento de uma sociedade democrática.

O conceito geral do direito à cidade pode ser explicado a partir de duas perspectivas. A primeira se refere ao acesso pleno aos serviços da cidade - mobilidade, habitação, saneamento, segurança, lazer, entre outros. A segunda frente refere-se ao desejo de construir uma nova cidade, mais inclusiva, democrática, ecológica, solidária, na qual as pessoas possam participar das decisões. (OBSERVATÓRIO..., 2016).

No documento intitulado "Carta Mundial do Direito à Cidade", produzido a partir do Fórum Social Mundial Policêntrico de 2006, em sua Parte III intitulada "Direito ao Desenvolvimento Econômico, Social, Cultural e Ambiental das Cidades" e em seu Artigo XIII "Direito ao Transporte Público e a Mobilidade Urbana", é reivindicado que haja "a remoção de barreiras arquitetônicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso", isto, tendo em vista "garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais." (PLATAFORMA..., 2016).

## 2. ACESSIBILIDADE: CONCEITOS E LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

O conceito de acessibilidade, pelo fato de ser utilizado por uma ampla gama de ramos de conhecimento, acaba recebendo uma grande variação de definições fundamentadas em diferentes correntes teóricas, devido às possibilidades que este conceito encerra em si e o amplo alcance de seu uso. Isto gera uma frequente confusão terminológica entre os conceitos de acessibilidade e mobilidade, que faz muitas vezes com que os tais sejam considerados sinônimos ou ainda mal-empregados (CARDOSO; MATOS, 2007).

O órgão regulador no Brasil responsável pelas normativas técnicas de acessibilidade é a Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, entidade privada e sem fins lucrativos, membro fundador da *International Organization for Standardization* - ISO e responsável por esta no país que, por meio da sua NBR 9050/2004, dá as seguintes definições ao termo acessibilidade e às suas derivações:

[...] acessibilidade: Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos. [...] acessível: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação (ABNT, 2004, p. 40).

No entanto, este artigo científico se fundamentará nas abordagens teóricas da acessibilidade que a situam no âmbito da possibilidade de uma pessoa se deslocar fisicamente e com autonomia pelas espacialidades e/ou por meio das infraestruturas e aspectos de mobilidade intra-urbanas de uma cidade. De acordo com esta delimitação teórica, segundo Raia Jr. (2000), a acessibilidade consiste na possibilidade de acesso que os indivíduos possuem para seus deslocamentos físicos até seus locais de trabalho e estudo, aos equipamentos públicos, locais de lazer etc.

Já Garcia (2012), apresenta um conceito de acessibilidade onde esta se divide em “quatro dimensões”, que estão intimamente relacionadas e se complementam: 1-Mobilidade, 2- Comunicação, 3-Compreensão e 4-Uso; dentre as quais podem ser destacadas a Mobilidade:

“toda ação que implica tanto deslocamento ou traslado da própria pessoa de um ponto a outro em todas as direções [...] seja por meios próprios ou mediante alguma ajuda externa ou meio de transporte”; e o Uso: “toda manipulação, utilização e/ou interação entre uma pessoa e um objeto, dispositivo, elemento, espaço etc. para seu aproveitamento”, ou também pode ser definido como “capacidade de manipular e usar de forma eficiente um produto, serviço ou entorno, tanto físico quanto virtual.” (GARCIA, 2012, p. 59-60).

Por sua vez, Lippo (2005, p. 346), declara que a acessibilidade “entendida no sentido de ação constitutiva do entorno urbano, engloba todo o conjunto do espaço construído, incluindo os aspectos da edificação, do urbanismo e do transporte em suas múltiplas interfaces”. Esta abordagem de Lippo (2005) amplia o conceito de acessibilidade para além dos aspectos das espacialidades públicas, estendendo-o para as questões de mobilidade urbana, mantendo assim uma íntima relação com a dimensão de acessibilidade “mobilidade” apontada por Garcia (2012). Neste aspecto, se entende a acessibilidade, como a possibilidade de deslocamento espacial das pessoas de forma plenamente autônoma pela cidade, onde se enquadra perfeitamente o conceito de “acessibilidade universal” que consiste na criação de espaços e ambientes que não sejam “separados” para uso exclusivo das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mas para todos (FÁVERO apud GARCIA, 2012).

Esta proposta de acessibilidade não limitada à esfera adaptativa consiste no conceito de “desenho universal”, disseminado pelo arquiteto Ron Mace, que lançou uma nova tendência para o desenvolvimento de projetos urbanos, arquitetura e de produtos. Segundo o mesmo, o “desenho universal” aplicado a determinado projeto consiste na criação de produtos e ambientes que possam ser usados por todos, na máxima extensão possível (MACE et al, 1991). De acordo com Cambiaghi (2007) esta proposta transcende a esfera adaptativa do espaço, buscando evitar a criação de ambientes e elementos especiais e segregados para públicos seletos, mas sim criando produtos e ambientes únicos e plenamente acessíveis a todas as pessoas. O conceito de “desenho universal” propõe a concepção de espaços e ambientes acessíveis que atendam às necessidades do maior número possível de indivíduos, algo que pode ser considerado um fator de inclusão para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, que em sua maioria têm o acesso limitado a ambientes e espaços segregados, sendo assim privados da vida urbana das cidades.

As ações e justificativas, contidas na “Declaração Internacional de Montreal sobre a Inclusão”, apelam à sociedade em geral que se comprometa com o amplo desenvolvimento do conceito de “desenho universal” de ambientes, produtos e serviços, pois este proporciona eficiência operacional e financeira, além de contribuir decisivamente para o desenvolvimento dos capitais social e econômico da população (SASSAKI, 2002). Esta importância do desenho inclusivo das espacialidades urbanas e arquitetônicas da cidade é defendida por Castells (2000, p. 65), quando este declara que “a arquitetura não pode determinar o comportamento humano, mas deve haver certa convergência entre a organização espacial e formas de liberar ou oprimir as pessoas”. Isto parece apontar para uma íntima relação entre a acessibilidade e o fator qualidade de vida da população, onde Cardoso e Matos (2007) defendem que a acessibilidade, por ser uma parte integrante da dinâmica e do funcionamento das cidades, se constitui como elemento agregador na qualidade de vida urbana.

A legislação brasileira de acessibilidade é considerada uma das mais avançadas do mundo, a qual abrange desde a Constituição Federal de 1988, leis federais até leis municipais. A Constituição Federal de 1988 em seu Art. 227 § 2º aponta para imprescindibilidade de uma regulamentação legal destinada às questões de acessibilidade, que garanta o cumprimento e promoção do acesso irrestrito e da mobilidade plena para as pessoas com deficiência. Legislação esta que consiste nas leis de Nº 10.048/2000 e Nº 10.098/2000, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, o Decreto Nº 5.296/2004 que as regulamenta, a Lei 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146 de 06 de julho de 2015). Toda esta legislação e políticas brasileiras inerentes à acessibilidade apontam para a NBR 9050/2004, normativa da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT que trata deste assunto no Brasil.

No Art. 4º da Lei Federal de No 10.048/2000 fica determinado que: “logradouros [...] terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.” A Lei Federal Nº 10.098/2000 determina em seu Art. 3º que “O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços

de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.” Por sua vez, o Decreto Nº 5.296/2004 que regulamenta as leis federais 10.048/2000 e 10.098/2000, em seu Art. 2º, determina que as intervenções arquitetônicas e urbanísticas, em geral, sejam as destinadas ao uso público, como as ao uso coletivo, bem como a aprovação do uso de recursos públicos para projetos destinados a estes fins deveriam obedecer a este Decreto.

De acordo com o Art. 1º da Lei 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, um dos seus principais objetivos desta é a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas na espacialidade municipal, podendo-se destacar dentre seus princípios previstos em seu Art. 5º os seguintes: “I acessibilidade universal [...] III equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo [...]” como ainda “VI segurança nos deslocamentos das pessoas [...] VIII equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros [...].”

Segundo o Art. 8º do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146 de 06 de julho de 2015), “É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade [...] acessibilidade [...] entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico.” Em relação à acessibilidade nos modais de transporte e suas respectivas infraestruturas fica determinado na mesma lei no caput do Art. 46 que “O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso”; e, no § 5º do seu Art. 55, no tocante a concepção de projetos e respectivas intervenções nos meios físicos e estruturas de transporte e em equipamentos e instalações públicos ou privados de uso coletivo, seja em zonas urbanas ou rurais, fica determinado que “Desde a etapa de concepção, as políticas públicas deverão considerar a adoção do desenho universal.”

Fica ainda determinado no inciso IV do Art. 3º do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), por meio de redação dada pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015), que compete à União “instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação,

saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público”.

Analogamente, por meio de redação dada pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146 de 06 de julho de 2015) ao § 3º do Art. 41 do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), ficou determinado que:

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

Corroborando com esta ampla legislação, o Ministério das Cidades, por meio do “Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana Brasil Acessível”, tem como um de seus principais objetivos promover a implementação do Decreto Nº 5.296/2004 na construção de cidades acessíveis, incentivando ações combinadas entre as três esferas do governo e diversos setores públicos e privados, a fim de promover a aplicação deste decreto em todo o país.

No entanto, o descumprimento no Brasil dessa ampla legislação pode ser comprovado tanto empiricamente pela observação das atuais configurações espaciais das cidades brasileiras. Bem como pelos depoimentos da maioria dos presidentes das entidades representativas das pessoas com deficiência no país, que alegam que as gestões municipais, em descumprimento da legislação brasileira de acessibilidade e do próprio Estatuto da Cidade, não abrem espaço para suas participações nos processos de concepção e decisão dos projetos de intervenção nos espaços públicos e estruturas de mobilidade intra-urbana. Tal descumprimento é ainda constatado pelas pesquisas realizadas por autores como Leite (2012), Lippo (2005), Garcia (2012), dentre outros, que afirmam que as cidades brasileiras, em sua maioria descumprem essa supracitada legislação.

### 3. O PROBLEMA DA ACESSIBILIDADE NAS CIDADES BRASILEIRAS

De acordo com Gehl (2010), a desconsideração da “dimensão humana” nos países em desenvolvimento na concepção das cidades é um problema muito sério e complexo; no qual, apesar de uma grande parcela da população ser forçada a utilizar como pedestre o espaço urbano das cidades, as condições de acesso à vida urbana são cada vez mais precárias. Isto se observa analogamente no Brasil, onde as cidades estão repletas de barreiras que dificultam a vida daqueles que se deslocam sem carro. Nesta perspectiva, a acessibilidade para pedestres passa a existir mais por exceção do que por regra, pois os espaços públicos são geralmente planejados para a acomodação e fluxo viário dos veículos particulares, onde estes, segundo Ferraz e Torres (2004), são preferidos por oferecerem conforto e privacidade.

Maricato (2015) usa o termo “império do automóvel” para definir esta ênfase na priorização dos veículos particulares nos planejamentos e intervenções na mobilidade urbana, em detrimento da promoção do uso do transporte coletivo. Segundo a mesma, houve no Brasil entre os anos de 1980 a 2009 um grande déficit de investimentos em transportes coletivos, mas, por outro lado, “O consumo é incentivado pelos subsídios dados pelo governo federal e alguns governos estaduais para a compra de automóveis.” (MARICATO, 2015, p. 43). E, como consequência, de 2003 a 2013, em doze metrópoles brasileiras, o número de automóveis passou de 23,7 milhões para 45,4 milhões, ou seja, quase dobrou tendo no mesmo período o número de motos quase quadruplicado nestas cidades. A autora ainda destaca que isto fez com que as condições de mobilidade nas cidades se tornassem um dos seus maiores problemas sociais e urbanos, causando impactos na saúde da população, no meio ambiente e aumentando consideravelmente os índices de violência no trânsito.

Dessa forma, isso impõe aos pedestres e às pessoas com mobilidade física reduzida uma espécie de “ditadura do automóvel”, pois, em decorrência de as cidades serem pensadas e planejadas em sua maioria para os veículos particulares e não para pedestres, pessoas com deficiência ou com algum déficit de mobilidade física, as mesmas se veem forçadas a dividirem os espaços da cidade com os veículos motorizados. Algo que resulta em altos índices de atropelamento seguidos de morte, ou ainda que deixa graves sequelas permanentes nas vítimas. Assim se percebe uma concepção não democrática das cidades

brasileiras, que privilegia alguns em detrimento do todo, privando uma considerável parcela da população do direito constitucional de ir e vir.

Segundo o Ministério da Saúde, nos últimos 5 anos, morreram em acidentes de trânsito 110 pessoas por dia e aproximadamente 1.000 ficaram feridas. Quase o dobro do número de pessoas mortas em acidentes de trânsito fica com algum grau de deficiência. Em São Paulo, no ano de 2011 morreram em acidentes de trânsito 1.365 pessoas, sendo que 42,2% (617) foram atropeladas, o que revela a insegurança do pedestre. (MARICATO, 2015, p. 44).

A supracitada autora ainda ressalta que isto acaba gerando um problema de escala espacial no desenvolvimento urbano, onde as pessoas se veem forçadas a percorrerem grandes distâncias para terem acesso a serviços básicos de saúde, educação, abastecimento, lazer etc. devido à escassez ou inexistência destes nas periferias das cidades. Esta concepção de cidades, que privilegia o uso do automóvel em detrimento da acessibilidade para os pedestres, acaba sendo reverberado nas espacialidades intra-urbanas da cidade, como o que Rodrigues (1986) define como “efeito barreira”, uma das principais “disfunções urbanas” das cidades, ocasionadas, dentre outros aspectos, pelas grandes distâncias existentes entre localidades urbanas.

Tudo isto entra em total discrepância com a supracitada legislação brasileira de acessibilidade e com o Art. 1º da Lei 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde fica determinado que um dos principais objetivos desta é a promoção da melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas na espacialidade municipal. E que os planejamentos de infraestrutura e mobilidade urbanas devem se orientar pela seguinte hierarquia de prioridades: 1º pedestres, 2º ciclistas, 3º transporte público coletivo, 4º transporte de cargas e, somente em 5º e último lugar os veículos particulares. Entretanto, ocorre a inversão desta ordem de prioridades, onde as leis de acessibilidade ficam apenas no “papel”.

Isso tudo em contraste com a proposição de Ostroff (2001) que defende a necessidade da consideração da acessibilidade como uma das exigências norteadoras das decisões de projetos, não devendo a mesma ser considerada apenas após estas serem tomadas. Entretanto, a maioria dos grandes projetos urbanos das cidades brasileiras prioriza as questões inerentes à otimização do fluxo e à acomodação dos automóveis. Gerando assim problemas de escala espacial, nos quais são aumentadas as distâncias a serem percorridas

pela população para que essa tenha acesso às funções e serviços da cidade e, por outro lado, sendo desconsideradas as questões de acessibilidade na integração dos espaços públicos, gerando efeitos barreira para o deslocamento autônomo das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

#### **4. O PAPEL DO CONTROLE SOCIAL NA CONCEPÇÃO DE CIDADES ACESSÍVEIS**

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 constitui um importante marco na defesa do “direito à cidade” no Brasil, tanto na promoção do acesso democrático aos plenos serviços da cidade, como habitação, saneamento, segurança, mobilidade, lazer etc., assim como na democratização do controle social, a qual passa a desempenhar um importante papel na viabilização da criação de uma cidade inclusiva e democrática que atenda de fato as necessidades dos seus cidadãos. O mesmo determina que seja instrumentalizada e viabilizada a participação civil no processo de elaboração e execução dos planos diretores, onde a produção ou reprodução legítima do espaço público das cidades deva compreender a democracia participativa e as instituições representativas das pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida devem impreterivelmente ser consultadas para o tal.

Dessa forma, o Estatuto da Cidade institui mecanismos e processos de gestão participativa e democrática das cidades, onde deve ser aberta à sociedade civil a participação nos planejamentos de programas e projetos de intervenção e desenvolvimento urbanos. Neste contexto, em seu Art. 2º e inciso II, fica determinado que a Política Urbana, tendo em vista ordenar o pleno funcionamento das funções sociais da cidade, deve usar como uma de suas diretrizes gerais a “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”. Para tanto, no Art. 43, nos incisos I ao IV do Estatuto da Cidade fica determinado que, para a garantia da gestão democrática da cidade deverão ser utilizados os seguintes instrumentos “I - órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II - debates, audiências e consultas públicas; III - conferências sobre assuntos de interesse

urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal [...]” como ainda “IV - iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.”

Já no Art. 4º do Decreto Nº 5.296/2004, que regulamenta as leis federais de acessibilidade 10.048/2000 e 10.098/2000, fica determinado que as instituições representativas das pessoas, com deficiência ou com mobilidade reduzida, têm o direito de participação neste processo de reestruturação urbana, onde a consulta a estas, sobre as subjetividades e necessidades de adaptação das obras de reconfiguração do espaço urbano às questões de acessibilidade se torna imprescindível. E, ainda, nos seus Artigos 10º, 11º § 2º, 12º, 14º e 15º se determina que as intervenções de reestruturação urbana devam obedecer além de a este Decreto à legislação brasileira vigente da acessibilidade, bem como às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) contidas na NBR 9050/2004 que apontam para o conceito de “desenho universal”.

## **5. A IMPORTÂNCIA DA PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO BRASIL**

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, constitui um importante marco na defesa do “direito à cidade” no Brasil, tanto na promoção do acesso democrático aos plenos serviços da cidade, como habitação, saneamento, segurança, mobilidade, lazer etc., como na democratização do controle social, a qual passa a desempenhar um importante papel na viabilização da criação de uma cidade inclusiva e democrática que atenda de fato as necessidades dos seus cidadãos. O mesmo determina que seja instrumentalizada e viabilizada a participação civil no processo de elaboração e execução dos planos diretores, onde a produção ou reprodução legítima do espaço público das cidades deva compreender a democracia participativa e as instituições representativas como impreterivelmente comprometidas em consultar as pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

A atual configuração espacial das cidades brasileiras é muito preocupante se forem levadas em consideração as projeções feitas pelo IBGE acerca do envelhecimento da população brasileira para até a metade do século 21. O Censo de 2010 do IBGE revelou que existe uma forte relação entre envelhecimento e a incidência de pelo menos um tipo de deficiência, onde 67,73% da população de indivíduos com 65 anos de idade ou mais

residentes no Brasil possuem pelo menos um tipo de deficiência, sendo 41,81% destes portadores de deficiências severas. Dados como estes revelam uma estreita relação entre o processo de envelhecimento populacional e a perda da capacidade de autonomia no processo de deslocamento espacial.

O Censo 2010 do IBGE registrou que, já em 2009, 26,5% da população absoluta da Região Nordeste do Brasil era composto por indivíduos com 60 anos de idade ou mais. Este envelhecimento populacional foi analogamente constatado no estado do Rio Grande do Norte, onde entre os anos de 2001 e 2011 houve um acréscimo de 52,71% no número de idosos neste estado, que correspondeu ao aumento de 132.000 em relação ao ano de 2001. Cabe frisar que, além destes 26,5% de idosos presentes na população absoluta da Região Nordeste Brasileira, o Censo 2010 também detectou nesta mesma região a maior taxa de prevalência de indivíduos com pelo menos um tipo de deficiência (26,63%); e, ainda, que a maior incidência de deficiência nesta região ocorreu no estado do Rio Grande do Norte, o qual apresentou o percentual de 27,86%, correspondendo a 882.681 indivíduos, ultrapassando assim a média nacional que é de 23,9%. E ainda que, no Rio Grande do Norte, até o ano de 2010, existiam 251.512 habitantes com algum tipo de deficiência motora, que correspondia a aproximadamente 7,94% da população, estando este público distribuído em 200.248 indivíduos residentes nas zonas urbanas.

Diante desta dinâmica demográfica emerge a necessidade da inserção destas parcelas consideráveis da população na vida urbana das cidades, por meio da promoção da acessibilidade como um fator de inclusão, segundo Baeninger (2010), pelo fato disto exigir uma série de adaptações nos serviços e equipamentos públicos e privados das cidades, para que sejam garantidas a estes indivíduos acessibilidade, segurança e lazer. Isso, por meio da oferta de espaços integrados e acessíveis, que contemplem as necessidades dos indivíduos que possuem déficits temporários ou permanentes de mobilidade física; pois Cardoso e Matos (2007) declaram que a acessibilidade ao ser uma parte integrante da dinâmica e do funcionamento das cidades, se constitui como elemento agregador na qualidade de vida urbana.

Neste contexto, a importância da promoção da acessibilidade nas cidades brasileiras se justifica ainda pelo fato de estar determinado na Constituição Federal de 1988 e no próprio Estatuto da Cidade que o espaço das cidades deva cumprir a sua função social, na

garantia do atendimento das necessidades e bem estar da população em geral. Isto se enquadra perfeitamente na relação “acessibilidade-qualidade de vida”, apontada por Cardoso e Matos (2007) e Gehl (2010), onde o último declara que o espaço urbano da cidade, que tem considerada a escala espacial da “dimensão humana” em sua concepção, cumpre a sua função social ao propiciar qualidade de vida, uma maior interação social e o desenvolvimento de uma sociedade democrática.

## 6. CONCLUSÃO

Diante de tudo o que foi exposto, se pôde constatar que apesar de existir toda uma fundamentação legal para a promoção da acessibilidade e do controle social na concepção de cidades acessíveis, geralmente tal legislação não é cumprida no Brasil. Na prática se percebe que as cidades brasileiras são concebidas em sua maioria sem que seja levada em consideração a escala espacial da “dimensão humana”, ou seja, a “acessibilidade universal” para pedestres em geral e para pessoas com mobilidade reduzida. Dessa forma, surge um importante campo para a realização de novas e mais detalhadas pesquisas, que se empenhem em elucidar o porquê de esta avançada legislação de acessibilidade não ser cumprida aqui no Brasil, e quais os motivos de a ampla instrumentalização para o controle social determinada nesta não ser efetivamente utilizada pela sociedade na concepção de cidades acessíveis.

Além das questões legais, existem outros fatores associados à importância da promoção da acessibilidade no país, como o vertiginoso envelhecimento populacional projetado pelo IBGE para até a metade do século 21, a íntima relação do fator idade com a incidência de deficiências motoras e graves e o grande aumento do número de pessoas com déficit motor registrados no Brasil. Em especial na Região Nordeste e no estado do Rio Grande do Norte onde foram levantadas pelo IBGE as maiores incidências neste aspecto, números estes considerados no país. Esta alta incidência de deficiências motoras, segundo Maricato (2015), possui forte relação com o grande número de sequelas adquiridas em acidentes de trânsito.

No tocante ao “direito à cidade”, emerge então a necessidade de um novo olhar sobre as cidades brasileiras e, da inclusão destas parcelas da população na vida urbana, algo que só

pode ser viabilizado por meio da concepção de cidades que ofereçam espaços públicos acessíveis a todas as pessoas. Para tanto, se faz necessário que estes indivíduos, muitas vezes “invisíveis” aos planejadores urbanos, passem a ser “enxergados” por estes; pois a acessibilidade espacial que resta àqueles que possuem restrições físicas de mobilidade, se restringe a espaços privados destinados à moradia ou lazer, sendo, os mesmos, quase sempre segregados do pleno acesso ao espaço público e da vida urbana nas cidades.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

BAENINGER, R. **Populações e cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais**. Campinas: NEPO/Unicamp, 2010.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

\_\_\_\_\_. Lei no 10.048, de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 nov. 2000. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm)>. Acesso em: 17 ago. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei no 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2000. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm)>. Acesso em: 4 set. 2015.

\_\_\_\_\_. Decreto no 5.296, de 2 de dezembro de 2004. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 dez. 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm)>. Acesso em: 6 ago. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 9 set. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da constituição federal e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm#art58](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm#art58)>. Acesso em: 3 set. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei no 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jul. 2015. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art113](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art113)>.

Acesso em: 10 maio. 2016.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: SENAC, 2007.

CARDOSO, Leandro; MATOS, Ralfo. **Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas Relações, velhos Desafios**. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 10., 2007, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Degrau Arquitetos Associados S/S, 2007.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. 1ª reimpressão, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

FERRAZ, A. C. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2004.

GARCIA, Carla Cristina. **Sociologia da acessibilidade**. Curitiba: IESDE, 2012.

GEHL, Jan. **Cities for people**. London: Island Press, 2010.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo: NEILS - Núcleo de Estudos de Ideologias e Lutas Sociais, n. 29, 2012.

IBGE (Brasil) (Org.). **Censo demográfico 2010 - características gerais da população, religião e pessoas com deficiência**. Disponível em:

<[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd\\_2010\\_religiao\\_deficiencia.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf)>. Acesso em: 11 maio. 2016.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2010 - resultados gerais da amostra**. Disponível em:

<[http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?http=1&u=biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/99/cd\\_2010\\_resultados\\_gerais\\_amostra.pdf](http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?http=1&u=biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/99/cd_2010_resultados_gerais_amostra.pdf)>. Acesso em: 11 maio. 2015.

LEITE, Flávia Piva Almeida. **Cidades acessíveis**. São Paulo: SRS Editora, 2012.

LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIPPO, Humberto Pinheiro. **Acessibilidade Universal**. In: **Sociologia, Textos e Contextos**. Canoas: Ed. Ulbra, 2005.

MACE, Ronald et al. **Accessible environments toward Universal Design**. In: PREISER, W.; VISCHER, J. C.; WHITE, E. T. (Eds.). **Design interventions: toward a more humane architecture**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (Brasil) (Gov.). **Brasil acessível - programa brasileiro de acessibilidade urbana - implementação do decreto nº 5.296/04 para a construção da cidade acessível**. Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno03.pdf>>. Acesso em: 9 maio. 2015.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES (Brasil) (Org.). **Direito à cidade - plataforma global de mobilização social**. Disponível em: <[http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1025%3Adireito-%C3%A0-cidade-plataforma-global-de-mobiliza%C3%A7%C3%A3o-social&Itemid=164](http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1025%3Adireito-%C3%A0-cidade-plataforma-global-de-mobiliza%C3%A7%C3%A3o-social&Itemid=164)>. Acesso em: 28 mar. 2016.

OSTROFF, E. (2001) **Universal Design: The New Paradigm**. In: **Universal Design Handbook**. Wolfgang Preiser and Elaine Ostroff. McGraw-Hill. Chapter 1. pp. 1.3-1.12.

PLATAFORMA GLOBAL PELO DIREITO À CIDADE (Brasil) (Org.). **Carta mundial do direito à cidade**. Disponível em: <<http://www.righttothecityplatform.org.br/download/publicacoes/Carta%20Mundial%20do%20Direito%20%C3%A0%20Cidade.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2016.

RAIA Jr., A.A. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. São Carlos: Universidade de São Paulo - USP, Escola de Engenharia de São Carlos, 2000 (Tese, Doutorado em Engenharia Civil - Transportes).

RIBEIRO, Luiz César. **Cidade e Cidadania: inclusão urbana e justiça social**. In MOYSÈS, Aristides (coord.) **Cidade, segregação urbana e planejamento**. Goiânia, UCG, 2005. p. 45-62.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Declaração internacional de Montreal sobre inclusão - aprovada pelo congresso internacional sociedade inclusiva em 2001 - texto de 12 de janeiro de 2002**. Disponível em: <[http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec\\_inclu.pdf](http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_inclu.pdf)>. Acesso em: 4 set. 2015.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.